

Analiza de impact în procesul de fundamentare la proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Normelor de dotare a subdiviziunilor aparatului central al Ministerului Afacerilor Interne, autorităților administrative și instituțiilor din subordinea acestuia cu mijloace de transport	
Titlul analizei impactului (poate conține titlul propunerii de act normativ):	Analiza de impact în procesul de fundamentare la proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Normelor de dotare a subdiviziunilor aparatului central al Ministerului Afacerilor Interne, autorităților administrative și instituțiilor din subordinea acestuia cu mijloace de transport
Data:	Conform semnăturii electronice a demersului
Autoritatea administrației publice (autor):	Ministerul Afacerilor Interne
Subdiviziunea:	Direcția achiziții și dezvoltare logistică
Persoana responsabilă și datele de contact:	Inga Cotorobai, ofițer principal al Secției achiziții al Direcției achiziții și dezvoltare logistică, e-mail: inga.cotorobai@mai.gov.md , tel: 022 255 153
Compartimentele analizei impactului	
1. Definirea problemei	
<i>a) Determinați clar și concis problema și/sau problemele care urmează să fie soluționate</i>	
Analiza de impact în procesul de fundamentare la proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Normelor de dotare a subdiviziunilor aparatului central al Ministerului Afacerilor Interne, autorităților administrative și instituțiilor din subordinea acestuia cu mijloace de transport a fost elaborată în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, și Hotărârii Guvernului nr. 23/2019 cu privire la aprobarea Metodologiei de analiză a impactului în procesul de fundamentare a proiectelor de acte normative. Raționamentul analizei în cauză și a posibilei intervenții se bazează pe crearea unui sistem de norme de dotare instituțională, corespunzătoare mijloacelor de transport din dotare, precum și ansamblului de documente normative de reglementare a activității Ministerului Afacerilor Interne (în continuare - MAI), acestea fiind bază pentru stabilirea obiectivelor prioritare de dotare și planificare instituțională. Nivelul stabilit de dotare trebuie să corespundă necesarului pentru fiecare subdiviziune, în funcție de necesitățile ce rezultă din activitatea specifică a acestora. Lipsa unui act normativ ce reglementează normele de dotare cu mijloace de transport pentru o instituție generează diverse probleme, inclusiv ineficiența operațională, cheltuieli nepotrivite, probleme logistice, afectarea imaginii instituționale, riscuri pentru siguranță și securitate, dificultăți în monitorizare și evaluare. Un cadru normativ clar și transparent este esențial pentru asigurarea unei gestionări eficiente a resurselor de transport și pentru prevenirea unor consecințe negative asupra funcționării și reputației instituției. De menționat că, urmare misiunii de audit public extern, Curtea de Conturi a înaintat 11 recomandări, inclusiv recomandarea nr. 2.5.8. din Hotărârea nr.32/2021 a Curții, prin care se accentuează asupra necesității ajustării cadrului normativ privind exploatarea mijloacelor de transport din sistemul MAI la cadrul normativ în vigoare și să stabilească: normele maxime de dotare cu mijloace de transport a instituțiilor din subordinea ministerului; plafoanele maxime de parcurs ale autoturismelor din dotare, precum și normele de dotare cu transport de serviciu separat de normele de dotare cu transport de intervenție operativă pentru subdiviziunile ministerului. Într-o altă ordine de idei, normele de dotare a subdiviziunilor MAI cu mijloace de transport de serviciu sunt reglementate prin Hotărârea Guvernului nr. 77/2009 cu privire la aprobarea Normelor de dotare a subdiviziunilor Ministerului Afacerilor Interne cu mijloace de transport de serviciu. Hotărârea nr. 77/2009 a fost aprobată în temeiul Legii nr. 416/1990 cu privire la poliție, ultima fiind abrogată prin Legea nr. 320/2012 cu privire la activitatea Poliției și statutul	

polițistului.

În consecință se atestă că, Hotărârea Guvernului nr. 77/2009 a devenit desuetă, motiv pentru care este necesară aprobarea unui act normativ privind domeniul dotării cu mijloace de transport, conform necesităților actuale ale MAI.

Misiunea și funcțiile Ministerului Afacerilor Interne derivă din Regulamentul privind organizarea și funcționarea MAI, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 693/2009. Astfel, MAI realizează funcții în asemenea domenii cum ar fi:

- 1) ordinea și securitatea publică;
- 2) managementul integrat al frontierei de stat;
- 3) combaterea criminalității organizate;
- 4) gestionarea fluxului migrațional, azilului și integrării străinilor;
- 5) prevenirea și lichidarea consecințelor situațiilor de urgență și excepționale, protecția civilă, apărarea împotriva incendiilor și acordarea primului ajutor calificat;
- 6) asigurarea respectării drepturilor și libertăților fundamentale ale omului, precum și apărarea proprietății publice și private;
- 7) rezervele de stat și de mobilizare.

În scopul îndeplinirii misiunii și funcțiilor de bază și în scopul creării unei instituții eficiente pentru protecția drepturilor și libertăților fundamentale ale omului, precum și apărarea proprietății publice și private, aparatul central al MAI, precum și autoritățile administrative și instituțiile din subordine, necesită a fi dotate cu mijloace de transport de serviciu.

Urmare analizei complexe a capacităților de dotare a subdiviziunilor MAI cu mijloace de transport, au fost identificate următoarele problematice care influențează în mod direct capacitatea de a acționa prompt și eficient în situații critice sau în îndeplinirea atribuțiilor zilnice de patrulare și intervenție:

- lipsa unor reglementări normative actualizate privind normele de dotare cu mijloace de transport de serviciu;
- parcul auto învechit, care necesită renovare și completare cu mijloace de transport;
- din cauza insuficienței sau lipsei dotărilor corespunzătoare cu unități de transport este afectată capacitatea și eficiența operațională în îndeplinirea sarcinilor specifice.

În ordinea de idei, pot fi remarcate și problemele asociate, cum ar fi:

- lipsa echipamentului necesar pentru intervenții rapide și eficiente în situații de urgență sau crime;
- vechimea și uzura mijloacelor de transport, ducând la frecvente defecțiuni și reducerea disponibilității acestora;
- insuficiența mijloacelor financiare destinate pentru mentenanță, precum și achiziționare a mijloacelor de transport noi, adaptate standardelor, precum și provocărilor;
- lipsa sau insuficiența dotării tehnologice a mijloacelor de transport pentru a facilita comunicarea, monitorizarea și gestionarea misiunilor/intervențiilor.

b) Descrieți problema, persoanele/entitățile afectate și cele care contribuie la apariția problemei, cu justificarea necesității schimbării situației curente și viitoare, în baza dovezilor și datelor colectate și examinate

Dezvoltarea strategică a sistemului afacerilor interne prevede asigurarea unui sistem de drept democratic și funcțional, bazat pe drepturile universale ale omului, demnitatea umană, aplicarea legii, protejarea interesului legitim al cetățeanului și prestarea serviciilor de calitate.

