

## EXPUNERE DE MOTIVE

<b>SECȚIUNEA 1</b>		
<b>Titlul proiectului de act normativ</b>	<b>Lege pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice</b>	
<b>SECȚIUNEA A 2-A Motivul emiterii actului normativ</b>		
<b>1.</b>	Descrierea situației actuale	<p>1. Obținerea permisului de conducere este reglementată de dispozițiile Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare.</p> <p>Actul normativ stabilește limitele de vârstă de la care poate fi obținut permisul de conducere, în funcție de categoriile de vehicule pentru care este solicitată eliberarea unui permis de conducere.</p> <p>La nivel european, condițiile obținerii permisului de conducere sunt stabilite prin Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere (reformată).</p> <p>Normele de drept ale Uniunii Europene în domeniul permisului de conducere, prevăzute în Directiva 2006/126/CE, au fost modificate prin Directiva (UE) 2018/645 a Parlamentului European și a Consiliului din 18 aprilie 2018 de modificare a Directivei 2003/59/CE privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de persoane, precum și a Directivei 2006/126/CE privind permisele de conducere, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 112 din 02 mai 2018, statele membre având obligația să pună în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma Directivei (UE) 2018/645, până la 23 mai 2020, cu excepția actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma articolului 1 punctul 6 din directivă, care se pun în aplicare până la 23 mai 2021. (dispoziție imperativă).</p> <p>Odată cu intrarea în vigoare a modificărilor aduse Directivei 2006/126/CE prin adoptarea Directivei (UE) 2018/645, au fost stabilite dispoziții derogatorii de la vârstele minime de la care se poate obține permisul de conducere pentru anumite categorii de vehicule.</p> <p>Astfel, pentru categoriile C, CE, D și DE se creează premisele reducerii vârstei minime pentru obținerea permisului de conducere, de la 21 de ani la 18 ani, respectiv de la 24 de ani la 21, pentru titularii unui certificat de competență profesională.</p> <p>În acest context, pentru aplicarea modificărilor și completărilor prevederilor O.U.G. nr.195/2002, este necesară și modificarea legislației naționale din domeniul transporturilor, prin transpunerea prevederilor Directivei (UE) 2018/645 care vizează prevederile Directivei 2003/59/CE, în sensul creării unui mecanism care să stabilească distinct pregătirea pe care trebuie să o urmeze, respectiv condițiile necesare pe care trebuie să le ateste o persoană care solicită obținerea unui permis de conducere în conformitate cu derogarea de la limitele minime de vârstă prevăzute de Directiva (UE) 2018/645.</p> <p>Deoarece aceste prevederi nu au corespondent în legislația națională, în vederea transunerii lor se impune reglementarea în cuprinsul Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 a posibilității obținerii permisului de conducere pentru categoriile menționate în acord cu prevederile derogatorii ale <i>Directivei (UE) 2018/645</i>.</p>

2. În prezent, în desfășurarea activităților referitoare la înmatriculare, au fost constatate dificultăți în aplicarea prevederilor O.U.G. nr. 195/2002, în ceea ce privește înmatricularea vehiculelor care fac obiectul contractelor de leasing extern.

Astfel, deși art. 11 alin. (1) din O.U.G. nr. 195/2002, prevede că înainte de a le pune în circulație, atât proprietarii cât și deținătorii mandatați ai acestora, sunt obligați să solicite înmatricularea vehiculelor supuse acestei operațiuni, art. 13 alin. (1) din același act normativ, prevede că aceste categorii de vehicule se înmatriculează la nivelul autorității competente în a cărei rază teritorială proprietarii își au domiciliul, sediul sau reședința. În această situație, chiar și în cazul în care există acordul scris al proprietarului (societate de leasing cu sediul în străinătate), înmatricularea acestor vehicule nu se poate realiza din cauza imposibilității stabilirii competenței teritoriale a autorității responsabile cu efectuarea acestei operațiuni.

