

POZIȚIA ROMÂNIEI
privind propunerea Comisiei Europene de revizuire a Regulamentului general de
exceptare pe categorii a ajutoarelor de stat
- perioada de programare 2014 - 2020 -

Autoritățile române susțin inițiativa Comisiei Europene de a contribui la obiectivul de simplificare a procedurilor în fața Comisiei, prin includerea de categorii noi de ajutoare în domeniul de aplicare a Regulamentului general de exceptare pe categorii a ajutoarelor de stat (GBER), respectiv a ajutoarelor de stat pentru infrastructurile portuare și aeroportuare, prin majorarea pragurilor de notificare a ajutoarelor pentru cultură și conservarea patrimoniului, precum și prin modificări referitoare la schemele de ajutor regional de exploatare în zonele ultraperiferice, ajutoarele pentru accesul IMM-urilor la finanțare, ajutoarele pentru formare, ajutoarele pentru operele audiovizuale etc.

În vederea obținerii unui set clar de norme ca punct de referință pentru elaborarea politicilor naționale și a reducerii sarcinilor administrative care le revin din aplicarea acestor reguli, autoritățile române formulează o serie de sugestii și observații pe marginea proiectului de modificare a GBER (Proiect).

Astfel, la art. 56a ”Ajutoarele pentru investiții acordate aeroporturilor regionale”, după punctul 7, autoritățile române propun introducerea unui nou punct 7¹, cu următorul conținut:

„7¹ Alineatul (4) nu se aplică (i) în cazul aeroporturilor cu specific deosebit. Aeroporturile cu specific deosebit sunt aeroporturi care deserveșc în proporție de cel puțin 50% domeniul aviației generale (transporturi aeriene în interes propriu, zborurile în interes propriu, zborurile particulare, zborurile școală) și operațiunile de lucru aerian (operațiuni aeriene civile efectuate pentru nevoile industriei, agriculturii, silviculturii, sănătății publice și protecției mediului, de căutare și salvare, cercetare științifică, fotografiere, monitorizare, publicitate, precum și în alte scopuri de către operatori aerieni certificați) și/sau (ii) aeroporturilor care deserveșc curse regulate și/sau charter cu aeronave de maximum 40 de locuri.”

Această completare este necesară deoarece domeniul aviației generale și cel al operațiunilor de lucru aerian au o importanță deosebită din punctul de vedere al formării profesionale și perfecționării personalului navigant, desfășurării de activități sportive și de agrement și susținerii industriei, agriculturii, silviculturii, sănătății publice, protecției mediului, căutării și salvării. De asemenea, distanța mică a unui aeroport cu specific deosebit față de un alt aeroport din care sunt operate servicii aeriene regulate nu este în măsură să denatureze concurența, având în vedere tocmai specificul diferit al celor două aeroporturi situate în apropiere. În ceea ce privește aeroporturile care deserveșc curse regulate sau charter cu avioane mici de maxim 40 de locuri, acestea nu sunt concurenți pentru aeroporturile care deserveșc curse regulate cu avioane de mari dimensiuni. Astfel, aeroporturile mari nu sunt

interesate de deservirea curselor regulate sau charter cu avioane mici, deoarece aceasta ar conduce la o limitare în utilizarea și alocarea capacităților proiectate pentru curse cu avioane mari și ar implica o povară din punct de vedere al costurilor pentru aeroporturile mari.

Totodată, în urma completării punctului 7 al art. 56a se impune și corelarea prevederilor punctului (4) din preambulul Proiectului cu dispozițiile punctului 7¹.

Referitor la punctul 11 al art. 56a, autoritățile române propun modificarea literei (b) și introducerea a două noi litere, litera (c) și litera (d), după cum urmează:

” (b) 75 % din costurile eligibile pentru aeroporturile cu un trafic mediu anual de pasageri **de la 500.000 la un milion de pasageri** pe parcursul celor două exerciții financiare anterioare celui în care ajutoarele sunt acordate efectiv;

(c) 90% din costurile eligibile pentru aeroporturile cu un trafic mediu anual de pasageri sub 500.000 de pasageri pe parcursul celor două exerciții financiare anterioare celui în care ajutoarele sunt acordate efectiv.

(d) 100% din costurile eligibile pentru aeroporturile cu un trafic mediu anual de pasageri de până la 200.000 de pasageri pe parcursul celor două exerciții financiare anterioare celui în care ajutoarele sunt acordate efectiv.”

În cazul aeroporturilor regionale, cu un trafic mediu anual de până la 500.000 de pasageri, studiile au demonstrat că este puțin probabil ca un astfel de aeroport poate să atingă viabilitatea financiară. Totodată, fenomenul este și mai evident în cazul aeroporturilor cu un trafic mediu anual sub 200.000 de pasageri, caz în care, aceste aeroporturi nu au nici măcar posibilitatea de a acoperi, din veniturile non-aeronautice, deficitul de finanțare al activității curente.