Personalul bine dotat constituie una dintre premisele importante pentru activitatea organelor de aplicare a legii, datorită căruia sunt reduse cazurile de încălcare a drepturilor omului, nivelul de criminalitate este menținut la un nivel scăzut, iar cetățenii obțin încrederea și sentimentul de securitate în societate și în stat.

Dotarea insuficientă cu mijloace de transport a subdiviziunilor MAI generează diverse probleme, inclusiv ineficiența operațională, cheltuieli nepotrivite, probleme logistice, afectarea imaginii instituționale, riscuri pentru siguranță și securitate, dificultăți în monitorizare și evaluare. În elucidarea acestei paradigme se vine cu o analiză riguroasă a situației din domeniile nominalizat, menită să elucideze aspectele din activitatea subdiviziunilor structurale ale MAI.

Menționăm că, acest subiect este reflectat în Strategia de dezvoltare a domeniului afacerilor

interne (SDDAI) pentru anii 2022-2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 658/2022.

În ordinea de idei, siguranța cetățenilor și ordinea publică reprezintă un bun public fundamental, pe care Guvernul, prin intermediul Ministerului Afacerilor Interne, este angajat să-l producă.

Pentru atingerea scopului SDDAI, MAI prin politica de dezvoltare a afacerilor interne, s-a axat pe următoarele sub-domenii de activitate: ordine și securitate publică, prevenirea și combaterea criminalității, managementul frontierei, migrație și azil, protecție civilă și situații excepționale, formare profesională, integritate și digitalizare .

În raport cu acestea, Ministerul Afacerilor Interne are misiunea de a analiza situația și problemele din domeniile de activitate gestionate, de a elabora politici publice eficiente în domeniile respective, de a monitoriza calitatea politicilor și a actelor normative și de a propune intervenții justificate ale statului, care urmează să ofere soluții eficiente în domeniile de competență, asigurând cel mai bun raport dintre rezultatele scontate și costurile preconizate.

Corespunzător, Strategia de dezvoltare a domeniului afacerilor interne pentru anii 2022-2030, stabilește intervenții de politici publice ale Guvernului pe domeniul „Afaceri interne”, pentru o perioadă de 9 ani (2022-2030).

Conform studiului și analizei complexe a necesităților subdiviziunilor MAI, ținând cont de specificul activităților și complexității misiunilor executate, întru asigurarea prestării unor servicii de calitate cetățeanului, se propune stabilirea normelor de dotare cu mijloace de transport a aparatului central, autoritățile administrative și instituțiile din subordine cu **5676** unități.

Reieșind din totalul unităților aflate în dotarea subdiviziunilor MAI, actualmente, pentru atingerea pragului stabilit de normele de dotare propuse, sunt necesare **2208** unități de transport (**5676-3468=2208**), în valoare de **4.852.830.378,00 lei** (conform tabelului).

Tabel

Denumirea subdiviziunii	Normele de dotare cu mijloace de transport (unități)	Necesitatea dotării cu mijloace de transport, reieșind din Normele propuse (unități)	Valoarea estimată a necesarului de dotare cu mijloace de transport, reieșind din Normele propuse (mii lei)
MAI (aparatul central)	34	2	748.000,00
Serviciul protecție internă și anticorupție	27	3	1.122.000,00
Inspectoratul General al Poliției de Frontieră	988	413	283.640.000,00
Inspectoratul de Management Operațional	9	4	1.700.000,00
Agencia Rezerve Materiale	18	11	7.226.000,00
Serviciul Tehnologii Informaționale	18	3	1.800.000,00
Inspectoratul General de Carabinieri	179	62	37.430.000,00
Inspectoratul General pentru Situații de Urgență	1392	811	4.079.104.548,00
Clubul sportive central “Dinamo”	14	7	2.210.000,00
Academia „Ștefan cel Mare”	24	9	5.375.000,00
Serviciul Medical	12	4	5.400.000,00
Biroul Migrație și Azil	74	10	3.974.830,00
Inspectoratul General al Poliției	2887	869	423.100.000,00

Total	5676	2208	4.852.830.378,00
--------------	-------------	-------------	-------------------------

Prin urmare, aprobarea numărului respectiv de unități de transport nu impune Ministerul la procurarea acestora imediat după aprobarea proiectului actului normativ. Este important de menționat faptul că, achiziționarea se va face eșalonat, în limita bugetelor alocate Ministerului Afacerilor Interne.

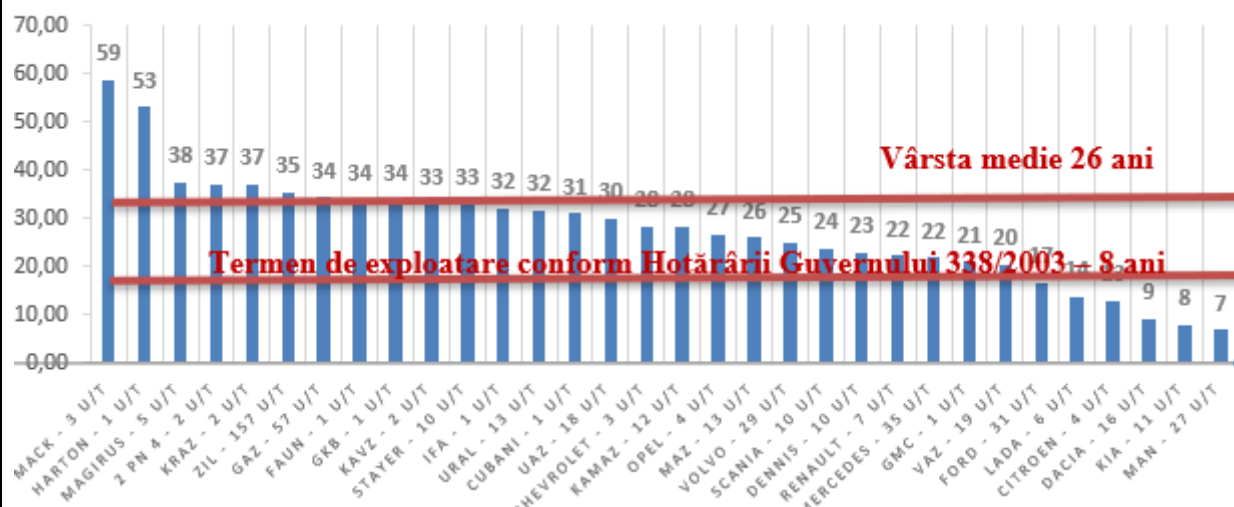
Potrivit prevederilor alin.(2) art. 16 din Legea Inspectoratului General pentru Situații de Urgență nr. 93/2007, asigurarea cu echipament, tehnică specială, utilaj și cu alte bunuri necesare se efectuează în conformitate cu normele aprobate de Guvern. Lipsa unui act normativ ce reglementează normele de dotare cu mijloace de transport pentru o instituție generează diverse deficiențe, inclusiv ineficiența operațională, cheltuieli nepotrivite, probleme logistice, vulnerabilitate la corupție, afectarea imaginii instituționale, riscuri pentru siguranță și securitate, dificultăți în monitorizare și evaluare. De aceea, un cadru normativ clar și transparent este esențial pentru asigurarea unei gestionări eficiente a resurselor de transport, precum și pentru prevenirea unor consecințe negative asupra funcționării și reputației instituției.

