

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1.

Titlul actului normativ

Ordonanță a Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România

Secțiunea 2.

Motivul emiterii actului normativ

2.1. Sursa proiectului de act normativ	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în calitate sa de organ de specialitate al administrației publice centrale, stabilește, la nivel național, politica în domeniul transporturilor și infrastructurii de transport. Prin prezenta ordonanță se umărește modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România.
2.2. Descrierea situației actuale	Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere – S.A. (C.N.A.I.R.-S.A.) este o Companie de interes strategic național ce funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, pe bază de gestiune economică și autonomie financiară, fiind înființată prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 84/2003 prin reorganizarea Regiei Autonome "Administrația Națională a Drumurilor din România", aprobată prin Legea 47/2004, cu modificări și completări ulterioare. Administrarea și întreținerea rețelei de autostrăzi și drumuri expres este asigurată de către Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere- S.A. (C.N.A.I.R.-S.A.) prin intermediul unui număr de 8 Direcții Regionale de Drumuri și Poduri (D.R.D.P.) dezvoltate la nivelul regiunilor, care au în subordine un număr total de 6 Secții de Întreținere Autostrăzi (S.I.A.). Secțiile de Întreținere Autostrăzi coordonează în total un număr de 41 de Centre de Întreținere și Coordonare/Puncte de Sprijin, care desfășoară activități de administrare și întreținere a întregii rețele de autostrăzi și drumuri expres. Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A. (C.N.A.I.R.-S.A.) administrează în prezent o rețea de 1.280 km de autostrăzi și drumuri expres, cu o creștere de aproximativ 48% față de anul 2019. Evoluția autostrăzilor și drumurilor expres în România din 2019 până în 2025 a fost marcată de progrese semnificative și se prezintă, astfel: • 2025 – Autostrăzi și Drumuri expres – 1.280 km fizici / 3.840 km echivalenți • 2025 – Drumuri naționale – 15.471 km fizici / 17.742 km echivalenți • 2019 – Autostrăzi și Drumuri Expres – 866 km fizici / 2.598 km echivalenți • 2019 – Drumuri naționale – 15.452 km fizici / 17.720 km echivalenți. În concluzie, perioada 2019-2025 a fost una de progres, dar și de provocări, în ceea ce privește dezvoltarea rețelei de autostrăzi din

	România, iar extinderea rețelei de autostrăzi/drumuri expres rămâne un obiectiv central pentru viitorul infrastructurii rutiere din România. În scopul satisfacerii cerințelor desfășurării traficului rutier în condiții de siguranță și confort pe autostrăzile și drumurile expres, C.N.A.I.R. - S.A. (administratorul drumului) execută lucrări și servicii de întreținere și reparații. Cerințele de calitate ale autostrăzilor/drumurilor expres se referă la: • Exigențe ale suprafețelor de rulare, rezistență; • Stabilitate și siguranță în exploatare; • Asigurarea evacuării apelor; • Exigențe pe timp de iarnă; • Exigențe de vizibilitate; • Exigențe de igienă, dotări și servicii; • Exigențe acustice; • Protecția mediului. Astfel, autostrăzile/drumurile expres cuprind lucrări de întreținere drumuri, poduri, construcții și instalații aferente. • Drumul – ca parte componentă a autostrăzii/drum expres, cuprinde: -terasamentele; -fundatia; -stratul de bază și îmbrăcămintea; -acostamentele; -asigurarea evacuării apelor: Evacuarea apelor pluviale (apele de ploaie) la autostrăzi și drumuri expres este un aspect esențial în proiectarea și întreținerea drumurilor, deoarece apa poate afecta grav structura drumului și poate duce la deteriorări rapide. În mod corect gestionată, evacuarea apelor pluviale previne eroziunea asfaltului, alunecările de teren și acumularea apei pe drum, ceea ce ar putea pune în pericol siguranța traficului. Astfel, evacuarea apelor pe autostrăzi este un proces complex care necesită un sistem bine gândit pentru a asigura atât integritatea drumului, cât și siguranța traficului. *Șanțurile și rigolele trebuie să fie menținute astfel încât să nu existe: acumulări de mâl, apă stătătoare în ele și blocaje care să reducă debitele. Nu trebuie de asemenea să se producă inundarea autostrăzii, a terenurilor și a construcțiilor aferente; *Șanțurile care prezintă un pericol imediat pentru utilizatori vor fi readuse la starea de siguranță în maximum 24 ore, iar cele care sunt sub nivelul minim de performanță vor fi readuse la nivelul tehnic de performanță în maximum 2 săptămâni; *Pentru respectarea nivelului de performanță în ceea ce privește sistemul de evacuare și drenare a apei, respectiv cămine de vizitare din sistemul de colectare a apei pluviale, drenuri, camere de cădere și grătare pentru căminele de descărcare, trebuie îndeplinite următoarele cerințe: • să se mențină în stare de utilizare fără defecțiuni structurale; • defecțiunile sistemelor de drenaj care constituie un pericol imediat pentru utilizatori să fie remediate în maximum 24 ore; • capacitatea liberă de scurgere să fie mai mare de 50% din cea proiectată; • debușările să fie menținute în stare curată și fără reduceri de debit (colmatări);
--	---

