

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

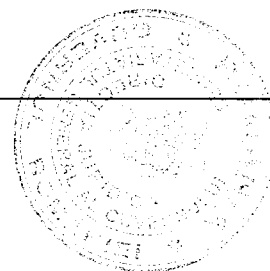
Titlul proiectului de act normativ

LEGE pentru completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 115/2011 privind stabilirea cadrului instituțional și autorizarea Guvernului, prin Ministerul Finanțelor Publice, de a scoate la licitație certificatele de emisii de gaze cu efect de seră atribuite României la nivelul Uniunii Europene

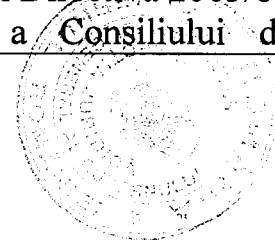
Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale	<p>Prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 115/2011 a fost instituit cadrul legal la nivelul României pentru aplicarea Regulamentului (UE) nr. 1031/2010 al Comisiei privind calendarul, administrarea și alte aspecte ale licitării certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în temeiul Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității, cu modificările și completările ulterioare, și se autoriza Guvernul, prin Ministerul Finanțelor Publice, să scoată la licitație, prin platforma comună de licitație, certificatele de emisii de gaze cu efect de seră atribuite României la nivelul Uniunii Europene.</p> <p>România, prin Ministerul Finanțelor Publice a început să tranzacționeze prin platforma comună, certificatele de emisii de gaze cu efect de seră începând cu luna noiembrie 2012.</p>
1 ¹ . În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație comunitară sau creează cadrul pentru aplicarea	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.



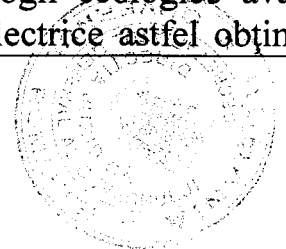
<p>directă a acesteia, se vor specifica doar actele comunitare în cauză, însoțite de elementele de identificare ale acestora</p>	
<p>2. Schimbări preconizate</p>	<p>Prin proiectul de Lege se propune instituirea unui mecanism de finanțare flexibil astfel încât sumele obținute din comercializarea certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră să poată fi utilizate pentru proiecte urgente care se încadrează în categoria prevăzută de art. 10 alin. (3) din Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13.10.2003. Astfel, în tot timpul anului pe baza proiectelor și a sumelor anuale aprobate acestora de către Guvern, ministerele beneficiare pot solicita Ministerului Finanțelor Publice majorarea, la o poziție distinctă, a veniturilor și cheltuielilor bugetului de stat, precum și a bugetelor ordonatorilor principali de credite beneficiari, cu suma alocată finanțării proiectelor. Totodată, în vederea urgentării acestor proiecte se propune alocarea sumei de 188.525 mii lei Ministerului Transporturilor pentru finanțarea în anul 2015 a proiectelor de investiții „Magistrala IV – Metrou” cu suma de 150.000 mii lei și „Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă -Otopeni” cu suma de 38.525 mii lei în vederea decongestionării traficului și a reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră, acest proiect încadrându-se în lista destinațiilor pentru care pot fi utilizate veniturile obținute din comercializarea certificatelor, prevăzute de art. 10 alin. (3) lit. f) din Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003. Acest articol vizează încurajarea trecerii la emisii reduse și la forme de transport public.</p> <p>Este necesară urgentarea utilizării fondurilor provenite din vânzarea certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră prin instituirea unui mecanism flexibil de finanțare a proiectelor din domeniile stabilite conform prevederilor art. 10 alin. (3) din Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13</p>



octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității, cu modificările și completările ulterioare, astfel încât să fie evitată imobilizarea acestora, iar această sursă de finanțare să contribuie la creșterea economică și la menținerea locurilor de muncă.

