

CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL	
INTRARE	Nr. 7160
IEȘIRE	
Ziua 10	Luna 08 2020

CES

De la: Simona Constantin
Trimis: 09 August 2020 18:14
Către: Secretariat Sedinte; CES
Subiect: OUG tarom Blue Air
Atașări: OUG tarom Blue Air.NF MFP final.doc; OUG ajutor Tarom si Blue air.OUG MFP final.docx

Importanță: Maxim

Buna ziua

Atasat va transmit proiectul de Ordonanța de urgență privind instituirea cadrului legal pentru acordarea unor ajutoare de stat Societății Comerciale "Compania națională de transporturi aeriene române – TAROM" S.A., respectiv, Societății Comerciale Blue Air Aviation S.A pentru compensarea pierderilor suferite ca urmare a pandemiei COVID-19, pentru analiza.

In acest moment proiectul are avizul MFP si este in analiza la MJ

Dorim ca acest proiect sa intre pe sedinta de plen CES de joi, daca va fi posibil în vederea obținerii avizului

Multumim

Cu stimă,
Simona Constantin

CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL	
INTRARE	Nr. 7160
IEȘIRE	
Ziua 10	Luna 08 2020

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

Ordonanța de urgență privind instituirea cadrului legal pentru acordarea unor ajutoare de stat Societății Comerciale “Compania națională de transporturi aeriene române – TAROM” S.A., respectiv, Societății Comerciale Blue Air Aviation S.A pentru compensarea pierderilor suferite ca urmare a pandemiei COVID-19

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

1.Descrierea situației actuale

1. Având în vedere evoluția situației epidemiologice determinată de răspândirea coronavirusului SARS-CoV-2 în România și declararea, la data de 11 martie 2020, a „pandemiei” de către Organizația Mondială a Sănătății, Guvernul României a impus aplicarea unor măsuri de prevenire a răspândirii noului coronavirus pe teritoriul României, printre acestea regăsindu-se și suspendarea temporară a operării curselor aeriene spre/dinspre marea majoritate a statelor europene. Măsura suspendării zborurilor spre/dinspre anumite state, introdusă pe perioada stării de urgență, a fost prelungită și pe perioada stării de alertă.

Sectorul aviației este unul dintre cele mai afectate de noua criză, iar la nivel european toate statele caută soluții de sprijin financiar pentru acei transportatori aeriene care sunt vitali pentru menținerea conectivității rapide, stabile și continuă cu alte state.

În cazul României, în prezent, doar doi transportatori aeriene operează servicii aeriene regulate și asigură stabilitatea conectivității aeriene internaționale a României, respectiv “Compania națională de transporturi aeriene române - TAROM” (denumită în continuare TAROM) și SC BLUE AIR AVIATION SA (denumită în continuare BLUE AIR). Cele două companii aeriene se confruntă cu pierderi importante din cauza efectelor pandemiei COVID -19 asupra industriei de transport aerian.

Tarom și BLUE AIR acoperă aproape o treime din piața de transport aerian din Romania (respectiv o cotă de piață cumulată de 30.7% conform cifrelor la 2019), având împreună la data de 30 martie 2020 un număr de aproximativ 2730 angajați (respectiv, 1.800 angajați în cadrul TAROM și 930 angajați în cadrul BLUE AIR) și generând activitate pentru un număr semnificativ de furnizori și subcontractori care depind de activitatea acestora. Dificultatea financiară în care acestea se află reprezintă în fapt o amenințare

directă la adresa consumatorului român, din perspectiva unor eventuale implicații negative asupra asigurării continuității în condiții de siguranță și competitivitate a serviciilor de transport aerian, menținerea pe piață a celor două companii fiind vitală pentru stabilitatea și securizarea conectivității aeriene a României.

2. Compania Națională de Transporturi Aeriene Române TAROM - S.A, denumită în continuare TAROM, a fost înființată și își desfășoară activitatea în conformitate cu Ordonanța Guvernului nr. 45/1997 privind înființarea Societății Comerciale "Compania națională de transporturi aeriene române - TAROM" - S.A., cu modificările și completările ulterioare, având ca obiect principal de activitate executarea de transporturi aeriene interne și internaționale de călători, bagaje, mărfuri și poștă, prin curse regulate și charter, precum și prestații legate de transportul aerian, respectiv comercializarea în regim duty-free, handling, catering, transport terestru în continuarea transportului aerian și alte activități stabilite prin statutul societății.

În ceea ce privește acționariatul, TAROM este o societate comercială pe acțiuni, pachetul de acțiuni fiind deținut de: Statul Român, reprezentat prin Ministerul Transporturilor - 97,22%, Societatea de Investiții Financiare "Muntenia" S.A. - 0,08%, Regia Autonomă "Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian" - ROMATSA R.A. - 1,24%, Compania Națională "Aeroporturi București" S.A - 1,46%.

În anul 2019, TAROM a înregistrat un număr de 2.9 milioane pasageri, la același nivel cu anul precedent. TAROM este principalul operator aerian de curse regulate pe rute interne și al treilea operator aerian de pe piața de transport aerian din România, cu o cotă de aproximativ 13% din această piață.

Pe fondul suspendării zborurilor, TAROM a înregistrat în luna martie 2020, un număr de 93.114 pasageri, în scădere cu 57% față de numărul pasagerilor bugetați pe luna martie 2020. În luna aprilie 2020 traficul de pasageri pe cursele regulate a fost suspendat complet, fiind reluat, pe câteva rute, abia începând cu luna iunie a.c.

