

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

Hotărârea Guvernului

pentru aprobarea Notei de fundamentare referitoare la necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente proiectului de investiții „HORUS”

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

2.1. Sursa proiectului de act normativ	<p>Necesitatea dezvoltării capacității autorităților statului de asigurare a unui climat de siguranță în trafic pe fondul evoluției accidentelor rutiere din ultimul timp, având ca obiectiv coordonarea eforturilor în scopul prevenirii și reducerii numărului de accidente rutiere.</p>
2.2. Descrierea situației actuale	<p>Siguranța rutieră a fost văzută ca o problemă a sistemului de transport, o consecință nefastă a acestuia, fără a se ține cont de faptul că accidentele rutiere presupun costuri directe care sunt suportate de sectorul de sănătate, domeniul afacerilor și de către familiile celor implicați. Accidentele rutiere sunt evenimente care au impact socioeconomic extrem de puternic asupra societății în ansamblul ei și în mod direct asupra membrilor acesteia.</p> <p>Conform statisticilor, dintre toate modurile de transport, transportul rutier este cel mai periculos și costisitor în termeni de vieți omenești și costuri aferente. Astfel, siguranța rutieră reprezintă o problemă de interes individual, național, european și mondial, iar abordarea acesteia trebuie să fie corespunzătoare fiecărui nivel în parte, cu răspunderea împărțită între toți actorii implicați.</p> <p>Organizația Mondială a Sănătății și Banca Mondială au estimat o creștere alarmantă a deceselor din trafic. Prin urmare, se propune ca decesul/rănirea gravă prin accidente rutiere să fie considerat/considerată, alături de problemele cardio-vasculare, cancer și atacuri cerebrale, ca o problemă de sănătate publică. Cum riscul de a fi implicat într-un accident rutier poate fi diminuat prin diferite măsuri, rezultă că și accidentele rutiere pot fi prevenite prin măsuri educative, inginerești, preventive și corective, reducând astfel numărul victimelor acestora.</p> <p>În ciuda unor îmbunătățiri recente, siguranța rutieră este o problemă gravă în România și performanța acesteia este semnificativ mai mică decât media Uniunii Europene (UE). Anual, în România își pierde viața peste 1.700 de persoane, iar alte 8.200 sunt rănite grav, fapt care ne plasează în topul țărilor cu risc rutier crescut, în anul 2020 România înregistrând 85 de morți la milionul de locuitori, cu mult peste media UE (42 de morți în accidente de circulație la un milion de locuitori).</p> <p>Principalele cauze generatoare de accidente rutiere grave sunt: indisciplina pietonală cu o pondere de cca. 21% din total, urmată îndeaproape de viteza excesivă (cca. 19%) și neacordarea priorității de</p>

trecere (cca. 17%).

Pentru a susține în mod eficient, pe segmentul aflat în responsabilitatea sa, efortul comun al autorităților naționale și al organizațiilor nonguvernamentale pentru atingerea obiectivului stabilit de statele membre UE, de reducere a mortalității rutiere cu 50% în intervalul 2021 – 2030, România și-a stabilit ca obiectiv principal reducerea numărului de persoane decedate în accidente rutiere.

Atingerea acestui obiectiv presupune dezvoltarea capacității poliției rutiere de monitorizare și gestionare a traficului rutier și dispunerea măsurilor necesare pentru creșterea siguranței rutiere.

Ca primă necesitate se impune achiziția a **două elicoptere cu o autonomie de zbor de cel puțin 120 minute**. Elicopterele propuse vor contribui în mod direct și la întărirea capacității Poliției Române de monitorizare și gestionare a traficului rutier, căutare-salvare, atât pe timp de zi, cât și pe timp de noapte, și prin misiuni aeriene de patrulare, supraveghere, recunoaștere, în sensul implementării unui concept de acțiune integrată între efectivele de poliție dispuse la sol și o unitate aeriană de elicoptere.