Este necesară continuarea lucrărilor la obiectivele de investiții „Magistrala IV – Metrou” și „Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă - Otopeni” în vederea reducerii traficului rutier, fapt ce duce la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră. În cazul în care proiectul nu va beneficia imediat de finanțare și din această sursă, respectiv sume provenite din vânzarea certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră, se pot menține anumite dezavantaje actuale, ca spre exemplu:

- Creșterea numărului de călători transportați raportat la capacitatea actuală oferită de mijloacele de transport în comun cât și la fluxurile estimate de călători pentru anii următori;
- Datorită nepreluării unui număr mare de călători de către metrou, transportului public de suprafață i se diminuează eficiența;
- Creșterea cheltuielilor de întreținere a carosabilului ca urmare a nereducerii traficului de suprafață;
- Neasigurarea scurtării timpului de deplasare a cetățenilor prin utilizarea metroului datorită sporului de viteză comercială pe care acest mijloc de transport îl asigură față de oricare alt mod de transport de suprafață;
- Nereducerea emisiilor de noxe ca urmare a reducerii traficului rutier prin atragerea populației către călătoria cu metroul, care utilizează energie electrică pentru tracțiune și nu combustibilii fosili. Dezavantajul constă în faptul că producerea energiei electrice se realizează în mare parte prin arderea combustibililor fosili și mai puțin prin utilizarea tehnologiilor ecologice, însă politicile promovate la nivel planetar încurajează producerea energiei electrice prin tehnologii ecologice având ca rezultat etichetarea energiei electrice astfel obținute ca



fiind energie ecologică. Un avantaj este faptul că producerea energiei electrice prin arderea combustibililor fosili se face în afara aglomerărilor urbane iar noxele rezultate prin ardere sunt riguros controlate.

- Nereducerea zgomotului urban ca urmare a reducerii traficului, metroul neparticipând la amplificarea zgomotului după punerea în funcțiune.

Consecințe negative imediate generate de lipsa unui buget corespunzător, care creează o situație extraordinară care nu poate fi amânată și care necesită rezolvare urgentă, înainte de apariția legii pentru rectificarea bugetului de stat:

a) „Magistrala IV – Metrou” nu a primit finanțare pentru lucrări în anul 2015:

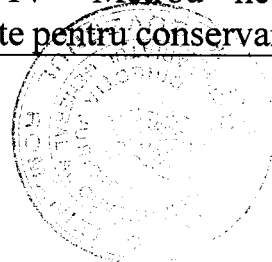
- lucrările de construcție au fost oprite, în schimb activitatea de epuizare a apelor subterane la un nivel inferior cotei de fundare a construcției reprezintă un proces continuu care în mod imperios se impune a fi menținut în funcțiune până la finalizarea lucrărilor. Constructorul poate înceta oricând realizarea epuimentelor și poate cere în instanță daune interese pentru mobilizarea utilajelor și a forței de muncă, în condițiile nerespectării clauzelor contractuale de către SC METROREX SA. Ieșirea din dispozitiv a constructorului ar genera costuri de conservare a construcției estimate la cca. 11.800 mii lei, la care se vor adăuga costurile de reintrare în dispozitiv pentru reluarea lucrărilor,

- inundarea în totalitate a gropii de fundare, cu efecte ireversibile asupra stabilității solului, structurii deja realizate și implicarea unor costuri suplimentare neprevăzute pentru consolidări și costuri necesare remobilizării activității de construcție,

- încetarea epuimentelor care pot genera deteriorarea ireversibilă, chiar distrugerea lucrărilor deja efectuate, la care se adaugă costurile de proiectare și consultanță, în valoare totală de 82.975.195 lei,