Deteriorarea gravă a situației financiare este cauzată de creșterea începând cu luna martie a.c. a raportului dintre cheltuielile și veniturile obținute de TAROM în aceeași perioadă. Astfel, în timp ce veniturile au scăzut semnificativ ca urmare a reducerii traficului de pasageri (scăderea este de aproximativ 90% pentru lunile aprilie și mai și de peste 50% pentru restul anului 2020), cheltuielile se vor reduce doar într-o proporție mai mică, respectiv cea corespunzătoare cheltuielilor de operare directe (ex: combustibil, leasing flotă, salarii directe, taxe de aeroport, etc). Cheltuielile fixe au rămas în general constante sau chiar au crescut la anumite capitole, pentru asigurarea conservării flotei pe perioada de neoperare.

Din planul de lichidități prezentat de TAROM pentru perioada martie - decembrie 2020 rezultă intrări estimate în cuantum de 151,5 milioane euro, incluzând și ajutorul de salvare (în cuantum de 36,7 milioane euro) autorizat de Comisia Europeană în luna februarie a.c., în timp de ieșirile de flux numerar sunt estimate la

259,4 milioane euro.

Pentru a acoperi deficitul de finanțare, TAROM solicită un ajutor de stat de 312.744.200 lei (aprox. 64,8 mil EUR) care îi va permite să-și continue activitatea în condiții de siguranță, pe măsură ce traficul aerian va fi reluat. Totodată, acest ajutor îi va permite companiei să inițieze planul de restructurare care urmează să fie finalizat până în luna august a.c. și transmis Comisiei Europene spre aprobare. Valoarea prejudiciului pentru care se solicită compensarea este reprezentată de diferența dintre veniturile pierdute și costurile evitate ca efect direct al focarului COVID-19.

3. Societatea comercială Blue Air Aviation SA este o societate cu capital integral privat românesc, 99,9% din pachetul de acțiuni fiind deținut de societatea Airline Invest SA, persoană juridică cu capital românesc. Capitalul social al Airline Invest este de 1.681.344.400 lei, constituit din valoarea acțiunilor BLUE AIR.

Blue Air desfășoară cu preponderență transporturi internaționale de pasageri prin curse regulate ce deservește interesele diasporei românești, precum și zboruri interne în Italia și România. Alte activități desfășurate de companie sunt realizarea unor lucrări de reparații și întreținere aeronave.

În cursul anului 2019, BLUE AIR a transportat peste 4,2 mil pasageri operând o flota de 25 aeronave și detinând o cota de piață de 17,8%.

În luna martie 2020, BLUE AIR a înregistrat o scădere cu 60% a numărului de pasageri transportați față de perioada similară a anului precedent, în condițiile deciziei de sistare a zborurilor regulate începând cu data de 21 martie 2020, în contextul măsurilor de restricționare a circulației populației luate de statele europene și țări terțe. În lunile aprilie-mai, cursele regulate au fost suspendate complet, compania operând numai zboruri charter și la cerere, ale căror încasări au fost folosite exclusiv pentru costurile de operare ale respectivelor curse, și, în mică măsură, pentru acoperirea necesarului de certificate de CO2 necesare conformării cu cerințele europene.

Având în vedere faptul că pe fondul restricțiilor de mobilitate dispuse pe perioada stării de urgență și continuate pe perioada stării de alertă, BLUE AIR se află în imposibilitatea asigurării continuității activității de zboruri regulate, iar în lipsa acordării ajutorului de stat, compania nu va avea resursele financiare pentru a relua activitatea.

Prejudiciului generat de pandemia COVID-19 este reflectat în reducerea veniturilor companiei cu 1.045,9 mil lei (216.71 milioane Euro), fiind cauzat de sistarea zborurilor planificate. În ciuda măsurilor luate de reducere a costurilor directe și indirecte, estimate pentru aceeași perioadă la 724.38 mil lei (150.09 milioane Euro), această scădere de venituri va antrena un prejudiciu de 321,57 mil lei (66.63 milioane Euro). Astfel, pierderea netă a BLUE AIR estimată pentru perioada 1.01.2020-31.12.2020, care se

dorește compensată, este estimată la de 300,77 mil lei (62.32 mil Eur), față de un profit planificat conform bugetului inițial de 20.81 mil lei (4.5 mil Eur).

4. La data de 31.12.2019 atât TAROM cât și Blue Air erau întreprinderi aflate în dificultate în sensul Orientărilor privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate (2014/C 249/01) publicate în Jurnalul Uniunii Europene din 31.07.2014.

5. Pentru a simplifica procedurile aplicabile în mod uzual în domeniul ajutorului de stat și pentru a veni în ajutorul statelor membre în această perioadă dificilă, Comisia Europeană a publicat Cadrul Temporar privind măsurile de ajutor de stat în sprijinul economiei, în situația generată de răspândirea COVID-19. Comisia menționează și faptul că, în afara prevederilor Cadrului Temporar, statele membre pot să acorde compensații întreprinderilor din sectoarele care au fost afectate în mod special de epidemie (de exemplu, transporturi, turism, cultură, ospitalitate și comerțul cu amănuntul) pentru pagubele suferite ca urmare a epidemiei și cauzate direct de aceasta, în temeiul art. 107 alin. (2) lit. b) TFUE, după autorizarea prealabilă a acestor ajutoare de către Comisia Europeană.

Menționăm că, în conformitate cu normele europene privind ajutoarele de stat, Comisia Europeană a autorizat în luna februarie a.c. (caz SA.56244) acordarea unui ajutor de salvare sub forma unui împrumut temporar de aproximativ 36,7 milioane euro companiei TAROM, care urma să asigure acoperirea cheltuielilor minime de funcționare ale companiei, pentru perioada martie - august 2020 și să permită totodată elaborarea de către companie a unui plan de restructurare. Suma de care beneficiază TAROM în baza ajutorului de salvare nu poate însă acoperi pierderea generată companiei de pandemia COVID-19. Cu titlu de exemplu, menționăm că planul de lichidități al TAROM, în baza căruia a fost stabilit ajutorul de salvare, prevedea realizarea unor venituri proprii, în perioada martie - august 2020, de aproximativ 145 milioane euro. Din cauza pandemiei COVID-19, veniturile estimate ale companiei pentru perioada martie - august 2020 nu vor depăși 38 milioane euro.

