



SECRETARIATUL GENERAL AL GUVERNULUI

DEPARTAMENTUL PENTRU RELATIA CU PARLAMENTUL

B-dul Primăverii nr. 22, sector 1, București, Tel: 0213143400 int.3000, E-mail: departament@gov.ro

Nr. 3890, 3972, 3973, 3974, 3976, 3977, 3978, 3979, 3980, 3981, 3982, 3983, 3985, 3986, 3988, 3989, 3990, 3991, 3992, 3993, 3975/2026

06-04-2026

**Către: Doamna Oana MURARIU
Secretar al Camerei Deputaților**



Ref. la: Răspunsuri la întrebări/interpelări formulate de deputați

Stimată doamnă secretar,

Vă transmitem, alăturat, răspunsurile instituțiilor vizate cu privire la unele întrebări/interpelări formulate de deputați, potrivit tabelului anexat.

Cu deosebită considerație,

NINI SĂPUNARU

SECRETAR DE STAT



CABINET MINISTRU

Nr. 4598

Data: 06.04.2026

**Către: Domnul deputat MAGYAR LORÁND-BÁLINT
ROMÂNIEI- CAMERA DEPUTAȚILOR**

Ref: Răspuns întrebare

Stimate domnule deputat,

Referitor la întrebarea dumneavoastră, înregistrată la Camera Deputaților cu nr. 4033A/2026, înregistrată la Departamentul pentru Relația cu Parlamentul cu nr. 1443/DRP/2026, având ca obiect "Lipsă transparență, nerespectarea prevederilor legale", vă comunicăm următoarele:

(1) Cu titlu preliminar, se impun următoarele precizări referitoare la ajutorul de stat acordat Companiei Naționale de Transporturi Aeriene Române - TAROM S.A.:

Prin Decizia Comisiei Europene C(2024) 2968 final din 29 aprilie 2024, publicată ulterior ca Decizia (UE) 2025/775, a fost aprobată compatibilitatea cu piața internă a unui ajutor de stat pentru restructurare în cuantum total de 95,3 milioane EUR, destinat implementării Planului de restructurare 2021-2026 notificat de Statul Român.

Comisia Europeană a reținut în mod expres, în considerentele (276)-(277), că acest cuantum reprezintă nivelul minim strict necesar pentru restabilirea viabilității economice a societății, în contextul capitalurilor proprii negative înregistrate începând cu anul 2020 și al fluxurilor de numerar preconizate negative în absența sprijinului financiar.

În aplicarea acestei decizii, prin Hotărârea Guvernului nr. 541/2024 a fost autorizată acordarea unui ajutor individual de restructurare în cuantum de până la 471.047 mii lei (aproximativ 94,67 milioane EUR), structurat astfel: 244.222 mii lei reprezentând ajutorul de salvare acordat în anul 2020, 112.757 mii lei acordați sub formă de majorare de capital în perioada 2023-2024 și 114.068 mii lei reprezentând tranșa finală.

Din tranșa finală a fost acordată, la sfârșitul anului 2025, suma de 50.000 mii lei, rămânând nealocată o diferență de aproximativ 64.000 mii lei.

În consecință, rezultă în mod obiectiv că TAROM nu a beneficiat integral de suma de 95,3 milioane EUR aprobată de Comisia Europeană, iar afirmația potrivit căreia societatea ar fi încasat integral în anul 2024 acest ajutor este inexactă și nu corespunde situației financiare și juridice reale.

(2) În ceea ce privește obligațiile de transparență, raportare și bună guvernare, acestea sunt reglementate în mod expres la considerentele (310)-(311) ale Deciziei (UE) 2025/775.

În conformitate cu angajamentele asumate de autoritățile române, informațiile relevante privind ajutorul de stat acordat sunt publicate pe platformele indicate în decizia europeană, respectiv pe site-urile www.monitoruloficial.ro, www.ajutordestat.ro, www.tarom.ro și www.mt.gov.ro.