Finanțarea deficitară de la bugetul de stat a favorizat o degradare continuă a parcului de autospeciale de intervenție al Inspectoratului. Tehnica învechită (circa 48 % din tehnică are o vechime de peste 35 de ani) creează dificultăți majore în derularea activității de intervenție a pompierilor și salvatorilor.

Defectarea frecventă a autospeciilor, inclusiv în timpul desfășurării misiunilor, condiționează sosiri tardive la locul intervenției, creșterea exponențială a timpului de răspuns de la 15,13 minute în anul 2019 la 19,24 minute în anul 2021, cauzele principale fiind: majorarea ratei defectiunilor tehnicii de intervenție cu 350%, din care o pondere de 50% îi aparține tehnicii de producție sovietică, amplasarea neuniformă a unităților/posturilor de salvatori și pompieri pe teritoriul țării și starea degradantă a infrastructurii rutiere, în special în localitățile rurale.

De menționat că doar în primele 10 luni ale anului 2022 au fost înregistrate 501 cazuri de defectare a tehnicii din dotare, dintre care 133 – în timpul deplasării spre/de la sau pe parcursul intervențiilor, 241 – în timpul primirii-predării schimbului de serviciu, și 74 – în alte circumstanțe. Nici donațiile de tehnică, cu precădere recepționată din Europa, dar care este scoasă din uz, nu contribuie la redresarea situației. Vechimea acestora constituie, în medie, peste 20 de ani, iar lipsa pieselor și a accesoriilor de schimb duce la o mentenanță tehnică defectuoasă.

Disponibilul de autospeciale de intervenție al IGSU



Mai mult decât atât, utilizarea autospeciilor cu volanul situat pe dreapta (32 de unități), care, la fel, fac parte din loturile de ajutoare umanitare, nu se încadrează în prevederile actelor normative, însă scoaterea acestora din disponibilul de luptă ar periclita capacitățile operaționale a peste 30 de subdiviziuni ale Inspectoratului și ar crea riscuri iminente pentru securitatea și siguranța cetățenilor.

Ponderea autospeciilor de intervenție conform vârștelor

Procurate de Inspectorat – 16 %
Vârșta medie – 8 ani

Donații – 36 %
Vârșta medie – 25 ani



Moștenite de la URSS – 48 %
Vârșta medie – 35 ani

De asemenea, dat fiind faptul că donațiile provin din diverse surse, autospeciile sunt de modele diferite, având dotări, conexiuni și racorduri neuniforme și incompatibile. Acest fapt cauzează impedimente în desfășurarea intervențiilor generate de neconformitățile echipamentelor și accesoriilor, mai ales în cazul intervențiilor de complexitate mare, când intervin câteva subdiviziuni simultan.

Conform Planului de acțiuni privind implementarea Programului de prevenire și gestionare a situațiilor de urgență și excepționale pentru anii 2022-2025, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 846/2022, la Obiectivul general IV „Sporirea capacității operaționale și de răspuns în situații de urgență și excepționale” sunt reflectați indicatorii de monitorizare, costurile și sursa de finanțare.

Obiective specifice	Acțiuni	Indicatori de monitorizare	Costuri de implementare (mii lei)	Sursa de finanțare	Termen e de realizare	Instituție responsabilă / parteneri
1	2	3	4	5	6	7
4.2. Asigurarea până în anul 2025 a condițiilor conforme normelor pentru toate tipurile de intervenții	4.2.1. Procurarea autospeciilor de intervenție	58 de autospeciale procurate (49 de autocisterne și 9 autoscări)	Anul 2023 – 255 200,0; anul 2024 – 255 200,0; anul 2025 – 255 200,0	Bugetul Inspectoratului General pentru Situații de Urgență al Ministerului Afacerilor Interne	Trimestrul IV, 2025	Ministerul Afacerilor Interne (Inspectoratul General pentru Situații de Urgență)

Prioritizarea măsurilor privind consolidarea bazei tehnico-materiale trebuie să devină un obiectiv important în efortul de dezvoltare a capacității de intervenție a Inspectoratului. În caz contrar, implicările de natură juridică, instituțională menite să îmbunătățească calitatea serviciilor acordate devin ineficiente, iar Inspectoratul nu-și va putea îndeplini misiunea de bază – răspunsul prompt și eficient la apelurile de urgență ale cetățenilor, fapt ce va genera o creștere exponențială a numărului de victime și pagube materiale.

Un alt capitol, care afectează nivelul profesionalismului, timpul de reacție la intervenții, ține de dotarea angajaților serviciilor de ordine și securitate publică. Majoritatea forțelor de ordine și securitate publică sunt dotate insuficient și ineficient, lipsesc norme de dotare standardizate, comune pentru toate subdiviziunile de ordine publică, care vizează mijloacele de transport.

Mijloacele de transport sunt insuficiente și/sau neadaptate la condițiile de deplasare și nu sunt toate echipate cu dotările necesare pentru intervenții calitative. Perpetuarea acestei situații legate de dotarea angajaților scade calitatea serviciilor prestate, amplifică neîncrederea populației și a angajaților în instituțiile publice.

Unul din serviciile cheie de ordine și securitate publică este serviciul de reacționare la apelurile de urgență „112” care sunt departe de parametrii optimi de funcționare și nu sunt accesibil uniform

pe tot teritoriul Republicii Moldova. Timpul mediu de reacționare la apeluri este de 28 de minute la nivel național. Cea mai bună medie, de sub 20 de minute, este înregistrată în mun. Chișinău, în timp ce în unele raioane ca Orhei, Telenești și Anenii-Noi - media este de 50 de minute.