Menționăm totodată că, în conformitate cu prevederile paragrafului 15 din Cadrul Temporar, în sfera principiului „pentru prima și ultima dată” din Orientările comunitare privind salvarea și restructurarea nu intră ajutoarele pe care Comisia le declară compatibile în temeiul art. 107 alin. (2) lit. b) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene, întrucât acest din urmă tip de ajutor nu este „un ajutor pentru salvare, un ajutor pentru restructurare sau un sprijin temporar pentru restructurare” în sensul punctului 71 din Orientările privind salvarea și restructurarea.

Prin urmare, statele membre pot acorda compensații în temeiul art. 107 alin. (2) lit. b) din TFUE pentru pagubele cauzate în mod direct de epidemia de COVID-19 întreprinderilor care au

	<p>primit anterior ajutor de stat în temeiul Orientărilor privind salvarea și restructurarea, dar care nu poate acoperi paguba rezultată în urma pierderilor de trafic și efectelor negative cauzate de pandemia de COVID-19.</p> <p>6. În cadrul ședinței Guvernului din data de 23.04.2020 a fost supus dezbaterii și a fost aprobat un memorandum care propunea printre altele și acordarea unui ajutor de stat companiilor TAROM și Blue Air pentru pagubele suferite ca urmare a epidemiei COVID-19 și cauzate direct de această epidemie, în baza art. 107(2)b) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene.</p>
<p>2.Schimbări preconizate</p>	<p>Scopul proiectului de act normativ propus îl reprezintă crearea cadrului legal pentru acordarea unor măsuri de ajutor de stat individual, în baza art. 107 (2) b) TFUE, pentru a se asigura funcționarea TAROM și BLUE AIR pe perioada pandemiei COVID-19, dar și pe perioada imediat următoare, până la relansarea operațiunilor de transport aerian și stabilizarea situației financiare a celor două companii.</p> <p>Se propune autorizarea Ministerului Finanțelor Publice să emită, la solicitarea TAROM, o garanție de stat pentru contractarea de către Beneficiar a unui împrumut în limita sumei de 312.744.200 lei, pe o perioadă de 6 ani, cu titlu de ajutor de stat, precum și, la solicitarea Blue Air, o garanție de stat pentru contractarea de către Beneficiar a unui împrumut în limita sumei de 300.775.000 lei pe o perioadă de 6 ani, cu titlu de ajutor de stat.</p> <p>Garanțiile vor acoperi în procent de 100% valoarea celor două împrumuturi, a dobânzilor și comisioanelor aferente.</p> <p>Ajutorul de stat sub formă de garanție de stat se acordă în scopul acoperirii cheltuielilor de exploatare și de capital necesare susținerii activității celor doi transportatori aerieni, TAROM și BLUE AIR, până la data de 31.12.2020 și nu va depăși valoarea pierderilor suferite ca urmare a pandemiei COVID-19 și cauzate direct de această pandemie, evaluate de către cele două societăți și stabilite în conformitate cu Decizia Comisiei Europene.</p> <p>Furnizorul ajutoarelor de stat este Ministerul Finanțelor Publice iar administratorul acestora, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor.</p> <p>Evaluarea capacității de rambursare, a clasei de risc și a structurii garanțiilor constituite de fiecare beneficiar în favoarea statului se realizează pe baza unei analize economico-financiare efectuate de către EximBank - S.A..</p> <p>De asemenea, garanția de stat va fi garantată de către fiecare din cele două companii cu garanții care să acopere cel puțin valoarea împrumuturilor, dobânzilor și comisioanelor aferente, care vor fi instituite în conformitate cu dispozițiile art. 4 din proiectul de act normativ.</p> <p>Condițiile de acordare a garanției și structura finanțării garantate de stat, documentația contractuală aferentă (model convenție de garantare), termenii și condițiile financiare (maturitate, dobândă, perioadă de grație) se vor stabili în conformitate cu Cadrul temporar pentru măsuri de ajutor de stat pentru sprijinirea economiei în contextul actualei epidemii de COVID 19 și se vor aproba prin Hotărâre a Guvernului, la</p>

propunerea Ministerului Finanțelor Publice.

Ministerul Finanțelor Publice va încheia cu TAROM, respectiv, cu BLUE AIR câte o convenție de garantare în care vor fi precizate drepturile și obligațiile părților, precum și termenii și condițiile de acordare și derulare a garanției de stat.

Până la data de 30 aprilie 2021, TAROM, respectiv BLUE AIR, vor prezenta analize economico-financiare realizate de către un auditor financiar independent din care să reiasă valoarea reală a pagubei cauzate direct fiecărei societăți de pandemia COVID-19, în perioada 01.03.2020 - 31.12.2020. În cazul în care această valoare este mai mică decât sumele pentru care au fost emise scrisori de garanție de stat, diferența se returnează finanțatorului, iar valoarea garanției de stat se diminuează corespunzător.

În situația în care pe parcursul derulării împrumutului, unul dintre Beneficiari intră în lichidare, creanțele statului rezultate din gestionarea împrumutului se urmăresc și se execută în condițiile legii. Sumele recuperate în urma procesului de lichidare se fac venit la fondul de risc.