Principala rațiune pentru care se impune modificarea definiției deținătorului mandatat este crearea premiselor pentru realizarea operațiunii de înmatriculare a unui vehicul al cărui proprietar este o societate de leasing cu sediul în străinătate, având în vedere faptul că actuala reglementare condiționează competența autorităților de înmatriculare de existența unui domiciliu, sediu, sau reședință a titularului înmatriculării, pe teritoriul României. Soluția propusă creează posibilitatea efectuării înmatriculării unui vehicul aflat în situația expusă anterior, pe numele utilizatorului din cadrul unui contract de leasing, având în vedere faptul că în aceste cazuri, potrivit reglementării în vigoare, competența teritorială a autorităților de înmatriculare nu poate fi stabilită. Având în vedere considerentele care au stat la baza modificării art. 6 pct. 34 al O.U.G. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, opinăm că efectuarea înmatriculării vehiculelor în maniera descrisă nu trebuie să priveze autoritățile competente de posibilitatea de verificare a îndeplinirii tuturor obligațiilor legale, de către titularul înmatriculării. Astfel, ținând cont de natura complexă a contractelor de leasing, precum și de reglementarea acestora atât prin prevederile Codului Civil, prin cele ale Ordonanței Guvernului nr. 51/1997 privind operațiunile de leasing și societățile de leasing, precum și prin reglementările stabilite în Legea nr. 227/2015 privind Codul Fiscal, considerăm că aceste acte juridice oferă garanții suplimentare privind posibilitatea de verificare a îndeplinirii obligațiilor legale ce incumbă părților, în raport cu contractele de închiriere a căror reglementare este una permisivă, sens în care evidențiem faptul că potrivit art. 29 alin. (1) din Legea nr.227/2015 privind Codul Fiscal, în cazul leasingului financiar, utilizatorul este tratat din punct de vedere fiscal ca proprietar al bunului, situație din care decurg consecințe similare situației în care înmatricularea se efectuează pe numele proprietarului de vehicul.

În aceste condiții, se impune excluderea contractelor de închiriere din definiția deținătorului mandatat, întrucât această categorie de acte juridice nu oferă garanții suficiente pentru realizarea înmatriculării unui vehicul pe numele altei persoane decât proprietarul acestuia.

3. Prin proiect se intenționează a se include Serviciul de Protecție și Pază în sfera autorităților care au în dotare autovehicule supuse înregistrării direct la acele autorități. Măsura se fundamentează pe următoarele considerente:

Ca regulă generală, potrivit art. 9 alin. (1) al O.U.G. nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, pentru a fi înmatriculate, înregistrate sau admise în circulație, autovehiculele și tractoarele agricole sau forestiere, remorcile și tramvaiele trebuie să fie omologate în condițiile legii.

Art.13 alin.(2) din O.U.G. nr. 195/2002 reglementează posibilitatea înregistrării vehiculelor aparținând Ministerului Apărării Naționale, Ministerului

Afacerilor Interne, precum și Serviciului Român de Informații, iar adesea aceste vehicule, prin natura misiunilor pe care le îndeplinesc, necesită modificări suplimentare ce depășesc cadrul normativ național și european de reglementare a condițiilor de omologare.

Atât Regulamentul (UE) nr.168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri, la art. 2 alin.(2) lit. e), cât și Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE, la art. 2 alin. (2) lit. d) și alin. (3) lit. b), instituie excepții de la omologarea de tip sau individuală a acestor categorii de vehicule; conform art. 2 alin. (2) lit. d) și alin. (3) lit. b) din Regulamentul (UE) 2018/858, vehiculele concepute și fabricate sau adaptate pentru a fi utilizate exclusiv de forțele armate sunt excluse din sfera de reglementare a regulamentului, iar vehiculele concepute și fabricate sau adaptate pentru a fi folosite de către serviciile de protecție civilă, serviciile de pompieri și forțele de menținere a ordinii publice pot beneficia fie de omologare de tip, fie de omologare individuală.

