

Ref. 203 / 01.02.2026

Catre

Ministerul Transporturilor

Copie : Ministerul de Finante

Copie : Consiliul Concurentei

Copie : Secretariatul General al Guvernului

REF : OPOZIȚIE FERMĂ față de proiectul de lege privind comasarea Școlii Superioare de Aviație Civilă cu Aeroclubul României

Ne exprimăm **opoziția categorică** față de proiectul de lege inițiat de Ministerul Transporturilor, prin care se propune absorbția Școlii Superioare de Aviație Civilă (SSAvC) de către Aeroclubul României (AR) și modificarea Legii-cadru nr. 153/2017.

Proiectul este **profund greșit prin toate modificările sugerate**, nefundamentat economic și juridic, și produce efecte grave asupra concurenței, pieței muncii și mai ales dezvoltării viitoare a aviației în România.

1. Comasare artificială, fără argumente funcționale

Nu există **nicio convergență reală** între cele două instituții:

- Aeroclubul României este, prin lege, o structură de **aviație sportivă și de masă**; pe cand
- SSAvC este o entitate de **formare a personalului aeronautic profesionist** pentru transport aerian civil.

Invocarea „activității de zbor” ca element comun este **abuzivă și superficială**. Prin aceeași logică, orice operator aerian ar putea fi comasat cu TAROM. Argumentul nu rezistă niciunei analize serioase intrucat aceste intre.

2. Distorsionarea gravă a concurenței

Statul:

- finanțează direct SSAvC și Aeroclubul României;
- achiziționează aeronave și simulatoare pentru acestea;
- permite practicarea de tarife subvenționate pentru cursuri PPL.

În paralel, **școlile și aerocluburile private sunt excluse complet** de la orice formă de sprijin public, deși operează sub aceleași reglementări EASA și suportă integral costurile de investiție. Aceasta reprezintă **concurență neloială finanțată din bani publici** și o încălcare evidentă a principiilor economiei de piață.

3. Conflict de interese instituțional

Aeroclubul României exercită simultan:

- rol de **operator aerian**;
- rol de **autoritate** (autorizare școli, ULM, parașutism, planorism).

Această situație este **inadmisibilă** într-un stat de drept și contravine tuturor normelor de guvernare. Un operator economic **nu poate fi și arbitru al pieței**. Menținerea acestui sistem blochează dezvoltarea sectorului privat și favorizează abuzul instituțional.

4. Privilegii selective și discriminare legalizată

Proiectul consolidează:

- **indemnizații exceptate de plafonare**;
- **pensii speciale**;
- tratamente fiscale preferențiale,

exclusiv pentru personalul din structuri publice, ignorând complet personalul din sectorul privat cu **aceleași calificări, responsabilități și riscuri**. Aceasta reprezintă o **discriminare directă** și o încălcare a principiului egalității de tratament.

5. „Economii” inexistente

Așa-zisele economii bugetare invocate sunt **iluzorii**. Comasarea nu reduce costurile operaționale, ci:

- creează un **monopol de stat extins**;
- mută subvențiile dintr-un buzunar în altul;
- pregătește extinderea activităților comerciale subvenționate ale unei instituții publice.

6. Analiza istorica

Odata cu trecerea la capitalism au inceput sa aiba loc schimbari structurale si in domeniul “aviatiei generale “ in Romania :

		Private 1990	Stat 1990	Private 2025	Stat 2025
1,	Numar aerodromuri	0	16	88	18
2.	Numar Aerocluburi	0	1	29	1
3	Numar scoli de zbor ULM	0	1	30	17
4.	Numar scoli de zbor profesionist (ATPL)	0	1	10	1
5.	Scoli de parasutism	0	1	5	7
6.	Scoli de planorism	0	4	4	

Se observa clar ca sectorul privat a crescut in mod serios prin invetițiile unor pasionati in domeniul aviatiei :

- numarul de aerodromuri private depaseste de aprox 3 ori nr aerodromurilor private . Daca densitatea de aerodromuri la noi in 1995 era de un aerodrom la 12000 km 2 in anul 2025 am ajuns la un aerodrom la 2660 km2 in timp ce media europeana este de un aerodrom la 880 km 2 . Aceasta crestere se datoreaza mai ales investitorilor privati fara nici o sustinere din partea statului care a finantat fara sfarsit doar Aeroclubul Romaniei si SSAvC in toata aceasta perioada . La fel au crescut exponential numarul scolilor de zbor de tot felul sub impulsionearea cresterii numarului de operatori aerieni la noi (deja sunt 8 operatori comerciali fata de unu in 1990 si inca 9 operatori de aviatie de afaceri acum fata de unu in 1990)

Deci operatorii privati au o pondere mult mai serioasa in domeniul aviatiei romane si au ajuns aici fara vreun sprijin sau finantare de la stat ai carui fonduri s-au indreptat doar spre SSAvC si Aeroclubul Romaniei

7. Poziția noastră este clară

Solicităm explicit:

1. **Respingerea proiectului de lege în forma actuală** si refacerea sa in functie de realitati
2. **Transformarea SSAvC în societate comercială**, fără subvenții ; Daca statul doreste sa acorde fonduri acestui domeniu trebuie sa o faca in mod egal si correct fata de toate scolile de zbor ;

3. **Limitarea finanțării Aeroclubului României** strict la activitățile de aviație sportivă și inițierea tineretului;
4. **Retragerea imediată a atribuțiilor de autoritate** de la Aeroclubul României so acordarea acestor privilegii unor entitati neutre;
5. Introducerea de **mecanisme competitive, transparente** (licitații, burse) pentru formarea personalului aeronautic;
6. Tratatment **egal** pentru personal egal calificat, indiferent de forma de proprietate a angajatorului.

Concluzie

Acest proiect de lege **nu este o reformă**, ci o consolidare a unui sistem închis, centralizat și anticoncurențial care dateaza din vremuri apuse . Dacă va fi adoptat, va bloca dezvoltarea aviației generale, va descuraja investițiile private și va expune România la **riscuri serioase de infringement european**.

Președinte

Matt-Ian David

Vicepreședinte

Dorin Ivașcu

Anexat : Grila Observatii