În cazul companiei Blue Air, până la rambursarea integrală a împrumutului garantat:

- a) acționarii nu încasează dividende;
- b) beneficiarul nu rambursează împrumuturi către acționari;
- c) Ministerul Finanțelor Publice și Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor numesc câte un reprezentant al statului în consiliul de administrație al Blue Air, cu drept de veto;
- d) orice contract de achiziție sau vânzare cu impact asupra activelor și pasivelor companiei, se realizează cu aprobarea consiliului de administrație al Blue Air;
- e) Blue Air nu poate înstrăina/restitui aeronave sau alte active aferente activității de baza decât cu avizul Ministerului Transporturilor Infrastructurii și Comunicațiilor;
- f) din împrumutul garantat de stat beneficiarul rambursează cu prioritate, datoriile către statul român, împrumutul contractat de la Eximbank S.A., în nume și cont stat, în valoare de 30,3 milioane lei și accesoriile aferente, precum și obligațiunile corporative emise prin plasament privat către Societatea de Investiții Financiare Banat-Crișana, în valoare rămasă de 6 milioane EUR și accesoriile aferente;
- g) după răscumpărarea obligațiunilor corporative emise către Societatea de Investiții Financiare Banat-Crișana, în valoare rămasă de 6 milioane EUR, beneficiarul constituie ipotecile de rang I prevăzute la art. 4 alin. (2).
- h) Airline Invest S.A. are calitatea de co-debitor/fidejutor al împrumutului garantat de stat.

În lipsa acordării ajutoarelor de stat există o mare probabilitate ca TAROM și BLUE AIR să intre în incapacitate de plată și, în final, în faliment. Pentru a face posibilă redresarea activității celor doi transportatori aerieni după patru luni de lipsă de venituri datorate

	<p>suspendării activității de zboruri regulate din cauza restricțiilor de operare impuse de statele europene, inclusiv de România, și pentru a evita demararea procedurii de insolvență pe durata acoperită de ajutorul de stat, dreptul creditorilor de a solicita deschiderea procedurii de insolvență conform art. 70 din Legea insolvenței nr. 85/2014 este suspendat pe o perioadă de 6 luni de la data la care Beneficiarului i s-a acordat ajutorul de stat.</p> <p>Pentru asigurarea respectării normelor europene în materia ajutoarelor de stat se prevede că acordarea ajutorului individual de stat se va face numai după obținerea autorizării din partea Comisiei Europene și în condițiile prevăzute în decizia forului european.</p> <p>Cu privire la oportunitatea concretă a promovării măsurilor de ajutor de stat individual pentru TAROM și Blue Air precizăm că, la nivel european, în contextul generat de criza COVID-19, unele state membre au demarat și parcurs procedurile necesare în vederea obținerii de ajutoare de stat în sectorul aerian, în baza art. 107 alin. (2) lit. b) sau art. 107 alin. (3) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene (a se vedea cazurile Air France, SAS, LUFTHANSA, CONDOR, Austrian Airlines, Alitalia, etc.).</p> <p>Neadoptarea acestor măsuri imediate, prin utilizarea de proceduri de legiferare pe calea ordonanței de urgență, ar avea consecințe negative imediate asupra activității celor două companii, fapt ce: (i) poate avea implicații negative asupra asigurării continuității în condiții de siguranță a serviciilor de transport aerian, (ii) va influența negativ conectivitatea internă și internațională a României, (iii) poate conduce la un impact social negativ asupra angajaților proprii, prin posibilitatea pierderii locurilor de muncă, dar și asupra celor ce desfășoară activități în cadrul operatorilor economici care colaborează orizontal cu cele două companii, (iv) poate afecta în mod negativ, iremediabil, procesul de restructurare al companiei TAROM și poate conduce la încetarea activității companiei BLUE AIR.</p>
3. Alte informații	<i>Nu este cazul</i>
Secțiunea a 3-a Impactul socio-economic al proiectului de act normativ	
1. Impactul macroeconomic	<i>Nu este cazul.</i>
1 ¹ . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	<i>Nu este cazul. Măsura de ajutor de stat a fost prenotificată la Comisia Europeană și se va aplica doar după autorizarea acesteia..</i>
2. Impactul asupra mediului de afaceri	<i>Nu este cazul</i>
2 ¹ . Impactul asupra sarcinilor administrative	<i>Nu este cazul</i>
2 ² . Impactul asupra întreprinderilor mici și	<i>Nu este cazul</i>

mijlocii	
3. Impactul social	<i>Ajutorul de stat acordat conform actului normativ propus va asigura funcționarea TAROM și BLUE AIR pe perioada pandemiei COVID 19, dar și pe perioada imediat următoare, până la relansarea operațiunilor de transport aerian și stabilizarea situației financiare a companiei, asigurând locuri de muncă pentru aproximativ 1800 angajați proprii, precum și pentru angajații operatorilor economici cu care aceste companii au relații de afaceri.</i>
4. Impactul asupra mediului	<i>Nu este cazul.</i>
5. Alte informații	<i>Nu este cazul.</i>

Secțiunea a 4-a
Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

- în mii lei (RON) -

Indicatori	Anul curent	Următorii patru ani				Media pe cinci ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) impozit pe profit (ii) impozit pe venit b) bugete locale: (i) impozit pe profit c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) contribuții de asigurări	<i>Nu este cazul</i>					
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: i. cheltuieli de personal ii. bunuri și servicii b) bugete locale: i. cheltuieli de personal ii. bunuri și servicii c) bugetul asigurărilor sociale de stat: i. cheltuieli de personal bunuri și servicii	<i>Nu este cazul</i>					
3. Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale						
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	<i>Nu este cazul</i>					
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	<i>Nu este cazul</i>					

6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Nu sunt
7. Alte informații	<p>Măsura de ajutor de stat propusă prin acest act normativ se va asigura prin <u>emiterea de către Ministerul Finanțelor Publice a unor garanții de stat pentru:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - contractarea de către TAROM a unui împrumut în sumă maximă de 312.744.200 lei, pe o perioadă de 6 ani, - contractarea de către BLUE AIR a unui împrumut în sumă maximă de sumă maximă de 300.775.000 lei, pe o perioadă de 6 ani, <p>în condițiile autorizării măsurii de ajutor de stat de către Comisia Europeană.</p>

