

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1 Titlul proiectului de act normativ

LEGE privind aprobarea Ordonanțe de urgență pentru completarea Ordonanței Guvernului nr.45/1997 privind înființarea Societății „Compania națională de transporturi aeriene române – TAROM” - S.A.

Secțiunea a 2-a Motivul emiterii actului normativ

1.Descrierea situației actuale

Compania Națională de Transporturi Aeriene Române TAROM - S.A, denumită în continuare Compania 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.

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%.

Situația financiară a Companiei TAROM s-a deteriorat constant în perioada 2016-2020, atât la nivelul rezultatului din exploatare, cât și la nivelul fluxului de numerar.

Dificultățile financiare prin care trece Compania TAROM sunt sporite și de necesitatea absolută a modernizării flotei. Aceasta, datorită vechimii și gradului de uzură, generează cheltuieli de întreținere semnificative, nefiind eficientă nici din punct de vedere al consumului de combustibil, nici din punct de vedere al emisiilor de CO₂, acestea antrenând cheltuieli suplimentare legate de achiziționarea de certificate verzi. În acest sens, în vederea continuării funcționării la standardele de siguranță și securitate impuse de reglementările europene și internaționale pentru domeniul transportului aerian, inclusiv pentru reducerea emisiilor cu efect de seră generate de modele vechi de aeronave aflate în flotă, TAROM a încheiat contracte de achiziționare sau contracte de leasing pentru aeronave noi, pentru care trebuie asigurate resursele financiare pentru plata avansurilor, respectiv, a ratelor.

Astfel, pentru a asigura continuarea operării pe rutele interne și externe în deplină siguranță pentru pasageri, dar și pentru a putea îmbunătăți performanța financiară a acestor rute și implicit a redresa situația financiară precară a companiei în ansamblu, conducerea Companiei TAROM a inițiat o serie de măsuri de înnoire a flotei

încă din 2018, după cum urmează:

- achiziționarea a 5 aeronave noi Boeing 737 MAX cu livrare în anul 2023, pentru care compania are nevoie de surse de finanțare pe termen scurt, pentru plata avansurilor;

- înlocuirea aeronavelor vechi tip ATR.

Pe fondul acestei situații financiare, în cursul anului 2020, în baza Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/2020 și a Deciziei Comisiei Europene nr. C(2020) 1160/24.02.2020 (denumită în continuare Decizia CE), Compania TAROM a beneficiat de un împrumut sub formă de ajutor de stat individual pentru salvare în valoare de 175,952 milioane lei, purtător de dobândă, pe o perioadă de 6 luni, cu scadența la data de 30 octombrie 2020, dată care a fost prelungită succesiv la solicitarea Companiei, prin act adițional.

Împrumutul s-a acordat prin derogare de la prevederile OUG nr.113/2006 privind înființarea Fondului național de dezvoltare, aprobată prin Legea nr. 186/2008, cu modificările ulterioare, având ca sursă veniturile obținute din privatizare înregistrate în contul curent general al Trezoreriei Statului, sub condiția constituirii unor garanții, prin instituirea de către organul fiscal competent Agenția Națională de Administrare Fiscală a unor sechestre asiguratorii asupra bunurilor libere de orice sarcini, proprietatea companiei.

Criza generată în transportul aerian de către pandemia COVID-19 a complicat situația financiară a Companiei TAROM, ajutorul de salvare fiind utilizat în special pentru acoperirea pierderilor generate de pandemie, fără a reuși să echilibreze fluxul de numerar, așa cum era prevăzut în planul de lichidități pentru perioada martie – august 2020, prezentat la autorizarea ajutorului de salvare.

Dificultățile financiare cauzate de COVID-19

Ca urmare a instituirii restricțiilor de călătorie, atât la nivel național, cât și la nivel european și global, începând cu luna martie 2020, Compania TAROM a înregistrat pierderi masive, generate de scăderea traficului aerian. În contextul disponibilității Comisiei Europene de a aproba, în condiții de urgență, ajutoare sub forma împrumuturilor ori granturilor destinate acoperirii pierderilor cauzate de pandemia COVID-19, Compania TAROM a inițiat demersurile necesare pentru acoperirea pierderilor cauzate de această pandemie, estimate a ajunge la finalului anului 2020 la suma de 64,8 milioane euro.

În urma analizei efectuate de Comisia Europeană, a fost acceptată doar compensarea pierderilor înregistrate pentru perioada 16 martie - 30 iunie 2020, în cuantum de 93.876.360 lei (aproximativ 19,3 milioane euro), aprobarea fiind acordată prin Decizia Comisiei Europene nr. C(2020) 6910 final, din data de 2 octombrie 2020.