Cauzele performanțelor reduse ale serviciului de reacționare rapidă sunt multiple. În primul rând se atestă un număr insuficient al echipelor de patrulare și reacționare operativă la apelurile „112”. Echipetele de patrulare și reacționare operativă inclusiv autospecialele acestora sunt dotate necorespunzător pentru îndeplinirea atribuțiilor și nu au acces în timp real la informația necesară.

Neintervenția în soluționarea problemelor și cauzelor descrise, va genera pe termen mediu și lung consecințe asupra serviciilor de ordine și securitate publică, cu efecte negative în lanț, asupra siguranței publice și percepției de siguranță a populației.

Cele mai importante consecințe ale neintervenției în situația curentă vor fi cele care vor afecta siguranța populației. Scăderea calității serviciilor de ordine și securitate publică va duce la discreditarea instituțiilor publice și scăderea încrederii populației în aceste instituții. Ar putea crește numărul de cazuri de încălcare a drepturilor omului și a garanțiilor procesuale. Va scădea siguranța și percepția de siguranță în societate.

În contextul profesionalizării Inspectoratul General de Carabinieri (IGC) și misiunilor complexe care au fost atribuite spre executare, odată cu intrarea în vigoare a Legii nr. 219/2018 cu privire la Inspectoratul General de Carabinieri, este imperios de revigorat compartimentele logistice și dotare, prin renovarea și completarea cu mijloace de transport necesare realizării misiunilor încredințate, a parcului auto și transport al instituției.

Realizarea acestui obiectiv va facilita:

- micșorarea timpului de reacție a efectivului IGC la apelurile de urgență, în vederea intervenției prompte în situațiile specifice și de criză produse în societate;
- creșterea calității misiunilor de pază și protecție a sediilor misiunilor diplomatice și a obiectivelor strategice, realizate de către IGC;
- raționalizarea și reducerea cheltuielilor financiare pentru transportarea efectivului către locul realizării misiunilor;
- eficiența și eficacitatea în executarea atribuțiilor de serviciu.

Capacitate de reacție limitată a patrulilor la frontiera de stat, se datorează transportului auto al Poliției de Frontieră învechit, peste 35%, iar polițiștii de frontieră operează doar cu 27 ambarcațiuni și o singură aeronavă fără pilot la bord.

Astfel, la asigurarea securității frontierei se impune perfecționarea și modernizarea mobilității patrulilor Poliției de Frontieră prin prioritizarea următoarelor necesități de dotare:

- asigurarea unității control al frontierei cu mijloace de transport 4x4, care trebuie să fie în suficientă măsură, după principiul dotării permanente a patrulilor din 2 schimburi consecutive cu mijloace de transport și adăugător automobile aparte pentru corpul de conducere (1 unitate), serviciul de asigurare (1 unitate) și transportarea câinilor de serviciu (1 unitate);
- grupa operativă de intervenție se dotează cu 1 mijloc de transport cu capacitate ridicată de trecere (4x4), din afara unității de control al frontierei;
- mijloacele de transport de tip ATV se folosesc doar pentru verificarea liniei frontierei de stat, după principiul dotării cu 1 unitate de transport (fiind dotată cu 2 căști, 2 costume de protecție și 1 cameră video GO PRO) pentru acoperirea a 25 km de frontieră;
- sectoarele Poliției de Frontieră (SPF) (mixte, puncte de traversare a frontierei de stat) se dotează cu 1 mijloc de transport specializat pentru escortarea persoanelor reținute;
- în scopul transportării patrulilor, asigurării bunei desfășurării a instruirilor, ședințelor, etc., toate sectoarele Poliției de Frontieră (SPF) se dotează cu 1 unitate de transport cu capacitatea de transportare a 8-16 persoane. Numărul unităților de transport se stabilește după calculul 1 unitate de transport pentru SPF a cărui stat de personal este de până la 70 unități, iar dacă depășesc 70 unități — cu 2 unități de transport.

În urma reorganizării autorității competente pentru străini, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.16/2023 cu privire la organizarea și funcționarea Inspectoratului General pentru Migrație (IGM), structura și competențele IGM au fost modificate și extinse. De aici apare și necesitatea aprobării unui act normativ ce reglementează normele de dotare cu mijloace de transport auto. În lipsa acestuia sunt generate probleme de ordin operațional, sunt înregistrate

cheltuieli majorate, se înregistrează probleme logistice, există riscul vulnerabilității la actele de corupție, este afectată imaginea instituțională, pot apărea riscuri pentru siguranță și securitatea efectivului și a beneficiarilor. Un cadru normativ clar și transparent este esențial pentru asigurarea unei gestionări eficiente a resurselor de transport și pentru prevenirea unor consecințe negative asupra funcționării și reputației instituției.

Misiunea Serviciului Tehnologii Informaționale (STI) este de a coordona și de a organiza activitățile orientate spre asigurarea implementării politicilor statului în domeniul tehnologiei informației și comunicațiilor din sfera de competență a MAI. Una din funcțiile de bază ale STI este crearea, administrarea, asigurarea funcționării și dezvoltarea infrastructurii de tehnologie a informației și comunicațiilor, având ca scop administrarea, asigurarea funcționării infrastructurii de tehnologie a informației și comunicațiilor a Ministerului, prin gestionarea, mentenanța și dezvoltarea sistemelor de comunicații electronice și telecomunicații speciale ale Ministerului, și anume:

- sistemul automatizat de supraveghere a circulației rutiere „Controlul traficului” este resursa informațională de stat care reprezintă totalitatea informației sistematizate cu privire la cazurilor de încălcare a normelor de siguranță a traficului rutier, înregistrate cu mijloace tehnice speciale software și hardware, înzestrate cu funcții foto-video de fixare, și cu mijloace tehnice omologate și verificate metrologic, care asigură supravegherea în regim automatizat a circulației rutiere pe drumurile publice;

- sistemul de telecomunicații radio în standard TETRA, ce reprezintă un standard european pentru comunicații radio profesionale care a fost proiectat specializat pentru utilizarea de către autorități guvernamentale, servicii de urgență, instituții militare, autorități de securitate publică și este un instrument securizat, robust și deplin scalabil, destinat comunicațiilor critice în situații de urgență și nu doar;

- rețeaua WAN MAI este un sistem de transfer date securizate între pentru a interconecta subdiviziunile și instituțiile Ministerului Afacerilor Interne într-o rețea comună, privată, protejată prin tehnologie VPN, cu scopul de a facilita schimbul securizat de informații între acestea.