Necesitatea achiziției de aparate de zbor derivă de asemenea și din faptul că, în ultimii ani, solicitările de asistență aeriană din partea Poliției Române au crescut constant, dar din cauza numărului redus de aparate de zbor, a uzurii fizice a acestora, a perioadelor frecvente pentru mentenanță, Inspectoratul General de Aviație (IGAv) s-a aflat în imposibilitatea de a da curs tuturor solicitărilor Inspectoratului General al Poliției Române (IGPR). Nevoia de intervenție aeriană în misiuni specifice Poliției Române crește de la an la an (atât prin prisma resursei solicitate, cât și a orelor de zbor executate), astfel încât, fără realizarea acestor achiziții, IGAv se va afla în imposibilitatea de a da curs solicitărilor primite din partea IGPR.

Din analizele existente, o autonomie de zbor de cel puțin 120 de minute este suficientă pentru majoritatea acțiunilor previzionate.

O altă nevoie identificată este achiziția a **trei echipamente tip – Sistem eletrono-optic FLIR**. Sistemul propus oferă performanțe HD multi-spectrale necesare pentru executarea programe de căutare-salvare atât pe timp de zi cât și pe timp de noapte, de misiuni aeriene de patrulare, supraveghere, recunoaștere.

Beneficiind de optică cu zoom continuu, sistemul oferă rază lungă de acțiune permițând identificarea și operarea la distanțe mari.

Elicopterele dotate cu aceste sisteme de supraveghere video vor fi utilizate în scop preventiv și de monitorizare a traficului rutier cu privire la încălcările normelor de circulație pe drumurile publice pentru creșterea siguranței rutiere.

Utilizarea echipamentelor de tip elicopter ușor dotat cu echipament de tip – Sistem eletrono-optic FLIR în misiunile desfășurate de către Poliția Română va contribui la eficientizarea activității mai multor unități.

O altă nevoie identificată este achiziția a **300 de autospeciale specifice poliției rutiere**.

Continuarea creșterii mobilității Poliției Române va fi asigurată prin achiziționarea a 300 de autospeciale cu performanțe ridicate care să asigure nevoile urgente de siguranță publică a

cetățeanului.

Distribuția acestora se va realiza la nivel național și va viza în special drumurile unde se produc frecvent accidente rutiere grave, în raport de analiza operativă a cauzelor de producere a acestora.

Această componentă a proiectului are în vedere sporirea capacității parcului de autospeciale pentru răspuns la cerințele sociale actuale, respectiv o reacție promptă, sigură și eficientă. De asemenea, se intenționează creșterea capabilității de urmărire și de oprire forțată a celor care se sustrag de la controlul poliției, aceste fapte fiind de cele mai multe ori elemente asociate infracțiunilor.

O altă nevoie identificată este achiziția a **200 de sisteme electronice** mobile de depistare a substanțelor stupefiante în salivă.

Fenomenul utilizării autovehiculelor sub influența substanțelor psihoactive a luat amploare în ultima perioadă, în contextul în care structurile de poliție rutieră utilizează 131 de aparate Drugtest, reprezentând 18%, din necesarul de înzestrare al poliției rutiere.

În ultimii 4 ani, s-a constatat o creștere semnificativă a depistărilor privind conducerea autovehiculelor sub influența substanțelor psihoactive. Astfel, în urma controalelor efectuate în acest sens, s-a reliefat următoarea evoluție:

- în anul 2018 - 337 depistări;
- în anul 2019 – 728 depistări;
- în anul 2020 – 740 depistări;
- în anul 2021 – 1535 depistări.

Prin achiziția unor dispozitive care stabilesc concentrația de alcool în aerul expirat sau care dovedesc consumul de substanțe psihoactive, Poliția Română își propune să îmbunătățească rezultatele obținute în cadrul activităților de depistare și identificare a cazurilor de infracționalitate specifică în domeniul de competență, prin descoperirea conducătorilor de autovehicule care se află sub influența substanțelor psihoactive și care pun în pericol climatul de siguranță rutieră din România.