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

<p>1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:</p> <p>a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;</p> <p>b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții</p>	<p><i>Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea condițiilor de acordare a garanției, inclusiv a primei de garantare și a structurii finanțării garantate de stat, precum și a documentației contractuale aferentă</i></p>
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	<i>Nu este cazul</i>
3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	<i>Nu este cazul</i>
4. Hotărâri ale Curtii de Justiție a Uniunii Europene	<i>Nu este cazul</i>
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care	<i>Nu este cazul</i>

decurg angajamente	
6. Alte informații	<i>Nu au fost identificate.</i>
<p>Secțiunea a 6-a Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ</p>	
1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	<i>Nu este cazul</i>
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.	<i>Nu este cazul</i>
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative.	<i>Nu este cazul</i>
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor	<i>Nu este cazul</i>

interministeriale permanente	
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	<i>Proiectul de act normativ va fi avizat de Consiliul Legislativ</i> <i>Proiectul de act normativ va fi avizat de Consiliul Economic și Social</i> <i>Proiectul de act normativ va fi avizat de Consiliul Concurenței</i>
6. Alte informații	<i>Nu au fost identificate.</i>

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	<i>Proiectul de act normativ a fost publicat pe pagina de web a Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor.</i> <i>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.</i>
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	<i>Nu este cazul</i>
3. Alte informații	<i>Nu au fost identificate.</i>

Secțiunea a 8-a
Măsurile de implementare

1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale - înființarea unor noi organisme sau	<i>Nu este cazul</i>
--	----------------------

extinderea competențelor instituțiilor existente	
2. Alte informații	<i>Nu au fost identificate.</i>

Având în vedere cele de mai sus, a fost elaborat proiectul de Ordonanță de urgență privind instituirea cadrului legal pentru acordarea unor ajutoare de stat Societății Comerciale “Compania națională de transporturi aeriene române - TAROM” S.A., respectiv, Societății Comerciale Blue Air Aviation S.A pentru compensarea pierderilor suferite ca urmare a pandemiei COVID-19 care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate și pe care îl supunem spre adoptare.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR,
INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR**

LUCIAN NICOLAE BODE

AVIZĂM FAVORABIL

MINISTRUL FINANTELOR PUBLICE

VASILE-FLORIN CÎȚU

MINISTRUL JUSTIȚIEI

MARIAN CĂTĂLIN PREDOIU

SECRETAR DE STAT

Alexandru MUTRUC

SECRETAR GENERAL

Ștefania - Gabriella FERENCZ

DIRECȚIA AVIZARE

Daniela Deușan

Direcția Transport Aerian

Director

Mihail Ionescu

Direcția Economică și Ajutoare de Stat

Director

Petre Neacșa

CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL	
INTRARE	Nr. 7160
IEȘIRE	
Ziua 10	Luna 08 2020

ORDONANȚA

de urgență privind instituirea cadrului legal pentru acordarea unor ajutoare de stat Societății Comerciale “Compania națională de transporturi aeriene române - TAROM” S.A., respectiv, Societății Comerciale Blue Air Aviation S.A pentru compensarea pierderilor suferite ca urmare a pandemiei COVID-19

Având în vedere evoluția situației epidemiologice determinată de răspândirea coronavirusului SARS-CoV-2 în Europa care a impus suspendarea operării curselor aeriene spre/dinspre majoritatea statelor europene,

Luând în considerare că sectorul aviației este unul dintre cele mai afectate de noua criză, iar la nivel european toate statele caută soluții de sprijin financiar pentru acei transportatori aerieni care sunt vitali pentru menținerea conectivității rapide, stabile și continuă cu alte state

Tinând cont că transportatorii aerieni români care operează servicii aeriene regulate și care asigură stabilitatea conectivității aeriene internaționale a României, deținând împreună aproximativ o treime din piața de transport aerian din România, respectiv, “Compania națională de transporturi aeriene române - TAROM” (denumită în continuare TAROM) și S.C. BLUE AIR AVIATION (denumită în continuare BLUE AIR), se confruntă cu pierderi importante din cauza efectelor pandemiei COVID -19 și se află în imposibilitatea continuării activității, în lipsa resurselor financiare necesare efectuării plăților curente, astfel încât activitatea de transport să fie desfășurată în condiții de siguranță și securitate,

Deoarece impactul social al ieșirii celor doi transportatori din piață este semnificativ având în vedere că la data de 30 martie 2020 aceștia aveau un număr de 2900 angajați, generând totodată activitate pentru un număr semnificativ de furnizori și subcontractori,

Întrucât măsura de ajutor de stat, supusă autorizării Comisiei Europene, de acordare a unui ajutor de stat individual - Companiei Naționale de Transporturi Aeriene Române - TAROM S.A., respectiv BLUE AIR AVIATION S.A., pentru acoperirea pierderilor generate de pandemia COVID-19, precum și de măsurile adoptate de statele europene pentru limitarea răspândirii noului tip de coronavirus SARS-CoV-2, pentru perioada 01.03.2020-31.12.2020, va asigura funcționarea TAROM și BLUE AIR pe perioada pandemiei COVID 19, dar și pe perioada imediat următoare, până la relansarea operațiunilor de transport aerian și stabilizarea situației financiare a celor două companii.

