EXPUNERE DE MOTIVE

la propunerea legislativă pentru completarea Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal, a Legii nr. 21/2020 privind Codul aerian şi a Ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr. 195/2005 privind protecţia mediului, în vederea asigurării continuităţii activităţilor autorizate în cazul reorganizării operatorilor economici care alimentează aeronavele cu combustibil de aviaţie

Secţiunea 1. Titlul proiectului de act normativ

Lege pentru completarea Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal, a Legii nr. 21/2020 privind Codul aerian şi a Ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr. 195/2005 privind protecţia mediului, în vederea asigurării continuităţii activităţilor autorizate în cazul reorganizării operatorilor economici **care alimentează aeronavele cu combustibil de aviaţie.**

Secţiunea a 2-a. Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situaţiei actuale

Alimentarea cu combustibil a aeronavelor civile şi a aeronavelor de stat, inclusiv a celor militare, se realizează pe aeroporturile din România de un număr redus de operatori. Pe aeroporturile regionale, serviciul este asigurat, de regulă, de unul sau doi prestatori. Reglementarea aeronautică permite limitarea numărului de prestatori pentru handlingul combustibilului, dar nu sub doi prestatori (art. 6 alin. (2) din RACR-APSH). Combustibilul este preluat de la rafinării, transportat cu autocisterne în regim suspensiv de accize, depozitat în antrepozite fiscale situate în incinta aeroporturilor şi livrat în aeronave. Antrepozitele sunt amplasate pe terenuri închiriate sau concesionate de la administratorii aeroporturilor.

Pentru această activitate, operatorul trebuie să deţină simultan mai multe acte: (i) autorizaţia de antrepozit fiscal pentru fiecare loc (art. 363–365 din Codul fiscal); (ii) autorizaţia AACR pentru handling la sol (art. 12 din RACR-APSH) şi certificatul de furnizor de servicii de handling combustibil, cod FSHC (RACR-AD-FSH); (iii) autorizaţia de mediu (art. 12 din Ordonanţa de urgenţă a Guvernului nr. 195/2005); (iv) contractul de folosinţă a amplasamentului şi permisul de lucru emis de administratorul aeroportului (art. 30 alin. (3) din Codul aerian); (v) după caz, actele privind securitatea la incendiu, instalaţiile sub presiune, metrologia legală, gospodărirea apelor şi transportul mărfurilor periculoase. Toate aceste acte au caracter personal şi se emit pentru operatorul numit.

Legislaţia societară permite reorganizarea operatorilor prin fuziune, divizare totală, divizare parţială sau desprinderea unei părţi din patrimoniu (art. 238 şi urm. şi art. 250[1] din Legea societăţilor nr. 31/1990). Societatea beneficiară preia drepturile şi obligaţiile aferente patrimoniului transferat. Codul fiscal asigură neutralitatea acestor operaţiuni la impozitul pe profit (art. 32) şi la TVA (art. 270 alin. (7)). Regimul actelor administrative nu este însă corelat cu aceste reguli. Art. 368 din Codul fiscal prevede că autorizaţiile de antrepozit fiscal sunt emise numai pentru antrepozitarii autorizaţi numiţi şi nu sunt transferabile. Procedura de autorizare durează până la 60 de zile de la depunerea documentaţiei complete (art. 365 alin. (1)) şi nu admite aprobarea tacită (art. 365 alin. (6)).

Certificarea aeronautică durează până la 60 de zile (pct. 4.2.1 din RACR-AD-FSH). Procedura de emitere a autorizației de mediu permite transferul autorizației numai la schimbarea denumirii sau a formei juridice (art. 21 din procedura aprobată prin Ordinul nr. 1.798/2007). Art. 10 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2005 reglementează, în caz de fuziune sau divizare, numai obligațiile de mediu, nu și soarta actului de reglementare.