Totodată, dotarea cu aceste aparate va permite eficientizarea procesului de verificare și control al persoanelor care prezintă interes din punct de vedere polițienesc, într-un mod profesionist și în cele mai bune condiții pentru polițiștii care vor opera cu astfel de dispozitive.

Achiziția vizează acoperirea deficitului de înzestrare al Poliției Române cu astfel de dispozitive, precum și creșterea numărului constatărilor pe linia consumului de droguri, pentru a controla escaladarea unui risc emergent pentru siguranța transportului rutier.

Prin prezentul proiect se continuă abordarea multicauzalității accidentelor rutiere, astfel achiziționarea unor aparate de depistare a consumului de substanțe stupefiante ar determina creșterea capacității de constatare reală a consumului de astfel de substanțe de către conducătorii de autovehicule și implicit îmbunătățirea nivelului de siguranță rutieră a cetățenilor.

Achiziția a **800 de etilometre** este de asemenea o nevoie stringentă, structurile rutiere teritoriale având în acest moment în exploatare 805 aparate etilometru, reprezentând 15% din necesarul de înzestrare al Poliției Române.

Acest dispozitiv face parte din categoria mijloacelor tehnice

	<p>omologate și verificate metrologic, fiind destinat stabilirii precise a concentrației de alcool din pereții alveolelor pulmonare.</p> <p>Astfel, potrivit art. 2 din Anexa Ordinului directorului general al Biroului Român de Metrologie Legală nr. 120/2005 privind aprobarea Normei de metrologie legală NML 012-05 „Etilometre”, <i>etilometrul este mijlocul de măsurare</i> destinat măsurării automate a concentrației masice de etanol în aerul alveolar expirat de către o persoană, <i>în scopul obținerii de probe judiciare privind consumul de alcool</i>.</p> <p>Mai mult, art. 88 alin. (2) și (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completare ulterioare, prevede posibilitatea stabilirii concentrației de alcool de către poliția rutieră cu ajutorul unui mijloc tehnic omologat și verificat metrologic.</p> <p>Utilizarea etilometrelor de către polițiștii rutieri în activitatea de prevenire și combatere a conducerii unui vehicul de către persoanele aflate sub influența alcoolului asigură precizie în stabilirea concentrației de alcool.</p> <p>Platforma IT pentru digitalizare - Dezvoltarea platformei IT este necesară pentru asigurarea disponibilității, securității și acurateții datelor necesare pentru sporirea siguranței rutiere, astfel încât datele necesare să ajungă la factorul decizional rapid și la o calitate care să corespundă celor mai noi tehnologii disponibile.</p> <p>Totodată, platforma va implementa dosarele și corespondența judiciară specifice normelor rutiere.</p> <p>Actualmente, întreg fluxul de la nivelul Ministerului Afacerilor Interne (MAI) specific inițierii, transmiterii, procesării informațiilor/datelor aferente dosarelor ce vizează încălcarea regulilor de circulație este bazat pe proceduri manuale, improprii unui management eficient care își propune rezolvarea și monitorizarea cu acuratețe a acestor spețe. În plan concret, se propune digitalizarea fluxului de creare a dosarului, de analiză inițială, solicitare probe, formulare apărări, cereri pentru chemarea în judecată, pronunțare hotărâri precum a altor etape definite în legislația națională și reglementări interne.</p> <p>Conform art. 42 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, documentațiile tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții noi, documentațiile de avizare a lucrărilor de intervenții, respectiv notele de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente celorlalte categorii de investiții incluse la poziția C «Alte cheltuieli de investiții» care se finanțează, potrivit legii, din fonduri publice, se aprobă de către Guvern, pentru valori mai mari de 40 milioane lei.</p> <p>Potrivit proiectului achiziția echipamentelor intră sub incidența prevederilor art. 42 din Legea nr. 500/2002, cu modificările și completările ulterioare, întrucât valoarea estimată a acestora cu TVA este de 216.307 mii lei.</p>
<p>2.3 Schimbări preconizate</p>	<p>Proiectul are în vedere o abordare integrată care presupune supravegherea traficului rutier prin senzori de diverse tipuri montați pe elicoptere și alte mijloace mobile/staționare, care să asigure colectarea în timp real a informațiilor din zonele cu grad ridicat de risc în ceea ce</p>