Totodată, statul român are obligația transmiterii către Comisia Europeană, pe întreaga durată a perioadei de restructurare, a unor rapoarte semestriale privind stadiul implementării planului. Aceste rapoarte includ, în mod detaliat, date referitoare la efectuarea plăților din fonduri publice și a contribuției proprii, eventualele abateri de la traiectoria financiară sau operațională previzionată, măsurile de reducere a costurilor, rezultatele obținute prin aplicarea măsurilor de restructurare, precum și eventualele măsuri corective adoptate sau preconizate.



La acest moment, nu există nicio decizie sau constatare a Comisiei Europene, a Consiliului Concurenței, a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii ori a altei autorități competente care să rețină încălcări ale obligațiilor de transparență, raportare sau guvernanță asumate prin decizia de autorizare a ajutorului de stat.

Eventuale întârzieri procedurale în publicarea situațiilor financiare anuale pe site-ul TAROM nu pot fi asimilate unei lipse de transparență în utilizarea fondurilor publice și nici nu afectează mecanismele de control instituite la nivel național și european, întrucât monitorizarea ajutorului se realizează prin raportări instituționale formale și control al autorităților competente.

De asemenea, trebuie avut în vedere faptul că TAROM operează pe o piață puternic concurențială, iar obligațiile de publicitate financiară trebuie analizate și din perspectiva protejării informațiilor sensibile din punct de vedere comercial, fără ca acest aspect să afecteze transparența utilizării ajutorului de stat sau îndeplinirea obligațiilor de raportare către autoritățile competente.

Afirmația potrivit căreia ar exista un „caracter repetitiv și sistematic al încălcării obligațiilor financiare de raportare” și o „lipsă de transparență” care ar ridica suspiciuni serioase cu privire la respectarea planului de restructurare este neîntemeiată și lipsită de suport factual și juridic.

În primul rând, nu există nicio constatare oficială a Comisiei Europene sau a autorităților naționale competente care să rețină încălcarea obligațiilor asumate prin Decizia (UE) 2025/775. În absența unei astfel de constatări, calificarea situației drept „încălcare sistematică” reprezintă o apreciere subiectivă, fără fundament juridic.

În al doilea rând, obligațiile de transparență prevăzute la considerentele (310)-(311) ale deciziei europene vizează publicarea informațiilor relevante privind ajutorul de stat și raportarea periodică a implementării planului. Nicio dispoziție a deciziei nu condiționează compatibilitatea ajutorului de o anumită cronologie a publicării situațiilor financiare pe site-ul TAROM, ci de respectarea măsurilor structurale, a traiectoriei financiare și a măsurilor compensatorii.

În al treilea rând, sugestia potrivit căreia „inacțiunea companiei” ar putea genera un prejudiciu adus bugetului de stat este lipsită de fundament juridic și economic. Ajutorul de restructurare a fost autorizat ca fiind necesar, adecvat și proporțional, tocmai pentru a preveni un impact negativ major asupra serviciilor de transport aerian și asupra economiei naționale. Neacordarea integrală și la timp a sprijinului aprobat ar fi, dimpotrivă, susceptibilă să genereze riscuri financiare suplimentare, inclusiv pentru stat, în calitatea sa de acționar majoritar.

Orice afirmație privind existența unui prejudiciu presupune identificarea unui fapt ilicit, a unei legături de cauzalitate și a unui quantum determinat al pagubei. În lipsa acestor elemente, o asemenea susținere rămâne la nivel de speculație și nu poate fundamenta o concluzie juridică.

În consecință, caracterizarea situației drept „încălcare repetitivă și sistematică”, precum și insinuarea existenței unui prejudiciu bugetar, nu se sprijină pe constatări oficiale, pe date financiare sau pe dispoziții ale deciziei europene, ci reprezintă o interpretare unilaterală care nu reflectă realitatea juridică și instituțională a procesului de restructurare aflat în derulare.

(3) În ceea ce privește stadiul implementării Planului de restructurare 2021-2026, aprobat prin Decizia (UE) 2025/775, precizăm că măsurile asumate sunt în curs de implementare conform calendarului notificat de statul român și aprobat de Comisia Europeană.