Consecința este că o activitate autorizată nu poate trece, fără întrerupere, la o altă societate. Societatea care preia activitatea nu poate obține autorizațiile înainte de a deveni titularul activelor și al contractelor. Titularul anterior nu mai poate desfășura activitatea după data la care reorganizarea produce efecte. Dacă produsele rămân în antrepozit după încetarea autorizației, acestea sunt considerate eliberate pentru consum (art. 340 alin. (7) din Codul fiscal), iar deținerea lor fără dovada plății accizelor atrage obligația de plată (art. 362 alin. (7)). Pentru combustibilul destinat aeronavelor, care beneficiază de scutire, riscul este dublu: plata accizelor și pierderea scutirii. În practică, singura soluție este oprirea alimentării aeronavelor pe toate aeroporturile deservite de operator până la emiterea noilor acte. Această soluție este inacceptabilă pentru transportul aerian regional și pentru aeronavele de stat.

Legislația cunoaște deja mecanisme de continuitate în situații comparabile. Codul fiscal prelungește valabilitatea autorizației până la soluționarea cererii de reautorizare (art. 365 alin. (8)). Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 89/2025 a menținut valabilitatea autorizațiilor pe durata procesului general de reautorizare (art. V alin. (2)). Codul vamal al Uniunii permite transferul drepturilor și obligațiilor titularului unui regim special (art. 218 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013). Legislația achizițiilor publice permite înlocuirea contractantului cu succesorul rezultat dintr-o restructurare (art. 221 din Legea nr. 98/2016, care transpune art. 72 din Directiva 2014/24/UE). Lipsa unui mecanism similar pentru accize, handling și mediu este o insuficiență a legislației în vigoare, în sensul art. 6 alin. (2) din Legea nr. 24/2000.

2. Schimbări preconizate

Codul fiscal (art. I). Se introduce art. 368[1], care permite societății care preia activitatea să obțină, înainte de data efectivă a reorganizării, o autorizație provizorie de antrepozit fiscal, cu efect de la acea dată. **Mecanismul se aplică numai antrepozitarilor autorizați pentru activitatea de depozitare de produse energetice destinate exclusiv aprovizionării aeronavelor, care livrează aceste produse către aeronave, sunt înregistrați ca plătitori de accize și sunt certificați ca furnizori de servicii de handling la sol pentru categoria de activități handling combustibil.** Regula netransmisibilității din art. 368 rămâne neschimbată. Autorizația provizorie se emite în 10 zile lucrătoare, fără reevaluarea condițiilor tehnice ale locurilor, dar cu verificarea integrală a condițiilor personale prevăzute la art. 364. Autorizația titularului anterior se modifică sau se revocă de la aceeași dată. Stocurile se predau pe bază de inventar, fără ca predarea să constituie eliberare pentru consum. **Societatea beneficiară constituie o garanție proprie, în aceleași condiții și la același nivel cu garanția antrepozitarului care transferă activitatea, inclusiv cu reducerile aprobate acestuia, cel târziu la data depunerii cererii, iar garanția antrepozitarului care transferă activitatea rămâne valabilă pentru obligațiile care decurg din răspunderea solidară. Emiterea autorizației provizorii este condiționată și de lipsa obligațiilor fiscale restante ale celor două societăți, dovedită cu certificate de atestare fiscală aflate în perioada de valabilitate la data depunerii cererii.** Titularul anterior răspunde solidar pe durata provizorie. Societatea beneficiară trebuie să

depună cererea de autorizare definitivă în 120 de zile, iar cererea se soluționează în 30 de zile (art. 365 alin. (1^1)). **Emiterea autorizației provizorii nu este condiționată de deținerea autorizației de mediu, a autorizației privind securitatea la incendiu, a actelor emise de Autoritatea Aeronautică Civilă Română ori a altor avize și acorduri, deoarece activitatea se va desfășura în aceleași spații și cu active/echipamente deja autorizate, iar înregistrarea în sistemul de schimb de date privind accizele și accesul la sistemul informatizat de control al deplasărilor se realizează exclusiv în baza autorizației provizorii.**