	<p>privește producerea de accidente rutiere, echipamente de comunicații și IT care să permită transmiterea și procesarea în timp real a informațiilor, mijloace de transport aerian pentru transportul rapid al echipelor Poliției Române care execută intervenții cu rol preventiv și al echipelor tehnice ale Direcției generale pentru comunicații și tehnologia informației (DGCTI) care execută intervenții la sistemele de comunicații, capabilități de creare rețele de comunicații ad-hoc în zonele de intervenție, dezvoltarea pentru DGCTI a unei capacități de monitorizare 24/7/365 și de operare și administrare a infrastructurii TIC.</p> <p>Având în vedere indicatorul de rezultat: „2S20 Puncte negre rutiere eliminate”, precum și rezultatul specific OS2.5 „2S15 – Decese înregistrate în urma accidentelor rutiere la 1 mil de locuitori”, proiectul își propune reducerea gradului de victimizare a populației prin implementarea unui concept de acțiune integrat sol-aer și asigurarea suportului IT&C necesar structurilor cu responsabilități în scăderea numărului persoanelor decedate în accidente de circulație.</p> <p>Raportat la obiectivul de reducere a numărului de victime în urma accidentelor rutiere, și cu precădere la o diminuare a numărului de decese înregistrate, Poliția Română își propune să intervină în domeniul siguranței rutiere într-un mod sectorial, raportat la activitățile specifice întreprinse în acest larg domeniu, în strictă conformitate cu competențele deținute prin lege. Gradul de siguranță rutieră nu poate fi crescut decât în urma îndeplinirii tuturor sarcinilor ce revin autorităților publice și tuturor instituțiilor abilitate, conform celor prevăzute în Strategia de Siguranță Rutieră, dar și a obiectivelor strategice și calendarul prevăzut în Master Planul General de Transport, deci inclusiv ca urmare a dezvoltării infrastructurii rutiere cu elemente de siguranță sporită, activități ce pot fi finanțate atât prin investiții naționale, cât și prin proiecte cu finanțare externă nerambursabilă.</p> <p>Poliția Rutieră va contribui la atingerea indicatorului de rezultat 2S20 prin atingerea obiectivelor specifice ale proiectului și realizarea rezultatelor așteptate, devenind astfel o structură mai eficientă, de natură de a aduce beneficii creșterii gradului de siguranță și securitate rutieră.</p>
<p>2.4 Alte informații</p>	<p>Prin Nota Raport nr. 29646 din 25.11.2021 a fost aprobată la nivelul Ministerului Afacerilor Interne susținerea fișei de proiect cu titlul – <i>HORUS - Siguranță rutieră prin implementarea de noi concepte integrate de comunicații și tehnologia informației</i>, Obiectiv specific: 2.5 – Creșterea gradului de siguranță și securitate pe toate modurile de transport și reducerea impactului transporturilor asupra mediului.</p> <p>Contribuția financiară UE reprezintă 85% din valoarea totală a cheltuielilor eligibile, iar contribuția României reprezintă 15% din valoarea totală a cheltuielilor eligibile.</p> <p>Alte cheltuieli decât cele eligibile sunt: TVA și pro-rata 10,56%.</p>
<p>Secțiunea a 3-a Impactul socioeconomic</p>	
<p>3.1. Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ</p>	<p>Proiectul de act normativ are ca beneficiu principal creșterea siguranței rutiere.</p>