În conformitate cu prevederile OUG nr.139/2020 privind

instituirea cadrului legal pentru acordarea unor ajutoare de stat Societății "Compania națională de transporturi aeriene române – TAROM"-S.A. și Societății Blue Air Aviation – S.A. pentru compensarea pierderilor economice suferite în contextul pandemiei de COVID-19, a fost autorizat Ministerul Finanțelor să garanteze, în numele și contul statului, un împrumut contractat de beneficiar în limita sumei de 312.744.200 lei, pe o perioadă de până la 6 ani, cu titlu de ajutor de stat.

Având în vedere Decizia Comisiei Europene nr. C(2020) 6910 final, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 1096/2020 pentru aprobarea condițiilor de acordare a garanției de stat în favoarea Societății "Compania națională de transporturi aeriene române – TAROM"-S.A. pentru compensarea pierderilor economice suferite în contextul pandemiei de COVID-19, Ministerul Finanțelor a garantat un credit contractat de companie, la care se adaugă dobânzile și comisioanele aferente, în limita sumei de 19.330.000 euro, destinat compensării pierderilor economice suferite în contextul pandemiei de COVID-19, în perioada martie – iunie 2020.

Creditul garantat de stat are o maturitate de 6 ani și o perioadă de grație de 24 luni.

Având în vedere că pandemia COVID-19 a afectat în mod semnificativ sectorul transporturilor aeriene și după 30 iunie 2020, Compania TAROM a solicitat, în temeiul art. 102 alin. (2) lit. b) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene, un nou ajutor de stat pentru acoperirea pierderilor generate de această pandemie până la sfârșitul anului 2020, ajutor care va fi dedus, în situația autorizării de către Comisia Europeană, din ajutorul de restructurare.

Guvernul, la propunerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii a aprobat Memorandumul cu tema *Acordarea unui ajutor de stat individual Societății Comerciale "Compania națională de transporturi aeriene române - TAROM" - S.A pentru pagubele suferite, în perioada 01.07.2020 - 31.12.2020, ca urmare a pandemiei COVID-19 și cauzate direct de această pandemie, în baza art. 107 alin. (2) lit. b) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene*

Solicitarea acordării noului ajutor de stat este în prezent în evaluare la Comisia Europeană. În situația autorizării noului ajutor de stat de către Comisia Europeană, aprobarea acestuia la nivel național va fi posibilă doar în condițiile creării cadrului legal general, prin modificarea corespunzătoare a actului normativ de înființare a companiei TAROM.

Ajutorul de restructurare

În conformitate cu prevederile cuprinse în *Comunicarea Comisiei (2014/C 249/01) - Orientări privind ajutoarele de stat*



pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate, ajutorul de salvare este purtător de dobândă și trebuie returnat în termen de 6 luni de la acordare, cu excepția cazului în care, în acest termen, beneficiarul elaborează și notifică la Comisia Europeană un plan de restructurare, în vederea aprobării unui ajutor de restructurare.

Compania TAROM a elaborat un plan de restructurare care a fost notificat Comisiei Europene de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii fiind în prezent în procedură de evaluare.

Principalele măsuri de restructurare pentru restaurarea viabilității companiei pe termen mediu și lung, sunt:

- **Reînnoirea flotei**, ceea ce presupune continuarea demersurilor începute deja de managementul TAROM. Procesul de modernizare va avea ca rezultat o flotă uniformizată care va permite reducerea semnificativă a costurilor, precum și servicii mai bune oferite clienților.

- **Optimizarea comercială** – va include optimizarea rutelor operate, generarea de venituri auxiliare prin negociere cu partenerii actuali și aplicarea unor strategii de pricing.

- **Restructurarea de personal** – procesul de restructurare propus de Compania TAROM va avea ca scop atât redimensionarea direcțiilor/ departamentelor principale, cât și a departamentelor suport.