În contextul profesionalizării Serviciul Tehnologii Informaționale și misiunilor complexe care au fost atribuite spre executare, este imperios de revigorat compartimentele logistice și dotare, prin renovarea și completarea cu mijloace de transport necesare realizării misiunilor încredințate, a parcului auto al instituției.

Aprobarea normelor de dotare cu mijloace de transport va facilita:

- micșorarea timpului de reacție a efectivului STI la apelurile de urgență, în vederea intervenției prompte în situațiile specifice și de criză prin asigurarea funcționării și dezvoltarea infrastructurii de tehnologie a informației și comunicațiilor;

- menținerea și restabilirea sistemelor în caz de atacuri cibernetice, prevenirea riscurilor majore supra sustenabilității și durabilității sistemelor informaționale, deteriorarea sau penetrarea infrastructurii de tehnologie a informației și comunicațiilor;

- raționalizarea și reducerea cheltuielilor financiare pentru transportarea efectivului către locul realizării misiunilor;

- eficiența și eficacitatea în executarea atribuțiilor de serviciu.

Potrivit Hotărârii Guvernului nr. 827/2009 pentru aprobarea Regulamentului privind organizarea și funcționarea Agenției Rezerve Materiale structurii și efectivului-limită ale aparatului central al acesteia (abrogată), Agenția era o autoritate administrativă centrală care activa în subordinea Guvernului. Instituțiile din subordine dispuneau de personalitate juridică separată. Urmare aprobării Hotărârii Guvernului nr. 219/2018 Agenția Rezerve Materiale s-a reorganizat prin transformare din autoritate administrativă centrală din subordinea Guvernului în Agenția Rezerve Materiale, autoritate administrativă în subordinea Ministerului Afacerilor Interne, iar instituțiile din subordine s-a reorganizat prin fuziune (absorbție) cu Agenția Rezerve Materiale. Mijloacele de transport transmise fiind moral și fizic învechite date în exploatare din anii 1970.

La etapa actuală în lista mijloacelor de transport de serviciu din dotarea Ministerului Afacerilor Interne prevăzută în Hotărârea Guvernului nr.77/2009 cu privire la aprobarea Normelor de dotare a subdiviziunilor Ministerului Afacerilor Interne cu mijloace de transport de serviciu, normele de dotare ale Agenției nu sunt prevăzute.

În contextul actualizării/modificării Nomenclatorului bunurilor din rezervele de stat și de mobilizare urmare a necesității completării cu bunuri noi, apare necesitatea dotării cu mijloace speciale de transport pentru stocarea și manipularea bunurilor în depozite. Pentru anul 2023 au fost completate rezervele de stat și de mobilizare cu bunuri în sumă de circa 500 mln. lei, care au fost stocate preponderent în cele 6 depozite aflate în gestiunea Centrului de gestionare a rezervelor materiale ale statului din cadrul Agenției Rezerve Materiale.

De asemenea, prin adoptarea normelor dotare cu mijloace de transport va fi asigurată verificarea periodică de către direcțiile de ramură a celor 43 de puncte de păstrare a bunurilor din rezervele de stat și de mobilizare, în vederea determinării respectării de către aceștia a caracteristicilor, cerințelor și a integrității cantitative și calitative a bunurilor materiale din rezervele de stat și de mobilizare și asigurarea intervenirii operative, îndeosebi în deblocarea bunurilor materiale din rezervele de stat și de mobilizare în situații de urgență/exceptionale.

c) Expuneți clar cauzele care au dus la apariția problemei

În procesul actual de implementare a prevederilor actului normativ în vigoare, au fost constatate mai multe neclarități, fapt pentru care acestea necesită a fi înlăturate. Mai mult ca atât, Hotărârea Guvernului nr. 77/2009 reflectă structura organizatorică a Ministerului Afacerilor Interne de până la intrarea în vigoare a actelor normative care reglementează activitatea, organizarea și funcționarea autorităților administrative și instituțiilor din subordinea Ministerului Afacerilor Interne.

Lipsa unui act normativ ce reglementează normele de dotare cu mijloace de transport generează diverse probleme, inclusiv ineficiența operațională, cheltuieli nepotrivite, probleme logistice, afectarea imaginii instituționale, riscuri pentru siguranță și securitate, dificultăți în monitorizare și evaluare. Un cadru normativ clar și transparent este esențial pentru asigurarea unei gestionări eficiente a resurselor de transport și pentru prevenirea unor consecințe negative asupra funcționării și reputației instituției.

Totodată se atestă că, după adoptarea Legii nr. 320/2012 cu privire la activitatea Poliției și statutul polițistului și Legii nr. 288/2012 privind funcționarul public cu statutul special din cadrul Ministerului Afacerilor Interne, prevederile Hotărârii Guvernului nr. 77/2009 nu au fost revizuite și actualizate. Acest fapt generează în mod evident lacune în actul normativ, fapt care impune implicit abrogarea acestuia.

Cauzele care au dus la apariția problemei legate de dotarea insuficientă a unităților de transport sunt diverse și implică factori care au contribuit la această situație dificilă:

1) Resurse financiare limitate.

Bugetele reduse alocate pentru achiziționarea și întreținerea echipamentelor și vehiculelor au fost una dintre principalele cauze pentru dotarea insuficientă. Limitările financiare pot împiedica achiziționarea de echipamente și vehicule moderne, necesare pentru o operaționalitate eficientă.

2) Lipsa unei politici de întreținere și înlocuire.

Absența unei politici coerente de întreținere și înlocuire a vehiculelor și echipamentelor a condus la uzură prematură și la deteriorarea acestora.

3) Cererea și nevoile în continuă schimbare.

Cerințele și necesitățile sunt în continuă schimbare odată cu evoluția tehnologică și adaptat la noile tipuri de amenințări și infracțiuni. Lipsa adaptării la aceste schimbări poate duce la o dotare inadecvată, neîndeplinindu-se cerințele actuale ale operațiunilor de poliție.

4) Proceduri de achiziție îngreunate.

Procedurile complicate și lungi pentru achiziționarea de echipamente și mijloace de transport pot împiedica obținerea rapidă a echipamentelor necesare, iar acest lucru poate duce la întârzieri în procesul de dotare și la utilizarea echipamentelor și vehiculelor depășite.