Codul aerian (art. II). Se introduce art. 30^1, care permite AACR să emită un act provizoriu de autorizare sau certificare pentru societatea care preia activitatea de handling la sol, cu efect de la data efectivă și cu valabilitate de cel mult **12 luni**. Se introduce și art. 30^2, care permite preluarea contractelor privind terenurile, spațiile și instalațiile aeroportuare, cu acordul administratorului aeroportului. Acordul poate fi refuzat numai pentru motive prevăzute de lege. Preluarea nu constituie o nouă atribuire și nu modifică elementele esențiale ale contractului. **Actul de aprobare a preluării contractului cuprinde data de la care contractul este preluat efectiv, produce efecte de la data emiterii și face dovada dreptului de folosință, chiar dacă preluarea efectivă operează la o dată ulterioară.**

Legislația de mediu (art. III). Se introduce art. 10^1 în Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2005, care permite transferul actului de reglementare la cererea comună a părților, dacă activitatea și instalațiile nu se modifică.

Celelalte acte și dispozițiile finale (art. IV–VII). Art. IV obligă celelalte autorități să soluționeze cererile înainte de data efectivă și le permite să emită acte cu valabilitate amânată. Art. V stabilește termenele pentru actele subsecvente. Art. VI permite aplicarea legii operațiunilor aflate în curs, care nu au produs încă efecte. Art. VII amână aplicarea art. I până la intrarea în vigoare a normelor metodologice. **Art. IV prevede și continuitatea actelor administrative pentru care autoritatea nu s-a pronunțat până la data efectivă, menținerea buletinelor de verificare metrologică, succesiunea în contractele de achiziție publică și posibilitatea de a înregistra punctul de lucru și de a transfera salariații înainte de data efectivă. Art. VI se aplică și cererilor de autorizare depuse și nesoluționate la data intrării în vigoare.**

3. Elemente de control fiscal

Proiectul a fost construit astfel încât să nu reducă nivelul de control al autorității fiscale. Autorizația provizorie este un act expres al autorității, nu o prezumție de autorizare. Data efectivă nu poate fi anterioară emiterii autorizației provizorii. Condițiile personale ale noului antrepozitar se verifică înainte de emitere. Nu pot exista două autorizații pentru același loc. Stocurile se inventariază și se notifică în 5 zile lucrătoare. **Societatea beneficiară constituie o garanție proprie, care acoperă obligațiile de la prima zi, la același nivel și cu aceleași reduceri ca garanția antrepozitarului care transferă activitatea, iar garanția acestuia din urmă rămâne valabilă pentru răspunderea solidară. Nici societatea beneficiară, nici antrepozitarul care transferă activitatea nu trebuie să înregistreze obligații fiscale restante, dovadă făcută cu certificate de atestare fiscală valabile la data depunerii cererii.** Titularul anterior răspunde solidar. Autorizația provizorie încetează de drept în cazurile prevăzute de lege și poate fi revocată potrivit art. 369. Stocurile existente la încetare urmează regimul aplicabil revocării. Mecanismul nu se aplică dacă

locurile, instalațiile sau fluxurile se modifică. Aplicarea legii este condiționată de adoptarea procedurii operaționale. **Indisponibilitatea sistemelor informatice nu suspendă efectele autorizației provizorii, iar deplasările se efectuează în aceste cazuri cu documentele de rezervă prevăzute de Codul fiscal. Diferențele constatate la inventariere se regularizează de antrepozitarul care transferă activitatea, fiind aferente perioadei anterioare transferului.**