Având în vedere faptul că, în condițiile în care BLUE AIR își încetează activitatea iar cota de piață a TAROM se va reduce semnificativ, statul român va înregistra în următorii 3-5 ani pierderi semnificative la bugetul de stat - estimate a se ridica cel puțin la valoarea ajutoarelor de stat solicitate - prin scăderea veniturilor la bugetul de stat provenite din impozite, taxe și contribuții directe ale celor două companii românești,

Ținând cont de faptul că neadoptarea acestor măsuri imediate, prin utilizarea de proceduri de legiferare pe calea ordonanței de urgență, ar avea consecințe negative imediate asupra activității celor două companii,

fapt ce: (i) poate avea implicații negative asupra asigurării continuității în condiții de siguranță a serviciilor de transport aerian, (ii) va influența negativ atât conectivitatea internă cât și internațională a României, (iii) poate conduce la un impact social negativ asupra angajaților proprii, prin posibilitatea pierderii locurilor de muncă, dar și asupra celor ce desfășoară activități în cadrul operatorilor economici care colaborează orizontal cu cele două companii, (iv) poate afecta în mod negativ, iremediabil, procesul de restructurare al companiei TAROM și poate conduce la încetarea activității companiei BLUE AIR,

în considerarea faptului că elementele de mai sus se constituie într-o situație de urgență și extraordinară a cărei reglementare nu poate fi amânată,

în temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată,

Guvernul României adoptă prezenta ordonanță de urgență.

Art. 1. - (1) Se autorizează Ministerul Finanțelor Publice să garanteze, în numele și contul statului, la solicitarea Societății Comerciale “Compania Națională de Transporturi Aeriene Române-TAROM” S.A., denumită în continuare TAROM sau Beneficiar, un împrumut contractat de Beneficiar în limita sumei de 312.744.200 lei, pe o perioadă de 6 ani, cu titlu de ajutor de stat.

(2) Garanția va acoperi în procent de 100% valoarea împrumutului, precum și dobânzile și comisioanele aferente acestuia.

Art. 2. - (1) Se autorizează Ministerul Finanțelor Publice să garanteze, în numele și contul statului, la solicitarea Societății Comerciale Blue Air Aviation S.A, denumită în continuare Blue Air sau Beneficiar, un împrumut contractat de Beneficiar în limita sumei de 300.775.000 lei, pe o perioadă de 6 ani, cu titlu de ajutor de stat.

(2) Garanția va acoperi în procent de 100% valoarea împrumutului, precum și dobânzile și comisioanele aferente acestuia.

Art. 3. - (1) Ajutoarele de stat sub formă de garanție de stat prevăzute la art.1 și, respectiv, art.2 se acordă în scopul acoperirii cheltuielilor de exploatare și de capital necesare susținerii activităților TAROM, respectiv, Blue Air, până la data de 31.12.2020 și nu vor depăși valoarea pierderilor suferite ca urmare a pandemiei COVID-19 și cauzate direct de această pandemie, evaluate de către cei doi beneficiari și stabilite în conformitate cu decizia de autorizare a Comisiei Europene.

(2) Tragerile din împrumuturi, destinate acoperirii cheltuielilor prevăzute la alin (1), se efectuează până la data de 31.01.2021.

Art. 4. - (1) Evaluarea capacității de rambursare, a clasei de risc și a structurii garanțiilor constituite de fiecare beneficiar în favoarea statului se realizează pe baza unei analize economico-financiare efectuate de către EximBank - S.A.. Costurile analizei economico-financiare se suportă de către fiecare beneficiar, din surse proprii.

(2) Garanția de stat acordată Blue Air este garantată în favoarea statului cu următoarele garanții care să acopere cel puțin valoarea împrumutului, cât și a dobânzilor și comisioanelor aferente:

- a) ipoteca imobiliară de rang I asupra terenului intravilan, situat în București, Sos București Ploiești nr 97 A, Sector 1, în suprafață de 94479 mp, înscris în CF nr 230751, nr. cadastral 230751, tarlăua 414, parcela 2, aflat în proprietatea BLUE AIR INVESTITII SRL;
- b) ipoteca mobilă de rang I asupra pădurii amplasată pe terenul intravilan, situat în București, Sos București Ploiești nr 97 A, Sector 1, în suprafață de 94479 mp, înscris în CF nr 230751, nr. cadastral 230751, tarlăua 414, parcela 2 aflat în proprietatea BLUE AIR INVESTITII SRL;
- c) ipoteca mobilă de rang I asupra aeronavelor aflate în proprietatea Blue Air AVIATION SA;
- d) dacă garanțiile de la lit. a) - c) nu acoperă valoarea împrumutului și a dobânzilor și comisioanelor aferente, se vor aduce în completare alte garanții mobiliare/imobiliare de rang I ale beneficiarului sau a unor terțe persoane;
- e) independent de valoarea împrumutului și a dobânzilor și comisioanelor aferente, ipoteca mobilă de rang I asupra acțiunilor deținute de AIRLINE INVEST SA și Rada Mihai Catalin în capitalul social al BLUE AIR AVIATION SA - 75%;
- f) independent de valoarea împrumutului și a dobânzilor și comisioanelor aferente, ipoteca mobilă de rang I asupra acțiunilor deținute de Rada Teodor Cristian și Rada Mihai Catalin în capitalul social al AIRLINE INVEST SA - 75% ;
- g) independent de valoarea împrumutului și a dobânzilor și comisioanelor aferente, ipoteca mobilă de rang I asupra acțiunilor deținute de AIRLINE INVEST SA și Aurora Engineering SRL în capitalul social al BLUE AIR Technic SRL.

(3) Garanția de stat acordată Tarom este garantată în favoarea statului cu garanții reprezentând bunuri mobile /imobile aflate în proprietatea debitorului sau a unei terțe persoane, libere de sarcini, care să acopere cel puțin valoarea împrumutului și a dobânzilor și comisioanelor aferente.

(4) Garanțiile vor fi instituite în favoarea statului pe baza unui raport de evaluare întocmit de un evaluator autorizat, nu mai vechi de 2 luni, prin care să se stabilească valoarea de piață a bunurilor asupra cărora se constituie garanții. Valoarea garanțiilor instituite în favoarea statului vor acoperi cel puțin 100% din valoarea împrumutului și a dobânzilor și comisioanelor.