În situația în care aeroporturile mici nu reușesc să își acopere costurile operaționale sau, în cel mai bun caz, reușesc să se mențină profitabile doar prin compensarea pierderilor operaționale înregistrate în activitatea aeronautică cu profiturile înregistrate din alte categorii de activități, este practic imposibil ca acestea să cofinanțeze, din resurse proprii sau atrase în condiții de piață, investițiile necesare pentru dezvoltarea activității.

Mai grav, imposibilitatea finanțării lucrărilor de investiții poate conduce la suspendarea executării lucrărilor de mentenanță strict necesare pentru menținerea siguranței la decolare și aterizare a aeronavelor, cu impact potențial asupra sănătății și siguranței pasagerilor.

Deteriorarea infrastructurii aeroportuare, în lipsa resurselor financiare pentru menținerea infrastructurii la standardele de calitate solicitate de autoritățile de reglementare în domeniul aviației conduce la blocarea activității aeroportuare, ca efect al lipsei autorizațiilor de funcționare.

Din aceste considerente, apreciem că este necesară reglementarea unui regim diferențiat cu privire la intensitățile aplicabile aeroporturilor, în funcție de traficul mediu anual, precum și introducerea unei noi prevederi care să permită majorarea intensității maxime a ajutorului cu 15 puncte procentuale pentru aeroporturile care dețin elemente de infrastructură aeroportuară mai vechi de 30 de ani, în situația îndeplinirii cumulative a mai multor condiții.

Astfel, autoritățile române propun introducerea la art. 56a a unui nou punct, punctul 13, cu următorul conținut:

” 13. Intensitățile maxime ale ajutoarelor pot fi majorate cu 15 puncte procentuale, dar fără a depăși 90% din costurile eligibile, pentru aeroporturile care dețin elemente de infrastructură mai vechi de 30 de ani și aeroportul îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

(i) ajutorul solicitat aduce o îmbunătățire majoră în activitatea desfășurată de aeroportul regional contribuind la atingerea profitabilității acestuia pe termen lung;

(ii) aeroportul este amplasat într-o regiune cu o conectivitate relativ scăzută și un potențial ridicat al dezvoltării serviciilor de transport aerian;

(iii) aeroportul va asigura perspective de creștere economică a regiunii pe care o deservește ducând la îmbunătățirea competitivității sectorului de transport aerian.”

Această propunere vine în contextul dificultăților întâmpinate de către aeroporturile regionale al căror potențial de dezvoltare a fost identificat de studii externe (ex. studii JASPERS), dar datorită cadrului legal și procedurilor administrative greoaie nu au putut fi sprijinite în a înlocui elementele de infrastructură cu vechime de peste 30 de ani, care să le permită exploatarea potențialului recunoscut. Astfel, un aeroport în plină expansiune și dezvoltare, dar cu elemente de infrastructură de peste 30 de ani nu va putea susține creșterea de trafic aerian decât în condiții limitate de capacitatea infrastructurii. În egală măsură, aeroportul regional nu își va putea asigura o profitabilitate care să îi permită finanțarea din surse proprii a noii infrastructuri necesare continuării dezvoltării.

Totodată, propunem ca, pentru investițiile în dezvoltarea platformelor intermodale, intensitatea maximă a ajutorului să poată fi majorată cu 20 puncte procentuale. Astfel, este necesară introducerea unui nou punct, punctul 14, având următorul conținut:

” 14. În cazul investițiilor în dezvoltarea platformelor intermodale, prin intermediul cărora se vor conecta cel puțin 3 sisteme de transport (ex. aerian, rutier și feroviar), intensitatea maximă a ajutorului poate fi majorată cu 20 puncte procentuale, dar fără a depăși 90% din costurile eligibile aferente acestor investiții.”

Considerăm că lipsa unor prevederi referitoare la susținerea dezvoltării unor astfel de sisteme multimodale pentru aeroporturile regionale este o lacună a proiectului de modificare a GBER.

Strategiile europene privind dezvoltarea unui transport competitiv și eficient al resurselor subliniază importanța dezvoltării unor centre de transport multimodal la nivelul regiunilor. Beneficiile aduse de un astfel de sistem sunt cunoscute la nivel european și vizează mobilitatea și circulația persoanelor în interiorul UE, precum și stimularea dezvoltării economice a regiunilor în care sunt realizate.

Lipsa unei astfel de prevederi în cadrul proiectului nu face altceva decât să limiteze dezvoltarea regiunilor care dețin aeroporturi interesate de crearea unor platforme multimodale.

Încheiem prin a ne exprima aprecierea pentru colaborarea fructuoasă de până acum cu oficialii și experții Comisiei Europene și cu speranța că prezentul document de poziție va contribui la

completarea și modificarea actualei forme a proiectului de modificare a GBER în interesul atât al statelor membre, cât și al menținerii unui mediu concurențial corect și echitabil la nivelul întregii Europe.