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în calitate de autoritate publică implicată în mecanismul de monitorizare, a transmis către Consiliul Concurenței toate rapoartele semestriale privind punerea în aplicare a planului de restructurare, iar acestea au fost ulterior înaintate Comisiei Europene, în conformitate cu considerentul (311) al deciziei europene.



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

Rapoartele transmise au inclus, în mod detaliat, stadiul implementării fiecărei măsuri structurale și operaționale, date privind reducerea costurilor și optimizarea capacității, evoluția indicatorilor financiari și operaționali, situația măsurilor compensatorii, precum și eventualele abateri de la traiectoria financiară sau operațională previzionată, împreună cu măsurile corective adoptate sau preconizate.

Monitorizarea implementării planului nu este dependentă exclusiv de publicarea situațiilor financiare anuale pe site-ul societății, ci se realizează printr-un mecanism formal, instituționalizat, care implică raportări directe și periodice către autoritățile competente și către Comisia Europeană, precum și mecanisme de control la nivel național și european.

O parte redusă dintre măsurile prevăzute în Planul de restructurare nu a putut fi implementată integral în termenul estimat inițial din cauze obiective, independente de voința și conduita TAROM, generate de factori externi de piață și de context operațional. În concret, întârzierile au fost influențate de perturbări semnificative în lanțurile de aprovizionare și în industria aeronautică, inclusiv de efectele grevei producătorului Boeing, care au afectat calendarul livrărilor și planificarea operațională la nivel global; de intensificarea concurenței pe piața regională și europeană a transportului aerian, cu impact direct asupra capacității de implementare a unor măsuri comerciale; precum și de limitările infrastructurale existente la nivelul Aeroportului Internațional Henri Coandă București (OTP), inclusiv gradul redus de automatizare a anumitor procese aeroportuare, care influențează eficiența operațională.

Aceste elemente au avut un caracter extern și au fost independente de controlul direct al companiei, afectând în mod obiectiv calendarul inițial al unor măsuri din plan. Situațiile respective au fost comunicate în mod transparent în cadrul raportărilor semestriale transmise autorităților competente și Comisiei Europene, împreună cu ajustările, măsurile alternative și soluțiile de adaptare propuse, în deplină concordanță cu obligațiile de raportare asumate și cu mecanismul de monitorizare instituit prin Decizia (UE) 2025/775.

Până la acest moment, nu există nicio constatare a Comisiei Europene privind nerespectarea planului de restructurare sau neîndeplinirea obligațiilor asumate de statul român în calitate de furnizor al ajutorului de stat.

În consecință, eventuala absență a unei raportări publice într-un anumit interval procedural nu afectează mecanismul de monitorizare a ajutorului de stat și nu împiedică verificarea implementării planului, aceasta realizându-se prin raportări instituționale periodice, audit și control, în deplină conformitate cu cerințele dreptului european în materia ajutorului de stat.

(4) Afirmația potrivit căreia situațiile financiare nu ar fi publicate pe site-ul oficial al companiei este inexactă. Situațiile financiare ale C.N.T.A.R. TAROM S.A. sunt publicate în secțiunea dedicată guvernantei corporative, în conformitate cu obligațiile legale aplicabile societăților comerciale cu capital majoritar de stat.

Se impune, totodată, o distincție esențială între obligația juridică de publicare și arhitectura funcțională a platformei online. Site-ul www.tarom.ro este, în principal, o platformă comercială destinată vânzării de bilete și serviciilor conexe transportului aerian, reprezentând un instrument operațional de generare de venituri într-o piață puternic concurențială. Structura și organizarea conținutului sunt concepute prioritar pentru utilizatorii finali - pasagerii - care accesează platforma în scop comercial.

TAROM nu este o instituție bugetară finanțată prin alocatii curente de la bugetul de stat, ci o societate comercială care operează pe o piață concurențială și își generează veniturile prin activitatea proprie. În acest context, site-ul oficial nu poate fi configurat preponderent ca un portal administrativ, ci ca un instrument de business adaptat exigențelor pieței și mediului concurențial în care societatea își desfășoară activitatea.