Astfel, se impune reglementarea posibilității ca, pentru îndeplinirea misiunilor specifice, forțele armate și autoritățile din sistemul de ordine publică și siguranță națională, să poată pune în circulație vehicule care suferă modificări care pot fi încadrate în normele derogatorii ale Regulamentului (UE) 2018/858, sens în care modificarea propusă la art. I pct. 2 al proiectului creează Ministerului Apărării Naționale, Ministerului Afacerilor Interne, precum și Serviciului de Protecție și Pază sau Serviciului Român de Informații posibilitatea alternativă de a proceda fie la înmatricularea vehiculelor deținute, atunci când acestea îndeplinesc toate condițiile cerute de legislația în vigoare, fie la înregistrarea acestora, fără a beneficia de omologare potrivit reglementărilor în vigoare, ținând cont de specificitatea modului de utilizare a acestor vehicule.

4. Pe baza situațiilor ivite în practică, a fost identificată necesitatea completării prevederilor art. 13 alin. (4) privind autorizarea pentru probe, în sensul extinderii sferei beneficiarilor prin adăugarea persoanelor juridice abilitate să comercializeze vehicule precum și instituțiilor din sistemul de apărare, ordine publică și siguranță națională, în vederea oferirii posibilității acestora din urmă, de testare în condiții reale a vehiculelor concepute și fabricate pentru a fi utilizate de către această categorie de instituții.

Totodată se impune extinderea valabilității teritoriale a autorizațiilor pentru probe eliberate și persoanelor juridice abilitate să fabrice, asambleze, caroseze ori să efectueze activități de testare a vehiculelor, sistemelor, componentelor, unităților tehnice separate, pieselor sau echipamentelor destinate acestora, la nivelul întregului teritoriu național, din considerente ce țin de amplasarea societăților comerciale abilitate să efectueze carosarea acestor vehicule, sau natura testării la care sunt supuse vehiculele autorizate, fapt ce în prezent este sancționat de art. 102 alin. (1), pct. 20 din O.U.G. nr. 195/2002, ce se impune a fi modificat. Astfel, precizăm faptul că propunerea de modificare a prevederilor art. 13 alin. (4), precum și introducerea alineatelor (4<sup>1</sup>) și (4<sup>2</sup>), reglementează în mod diferit atât condițiile de acordare a autorizației de circulație pentru probe, cât și valabilitatea documentului din punct de vedere teritorial, în raport cu forma în vigoare a actului normativ supus modificării. Așadar, având în vedere modificările suferite de normele juridice a căror nerespectare atrage incidența