4. Compatibilitatea cu dreptul Uniunii Europene

Directiva (UE) 2020/262 privind regimul general al accizelor cere ca produsele în regim suspensiv să fie deținute într-un antrepozit fiscal de un antrepozitar autorizat (art. 3 pct. 1 și 11) și lasă statelor membre stabilirea condițiilor de autorizare (art. 16). Directiva nu interzice un regim național de continuitate în caz de reorganizare, cu condiția ca locul să fie exploatat în orice moment de o persoană autorizată și identificată în SEED. Autorizația provizorie îndeplinește această condiție. Proiectul este compatibil și cu Directiva 2003/96/CE privind impozitarea produselor energetice (scutirea combustibilului de aviație), cu Regulamentul (UE) nr. 389/2012 și cu regulamentele privind EMCS (Regulamentul delegat (UE) 2022/1636 și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1637). Proiectul respectă, de asemenea, Directiva 96/67/CE privind accesul la piața serviciilor de handling la sol, deoarece preluarea poziției unui prestator nu crește numărul de prestatori și nu ocolește selecția, și Directiva 2001/23/CE privind protecția salariaților, transpusă prin Legea nr. 67/2006.

Secțiunea a 3-a. Impactul socioeconomic

Impactul macroeconomic și asupra mediului de afaceri. Proiectul elimină un obstacol administrativ care face practic imposibilă reorganizarea operatorilor care dețin activități autorizate. Operatorii își pot separa activitățile, pot atrage finanțare pentru o anumită linie de activitate sau pot transmite afacerea fără a opri serviciul. **Mecanismul se aplică tuturor operatorilor care îndeplinesc condițiile prevăzute de lege, indiferent de mărime. Delimitarea sferei de aplicare la antrepozitele fiscale care livrează produse energetice către aeronave corespunde specificului acestei activități: alimentarea aeronavelor nu poate fi întreruptă fără a afecta traficul aerian și operarea aeronavelor de stat, iar numărul prestatorilor de handling al combustibilului pe fiecare aeroport este limitat prin reglementările aeronautice. Prioritatea acordată acestor antrepozite este procedurală și nu constituie un avantaj economic selectiv.** Proiectul nu implică ajutor de stat.

Impactul social. Continuitatea activității protejează locurile de muncă ale personalului calificat pentru alimentarea aeronavelor. Drepturile salariaților la transferul întreprinderii rămân garantate de art. 173 din Codul muncii și de Legea nr. 67/2006.

Impactul asupra mediului. Proiectul nu modifică condițiile de mediu. Transferul autorizației de mediu este permis numai dacă activitatea, amplasamentul, instalațiile și capacitățile rămân aceleași, iar societatea care preia activitatea își asumă integral obligațiile.

Impactul asupra siguranței și apărării. Proiectul asigură continuitatea alimentării aeronavelor de stat, inclusiv a celor militare, pe aeroporturile civile unde acestea operează.

Secțiunea a 4-a. Impactul financiar asupra bugetului general consolidat

Proiectul nu generează cheltuieli bugetare suplimentare şi nu reduce veniturile bugetare. Accizele rămân datorate în aceleaşi condiţii, iar garanţiile acoperă obligaţiile pe toată durata procedurii. Evitarea întreruperii activităţii previne pierderile de venituri din TVA şi din impozitul pe profit aferente activităţii întrerupte. Procedurile se desfăşoară cu resursele existente ale Autorităţii Vamale Române, ale AACR şi ale autorităţilor pentru protecţia mediului.

Secţiunea a 5-a. Efectele proiectului asupra legislaţiei în vigoare

Acte normative completate. Proiectul completează Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal (art. 365 alin. (1^1) şi art. 368^1), Legea nr. 21/2020 privind Codul aerian (art. 30^1 şi art. 30^2) şi Ordonanţa de urgenţă a Guvernului nr. 195/2005 (art. 10^1). Nu se modifică şi nu se abrogă niciun text în vigoare. Codul administrativ nu se modifică: derogarea privind preluarea contractelor aeroportuare se formulează expres în Codul aerian, ca lege specială.