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

În același timp, obligațiile de transparență sunt pe deplin respectate prin:

- publicarea situațiilor financiare în secțiunea dedicată guvernanței corporative;
- depunerea acestora la autoritățile competente, în condițiile legii;
- includerea informațiilor relevante în raportările oficiale transmise Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și Ministerului Finanțelor.

Faptul că secțiunea de guvernanță corporativă nu este plasată în zona principală a interfeței comerciale nu echivalează cu o lipsă de transparență, ci reflectă natura comercială a platformei și comportamentul uzual al utilizatorilor, care accesează site-ul unei companii aeriene în vederea achiziționării de servicii de transport, nu pentru consultarea informațiilor financiar-contabile.

În consecință, nu se poate susține existența unei nepublicări sau a unei intenții de a limita accesul la informații, ci cel mult o opțiune legitimă de organizare a conținutului specifică unei companii aeriene care operează într-un mediu concurențial. Transparența juridică este asigurată, iar structura comercială a site-ului nu poate fi interpretată ca o încălcare a obligațiilor legale.

Mai mult decât atât, situațiile financiare aferente exercițiului financiar 2024 au fost publicate pe site-ul oficial al TAROM, în secțiunea dedicată guvernanței corporative, în conformitate cu obligațiile legale aplicabile. Acestea pot fi consultate la următoarea adresă: <https://www.tarom.ro/wp-content/uploads/2026/02/Situatii-financiare-2024.pdf>.

(5) Cu privire la cele solicitate la pct. 4, precizăm următoarele:

În anul 2024, C.N.T.A.R. TAROM S.A. a operat un număr total de 11.951 zboruri (regulate și charter) și a transportat un număr total de 2.020.485 pasageri.

În primul semestru al anului 2025 (S1 2025), compania a operat un număr total de 5.745 zboruri (regulate și charter) și a transportat un număr total de 920.611 pasageri.

(6) În ceea ce privește întrebarea referitoare la „persoana vinovată” pentru nedepunerea în termen a documentelor contabile, se impun o serie de clarificări de principiu.

Dispozițiile relevante din Legea contabilității nr. 82/1991 stabilesc natura obligației și subiectul acesteia. Potrivit art. 1 alin. (1), obligația de a organiza și conduce contabilitatea financiară revine persoanei juridice - în speță societății comerciale - aceasta fiind titularul obligației legale. Norma nu instituie o obligație directă și autonomă în sarcina unei persoane fizice determinate, ci consacră responsabilitatea entității ca subiect de drept distinct.

În ceea ce privește depunerea situațiilor financiare, art. 36 alin. (1) lit. a) din Legea contabilității nr. 82/1991 prevede în mod expres că societățile reglementate de Legea nr. 31/1990, inclusiv societățile/companiile naționale, au obligația de a depune un exemplar al situațiilor financiare anuale la organul fiscal competent din subordinea Agenției Naționale de Administrare Fiscală. Totodată, art. 35 alin. (1) stabilește că situațiile financiare anuale se depun la ANAF în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Din interpretarea sistematică a acestor dispoziții rezultă că:

- subiectul obligației este persoana juridică (societatea), iar nu, în mod direct, o persoană fizică;
- obligația vizează depunerea situațiilor financiare la organul fiscal competent (ANAF), iar nu publicarea acestora pe site-ul propriu al societății, care ține de sfera transparenței corporative;
- eventuala încălcare a termenului legal poate fi constatată exclusiv de autoritatea competentă, printr-un act formal emis în condițiile legii;
- individualizarea răspunderii unei persoane fizice (administrator, director economic, contabil etc.) presupune stabilirea concretă a atribuțiilor acesteia și a unei eventuale culpe, în cadrul unei proceduri legale.



Potrivit cadrului normativ aplicabil, răspunderea individuală nu poate fi prezumată. Orice abatere trebuie investigată și constatată exclusiv de autoritatea competentă (de exemplu, autoritatea fiscală sau alt organ de control abilitat), în urma unei proceduri administrative formale. În absența unui act de constatare emis în condițiile legii, nu se poate reține existența unei încălcări și, cu atât mai puțin, nu se poate identifica o persoană „vinovată”.