	<ul style="list-style-type: none"> - riscul de producere a unor accidente majore prin pierderea stabilității bermelor de pământ, implicat a pereților murați care susțin incinta gropii de fundare, -prelungirea duratei de execuție a lucrării, cu consecințe negative asupra cetățenilor din zona afectată. <p>b) „Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă -Otopeni”:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nerespectarea condițiilor contractuale cât și a acordului de împrumut încheiat între Guvernul României și Agenția Japoneză pentru Cooperare Internațională care asigură finanțarea parțială a obiectivului; -imposibilitatea continuării proiectării în vederea lansării licitației pentru execuție lucrări structură, stații și tunele; - nerealizarea de către Ministerul Transporturilor a sarcinilor ce rezultă din Legea nr. 186/2014 care prevede că obiectivul de investiții reprezintă un „proiect prioritar al Ministerul Transporturilor pentru anul 2015....” - punerea în funcțiune a obiectivului în anul 2020 este o cerință cheie impusă de UEFA. <p>De asemenea, pe perioada execuției lucrărilor și prezenței organizărilor de șantier în zona viitoarelor stații de metrou se vor lua măsuri organizatorice de reducere a impactului asupra factorilor de mediu aer, apă, sol, în plus realizându-se:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Refacerea corespunzătoare a suprafețelor: drumuri, străzi, trotuare și spații verzi; - Utilizarea excavațiilor în funcție de tipul de material rezultat: nisipuri, pietrișuri ca materiale de construcție, argile ca umpluturi în zonele inundabile sau zonele afectate de exploatarea albiilor râurilor din vecinătatea capitalei, precum și utilizarea corespunzătoare a stratului de sol vegetativ pentru parcuri, grădini și spații verzi din zonele orășenești.
3. Alte informații	<p>Subliniem că, sursele de finanțare alocate SC METROREX în anul 2015 sunt extrem de reduse în raport de necesar, fapt ce conduce implicit la stoparea lucrărilor pe cele două magistrale de metrou cu consecințe extrem de grave, atât în privința lucrărilor deja executate la „Magistrala IV – Metrou” necesitând cheltuieli suplimentare imediate pentru conservare, cât și</p>

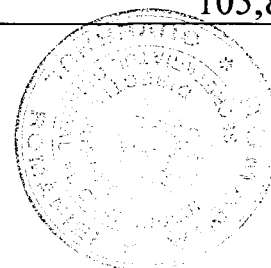


	<p>în întârzierea demarării lucrărilor la „Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă - Otopeni”, depășind astfel termenul de punere în funcțiune a acestui obiectiv în anul 2020 - cerință impusă de U.E.F.A.</p> <p>Menționăm că investiția se face în domeniul public al statului, iar în conformitate cu prevederile art. 3 alin (2) din Hotărârea Guvernului nr. 482/1999 privind înființarea Societății Comerciale de Transport cu Metroul București "Metrorex" - S.A, bunurile rezultate din aceste investiții, se atribuie în concesiune Metrorex, pe baza de contract încheiat cu Ministerul Transporturilor. În prezent este în vigoare contractul de concesiune nr. MM/4793/2001 încheiat între Ministerul Transporturilor, în calitate de concedent și SC Metrorex, în calitate de concesionar, având ca obiect concesionarea bunurilor proprietate publică a statului, conform prevederilor legale menționate mai sus. După finalizarea investițiilor contractul de concesiune va fi adiționat și va include toate bunurile rezultate în urma realizării acestor investiții.</p>
--	--

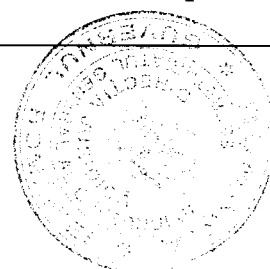
Secțiunea a 3-a

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	<p>„Magistrala IV – Metrou”:</p> <p>Din punct de vedere economic, cumulul beneficiilor pe o perioada de analiză de 30 de ani, justifică finalizarea lucrărilor, întrucât proiectul recuperează la nivel economic costul investiției de circa 1,2 ori. Beneficiile economice totale monetizate pentru a evalua impactul macroeconomic sunt prezentate mai jos și sunt cuantificate în mil. euro :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Economii de timp –utilizatori : 81,038 - Beneficii descongestionare trafic : 20,259 - Creștere siguranță trafic : 3,127 - Imbunătățirea calității aerului : 1,449 - Total : 105,874
---------------------------	--