	*Camerele de cădere, căminele de vizitare, decantoarele cu nivel de umplere peste 80%, separatoarele de grăsimi trebuie să fie golite în maximum 1 săptămână. -podețele (cu deschiderea mai mica de 5m); *Podețele deteriorate trebuie să fie readuse la starea normală de exploatare în maximum 36 ore, iar cele care nu corespund nivelului minim solicitat vor fi readuse la nivelul minim de performanță în maximum 2 săptămâni. -benzile separatoare ale căilor și spațiile verzi; -zonele de siguranță; -plantațiile situate în zonele de siguranță; -indicatorii kilometrici; -amenajările și instalațiile legate de siguranța circulației (indicatoare, console, portale de semnalizare, stâlpi de ghidare, parapete, semafoare, lămpi cu lumina intermitentă, etc); -marcaje rutiere; *Actualizarea și refacerea periodică a marcajelor rutiere este esențială pentru siguranța circulației, în special în condiții de vizibilitate redusă sau pe timp de noapte. -garduri de protecție; *Starea împrejurimilor (gardurilor de protecție) aflate sub nivelul de performanta va fi readusa la nivelul minim solicitat în termen de maximum 1 lună; -locurile de parcare și de staționare; -benzile suplimentare destinate vehiculelor lente; -benzile de urgență. • Instalațiile, cuprind: -instalații pentru semnalizare (indicatoare, portale, parapete, etc); -instalații și aparatură de monitorizare, control și dirijare a traficului rutier; -instalațiile și aparatura pentru monitorizarea traficului rutier pe timp de iarnă; -instalațiile și dotarea stațiilor de taxare; -instalațiile de la panourile cu mesaje variabile. • Echipamentele, cuprind: -echipamente pentru detectarea perturbațiilor de circulație; -echipamente pentru detectarea cetei, poleiului, vântului și fumului. *Pe autostrăzi/drumuri expres, condițiile meteo extreme, precum ceața, poleiul, vântul puternic sau fumul, pot reprezenta un pericol major pentru siguranța traficului. De aceea, sunt necesare echipamente și tehnologii specifice pentru a detecta aceste fenomene și a informa rapid șoferii, astfel încât să poată lua măsuri de precauție. Lucrările de întreținere a autostrăzilor/drumurilor expres sunt multiple și extrem de complexe, implicând procese tehnice sofisticate și necesitând implementarea unor soluții avansate de inginerie, coordonate eficient, pentru a garanta integritatea structurală și siguranța pe termen lung a infrastructurii rutiere. De asemenea, în manual de întreținere a autostrăzilor/drumurilor expres sunt detaliate toate procedurile, standardele și bunele practici pentru gestionarea și întreținerea infrastructurii unei autostrăzi/drum expres pe termen lung. Acest manual asigură o abordare sistematică, coerentă și eficientă a întreținerii și reparațiilor autostrăzilor/drumurilor expres, contribuind la siguranța și durabilitatea drumului, minimizând riscurile și costurile.
--	---