Individualizarea vinovăției presupune respectarea garanțiilor fundamentale aplicabile în materie de răspundere juridică, inclusiv:

- prezumția de nevinovăție;
- dreptul la apărare;
- dreptul de a formula obiecțiuni și de a prezenta probe;
- principiul legalității sancțiunii.

Sancțiunea, în măsura în care se constată existența unei abateri, se aplică exclusiv în temeiul și în limitele prevăzute de lege, după finalizarea procedurii administrative sau, după caz, jurisdicționale. Doar actul constator emis de autoritatea competentă poate stabili natura răspunderii (contravențională, civilă sau disciplinară), subiectul acesteia și eventualele consecințe patrimoniale. În plus, până la acest moment, nu există o comunicare oficială privind aplicarea unei sancțiuni definitive pentru nedepunerea situațiilor financiare, astfel încât discuția privind răspunderea și suportarea unei sancțiuni rămâne, în prezent, una pur ipotetică.

(7) Cu privire la întrebarea referitoare la cine va suporta eventualele sancțiuni aplicate pentru nerespectarea prevederilor legale, precizăm următoarele:

Întrucât în cuprinsul întrebării nu sunt indicate elementele esențiale necesare pentru analiza unei eventuale răspunderi - respectiv actul normativ pretins încălcat, autoritatea competentă să constate abaterea, natura și temeiul juridic al sancțiunii ori existența efectivă a unei sancțiuni aplicate - nu se poate formula o concluzie concretă cu privire la subiectul care ar suporta o eventuală sancțiune.

Răspunderea juridică nu operează prin prezumție și nu poate fi stabilită în abstract, ci exclusiv în temeiul unei dispoziții legale exprese și în baza unui act formal emis de autoritatea competentă.

În ipoteza teoretică a aplicării unei sancțiuni, este necesară delimitarea clară între:

- răspunderea contravențională a persoanei juridice, în situația în care norma sancționatorie stabilește expres că subiect al sancțiunii este societatea;
- răspunderea contravențională, civilă, disciplinară sau, după caz, penală a unei persoane fizice (administrator, director, salariat), atunci când legea individualizează această răspundere, iar aceasta este constatată printr-o procedură legală formalizată.

În lipsa precizării domeniului normativ incident (de exemplu: contabil, fiscal, guvernanță corporativă, concurență, dreptul muncii sau alt cadru special aplicabil), nu poate fi determinat regimul sancționator relevant și, implicit, nici subiectul obligației de plată.

Mai mult decât atât, în conformitate cu practicile de guvernanță corporativă aplicabile societăților comerciale cu capital majoritar de stat, la nivelul societății sunt încheiate polițe de asigurare de răspundere civilă profesională pentru administratori și directori, destinate acoperirii anumitor riscuri asociate exercitării mandatului. În limitele și condițiile prevăzute în contractele de asigurare și cu respectarea cadrului legal aplicabil, aceste polițe pot acoperi prejudicii sau costuri generate de angajarea răspunderii civile a persoanelor asigurate și, în măsura permisă de lege, pot include inclusiv anumite sume reprezentând sancțiuni sau amenzi.



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

În consecință, chiar și în ipoteza angajării unei forme de răspundere individuală, eventualele consecințe patrimoniale ar urma să fie analizate și determinate în raport cu temeiul juridic al sancțiunii, cu actul constatator emis de autoritatea competentă și cu clauzele contractuale ale polițelor de asigurare existente, neputând fi stabilite anticipat sau în abstract.

Prin urmare, identificarea unei „persoane vinovate” și stabilirea subiectului care ar suporta o eventuală sancțiune se pot realiza exclusiv în urma unei analize concrete a tuturor circumstanțelor de fapt și de drept, în cadrul unei proceduri legale formalizate.

Vă mulțumim pentru interesul manifestat și înțelegem să dovedim la rândul nostru o preocupare dedicată pentru a răspunde cu toată considerația solicitărilor dumneavoastră.

Cu stimă,

MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII,
CIPRIAN CONSTANTIN ȘERBAN