(5) Împrumutul se acordă după constituirea garanțiilor potrivit legii, ipotecile constituite drept garanții potrivit alin. (2) lit. a), b) și lit. e) - g) devenind ipoteci de rang I după îndeplinirea condițiilor prevăzute la art. 12 alin. (1) lit. f) și g).

Art. 5 (1) Rambursarea ratelor de capital, plata dobânzilor, comisioanelor și a altor costuri aferente împrumuturilor garantate de stat se asigură din surse proprii ale fiecărui beneficiar, fiecare dintre cei doi beneficiari fiind responsabili în mod exclusiv pentru rambursarea sumelor pe care le datorează, în mod individual.

(2) Responsabilitatea privind constituirea surselor de rambursare a împrumutului revine celor două companii și, în cazul TAROM, și Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor.

(3) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor va monitoriza rambursarea la scadență a celor două împrumuturi și plata dobânzilor și comisioanelor aferente, precum și situația prevăzută la art. 8 alin. (2), caz în care dacă nu se rambursează

diferența în termenul prevăzut, va emite și comunica către organul fiscal competent decizia de recuperare a ajutorului de stat, care are calitatea de titlu executoriu.

(4) Decizia prevăzută la alin. (3) se transmite, împreună cu dovada primirii acesteia de către beneficiar, în termen de 20 de zile lucrătoare de la data emiterii deciziei, în vederea recuperării ajutoarelor de stat, inclusiv a dobânzilor aferente, organelor fiscale competente, în vederea aplicării prevederilor Legii nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală, cu modificările și completările ulterioare, iar sumele astfel realizate se fac venit la bugetul de stat.

(5) În cazul în care beneficiarul nu deține resursele financiare necesare asigurării plății la scadență a ratelor de capital, dobânzilor, comisioanelor și altor costuri, Ministerul Finanțelor Publice va efectua plata în contul beneficiarului din disponibilul la Fondul de risc.

Art. 6 (1) Condițiile de acordare a garanției, inclusiv prima de garantare și structura finanțării garantate de stat, documentația contractuală aferentă, cum ar fi modelul convenției de garantare, termenii și condițiile financiare - maturitate, dobândă, perioadă de grație - se stabilesc în conformitate cu Comunicarea Comisiei Europene privind Cadrul temporar pentru măsuri de ajutor de stat de sprijin a economiei în contextul actualei epidemii de COVID-19 (2020/C911/01), publicată în Jurnalul Oficial al UE din 20.03.2020, și se aprobă prin Hotărâre a Guvernului, la propunerea Ministerului Finanțelor Publice.

(2) Adminsitratorul măsurilor de ajutor de stat prevăzute de prezenta ordonanță este Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, iar furnizorul ajutorului de stat este Ministerul Finanțelor Publice.

Art. 7. - (1) Ministerul Finanțelor Publice încheie cu fiecare Beneficiar o convenție de garantare în care vor fi precizate drepturile și obligațiile părților, precum și termenii și condițiile de acordare și derulare a garanției de stat și de plată a comisionului la fondul de risc.

(2) Ministerul Finanțelor Publice emite garantiile de stat prevăzute la art. 1, respectiv, art. 2 în termen de 5 zile de la semnarea convenției de garantare prevăzută la alin. (1).

Art. 8. - (1) Până la data de 30 aprilie 2021, TAROM, respectiv, Blue Air vor prezenta analize economico-financiare realizate de către un auditor financiar independent din care să reiasă valoarea reală a pagubei cauzate direct fiecărei societăți de pandemia COVID-19, în perioada 01.03.2020 - 31.12.2020.

(2) În cazul în care această valoare este mai mică decât sumele pentru care au fost emise scrisori de garanție de stat, diferența se rambursează de către fiecare beneficiar finanțatorului, în termen de 30 de zile de la rezultatul analizei economico-financiare, iar valoarea garanției de stat se diminuează corespunzător.

(3) Suma care trebuie recuperată include și dobânda calculată de la data virării sumei în contul fiecărui beneficiar și până la data rambursării acesteia conform alin. (2), calculată la o rată stabilită potrivit prevederilor Regulamentului (UE) 2015/1.589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Art. 9. - (1) Creanțele rezultate, inclusiv accesoriile din gestionarea garanției de stat aferente garantiilor prevăzute la art. 4 alin. (2) lit a) - d) și alin. (3), se urmăresc și se

recuperează în condițiile prevăzute de dispozițiile legale privind colectarea creanțelor fiscale de către organul fiscal central competent în administrarea creanțelor fiscale ale beneficiarilor, pe baza înscrisurilor întocmite de direcția de specialitate din cadrul Ministerului Finanțelor Publice, prin care se individualizează la data scadenței sumele de recuperat care constituie în momentul emiterii titluri de creanță urmând să devină potrivit legii titluri executorii. În cazul în care instanțele judecătorești s-au pronunțat asupra acestor sume, executarea silită se efectuează în temeiul hotărârii judecătorești definitive care, potrivit legii, constituie titlu executoriu. Cu sumele recuperate se reîntregeste disponibilul fondului de risc.

(2) În situația executării garanției de stat, garanțiile prevăzute la art. 4 alin. (2) lit. e)-g) se trec integral în proprietatea statului, prin Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, statul devenind acționar, urmând să decidă asupra portofoliului de acțiuni printr-un act normativ cu putere de lege.

Art. 10. - (1) Garanțiile prevăzute la art. 1 și art. 2 se diminuează corespunzător rambursării împrumutului garantat de stat și plății dobânzilor conform graficului de rambursare stabilit cu banca/băncile finanțatoare. Eliberarea garanțiilor constituite conform art. 4 alin. (2) și alin. (3) se va realiza după data rambursării integrale a împrumutului și a plății dobânzilor și comisioanelor aferente.