Acte subsecvente. Sunt necesare următoarele acte: (i) hotărârea Guvernului pentru completarea Normelor metodologice de aplicare a Codului fiscal, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 1/2016 (în 30 de zile); (ii) ordinele ministrului transporturilor şi infrastructurii pentru completarea RACR-APSH şi RACR-AD-FSH (în 60 de zile); (iii) ordinul pentru completarea procedurii de emitere a autorizaţiei de mediu, aprobată prin Ordinul nr. 1.798/2007 (în 60 de zile); (iv) ordinul preşedintelui Autorităţii Vamale Române privind SEED şi EMCS (în 60 de zile). Proiectele acestor acte însoţesc prezenta expunere de motive.

Intrarea în vigoare. Potrivit art. 4 alin. (1) din Codul fiscal, legea care modifică sau completează Codul fiscal intră în vigoare în termen de minimum 6 luni de la publicarea în Monitorul Oficial al României, Partea I. Proiectul nu introduce impozite sau taxe noi şi nu elimină facilităţi, deci art. 4 alin. (2) din Codul fiscal nu este incident.

Impactul asupra drepturilor şi libertăţilor fundamentale (art. 7 alin. (3^1) din Legea nr. 24/2000). Proiectul nu restrânge niciun drept fundamental. El facilitează exercitarea libertăţii economice (art. 45 din Constituţie) şi a dreptului de proprietate (art. 44), în condiţii egale pentru toţi operatorii (art. 16). Dreptul de acces la justiţie (art. 21) este garantat expres pentru refuzul administratorului aeroportului (art. 30^2 alin. **(6)** din Codul aerian) şi rămâne aplicabil pentru actele autorităţilor fiscale, aeronautice şi de mediu.

Secţiunea a 6-a. Activităţi de informare publică

Proiectul se supune consultării publice potrivit Legii nr. 52/2003 privind transparenţa decizională în administraţia publică, republicată, cu modificările ulterioare.

Secţiunea a 7-a. Măsuri de implementare

Implementarea se realizează prin adoptarea actelor subsecvente în termenele prevăzute la art. V şi prin configurarea sistemelor informatice ale Autorităţii Vamale Române. Nu este necesară înfiinţarea de noi structuri.

Faţă de cele prezentate, a fost elaborată prezenta propunere legislativă, pe care o supunem spre dezbatere şi adoptare Parlamentului României.

INIȚIATORI: CĂCIU ADRIAN - DEPUTAT PSD

BEJINARIU EUGEN - DEPUTAT PSD

Lista inițiatorilor propunerii legislative

pentru completarea Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal, a Legii nr. 21/2020 privind Codul aerian și a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2005 privind protecția mediului, în vederea asigurării continuității activităților autorizate în cazul reorganizării operatorilor economici care alimentează aeronavele cu combustibil de aviație

Nr.	DEPUTAT/SENATOR	GRUP PARLAMENTAR	SEMNĂTURĂ
1	HAGIU AUGUSTIN Razvan	PSD	
2	DUNAVA COSTEL	PSD	
3	TRIF BOGDAN.	PSD	
4	BICURA-OPREȘ VINDEX	PSD	
5	ANGU ROMEO	PSD	
6	Matache Dana	PSD	
7	PLOPEANU ROBICA	PSD	
8	ANGEL TÎLVAR	P.S.D.	
9	LAPUȘAN REMUS	PSD	
10	MIHUȚĂ BOGDAN	PSD	
11	Sandu Dionica.	PSD	
12	ADLINEASCHI AMARIEI	PSD	
13	MATICHESCU MIRCEA	PSD	
14.	COMOCARU BOGDAN	PSD	
15	CHIRILĂ SIRGIL-ALIN	P.S.D.	
16	Manta Claudiu	PSD	
17	Samoilă ion	PSD	
18.	MIWA MARIAN	PSD	