**NOTA DE FUNDAMENTARE**

|  |
| --- |
| 1. **Titlul proiectului de act normativ**

**ORDONANŢA DE URGENŢĂ A GUVERNULUI****privind unele măsuri de eficientizare a implementării proiectelor de infrastructură de transport, precum şi unele măsuri în domeniul transporturilor** |
| 1. **Motivul emiterii actului normativ**
 |
| 1. Descrierea situaţiei actuale | Compania Naţională de Autostrăzi şi Drumuri Naţionale din România - S.A., aflată sub autoritatea Ministerului Transporturilor este administratorul autostrăzilor şi drumurilor naţionale pe bază de contract de concesiune încheiat în condiţiile prevăzute de legislaţia în vigoare, având drepturile, obligaţiile şi răspunderile ce îi revin în această calitate, potrivit reglementărilor interne şi actelor juridice internaţionale la care România este parte; În vederea asigurării cadrului legal precum şi a condiţiilor necesare realizării obligaţiilor Companiei Naţionale de Autostrăzi şi Drumuri Naţionale din România - S.A., aflată sub autoritatea Ministerului Transporturilor pentru desfăşurarea activităţilor de interes public naţional în domeniul administrării drumurilor naţionale şi autostrăzilor; Întrucât principalele obiective ale Companiei Naţionale de Autostrăzi şi Drumuri Naţionale din România - S.A. pentru perioada următoare sunt reprezentate de dezvoltarea reţelei de autostrăzi, construirea unei reţele de drumuri expres, realizarea de centuri şi variante ocolitoare pentru oraşele mari, conexiunea municipiilor reşedinţă de judeţ şi a localităţilor urbane limitrofe la autostrăzi şi drumuri expres dar şi de a asigura implementarea proiectelor de infrastructură de transport transeuropene aşa cum acestea sunt definite de legislaţia în vigoare; Având în vedere că proiectele de infrastructură de transport sunt investiţii publice de importanţă strategică pentru România, care asigură conectivitatea cu coridoarele de transport europene şi creşterea mobilităţii populaţiei şi a mărfurilor; Deoarece întârzierea implementării proiectelor de infrastructură de transport transeuropeană are impact direct asupra pierderii de sume alocate României prin Programul Operaţional Infrastructură Mare, estimate la aproximativ 6,8 mld. euro, context care impune reglementarea în regim de urgenţă a unor măsuri pentru diminuarea acestei categorii de risc.  Având în vedere drepturile, obligaţiile şi responsabilităţile care îi revin Companiei Naţionale de Căi Ferate, „CFR” -SA în calitate de administrator al infrastructurii feroviare primită în concesiune de la statul român prin Ministerul Transporturilor în calitate de titular al dreptului de administrare, specificul activităţii Companiei Naţionale de Căi Ferate „CFR” - SA din care rezultă sursele de realizare a veniturilor proprii şi necesitatea utilizării acestora pe destinaţii, sursele de finanţare alocate de la bugetul de stat pentru întreţinerea şi reparaţia curentă a infrastructurii feroviare şi necesitatea utilizării acestora pe destinaţii, sursele de finanţare a reparaţiilor capitale (reînnoiri), a reabilitărilor, a modernizărilor, și a dezvoltărilor infrastructurii feroviare. Ţinând seama de reglementările legale în vigoare, interne şi internaţionale, şi de necesitatea asigurării cadrului legal şi a condiţiilor necesare realizării obiectivelor şi obligaţiilor Companiei Naţionale de Căi Ferate „CFR” – SA, Sursele de finanţare alocate în anul 2016 pentru investiţiile în infrastructura de metrou sunt insuficiente în raport cu necesarul, fapt ce conduce implicit la întârzierea termenului de finalizare a lucrărilor la obiectivele de investiţii „Magistrala IV- Metrou” cu termen de punere în funcţiune în trimestrul IV al anului 2016, Magistrala V. Metrou, Etapa I-A Drumul Taberei – Universitate, cu termen de punere în funcţiune în anul 2017, precum şi întârzieri majore în demararea achiziţiei serviciilor de consultanţă exproprieri şi începere lucrări de structură staţii şi tunele, cu consecinţe directe în respectarea termenului de punere în funcţiune a Magistralei „Legătura reţelei de metrou cu Aeroportul Internaţional Henri Coandă - Otopeni", programat pentru anul 2021. Finanţarea insuficientă faţă de necesarul real in derularea normală a contractelor, conduce implicit la întârzierea lucrărilor contractate pentru realizarea acestor obiective, prelungirea disconfortului cetăţenilor creat de existenţa şantierelor, imposibilitatea decongestionării traficului auto şi reducerea nivelului de poluare aferent, precum si imposibilitatea utilizării eficiente a fondurilor externe nerambursabile, alocate obiectivelor de