		<p>prevederilor art. 102 alin. (1) pct. 20, se impune și modificarea normei care prevede sancțiunea contravențională aplicabilă, din următoarele considerente:</p> <p>a) forma propusă a art. 13 alin. (4)-(4<sup>2</sup>) permite eliberarea autorizațiilor de circulație pentru probe, atât instituțiilor din sistemul de apărare, ordine publică și siguranță națională, precum și persoanelor juridice abilitate să fabrice, asambleze, caroseze ori să efectueze activități de testare a vehiculelor, sistemelor, componentelor, unităților tehnice separate, pieselor sau echipamentelor destinate acestora (situație în care documentul este valabil pe întreg teritoriul României), cât și persoanelor juridice care au ca obiect de activitate comercializarea vehiculelor rutiere, pentru punerea în circulație a vehiculelor supuse înmatriculării, comercializate de acestea, în vederea efectuării probelor solicitate de clienți (caz în care documentul este valabil doar pe teritoriul județului în raza căruia se află sediul titularului autorizației, sau al mun. București, după caz)</p> <p>b) forma în vigoare a art. 102 alin. (1) pct. 20 sancționează, fără distincție, „conducerea unui autovehicul și tractor agricol sau forestier care circulă în baza autorizației pentru probe în afara județului sau a municipiului București în raza căruia își are sediul titularul autorizației”, or documentul eliberat în condițiile formei propuse a art. 13 alin. (4) permite punerea în circulație a unui vehicul pe întreg teritoriul României, astfel încât este necesară limitarea aplicabilității sancțiunii, strict la ipoteza nesocotirii valabilității documentului eliberat în condițiile alin. (4<sup>1</sup>).</p> <p>De asemenea, pentru corelarea normei sancționatoare cu prevederile art. 13 alin. (4) și (4<sup>1</sup>), propunem modificarea sintagmei „conducerea unui autovehicul care circulă” în „conducerea, punerea în circulație sau tractarea unui vehicul supus înmatriculării”.</p> <p>5. În vederea corelării prevederilor legislației naționale cu cele ale Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri se impune modificarea definiției vehiculelor care intră în categoria B1 reglementată în Anexa nr. 1 a O.U.G. nr. 195/2002.</p>
2.	Schimbări preconizate	<p>Prin proiect se au în vedere, în principal, următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pentru titularii unui certificat de competență profesională se creează premisele obținerii permisului de conducere de la 18 ani prin reducerea vârstei minime de la 21 de ani, în cazul vehiculelor din categoria C și CE, respectiv de la 21 de ani prin reducerea vârstei minime de la 24 de ani, în cazul vehiculelor din categoria D și DE. Schimbarea se impune în vederea transpunerii normelor europene în vigoare, cuprinse în Directiva (UE) 2018/645.</li> <li>2. Se propune reglementarea obligației de emitere a normelor privind obținerea certificatului de competență profesională pentru atestarea unei calificări inițiale în termen de 60 de zile de la publicarea legii în Monitorul Oficial al României.</li> <li>3. Actualizarea normelor legale referitoare la înregistrarea la nivelul MApN, MAI, SRI și SPP a vehiculelor din dotarea acestor instituții, prin oferirea posibilității ca omologarea să fie opțională în cazul vehiculelor care se înregistrează la aceste instituții și care îndeplinesc condițiile prevăzute la art.2 alin.(2) lit. d) și alin.(3) lit. b) din Regulamentul (UE) 2018/858.</li> <li>4. Actualizarea prevederilor privind autorizarea pentru probe, prin introducerea unor noi categorii de beneficiari, extinderea valabilității teritoriale pentru anumite situații de emitere a autorizației pentru probe, precum și a prevederilor privind sancționarea încălcării acestora.</li> </ol>

3.	Alte informații						
<b>SECȚIUNEA A 3-A Impactul socioeconomic al proiectului de act normativ</b>							
1.	Impactul macroeconomic	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
1 <sup>1</sup> .	Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
2.	Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
2 <sup>1</sup>	Impactul asupra sarcinilor administrative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
2 <sup>2</sup>	Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
3.	Impactul social	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
4.	Impactul asupra mediului	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
5.	Alte informații	Nu este cazul.					
<b>SECȚIUNEA A 4-A</b>							
<b>Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)</b>							
							<b>- mii lei -</b>
Indicatori		Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani <sup>1</sup>
		2020	2021	2022	2023	2024	
<b>1</b>		<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
1.	Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus din care:	-	-	-	-	-	-
	<i>a) buget de stat, din acesta:</i>	-	-	-	-	-	-
	(i) impozit pe profit	-	-	-	-	-	-
	(ii) impozit pe venit	-	-	-	-	-	-
	<i>b) bugete locale:</i>	-	-	-	-	-	-
	(i) impozit pe profit	-	-	-	-	-	-
	<i>c) bugetul asigurărilor sociale de stat:</i>	-	-	-	-	-	-
	(i) contribuții de asigurări	-	-	-	-	-	-
2.	Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:	-	-	-	-	-	-
	<i>a) buget de stat, din acesta:</i>	-	-	-	-	-	-
	(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
	(ii) bunuri și servicii	-	-	-	-	-	-
	<i>b) bugete locale:</i>	-	-	-	-	-	-

<sup>1</sup> este avută în vedere și media pe 4 ani în situația în care evaluarea se referă la 4 ani