	În concluzie, un buget mai mare pentru executarea lucrarilor si serviciilor de întreținere nu doar că permite o planificare mai eficientă și mai amplă a întreținerii autostrăzilor/drumurilor expres, dar ajută și la prevenirea costurilor suplimentare pe termen lung, oferind o mai mare siguranță și drumuri care se păstrează într-o stare bună pentru o perioadă lungă de timp, fără să fie nevoie de reparații majore constante. Un buget mai mic va limita aceste posibilități și va necesita o gestionare mai strictă a resurselor, axându-ne doar pe reparațiile urgente și esențiale. Lucrările de întreținere a autostrăzilor/drumurilor expres sunt, în general, mult mai complexe decât cele realizate pe drumurile naționale datorită caracteristicilor infrastructurale superioare si a cerințelor mai stricte privind siguranța și durabilitatea. Astfel, autostrăzile trebuie să reziste nu doar la un trafic mai intens, dar și la solicitări mecanice mult mai mari, ceea ce impune soluții tehnice și materiale de o calitate superioară și intervenții mai frecvente. Ordonanța Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România are în vedere o serie de alte prevederi care necesită a fi modificate și/sau completate, astfel încât să se creeze un cadru legislativ unitar și complex în ceea ce privește aplicarea tarifului de trecere pentru utilizarea podurilor dunărene și exceptarea unor anumite categorii de vehicule, în ceea ce privește controlul valabilității rovinietei și a tarifului de trecere în cazul utilizatorilor români și străini din State Membre UE, precum și în cazul vehiculelor înmatriculate în state non UE. La capitolul Transporturi și Infrastructură din cadrul Programului de Guvernare 2025-2028, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 580/23.06.2025, este prevăzută măsura nr.14 cu privire la creșterea valorii rovinietei. Tariful de utilizare reprezintă o anumită sumă a cărei plată conferă unui vehicul dreptul de a utiliza, pe parcursul unei perioade date, rețeaua de drumuri naționale din România.
2.3.Schimbări preconizate	Prin prezentul proiect de act normativ, se propune modificarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, după cum urmează: - actualizarea nivelului tarifului de utilizare a drumurilor naționale pentru vehiculele prevăzute în anexa nr. 1; - actualizarea cuantumului amenzii contravenționale aplicate utilizatorilor în cazul lipsei rovinietei valabile prevăzut în anexa nr.2 - actualizarea cuantumului amenzii contravenționale aplicabile utilizatorilor în cazul lipsei peajului valabil prevăzut în anexa nr. 4; - totodată, se propune completarea actului normativ prin introducerea tarifelor de trecere pentru utilizarea podurilor peste Dunăre, astfel: 1. Pod pe DN 2A între Giurgeni și Vadu Oii (anexa 6 la prezenta ordonanță); 2. Poduri pe autostrada A2 între Fetești și Cernavodă (anexa 7 la prezenta ordonanță).

	Anexa nr. 6 si anexa nr. 7 vor conține cuantumul tarifelor de trecere pentru utilizarea podurilor dunărene și modul de aplicare al acestora, inclusiv vehiculele exceptate de la plata tarifelor de trecere, actualizate în conformitate cu prevederile O.U.G. nr. 156/2024 privind unele măsuri fiscal-bugetare în domeniul cheltuielilor publice pentru fundamentarea bugetului general consolidat pe anul 2025, pentru modificarea și completarea unor acte normative, precum și pentru prorogarea unor termene, cu modificările și completările ulterioare, la art. XXXVI alin. (1) se prevede că “pentru anul 2025, operatorii economici cărora li se aplică prevederile art. 9 alin (1) lit. b) și alin. (3) din Ordonanța Guvernului nr. 26/2013, aprobată cu completări prin Legea nr. 47/2014, cu modificările și completările ulterioare, prin care au obligația de actualizare a tarifelor și taxelor pe care le obțin din activitatea de bază, cu cel puțin rata anuală a inflației pentru anul 2024 față de ultima actualizare a acestora cu excepția situațiilor în care creșterile anuale de tarife și taxe au fost superioare ratei anuale a inflației.”. - Având în vedere faptul că din anul 2022 cuantumul amenzilor aplicate pentru lipsa rovinietei valabile pentru categoriile B – H a rămas la același nivel, se propune modificarea acestora, prin actualizarea Anexei nr. 2 prin care se stabilește cuantumul amenzilor contravenționale aplicabile utilizatorilor pentru lipsa rovinietei valabile. Având în vedere ca numărul contravențiilor aplicate în anul 2024 pentru circulația fără achitarea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România (rovinietă) a fost de peste 750.000, rezultă că valoarea actuală a amenzilor nu este în măsură să descurajeze fenomenul contravențional, motiv pentru care propunem această modificare. -Valoarea amenzilor contravenționale s-a calculat ca fiind de două ori tariful anual de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România, pentru amenda minimă și de patru ori tariful anual de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România, pentru amenda maximă. -Cuantumul amenzilor aplicate pentru lipsa peajului valabil a fost stabilit în anul 2015. -Valoarea amenzilor contravenționale s-a calculat ca fiind de zece ori tariful de trecere, pentru amenda minimă și de douăzeci de ori tariful de trecere, pentru amenda maximă. -Având în vedere ca numărul contravențiilor aplicate în anul 2024 pentru circulația fără achitarea tarifului de trecere (peaj) a fost de peste 170.000, rezultă că valoarea actuală a amenzilor nu este în măsură să descurajeze fenomenul contravențional, motiv pentru care propunem această modificare. De precizat este faptul că amenda stabilită prin procesul verbal de constatare a contravenției poate fi achitată la jumătate din minimul acesteia prevăzut de lege, în termen de 15 zile de la comunicarea acestuia. Având în vedere ultima actualizare a tarifelor de trecere a fost în anul 2018, se propune actualizarea acestora, cu indicele lunar al prețurilor
--	--