3.2. Impactul social	Proiectul de act normativ va contribui la indicatorul de rezultat 2S20 prin atingerea obiectivelor specifice ale proiectului și realizarea rezultatelor așteptate, ceea ce este de natură a aduce beneficii creșterii gradului de siguranță și securitate rutieră, impactul social se va resimți la nivelul întregii populații a României. De asemenea, IGAv are acoperire națională.
3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
3.4. Impactul macroeconomic	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
3.4.1. Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
3.4.2. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
3.5. Impactul asupra mediului de afaceri	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
3.6. Impactul asupra mediului înconjurător	<p>Politica de mediu cuprinde măsuri de precauție, prevenire, reducerea poluării de la sursă și se bazează pe principiul "poluatorul plătește".</p> <p>Respectarea acestui principiu este susținută de achiziția de echipamente și mijloace tehnice noi, performante cu emisii scăzute de CO₂, în scopul de a moderniza parcul auto, prin înlocuirea autospeciialelor aflate în exploatare, cu durata de utilizare normală mult depășită, fiind încadrate la norma de poluare Euro 3, Euro 4, fapt ce se transpune în emisii considerabile de CO₂ și poluanți grei.</p> <p>Achiziția de mijloace tehnice performante, dotate cu motoare termice și sisteme de filtrare care respectă normele de poluare aplicabile în Uniunea Europeană (Euro 6) va conduce atât la scăderea noxelor pe timpul deplasării către intervenții, cât și la reducerea timpului de răspuns, astfel fiind diminuate semnificativ suprafețele afectate și implicit vor fi reduse emisiile de poluanți.</p> <p>IGPR nu poluează mediul și cursurile de apă și asigură implementarea măsurilor privind conservarea și protejarea biodiversității.</p> <p>De asemenea, IGPR are implementat un sistem de management al deșeurilor (ulei de motor uzat, filtre de ulei și de carburant, anvelope uzate, acumulatori etc.), acestea fiind colectate și predate operatorilor economici specializați. Tehnica și echipamentele achiziționate sunt prevăzute cu filtre și catalizatori care reduc cantitatea de noxe eliberate în atmosferă.</p>
3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect

3.9. Alte informații		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) inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri							
- mii lei -							
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani	
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 sociale 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	-	-	-	-	-	-	
d) alte tipuri de cheltuieli:	-	-	-	-	-	-	
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.

4.8. Alte informații	Finanțarea proiectului de investiții se realizează din fonduri externe nerambursabile și de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Afacerilor Interne, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.
----------------------	---

Secțiunea a 5-a
Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

5.1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:	Ca urmare a intrării în vigoare a proiectului vor fi aduse modificări și completări
5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative UE	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
5.6. Alte informații	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect

Secțiunea a 6-a
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 subiect
6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect

implicate	
6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
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 subiect
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 nu se referă la acest subiect
6.6. Alte informații	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
Secțiunea a 7-a - Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ	
7.1. Informarea societății civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ	Proiectul are caracter individual, sens în care nu sunt incidente dispozițiile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică.
7.2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării prezentului act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
Secțiunea a 8-a - Măsurile privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ	
8.1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
8.2. Alte informații	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect

În considerarea celor prezentate, a fost elaborat *proiectul Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Notei de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente proiectului de investiții „HORUS”*, pe care îl supunem Guvernului spre adoptare.

MINISTRUL AFACERILOR INTERNE

Lucian Nicolae BODE

AVIZAT

**VICEPRIM-MINISTRU,
MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI
INFRASTRUCTURII**

**MINISTRUL INVESTIȚIILOR ȘI
PROIECTELOR EUROPENE**

Sorin Mihai GRINDEANU

Marcel-Ioan BOLOȘ

MINISTRUL FINANȚELOR

Adrian CÂCIU