	(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
	(ii) bunuri și servicii	-	-	-	-	-	-
	<i>c) bugetul asigurărilor sociale de stat:</i>	-	-	-	-	-	-
	(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
	(ii) bunuri și servicii	-	-	-	-	-	-
<b>3.</b>	Impact financiar, plus/minus, din care:	-	-	-	-	-	-
	a) buget de stat	-	-	-	-	-	-
	b) bugete locale	-	-	-	-	-	-
<b>4.</b>	Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	-	-	-	-	-	-
<b>5.</b>	Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	-	-	-	-	-	-
<b>6.</b>	Calculare detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Nu este cazul.					
<b>7.</b>	Alte informații	Nu este cazul					
<b>SECȚIUNEA A 5-A Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare</b>							
<b>1.</b>	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; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	a) Nu este cazul.  b) Ordin al ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor pentru stabilirea normelor privind obținerea certificatului de competență profesională pentru atestarea unei calificări inițiale.					
<b>1<sup>1</sup>.</b>	Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice	Nu este cazul					
<b>2.</b>	Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația europeană în cazul proiectelor ce transpun prevederi europene	Proiectul de act normativ transpune în legislația națională prevederile art. 4 alin. (7) din Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 403 din 30 decembrie 2006, astfel cum a fost modificată și completată prin Directiva 2009/113/CE a Comisiei din 25 august 2009, Directiva 2011/94/UE a Comisiei din 28 noiembrie 2011, Directiva 2012/36/UE a Comisiei (text cu relevanță pentru SEE din 19 noiembrie 2012), Directiva 2013/22/UE a Consiliului din 13 mai 2013, Directiva 2013/47/UE a Comisiei (text cu relevanță pentru SEE din 2 octombrie					

		2013), Directiva 2014/85/UE a Comisiei (text cu relevanță pentru SEE din 1 iulie 2014), Directiva (UE) 2015/653 a Comisiei (text cu relevanță pentru SEE din 24 aprilie 2015), Directiva (UE) 2016/1106 a Comisiei (text cu relevanță pentru SEE din 7 iulie 2016), <b>Directiva (UE) 2018/645 a Parlamentului European și a Consiliului (text cu relevanță pentru SEE din 18 aprilie 2018).</b> În concret, prin proiect este urmărită transpunerea normelor nou introduse în Directiva 2006/126/CE prin art.2 pct.1 lit.b) din Directiva (UE) 2018/645.
3.	Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative europene	Nu este cazul.
4.	Hotărâri ale Curții 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 este cazul.
<b>SECȚIUNEA A 6-A Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ</b>		
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	
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 f) Consiliul Superior al Magistraturii	Proiectul urmează a fi avizat de Consiliul Economic și Social și de Consiliul Legislativ.
6.	Alte informații	Nu este cazul.
<b>SECȚIUNEA A 7-A</b>		
<b>Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ</b>		

1.	Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ prezentat a fost elaborat cu respectarea prevederilor Legii nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, cu modificările și completările ulterioare, fiind afișat pe pagina de internet a M.A.I. la data de 22.07.2020.
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	Nu este cazul.
<b>SECȚIUNEA A 8-A Măsurile de implementare</b>		
1.	Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autorităților administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Proiectul nu prevede înființarea de noi instituții.
2.	Alte informații	Nu este cazul.

În considerarea celor de mai sus, a fost elaborat *proiectul Legii pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice*, pe care îl supunem Guvernului spre aprobare.

În forma prezentată, proiectul de act normativ a fost însușit de toate autoritățile/instituțiile publice interesate.

**MINISTRUL AFACERILOR INTERNE**

**ION MARCEL VELA**

**AVIZĂM FAVORABIL:**

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR,  
INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR**

**Lucian Nicolae BODE**

**MINISTRUL APĂRĂRII NAȚIONALE**

**Nicolae-Ionel CIUCĂ**

**DIRECTORUL SERVICIULUI ROMÂN DE  
INFORMAȚII**

**Eduard Raul Hellvig**

**DIRECTORUL SERVICIULUI DE  
PROTECȚIE ȘI PAZĂ**

**Lucian-Silvan PAHONȚU**

**MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE**

**Bogdan Lucian AURESCU**

**MINISTRUL JUSTIȚIEI**

**Marian Cătălin PREDOIU**