investiţii ale METROREX SA, in cadrul financiar 2014-2020, prin nerespectarea termenelor asumate pentru finalizarea lucrărilor. Întrucât mecanismul actual de deschidere a creditelor bugetare generează întârzieri în asigurarea plăţilor către executanţii de lucrări datorită sistemului greoi de asigurare cu resurse din bugetul de stat, aspect care conduce de cele mai multe ori la plata unor penalităţi/majorări de întârziere cu impact negativ asupra bugetului de stat, se impune schimbarea mecanismului de deschidere a creditelor bugetare prin trecerea la deschideri de credite bugetare pe bază de estimări pentru ca, ulterior creditele bugetare să fie justificate pe bază de documente justificative prin grija ordonatorului principal de credite. Ţinând cont de faptul că sursele de finanţare pentru dotările CNADNR trebuie să fie asigurate din amortizare şi profitul net pentru a asigura executarea de lucrări de întreţinere şi mentenanţă necesare infrastructurii rutiere în regie proprie pentru a evita producerea de degradări ale structurii rutiere cu impact asupra siguranţei circulaţiei, iar în acest context se impune în regim de urgenţă reglementarea structurii surselor de finanţare care stau la baza achiziţionării dotării cu echipamente şi utilaje; Având în vedere că prin Hotărârea Consiliului Suprem de Apărare a Ţării nr. 91/2016 a fost aprobată Concepţia pentru constituirea, în mod etapizat, a capabilităţii aeriene destinate zborurilor speciale care prevede, într-o primă etapă, achiziţionarea şi operaţionalizarea, până la data de 31.12.2016, a unei aeronave destinate executării zborurilor speciale;Ţinând cont de necesitatea şi urgenţa realizării capabilităţii aeriene pentru executarea zborurilor speciale, asigurarea securităţii demnitarilor de rang înalt, cu ocazia deplasărilor interne şi externe, răspunzând cerinţei protejării unor interese naţionale ale României,Având în vedere că elementele sus-menţionate vizează interesul public şi strategic, sunt o prioritate a programului de guvernare, constituie o situaţie extraordinară, a cărei reglementare nu poate fi amânată, se impune adoptarea de măsuri pe calea ordonanţei de urgenţă. |
| 11. În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislaţie comunitară sau creează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia | Nu este cazul |
| 2. Schimbări preconizate |  Pentru asigurarea unui flux de numerar continuu necesar proiectelor, care să permită desfăşurarea lucrărilor corespunzător graficelor de execuţie, dar şi pentru respectarea angajamentelor contractuale, se impune, în regim de urgenţă, reglementarea cu exactitate a destinaţiei veniturilor încasate din executarea garanţiilor de bună execuţie, din executarea garanţiilor aferente sumelor reţinute, precum şi din penalităţile contractuale şi dobânzile de întârziere în executarea contractelor, după modelul legislaţiei aplicabile pentru proiectele ex-ISPA şi PHARE finanţate de Uniunea Europeană. Această situaţie are un caracter extraordinar întrucât determină întârzieri în procesul de implementare a proiectelor de infrastructură de interes strategic pentru România şi are un impact negativ asupra utilizării fondurilor structurale, determinând blocaje în procesul de implementare a proiectelor; Ţinând cont că executarea silită a sumelor datorate conform titlurilor executorii, prin înfiinţarea de popriri pe conturile de venituri proprii ale Companiei Naţionale de Autostrăzi şi Drumuri Naţionale din România - S.A., poate determina blocarea activităţii acesteia, cu consecinţe grave asupra activităţii de întreţinere a drumurilor naţionale şi în implementarea proiectelor, se impune necesitatea instituirii unor reglementări care să permită reîntregirea de la bugetul de stat a plăţilor efectuate din veniturile proprii ale Companiei Naţionale de Autostrăzi şi Drumuri Naţionale din România - S.A.. Această situaţie are un caracter extraordinar, întrucât determină întârzieri şi blocaje în procesul de implementare a proiectelor de infrastructură de interes strategic pentru România. Întrucât întârzierea realizării intervenţiilor la infrastructură feroviară transeuropeană are impact direct asupra pierderii de sume alocate României prin Programul Operaţional Infrastructură Mare, estimate la aproximativ 3,1 mld. euro pentru sectorul feroviar, context care impune reglementarea în regim de urgenţă a unor măsuri pentru diminuarea acestei categorii de risc; Ţinând cont că executarea silită a sumelor datorate conform titlurilor executorii, prin înfiinţarea de popriri pe veniturile proprii ale Companiei