Cauzele descrise sunt relevante pentru înțelegerea modului în care s-a dezvoltat problema dotării insuficiente cu mijloace de transport și indică nevoia de a aborda aceste aspecte într-un mod strategic pentru a asigura o dotare adecvată și conformă necesităților, reieșind din funcțiile și atribuțiile funcționale a subdiviziunilor MAI.

d) Descrieți cum a evoluat problema și cum va evolua fără o intervenție

Problema în cauză a evoluat pe măsura învechirii parcului auto, iar lipsa finanțării, precum și evitarea intervenției în acest sens va crea o lipsă de viziune complexă pentru dezvoltarea acestui

segment. Lipsa mijloacelor de transport în cadrul unei instituții poate aduce cu sine diverse riscuri, precum: - nu se va răspunde prompt necesităților de acordare a ajutorului medical calificat, pentru gestionarea adecvată a situațiilor apărute în realizarea atribuțiilor de serviciu; - majorarea timpului de reacție a efectivului la apelurile de urgență și intervenția întârziată la situațiile specifice și de criză produse în societate; - scăderea calității misiunilor de pază și protecție a sediilor misiunilor diplomatice și a obiectivelor strategice, fapt ce afectează imaginea țării în arealul internațional și comunitar, dar și generează riscuri asupra securității cetățenilor; - lipsa raționalizării și creșterea cheltuielilor financiare pentru transportarea efectivului către locul realizării misiunilor, întârzieri în activități, impact negativ asupra moralului angajaților; - creșterea cheltuielilor financiare de mentenanță. Este esențial ca instituția să evalueze și să gestioneze aceste riscuri pentru a asigura funcționarea eficientă și sustenabilă a activităților sale.	
<i>e) Descrieți cadrul juridic actual aplicabil raporturilor analizate și identificați carențele prevederilor normative în vigoare, identificați documentele de politici și reglementările existente care condiționează intervenția statului</i>	
Prezentul proiect se încadrează în sistemul actelor normative în vigoare, întrucât are drept scop actualizarea normei necesare de mijloace de transport din dotarea Ministerului Afacerilor Interne, ele fiind bază pentru realizarea obiectivelor prioritare de dotare și planificare instituțională. Nivelul stabilit trebuie să fie criteriul necesar pentru fiecare subdiviziune, în funcție de necesitățile ce rezultă din activitatea specifică a acestora. Lipsa unui act normativ generează diverse probleme, inclusiv ineficiența operațională, cheltuieli nepotrivite, probleme logistice, afectarea imaginii instituționale, riscuri pentru siguranță și securitate, dificultăți în monitorizare și evaluare. Un cadru normativ clar și transparent este esențial pentru asigurarea unei gestionări eficiente a resurselor de transport și pentru prevenirea unor consecințe negative asupra funcționării și reputației instituției. Hotărârea Guvernului nr. 77/2009 reflectă structura organizatorică a Ministerului Afacerilor Interne de până la intrarea în vigoare a actelor normative care reglementează activitatea, organizarea și funcționarea autorităților administrative și instituțiilor din subordinea Ministerului Afacerilor Interne. După adoptarea Legii nr. 320/2012 cu privire la activitatea Poliției și statutul polițistului și Legii nr.288/2012 privind funcționarul public cu statutul special din cadrul Ministerului Afacerilor Interne, în cadrul Hotărârii Guvernului nr. 77/2009 nu au fost operate modificări. Acest fapt generează în mod evident lacune legislative în actul normativ, fapt care impune abrogarea acestuia. În ordinea de idei, aprobarea Normelor de dotare cu mijloace de transport vine în corelare cu obiectivele și prioritățile instituționale stabilite în următoarele priorități de politici publice Strategia de dezvoltare a domeniului afacerilor interne pentru anii 2022-2030; Agenda pentru dezvoltare durabilă 2030; Strategia națională de dezvoltare „Moldova Europeană 2030”; Programe sectoriale de domeniul afacerilor interne;	
2. Stabilirea obiectivelor	
<i>a) Expuneți obiectivele (care trebuie să fie legate direct de problemă și cauzele acesteia, formulate cuantificat, măsurabil, fixat în timp și realist)</i>	
Principalele prevederi ale proiectului identifică Normele de mijloace de transport de serviciu din dotarea aparatului central, autorităților administrative și instituțiilor din subordinea Ministerului Afacerilor Interne. Reieșind din conceptul proiectului, de menționat că „Norma” constituie cantitatea de autovehicule necesară pentru buna funcționare a aparatului central și instituțiilor din subordine, reieșind din specificul activității, însă acest fapt nu este în legătură directă cu vehiculele deținute <i>de facto</i> de subdiviziuni. Proiectul este conceput pentru a răspunde necesităților MAI privind realizarea misiunii și funcțiilor de bază, îmbunătățirea capacităților instituționale și operaționale în cazuri care necesită adoptarea de măsuri imediate pentru gestionarea situațiilor de criză sau de urgență.	
3. Identificarea opțiunilor	