	<p>Prin urmare, beneficiile monetare ale diminuării emisiilor de gaze și noxe se ridică la circa 1,5 milioane euro, reprezentând circa 1% din beneficiul total, contribuind la estimarea impactului pozitiv în economie, dar și la justificarea din punct de vedere economic a proiectului (datele rezultă din analiza cost beneficiu).</p> <p>„Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă -Otopeni” :</p> <p>Din punct de vedere economic, cumulul beneficiilor pe o perioada de analiză de 30 de ani, justifică finalizarea lucrărilor, întrucât proiectul recuperează la nivel economic costul investiției de circa 2,6 ori.</p> <p>Beneficiile economice totale monetizate pentru a evalua impactul macroeconomic sunt prezentate mai jos fiind exprimate în milioane euro:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Economii de timp –utilizatori : 1.362,09 - Beneficii descongestionare trafic : 105,43 - Creștere siguranță trafic : 750,93 - Îmbunătățirea calității aerului : 144,15 - Total : 2.362,59 <p>Prin urmare, beneficiile monetare ale îmbunătățirii poluării chimice se ridică la circa 144 milioane euro, reprezentând circa 6% din beneficiul total, contribuind la justificarea viabilității proiectului de metrou (datele rezultă din analiza cost beneficiu).</p>
1 ¹ . 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.
3. Impactul social	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Impactul asupra mediului	Punerea în funcțiune a obiectivelor de investiții pentru care se solicită finanțare din fondurile obținute 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 și implicit reducerea cantităților de covor asfaltic și a deșeurilor provenite din întreținerea drumurilor ca urmare a reducerii traficului de suprafață;
- reducerea emisiilor de noxe ca urmare a reducerii traficului rutier prin atragerea populației către călătoria cu metroul, care utilizează energie electrică pentru tracțiune și nu combustibilii fosili;
- reducerea zgomotului urban ca urmare a reducerii traficului de suprafață;

„Magistrala IV – Metrou”:

Cuantificarea efectelor pozitive asupra mediului al finalizării lucrărilor pentru acest obiectiv, are la bază reducerea traficului cu autoturismul personal și creșterea atractivității sistemului de transport cu metroul.

Reducerea a traficului cu autoturismul personal, conform studiului de fezabilitate, este de circa 2%, exprimat cantitativ această reducere va fi cu maxim 822300 vehicule anual. Prin urmare, diminuarea numărului de autoturisme personale utilizate pentru transportul urban de bunuri și persoane se ilustrează prin diminuarea distanțelor totale parcurse la nivelul orașului. Această diminuare a distanțelor parcurse în autoturisme consumatoare de combustibili fosili conduce la un impact pozitiv asupra mediului urban, prin diminuarea emisiilor de gaze la sursă.

Totodată, diminuarea numărului de autoturisme la nivelul rețelei de transport conduce la diminuarea zgomotului urban la sursă.

Determinarea reducerilor emisiilor de gaze are la bază compoziția parcului de vehicule aflat în circulație la nivel urban, precum și evaluarea impactului asupra traficului a finalizării lucrării.

Principalul gaz cu efect de seră este CO₂. După finalizarea lucrărilor, este estimată o diminuare a



emisiilor de CO₂ în medie cu circa 1005 tone/an și reprezintă o diminuare cu aproximativ 0,1% a emisiilor la sursă de CO₂ cauzate de traficul general la nivelul întregului oraș și circa 6% la nivelul zonei de influență a secțiunii de metrou.

Din punct de vedere al emisiilor de CO, diminuarea este de circa 2600 kg/an și reprezintă o diminuare cu 1% a emisiilor la sursă de CO cauzate de traficul general.

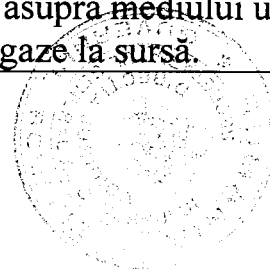
Din punct de vedere al emisiilor de particule materiale, diminuarea este de 375 kg/an și reprezintă o diminuare cu 4% a emisiilor la sursă de particule materiale.

La nivelul poluării fonice, impactul finalizării lucrării se va resimți îndeosebi în zona de influență a secțiunii Parc Bazilescu – Lac Străulești, evaluându-se o ameliorare a nivelului zgomotului pentru coridorul principal Bucureștii Noi cu circa 1%. La nivelul întregului oraș, diminuarea medie a poluării fonice la sursă este de circa 0,2 decibeli (datele rezultă din analiza cost beneficiu).

„Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă -Otopeni”:

Cuantificarea efectelor pozitive asupra mediului al finalizării lucrărilor pentru acest obiectiv, are la bază reducerea traficului cu autoturismul personal și creșterea atractivității sistemului de transport cu metroul.