	de consum (pentru servicii) în perioada decembrie 2018 – decembrie 2024 calculat conform datelor statistice lunare publicate pe site-ul INS. Totodată, tarifele de utilizare și de trecere, achitate anterior intrării în vigoare a noilor tarife, își mențin valabilitatea. Anexa nr. 5 la OG nr.15/2002 a fost introdusă prin OG nr. 14/2024 pentru reglementarea timpilor de așteptare pentru trecerea frontierei, în raport cu cerințele și revendicările formulate și consemnate în cadrul ședințelor de negociere cu forurile reprezentative pentru sectorul rutier, astfel încât controlul pentru respectarea prevederilor OG nr.15/2002 să se realizeze pe rețeaua de drumuri naționale din România, pentru utilizatorii români, prin intermediul sistemelor de camere video, cu excepția camerelor video din punctele de trecere a frontierei și din proximitatea acestora. Camerele stabilite video din punctele de trecere a frontierei și din proximitatea acestora vor fi stabilite în anexa nr. 5 la prezenta ordonanță a Guvernului nr. 15/2002, camere ce vor fi destinate exclusiv monitorizării traficului rutier. În data de 01.01.2025, România a intrat în spațiul Schengen, fapt ce a condus la eliminarea controalelor la frontiera de stat a României, cu statele care sunt membre ale Uniunii Europene și, implicit a staționărilor cauzate de verificarea vehiculelor în punctele de trecere a frontierei, din punct de vedere al respectării prevederilor legale și, după caz, al sancționării abaterilor constatate. Având în vedere eliminarea controlului din punctele de trecere a frontierei de stat a României cu statele care sunt membre ale Uniunii Europene, măsurile legislative impuse prin OG nr.14/2024 (anexa nr.5 la OG nr.15/2002), care vizează fluidizarea traficului trebuie limitate doar la punctele de trecere a frontierei pe care România le are în prezent cu statele vecine, motiv pentru care se impune actualizarea anexei nr. 5 la OG nr.15/2002.
2.4. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea 3. Impactul socio-economic

3.1. Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3.2. Impactul social	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3.4. Impactul macroeconomic 3.4.1 Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.

3.4.2 Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	
3.5. Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3.6. Impactul asupra mediului înconjurător	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3.9. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea 4.

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

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe cinci ani
- mii lei -						
1	2	3	4	5	6	7
4.1. 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 de stat:						
(i) contribuții de asigurări						
d) alte tipuri de venituri						
4.2. 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						
(ii) bunuri și servicii						
4.3. Impact financiar, plus/minus, din care:						
a) buget de stat						
b) bugete locale						
4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor						

veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare					
4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente: a) fișa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată; b) declarație conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele și prioritățile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.				
4.8. Alte informații	Nu au fost identificate.				

Secțiunea 5.

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

5.1. 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;	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice a) descrierea impactului legislativ b) prezentarea normelor cu impact la nivel operațional/tehnic	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE). 5.3.1. Măsurile normative necesare transpunerii directivelor UE a) tipul, titlul, numărul și data directivei UE ale cărei cerințe sunt transpuse de proiectul de act normativ; b) obiectivele directivei UE; c) tipul de transpunere a directivei UE în cauză d) termenele-limită pentru transpunerea directivelor UE vizate 5.3.2. Măsurile normative necesare aplicării actelor legislative ale UE.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.

a)justificarea necesității adoptării măsurilor incluse în proiect în vederea aplicării actului legislativ al UE; b)tipul, titlul, numărul și data actului legislativ al UE pentru care se creează cadrul de aplicare.	
5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
5.6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea 6.

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Proiectul de act normativ a fost publicat pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
6.3. Informații despre 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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
6.5.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 necesită avizul Consiliului Legislativ.
6.6. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea 7.

Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

7.1.Informarea societății civile cu privire la elaborării proiectului de act normativ	Proiectul prezentului act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de dispozițiile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată.
---	---

7.2. 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	Proiectul de act normativ nu produce nici un impact asupra mediului.
7.3. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea 8. Măsurile de implementare

8.1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ	Proiectul de hotărâre nu se referă la acest domeniu.
8.2. Alte informații	Nu au fost identificate.

Pentru considerentele de mai sus, am elaborat alăturat proiectul de Ordonanță a Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate și pe care îl supunem spre aprobare.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII
CIRPRIAN - CONSTANTIN ȘERBAN**

AVIZĂM:

**VICEPRIM – MINISTRU
MARIAN NEACȘU**

**MINISTRUL FINANTELOR
Alexandru NAZARE**

**VICEPRIM – MINISTRU, MINISTRUL AFACERILOR INTERNE
Marian-Cătălin PREDOIU**

**MINISTRUL JUSTIȚIEI
Radu MARINESCU**