- **Optimizarea Direcției Tehnice**

Direcția Tehnică a Companiei TAROM are una dintre cele mai pregătite echipe tehnice din regiune, specializată pe mai multe tipuri de aeronave, beneficiind de un hangar pe Aeroportul Henri Coandă – București și vor trebui implementate soluții pentru ca aceasta să se transforme într-o structură profitabilă pentru TAROM

- **Optimizarea costurilor**

În cadrul ședinței Guvernului din data de 5 noiembrie 2020 a fost supus dezbaterii și a fost aprobat, Memorandumul cu tema: *Acordarea unui ajutor de stat individual de restructurare Societății Comerciale "Compania națională de transporturi aeriene române – TAROM" S.A., în vederea restabilirii viabilității companiei pe termen lung.*

Ordonanța Guvernului nr. 45/1997, cu modificările și completările ulterioare, nu prevede sursele de finanțare a eventualelor ajutoare de stat care pot fi acordate Companiei TAROM, modalitatea/nivelul de aprobare a acestor ajutoare și nici posibilitatea finanțării acestor ajutoare de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. În lipsa modificării corespunzătoare a Ordonanței Guvernului nr. 45/1997, aprobarea și finanțarea măsurilor de ajutor de stat în cazul companiei TAROM ar fi posibilă doar prin adoptarea unor acte

	normative individuale, cu putere de lege, ceea ce ar contraveni principiilor statuate de Curtea Constituțională.
2.Schimbări preconizate	1. Scopul proiectului de act normativ propus îl reprezintă crearea cadrului legal care să permită Guvernului să aprobe valoarea, forma și condițiile de acordare a unui ajutor de stat individual de restructurare în cazul companiei TAROM, asigurând în acest fel succesul implementării planului de restructurare aferent și rentabilizarea companiei pe termen mediu și lung. Totodată, este creat cadrul legal general care să permită aprobarea prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii a valorii și formei ajutoarelor de stat finanțate de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, care au ca scop acoperirea pagubei sau a deficitului de lichiditate care poate rezulta în urma unor evenimente extraordinare, care intră sub incidența art. 107 alin. (2) lit b), respectiv, art. 107 alin. (3) lit. b) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene. Un astfel de eveniment îl reprezintă în prezent pandemia COVID-19, dar în viitor vor putea să apară și alte evenimente care să intre sub incidența articolelor sus menționate, un exemplu în acest sens fiind norii de cenușă vulcanică. Astfel, se propune completarea Ordonanței Guvernului nr. 45/1997 cu un nou articol care să prevadă posibilitatea ca, în cazul acordării unui ajutor de stat individual de restructurare sub formă de finanțare de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, garanție de stat și/sau împrumut cu sau fără dobândă subvenționată, forma, valoarea și condițiile acordării ajutorului de restructurare să fie aprobate prin hotărâre a Guvernului, cu excepția ajutorului de stat prin instrumente de datorie publică, a cărei formă, valoare și condiții de acordare se vor aproba prin act normativ cu putere de lege, astfel încât să se poată aplica legislația privind datoria publică. Ajutorul de stat de restructurare va fi acordat în conformitate cu <i>Comunicarea Comisiei (2014/C 249/01) - Orientări privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate</i> și doar în condițiile stabilite prin decizia Comisiei Europene de autorizare a ajutorului de stat. Totodată, se propune ca sumele achitate de la bugetul de stat pentru achiziționarea de aeronave noi în cadrul măsurilor de restructurare și nerecuperate, să se transforme la finele fiecărui an în capital și să majoreze capitalul social deținut de statul român la compania TAROM. Sumele nerecuperate ar putea apărea în cazul ajutoarelor acordate sub forma garanțiilor de stat pentru credite comerciale sau al celor acordate sub forma împrumuturilor de trezorerie. Tot prin proiectul de act normativ se prevede că în situația în care compania TAROM beneficiază de un ajutor de stat pentru acoperirea pagubei, respectiv, a deficitului de lichiditate provocat

companiei de evenimente extraordinare, care intră sub incidența art. 107 alin. (2) lit b), respectiv, art. 107 alin. (3) lit. b) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene, finanțat de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, valoarea fiecărui ajutor de stat, forma și metodologia privind acordarea acestuia să se aprobe prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, emis după obținerea deciziei Comisiei Europene de autorizare a respectivului ajutor de stat, având în vedere că aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli al companiei TAROM este de competența Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

Toate dispozițiile introduse prin proiectul de ordonanță de urgență propus nu aduc atingere normelor din domeniul ajutorului de stat (care includ și *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996, cu modificările și completările ulterioare*), fapt menționat și în adresa Consiliului Concurenței nr. 7425/05.07.2021.

2. Elementele care vizează o situație de urgență și extraordinară, a cărei reglementare nu poate fi amânată

Întrucât acordarea unui ajutor de stat individual de restructurare este singura soluție pentru succesul restructurării TAROM și, în consecință, rentabilizarea companiei pe termen mediu și lung, este necesară crearea în regim de urgență a cadrului legal necesar pentru aprobarea acestui ajutor. De asemenea, se impune crearea de urgență a cadrului legal general necesar pentru aprobarea ajutoarelor de stat care vor fi autorizate de Comisia Europeană pentru acoperirea pagubelor generate companiei TAROM de pandemia COVID -19, eveniment extraordinar care intră sub incidența art. 107 alin. (2) lit b) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene.