Reducerea traficului cu autoturismul personal la punerea în funcțiune, conform studiului de fezabilitate, este estimată a fi cu circa 4.092.090 vehicule anual. Prin urmare, diminuarea numărului de autoturisme personale utilizate pentru transportul urban de bunuri și persoane se ilustrează prin diminuarea distanțelor totale parcurse la nivelul orașului. Această diminuare a distanțelor parcurse în autoturisme consumatoare de combustibili fosili conduce la un impact pozitiv asupra mediului urban, prin diminuarea emisiilor de gaze la sursă.



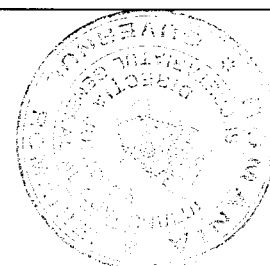
	<p>Totodată, diminuarea numărului de autoturisme la nivelul rețelei de transport conduce la diminuarea zgomotului urban la sursă.</p> <p>Determinarea reducerilor emisiilor de gaze are la bază compoziția parcului de vehicule aflat în circulație la nivel urban, precum și evaluarea impactului asupra traficului a finalizării lucrării.</p> <p>Principalul gaz cu efect de seră este CO₂. După finalizarea lucrărilor, este estimată o diminuare a emisiilor de CO₂ în medie cu circa 9630 tone/an și reprezintă o diminuare cu aproximativ 1% a emisiilor la sursă de CO₂ cauzate de traficul general la nivelul întregului oraș.</p> <p>Din punct de vedere al emisiilor de CO, diminuarea este de circa 28250 kg/an și reprezintă o diminuare cu 5% a emisiilor la sursă de CO cauzate de traficul general.</p> <p>Din punct de vedere al emisiilor de particule materiale, diminuarea este de 680 kg/an și reprezintă o diminuare cu 3% a emisiilor la sursă de particule materiale.</p> <p>La nivelul poluării fonice, impactul finalizării lucrării se va resimți îndeosebi în zona de influență a magistralei 6 de metrou, evaluându-se o ameliorare a nivelului zgomotului pentru coridorul principal rutier de 1% . La nivelul întregului oraș, diminuarea medie a poluării fonice la sursă este de 0,3 decibeli (nivelul mediu al zgomotului diminuându-se de la 75,7 dB la 75,4). Datele rezultă din analiza cost beneficiu.</p>
5. Alte informații	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.



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)

- mii lei -

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
		3	4	5	6	
1	2					7
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						
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii (iii) alocație de hrană 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						
3. Impact financiar, plus/ minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale						
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii 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 și/sau cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
7. Alte informații	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

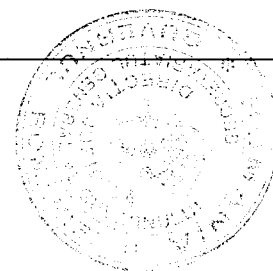
Secțiunea a 5-a
Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Măsuri 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.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația 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 Curții de Justiție a Uniunii Europene (trimiteri la doctrina juridică).	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
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

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
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 de Guvern 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 subiect.
4. Consultările desfășurate 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. 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 a fost avizat de Consiliul Legislativ prin avizul nr. 435/2015. Proiectul de act normativ nu necesită aviz de la Consiliul Suprem de Apărare a Țării, Consiliul Economic și Social, Consiliul Concurenței și Curtea de Conturi.



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

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (1) din Regulamentul privind procedurile la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente în vederea adoptării/aprobării prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009.
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 se referă la acest subiect.
3. Alte informații	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

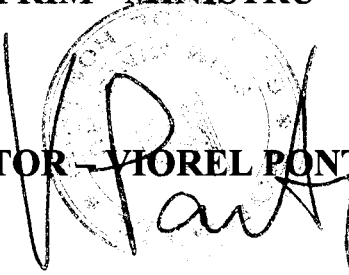
Secțiunea a 8-a
Măsuri de implementare

1. Măsuri de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/ sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2. Alte informații	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de lege alăturat, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare cu procedura de urgență prevăzută de art. 76 alin. (3) din Constituția României, republicată.

PRIM - MINISTRU


VICTOR - VIOREL PONTA