<i>a) Expuneți succint opțiunea „a nu face nimic”, care presupune lipsa de intervenție</i>	
Opțiunea „a nu face nimic” în cadrul problemelor legate de normele de dotare cu mijloace de transport a subdiviziunilor MAI, implică menținerea stării curente, fără nicio intervenție sau schimbare semnificativă în ceea ce privește dotarea cu mijloace de transport conform necesităților, precum și misiunilor care rezultă din atribuțiile funcționale. Această opțiune va avea un impact negativ asupra realizării misiunii și funcțiilor de bază de intervenție operativă în situațiile de urgență/exceptionale, în cazul apariției unor fenomene sociale sau economice, atentate teroriste, pe timp de asediu și de război și contribuiri la stabilitate în sectoarele economiei naționale, etc. Riscul major este legat de siguranța și fiabilitatea vehiculelor folosite. Alegerea opțiunii „a nu face nimic” presupune următoarele riscuri: <i>Ineficiență operațională:</i> Mijloacele de transport învechite pot avea performanțe slabe și consum de combustibil ridicat, ceea ce poate conduce la o eficiență operațională redusă și costuri suplimentare pentru întreținere. <i>Costuri de întreținere ridicate:</i> mijloacele de transport învechite moral și tehnic necesită întreținere mai frecventă și piese de schimb sunt mai dificil de găsit, ceea ce poate duce la costuri semnificative de reparații. <i>Stimularea inovației și eficienței:</i> Lipsa unui parc auto modern poate împiedica introducerea noilor tehnologii și a metodelor inovatoare de instruire a angajaților MAI. <i>Condiții nepotrivite pentru instruire:</i> Mijloacele de transport învechite pot să nu ofere condiții optime pentru simulări realiste în cadrul cursurilor de instruire, afectând astfel calitatea pregătirii polițiștilor. <i>Vulnerabilitate la situații de urgență:</i> În cazul în care mijloacele de transport din dotare nu sunt în stare bună de funcționare, acesta poate fi vulnerabilă în situații de urgență sau situații de criză în care este necesară intervenția rapidă a angajaților MAI.	
<i>b) Expuneți principalele prevederi ale proiectului, cu impact, explicând cum acestea ținesc cauzele problemei, cu indicarea noutăților și întregului spectru de soluții/drepturi/obligații ce se doresc să fie aprobate</i>	
Coroborând normele legale menționate, se atestă că, după adoptarea Legii nr. 320/2012 cu privire la activitatea Poliției și statutul polițistului și Legii nr.288/2012 privind funcționarul public cu statutul special din cadrul Ministerului Afacerilor Interne, în cadrul Hotărârii Guvernului nr. 77/2009 nu au fost operate modificări. Acest fapt generează în mod evident lacune legislative în actul normativ, fapt care impune abrogarea acestuia. Misiunea și funcțiile Ministerului Afacerilor Interne derivă din Regulamentul privind organizarea și funcționarea MAI, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 693/2009. Astfel, MAI realizează funcții în asemenea domenii cum ar fi: 1) ordinea și securitatea publică; 2) managementul integrat al frontierei de stat; 3) combaterea criminalității organizate; 4) gestionarea fluxului migrațional, azilului și integrării străinilor; 5) prevenirea și lichidarea consecințelor situațiilor de urgență și excepționale, protecția civilă, apărarea împotriva incendiilor și acordarea primului ajutor calificat, etc. Întru îndeplinirea misiunii și funcțiilor de bază, precum și în scopul creării unei instituții eficiente pentru protecția drepturilor și libertăților fundamentale ale omului, apărarea proprietății publice și private, aparatul central al MAI, cât și autoritățile administrative și instituțiile din subordine, este necesară stabilirea unor norme de dotare cu mijloace de transport. Conform studiului și analizei complexe, se propune spre balanța aparatului central al MAI, autoritățile administrative și instituțiile din subordinea acestuia, plafonul maxim de unități de transport - 5676, clasificate după categoriile de permise, după cum urmează: - categoria “B” – autovehiculele ale căror masă maximă autorizată nu depășește 3500 kg și ale căror număr de locuri pe scaune, în afara locului conducătorului, nu este mai mare de opt - <u>3857 unități.</u> - categoria “C” – autovehiculele destinate transportului de bunuri și ale căror masă maximă autorizată depășește 3500 kg - <u>1101 unități.</u> - categoria “D” – autovehiculele destinate transportului de persoane având mai mult de opt	

locuri pe scaune, în afara locului conducătorului - <u>282 unități</u>. - categoria “E” – ansamblul de vehicule al cărui autovehicul trăgător face parte din categoriile “B”, “C” sau “D”, pentru care conducătorul de autovehicul deține permis, însă, împreună cu remorca, nu se încadrează în nici una din aceste categorii - <u>114 unități</u>. - categoria “H” – tractoarele cu roți cu/sau fără remorci, precum și mașinile autopropulsate și mecanismele cu destinații diferite, care dezvoltă o viteză redusă - <u>68 unități</u>. - categoria “A” - motocicletele și alte autovehicule similare - <u>203 unități</u>. - Ambarcațiuni de intervenție - <u>51 unități</u>. Aprobarea și implementarea prezentului proiect va fortifica, la nivel național, imaginea Ministerului Afacerilor Interne în calitatea sa de autoritate publică centrală în domeniul apărării drepturilor și libertăților fundamentale ale persoanei prin activități de menținere, asigurare și restabilire a ordinii și securității publice, de prevenire, investigare și de descoperire a infracțiunilor și contravențiilor, și, respectiv, va avea consecințe benefice asupra cetățenilor.	
<i>c) Expuneți opțiunile alternative analizate sau explicați motivul de ce acestea nu au fost luate în considerare</i>	
Urmare examinării opțiunilor menționate, elaborarea și implementarea unei opțiuni alternative nu este relevantă în raport cu problemele expuse supra.	
4. Analiza impacturilor opțiunilor	
<i>a) Expuneți efectele negative și pozitive ale stării actuale și evoluția acestora în viitor, care vor sta la baza calculării impacturilor opțiunii recomandate</i>	
Urmare implementării proiectului prenotat, acesta va avea impact pozitiv asupra imaginii și activității Ministerului Afacerilor Interne.	
<i>b¹) Pentru opțiunea recomandată, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea</i>	
1. <i>Activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici și mijlocii.</i> Activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici și mijlocii nu va fi afectată. 2. <i>Cadrul instituțional al autorităților publice.</i> Intervenția de reglementare va aduce un raport benefic imaginii Ministerului Afacerilor Interne. Prioritizarea măsurilor privind consolidarea bazei tehnico-materiale trebuie să devină un obiectiv important în efortul de dezvoltare a capacității de intervenție a ministerului. În caz contrar, implicările de natură juridică, instituțională menite să îmbunătățească calitatea serviciilor acordate devin ineficiente, iar ministerul nu-și va putea îndeplini misiunea de bază – răspunsul prompt și eficient la apelurile de urgență ale cetățenilor, fapt ce va genera o creștere exponențială a numărului de victime și pagube materiale. 3. <i>Fluxurile comerciale și investiționale.</i> Aprobarea proiectului respectiv nu va avea impact negativ asupra fluxurilor comerciale și investiționale. Totodată, se comunică că, la moment nu este necesară achiziționarea mijloacelor de transport pentru Ministerul Afacerilor Interne. Totuși, în eventualitatea în care, în viitor va apărea această necesitate, achiziționarea se va efectua în limita mijloacelor financiare alocate de la bugetul de stat, în temeiul contractelor de achiziții publice de bunuri, încheiate conform procedurilor reglementate de Legea nr. 131/2015 privind achizițiile publice. 4. <i>Concurența pe piață.</i> Aprobarea proiectului respectiv nu va distorsiona condițiile de concurență pe piață. 5. <i>Veniturile și cheltuielile publice.</i> Aprobarea proiectului respectiv nu va avea implica venituri și cheltuieli publice.	
<i>b²) Pentru opțiunile alternative analizate, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea</i>	
În contextul prevederilor cadrului normativ în vigoare nu au fost identificate opțiuni alternative de intervenție.	
<i>c) Pentru opțiunile analizate, expuneți cele mai relevante/iminente riscuri care pot duce la eșecul intervenției și/sau schimba substanțial valoarea beneficiilor și costurilor estimate și</i>	