Naţionale de Cai Ferate „CFR” - S.A determină blocarea activităţii acesteia, cu consecinţe grave asupra activităţii de întreţinere şi reparaţie a caii ferate şi de implementare a proiectelor de investiţii, se impune necesitatea instituirii unor reglementări care să permită reîntregirea de la bugetul de stat a plăţilor efectuate din venituri proprii ale Companiei Naţionale de Cai Ferate „CFR” - S.A. Această situaţie are un caracter extraordinar, întrucât determină întârzieri şi blocaje în procesul de implementare a proiectelor de infrastructură de interes strategic pentru România. În acest sens se propune modificarea şi completarea Ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române şi reorganizarea Societăţii Naţionale a Căilor Ferate Române, republicată în Monitorul Oficial al României Partea I nr. 834 din 9 septembrie 2004, cu modificările şi completările ulterioare, astfel:- reglementarea unor definiţii - reglementarea, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, a încheierii de către Ministerul Transporturilor a contractelor de servicii publice cu operatorii de transport feroviar în cadrul cărora se stabilesc obligaţiile de serviciu public de interes naţional în vederea furnizării de servicii de transport adecvate, precum şi a compensaţiei de serviciu public- reglementări privind veniturile, închirierea, cheltuielile pentru investiţii, reparaţii, modernizări şi/sau dezvoltări ale infrastructurii feroviare publice, zona de siguranţă şi protecţie, pentru administratorul infrastructurii feroviare. Prin proiectul de act normativ se propune de asemenea modificarea şi completarea Ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr.40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020, publicată în Monitorul Oficial Partea I, nr.746 din 06 octombrie 2015, a Ordonanţei de Urgenţă a Guvernului nr.7/2016 privind unele măsuri pentru accelerarea implementării proiectelor de infrastructură de transport transeuropeană de transport precum şi pentru modificarea şi completarea unor acte normative, publicată în Monitorul Oficial nr.204 din 18 martie 2016, şi a art.11 din Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, publicată în Monitorul Oficial nr.608 din 23 august 2012, cu modificările şi completările ulterioare cu măsuri care să eficientizeze implementarea proiectelor de infrastructură de transport. Prin proiectul de act normativ, se aprobă alocarea sumei de 234.000 mii lei Ministerului Transporturilor pentru finanţarea în anul 2016 a proiectelor de investiţii: Magistrala IV- Metroucu suma de 64.000 mii lei, Legătura reţelei de metrou cu Aeroportul Internaţional Henri Coandă-Otopeni cu suma de 130.000 mii lei şi Magistrala V. Metrou, Etapa I-A Drumul Taberei – Universitate, cu suma de 40.000 mii lei. Ministerul Transporturilor răspunde de modul de utilizare a sumei alocate, în conformitate cu dispoziţiile legale. De asemenea, prin proiectul de act normativ se propune achiziţia şi operaţionalizarea, în anul 2016, a unei aeronave destinate executării zborurilor speciale. Achiziţia aeronavei, inclusiv a bunurilor şi serviciilor necesare operaţionalizării, întreţinerii şi menţinerii în stare de aeronavigabilitate a acesteia se va efectua de către regia autonomă Administraţia Patrimoniului Protocolului de Stat. După achiziţionare, aeronava va fi pusă la dispoziţia TAROM (companie nominalizată prin HG nr. 755/1998, pentru executarea zborurilor speciale), pentru operare începând cu 01.01.2017, până la momentul asigurării condiţiilor necesare realizării şi operaţionalizării capabilităţii în cadrul MApN. Sumele necesare finanţării achiziţiei şi operaţionalizării aeronavei se asigură de la bugetul de stat, prin bugetul Secretariatului General al Guvernului. Cheltuielile aferente echipamentelor speciale de la bordul aeronavei se asigură de la bugetul de stat, prin bugetul Serviciului de Telecomunicaţii Speciale. Pentru îndeplinirea uneia dintre condiţionalităţile ex-ante în domeniul transporturilor, prin proiectul de act normativ se reglementează încheierea contractelor de performanţă între Ministerul Transporturilor şi beneficiarii de fonduri structurale din domeniul transportului rutier şi feroviar, în baza cărora se stabilesc drepturile şi obligaţiile beneficiarilor de fonduri structurale, drepturile şi obligaţiile privind depunerea aplicaţiilor de finanţare, drepturile şi obligaţiile privind monitorizarea proiectelor de infrastructură de transport, drepturi şi obligaţiile privind depunerea cererilor de rambursare precum şi indicatorii de rezultat care se fundamentează pe relaţia directă între modul de utilizare a fondurilor structurale şi rezultatele obţinute din utilizarea acestora. Întrucât măsurile prevăzute de prezenta ordonanţă de urgenţă se referă la proiecte de infrastructură de transport care se află în implementare pentru care sezonul de execuţie lucrări a început în cursul lunii mai 2016, ceea ce conferă regim de urgenţă măsurilor care urmează a fi adoptate, iar în lipsa acestora s-ar produce o serie de consecinţe imediate dintre care amintim:1. penalizări şi majorări de întârziere pentru bugetul de stat ca urmare a nerespectării clauzelor contractuale încheiate cu executanţii de lucrări;