Neadoptarea acestor măsuri imediate, prin utilizarea de proceduri de legiferare pe calea ordonanței de urgență, ar avea consecințe negative imediate asupra activității TAROM, prin blocarea sau întârzierea nejustificată a accesării de către TAROM a ajutoarelor de stat individuale autorizate de către Comisia Europeană și, implicit, intrarea companiei în incapacitate de plată și ieșirea din piață,

fapt ce: (i) poate avea implicații negative asupra asigurării continuității în condiții de siguranță a serviciilor de transport aerian, (ii) poate afecta conectivitatea aeriană a României cu implicațiile economice aferente atât asupra industriei de transport aerian dar și asupra altor domenii ale economiei naționale, (iii) poate afecta un număr mare de pasageri care au achiziționat servicii de transport aerian de la TAROM, (iv) 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 cu compania TAROM, (v) poate afecta

	implementarea măsurilor prevăzute pentru TAROM în Programul de Guvernare 2020 – 2024.
3. Alte informații	Ajutoarele de stat prevăzute în proiectul de ordonanță de urgență supus adoptării vor fi implementate numai după și în condițiile autorizării de către Comisia Europeană și după parcurgerea tuturor etapelor prevăzute în <i>Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996, cu modificările și completările ulterioare.</i>

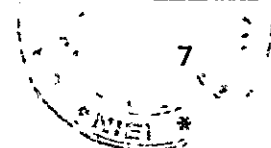
Secțiunea a 3-a
Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	Nu este cazul.
1 ¹ . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Nu este cazul. Măsurile de ajutor de stat vor fi luate cu respectarea dispozițiilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996, cu modificările și completările ulterioare.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Măsura va contribui la menținerea pe piață a unui număr de operatori economici care în prezent furnizează servicii pentru Compania TAROM
2 ¹ . Impactul asupra sarcinilor administrative	Nu este cazul
2 ² . Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Nu este cazul
3. Impactul social	Sprrijinirea planului de restructurare al companiei TAROM va avea ca rezultat păstrarea unui număr semnificativ de locuri de muncă, atât la nivelul TAROM cât și al operatorilor economici cu care are încheiate contracte de prestări servicii.
4. Impactul asupra mediului	Nu este cazul.
5. Alte informații	Nu este cazul.

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
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:	<i>Nu este cazul</i>					



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	
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	Nu este cazul
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Nu este cazul
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Nu este cazul
7. Alte informații	În situația finanțării de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, ajutoarele de stat se acordă în limita prevederilor bugetare aprobate în buget cu această destinație.

Secțiunea a 5-a

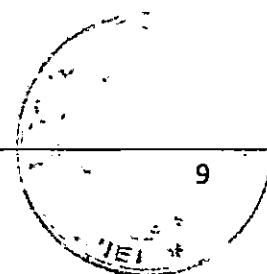
Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ: a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;	Hotărâre a Guvernului/Lege pentru aprobarea formei, valorii și condițiilor de acordare a ajutorului de stat individual de restructurare pentru compania TAROM Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii pentru aprobarea valorii, formei și metodologiei de acordare a ajutorului de stat pentru acoperirea
---	--

b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții	pagubelor provocate de evenimente extraordinare
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	Nu este cazul
3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Nu este cazul
4. Hotărâri ale Curtii de Justiție a Uniunii Europene	Nu este cazul
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Nu este cazul
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 6-a
Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Nu este cazul
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.	Nu este cazul
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.	Nu este cazul
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Nu este cazul



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	Proiectul de act normativ a fost avizat favorabil de Consiliul Legislativ prin avizul nr. 793/2021.
6. Alte informații	Cu adresa nr. 7425/05.07.2021, Consiliul Concurenței a comunicat că proiectul de act normativ nu contravine normelor din domeniul ajutorului de stat

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	Proiectul de act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de dispozițiile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională, republicată, fiind publicat pe pagina de web a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. 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.
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	Nu este cazul
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 extinderea competențelor instituțiilor existente	<i>Nu este cazul</i>
2. Alte informații	<i>Nu au fost identificate.</i>

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru completarea Ordonanței Guvernului nr.45/1997 privind înființarea Societății „Compania națională de transporturi aeriene române – TAROM” - S.A., pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM-MINISTRU

FLORIN-MĂȘILE-CIUTU