(2) În situația în care pe parcursul derulării împrumutului garantat, beneficiarul/beneficiarii intră în lichidare, creanțele statului rezultate din executarea garanției de stat se urmăresc și se recuperează în condițiile legii. Sumele recuperate în urma procesului de lichidare se fac venit la fondul de risc.

Art. 11. - (1) Pentru a asigura evitarea denaturării concurenței, beneficiarii se obligă:

- (a) să evite expansiuni comerciale agresive finanțate prin ajutor de stat sau asumarea de riscuri excesive,
- (b) să nu achiziționeze competitori sau alți operatori din același domeniu de activitate, inclusiv operațiuni în amonte sau în aval,
- (c) să nu subvenționeze încrucișat alte activități economice ale întreprinderilor integrate care se aflau în dificultate la data de 31.12.2019, prin ajutorul de stat primit,
- (d) să nu majoreze remunerația fiecărui membru al conducerii beneficiarului peste nivelul celei de la data de 31.12.2019, atât timp cât împrumutul sau garanția de stat nu au fost rambursate în întregime.

(2) În vederea îndeplinirii scopului pentru care se acordă garanția de stat, beneficiarii au următoarele obligații:

- (a) să mențină evidențe distincte aferente cheltuielilor care fac obiectul împrumutului garantat de stat;
- (b) să nu acorde bonusuri, sporuri și să reducă cheltuielile salariale.

(3) În vederea îndeplinirii scopului pentru care se acordă garanția de stat, Ministerul

Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor răspunde de monitorizarea utilizării fondurilor din împrumutul(rile) garantat(e) pentru fiecare Beneficiar, precum și de îndeplinirea obligațiilor prevăzute la alin. (1).

Art. 12 - (1) Până la rambursarea integrală a împrumutului garantat de stat și a plății dobânzilor, comisioanelor sau primelor aferente, în cazul companiei Blue Air:

- a) acționarii nu încasează dividende;
- b) beneficiarul nu rambursează împrumuturi către acționari;
- c) Ministerul Finanțelor Publice și Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor vor numi câte un reprezentant al statului în consiliul de administrație al Blue Air, cu drept de veto;
- d) orice contract de achiziție sau vânzare cu impact asupra activelor și pasivelor companiei, încheiat după intrarea în vigoare a prezentei Ordonanțe de urgență, se realizează cu aprobarea consiliului de administrație al Blue Air. În acest sens, consiliul de administrație poate delega activități către conducerea executivă a companiei Blue Air;
- e) Blue Air nu poate înstrăina/restitui aeronave sau alte active aferente activității de baza decât cu avizul Ministerului Transporturilor Infrastructurii și Comunicațiilor;
- f) din împrumutul garantat de stat beneficiarul rambursează cu prioritate, datorii către statul român, împrumutul contractat de la Eximbank S.A., în nume și cont stat, în valoare de 30,3 milioane lei și accesoriile aferente, precum și obligațiunile corporative emise prin plasament privat către Societatea de Investiții Financiare Banat-Crișana, în valoare rămasă de 6 milioane EUR și accesoriile aferente;
- g) după rambursarea împrumutului contractat de la Eximbank S.A., în nume și cont stat, și plata accesoriilor aferente, precum și răscumpărarea obligațiunilor corporative emise către Societatea de Investiții Financiare Banat-Crișana și plata accesoriilor aferente, ipotecile prevăzute la art. 4 alin. (2) lit. a), b) și lit. e) - g) devin ipoteci de rang I;
- h) Airline Invest S.A. are calitatea de co-debitor/fidejutor al împrumutului garantat de stat.

(2) Prin Convenția de garantare se pot stabili și alte condiții, în scopul protejării intereselor statului de asigurare a continuității în bune condiții a activității Blue Air.

(3) Verificarea condițiilor prevăzute la alin. (1) revine Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor și reprezentanților statului în consiliul de administrație al Blue Air, care în cazul în care identifică devieri de la condițiile respective sunt obligați să notifice formal consiliului de administrație al Blue Air, iar în cazul în care aceste deficiențe nu sunt remediate în termen de 10 zile, pot solicita rezilierea garanției. În aceasta situație, Ministerul Finanțelor Publice plătește obligațiile către banca/băncile finanțatoare și preia integral garanțiile constituite.

Art. 13 - (1) Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor are obligația să încarce în Registrul general al ajutoarelor de stat acordate în România (RegAS) măsura de ajutor de stat ce face obiectul prezentei ordonanțe de urgență, în termen de 5 zile lucrătoare de la data aplicării acesteia, respectiv de la data semnării Convențiilor de garantare prevăzute la art. 7 alin. (1).

(2) Obligațiile de recuperare a ajutorului de stat și rambursarea efectivă a respectivelor obligații, aferente acestei măsuri, se vor încărca în RegAS în termen de 7 zile lucrătoare de la data instituirii obligațiilor de recuperare sau a rambursării efective a respectivelor obligații.

(3) Documentația privind sumele alocate cu titlu de ajutor de stat conform prezentei ordonanțe de urgență se păstrează 10 ani de la data acordării.

(4) Până la data de 30 iunie 2021, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor va prezenta Comisiei Europene un raport privind ajutoarele de stat acordate în baza prezentei ordonanțe de urgență.

Art. 14 - În vederea limitării consecințelor negative ale pandemiei Covid-19 în ceea ce privește raporturile civile și comerciale, dreptul creditorilor de a solicita deschiderea procedurii de insolvență conform art. 70 din Legea insolvenței nr. 85/2014 este suspendat pe o perioadă de 6 luni de la data la care debitorului i s-a acordat ajutorul de stat.

Art. 15. - Măsurile de ajutor de stat prevăzute de prezenta Ordonanță de urgență se acordă după obținerea deciziei de autorizare a Comisiei Europene.