2. blocaje şi întârzieri în implementarea proiectelor de infrastructură cu consecinţe imediate asupra nerespectării graficelor de execuţie lucrări;
3. pierderea unor sume de bani din bugetul UE alocate pentru sectorul de transport estimate pentru anul 2016 la suma de 1,0 mld euro.
 |
| 3. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |
| 1. **Impactul socio-economic al proiectului de act normativ**
 |
| 1. Impactul macroeconomic | Actul normativ are impact macroeconomic prin dezvoltarea infrastructurii de transport, cu accent pe conectivitatea multimodală a regiunilor, accesul populaţiei şi al mediului de afaceri la reţeaua de transport şi susţinerea dezvoltării regiunilor cu potenţial de creştere economică in vederea sprijinirii obiectivului de dezvoltare sustenabilă a României. |
| 11*.* Impactul asupra mediului concurenţial şi domeniului ajutoarelor de stat | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 2. Impactul asupra mediului de afaceri | Proiectul de act normativ asigură condiţiile pentru modernizarea şi dezvoltarea accelerată a sistemului de transport, precondiţie esenţială pentru dezvoltarea economică a ţării. |
| 21. Impactul asupra sarcinilor administrative | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 22. Impactul asupra întreprinderilor mici şi mijlocii | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 3. Impactul social | Proiectul de act normativ are impactsocial, prin crearea de noi locuri de muncă în cadrul realizării proiectelor de infrastructură. |
| 4. Impactul asupra mediului | Punerea în funcţiune a obiectivelor de investiţii pentru care se solicită finanţare din fondurile obţinute din comercializarea certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră va avea efecte pozitive asupra mediului:- diminuarea numărului vehiculelor care utilizează combustibili fosili pentru transportul urban de călători;- reducerea gradului de uzură al carosabilului şi implicit reducerea cantităţilor de covor asfaltic şi a deşeurilor provenite din întreţinerea drumurilor ca urmare a reducerii traficului de suprafaţă;- reducerea emisiilor de noxe ca urmare a reducerii traficului rutier prin atragerea populaţiei către călătoria cu metroul, care utilizează energie electrică pentru tracţiune şi nu combustibilii fosili;- reducerea zgomotului urban ca urmare a reducerii traficului de suprafaţă. |
| 5. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |
| 1. **Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt,**

 **pentru anul curent, cât şi pe termen lung (pe 5 ani)** Mii lei  |
| Indicatori | Anul curent | Următorii 4 ani | Media pe 5 ani |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:a) buget de stat, din acesta: (i) impozit pe profit (ii) impozit pe venitb) bugete locale: (i) impozit pe profitc) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) contribuţii de asigurări | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:a) buget de stat, din acesta: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri şi serviciib) bugete locale: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri şi serviciic) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri şi servicii | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 3. Impact financiar, plus/minus, din care:a) buget de statb) bugete localec) bugetul asigurărilor sociale de stat | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 4. Propuneri pentru acoperirea creşterii cheltuielilor bugetare | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor şi/sau cheltuielilor bugetare | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 7. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |
| 1. **Efectele proiectului act normativ asupra legislaţiei în vigoare**
 |
| 1. 1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ
2. a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;
3. b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziţii.
 | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 11. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislaţia în domeniul achiziţiilor publice:    a) impact legislativ - prevederi de modificare şi completare a cadrului normativ în domeniul achiziţiilor publice, prevederi derogatorii;    b) norme cu impact la nivel operaţional/tehnic - sisteme electronice utilizate în desfăşurarea procedurilor de achiziţie publică, unităţi centralizate de achiziţii publice, structură organizatorică internă a autorităţilor contractante.  | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 2.Conformitatea proiectului de act normativ cu legislaţia comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare  | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 4. Hotărâri ale Curţii de Justiţie a Uniunii Europene | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 5. Alte acte normative şi/sau documente internaţionale din care decurg angajamente | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 6. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |
| 1. **Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ**
 |
| 1. Informaţii privind procesul de consultare cu organizaţii neguvernamentale, institute de cercetare şi alte organisme implicate | Au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea şi prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum şi a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009. |
| 2. Fundamentarea alegerii organizaţiilor cu care a avut loc consultarea, precum şi a modului în care activitatea acestor organizaţii este legată de obiectul proiectului de act normativ  | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 3. Consultările organizate cu autorităţile administraţiei publice locale, în situaţia în care proiectul de act normativ are ca obiect activităţi ale acestor autorităţi, în condiţiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităţilor administraţiei publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 4. Consultările desfăşurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 5. Informaţii privind avizarea de către:a) Consiliul Legislativb) Consiliul Suprem de Apărare a Ţăriic) Consiliul Economic şi Sociald) Consiliul Concurenţeie) Curtea de Conturi | Proiectul de act normativ se avizează de către Consiliul Concurenţei şi Consiliul Legislativ.  |
| 6. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |
| **7.Activităţi de informare publică privind elaborarea****şi implementarea proiectului de act normativ** |
| 1. Informarea societăţii civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ | Au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea şi prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum şi a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009. |
| 2. Informarea societăţii civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum şi efectele asupra sănătăţii şi securităţii cetăţenilor sau diversităţii biologice  | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 3. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |
| **8. Măsuri de implementare** |
| 1. Măsurile de punere în aplicare a prezentului act normativ de către autorităţile administraţiei publice centrale şi/sau locale - înfiinţarea unor noi organisme sau extinderea competenţelor instituţiilor existente | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 2. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |

 Faţă de cele menţionate mai sus, s-a elaborat alăturatul proiect de **Ordonanţa de urgenţă a Guvernului privind unele măsuri de eficientizare a implementării proiectelor de infrastructură de transport, precum şi unele măsuri în domeniul transporturilor,** pe care îl supunem spre analiză şi aprobare.

|  |  |
| --- | --- |
| **MINISTRUL TRANSPORTURILOR**PETRU SORIN BUŞE |  |

**AVIZĂM FAVORABIL**

|  |  |
| --- | --- |
| **VICEPRIM-MINISTRU****MINISTRUL DEZVOLTĂRII REGIONALE ŞI ADMINISTRAŢIEI PUBLICE****VASILE DÎNCU** |  **SECRETARUL GENERAL AL GUVERNULUI****SORIN SERGIU CHELMU** |
| **MINISTRUL FONDURILOR EUROPENE** **CRISTIAN GHINEA** | **MINISTRUL FINANŢELOR PUBLICE****ANCA DANA DRAGU** |
|  **MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE****LAZĂR COMĂNESCU** | **MINISTRUL APĂRĂRII NAŢIONALE****MIHNEA IOAN MOTOC** |
| **DIRECTORUL SERVICIULUI DE TELECOMUNICAŢII SPECIALE****MARCEL OPRIŞ** | **MINISTRUL MEDIULUI, APELOR ŞI PĂDURILOR****CRISTIANA PAŞCA PALMER** |
|  | **MINISTRUL JUSTIŢIEI****RALUCA ALEXANDRA PRUNĂ**  |