<i>prezențați presupuneri privind gradul de conformare cu prevederile proiectului a celor vizați în acesta</i>	
În urma analizei opțiunii propuse, nu au fost identificate riscuri majore care ar putea duce la eșecul intervenției sau efecte negative majore.	
<i>d) Dacă este cazul, pentru opțiunea recomandată expuneți costurile de conformare pentru întreprinderi, dacă există impact disproporționat care poate distorsiona concurența și ce impact are opțiunea asupra întreprinderilor mici și mijlocii. Se explică dacă sânt propuse măsuri de diminuare a acestor impacturi</i>	
Nu este relevant proiectului actului normativ.	
Concluzie	
<i>e) Argumentați selectarea unei opțiuni, în baza atingerii obiectivelor, beneficiilor și costurilor, precum și a asigurării celui mai mic impact negativ asupra celor afectați</i>	
La etapa actuală lista mijloacelor de transport de serviciu din dotarea MAI este prevăzută în Hotărârea Guvernului nr. 77/2009 cu privire la aprobarea Normelor de dotare a subdiviziunilor Ministerului Afacerilor Interne cu mijloace de transport de serviciu. Hotărârea respectivă a fost aprobată în temeiul Legii nr. 416/1990 cu privire la poliție, act normativ care a fost ulterior abrogat odată cu adoptarea Legii nr. 320/2012 cu privire la activitatea Poliției și statutul polițistului. În consecință, se atestă că, urmare abrogării clauzei de emitere a Hotărârii Guvernului nr. 77/2009, aceasta a devenit desuetă, motiv pentru care aprobarea unui act normativ actualizat în domeniul dotării cu mijloace de transport, conform necesităților actuale ale MAI este indispensabilă. Normelor de dotare a subdiviziunilor aparatului central al MAI, autorităților administrative și instituțiilor din subordinea acestuia cu mijloace de transport reprezintă un sistem de norme referitoare la nivelul de dotare instituțională, căruia trebuie să corespundă parcul auto și constituie o parte componentă a ansamblului de documente normative. Ele stau la baza stabilirii obiectivelor prioritare de dotare și planificare instituțională. Nivelul stabilit trebuie să fie corespunzător criteriului necesar pentru fiecare subdiviziune, în funcție de necesitățile ce rezultă din activitatea specifică a acestora. Elaborarea prezentului proiect este impusă și de faptul că, structura și efectivul limită al MAI au fost revizuite și necesită modificări semnificative comparativ cu etapa la care a fost aprobată Hotărârea Guvernului nr. 77/2009. Modificarea structurii ministerului impune actualizarea listei, în cadrul proiectului fiind expusă lista mijloacelor de transport din dotarea MAI, nemijlocit pentru fiecare autoritate administrativă și instituție din subordinea MAI. Conform studiului și analizei complexe, se propune spre balanța aparatului central al MAI, autoritățile administrative și instituțiile din subordinea acestuia, plafonul maxim de unități de transport – 5676 unități. Beneficiari ai mijloacelor de transport, urmare aprobării acestui proiect vor fi: 1. Aparatul central al MAI; 2. Serviciul protecție internă și anticorupție; 3. Inspectoratul de Management Operațional; 4. Agenția Rezerve Materiale; 5. Inspectoratul General al Poliției de Frontieră; 6. Serviciul Tehnologii Informaționale; 7. Inspectoratul General de Carabinieri; 8. Inspectoratul General pentru Situații de Urgență; 9. Clubul sportiv central „Dinamo”; 10. Academia „Ștefan cel Mare”; 11. Instituția medico-sanitară publică departamentală „Serviciul Medical al Ministerului Afacerilor Interne”; 12. Inspectoratul General pentru Migrație; 13. Inspectoratul General al Poliției.	
5. Implementarea și monitorizarea	
<i>a) Descrieți cum va fi organizată implementarea opțiunii recomandate, ce cadru juridic necesită a fi modificat și/sau elaborat și aprobat, ce schimbări instituționale sânt necesare</i>	

În cazul aprobării proiectului, nu vor fi necesare schimbări instituționale în cadrul autorităților publice și nici amendarea cadrului normativ.	
<i>b) Indicați clar indicatorii de performanță în baza cărora se va efectua monitorizarea</i>	
Anual vor fi monitorizate progresele subdiviziunilor MAI pe domeniul dotării cu mijloace de transport. Totodată, anual vor fi înaintate propuneri la proiectele de Cadrul Bugetar pe Termen Mediu (CBTM) în vederea planificării alocărilor mijloacelor financiare necesare pentru achiziționarea mijloacelor de transport.	
<i>c) Identificați peste cât timp vor fi resimțite impacturile estimate și este necesară evaluarea performanței actului normativ propus. Explicați cum va fi monitorizată și evaluată opțiunea</i>	
Impacturile vor fi resimțite în măsura completării cu mijloace de transport a parcurilor auto, conform necesităților subdiviziunilor MAI.	
6. Consultarea	
<i>a) Identificați principalele părți (grupuri) interesate în intervenția propusă</i>	
Principalele grupuri de interese: 1) Guvernul; 2) subdiviziunile Ministerul Afacerilor Interne; 3) cetățeanul.	
<i>b) Explicați succint cum (prin ce metode) s-a asigurat consultarea adecvată a părților</i>	
În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, precum și conform prevederilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, proiectul va fi consultat cu autoritățile publice și reprezentanții societății civile în modul stabilit.	
<i>c) Expuneți succint poziția fiecărei entități consultate față de documentul de analiză a impactului și/sau intervenția propusă (se expune poziția a cel puțin unui exponent din fiecare grup de interese identificat)</i>	
Proiectul actului normativ va fi consultat la etapa avizării.	

Anexă

Tabel pentru identificarea impacturilor

Categorii de impact	Punctaj atribuit		
	<i>Opțiunea propusă</i>	<i>Opțiunea alternativă 1</i>	<i>Opțiunea alternativă 2</i>
Economic			
costurile desfășurării afacerilor	0		
povara administrativă	0		
fluxurile comerciale și investiționale	0		
competitivitatea afacerilor	0		
activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici și mijlocii	0		
concurența pe piață	0		
activitatea de inovare și cercetare	0		
veniturile și cheltuielile publice	+1		
cadrul instituțional al autorităților publice	+3		
alegerea, calitatea și prețurile pentru consumatori	0		
bunăstarea gospodăriilor casnice și a cetățenilor	+2		
situația social-economică în anumite regiuni	+2		
situația macroeconomică	0		
alte aspecte economice	+1		
Social			
gradul de ocupare a forței de muncă	+1		
nivelul de salarizare	0		
condițiile și organizarea muncii	+3		

sănătatea și securitatea muncii	+3		
formarea profesională	+3		
inegalitatea și distribuția veniturilor	0		
nivelul veniturilor populației	0		
nivelul sărăciei	+1		
accesul la bunuri și servicii de bază, în special pentru persoanele social-vulnerabile	+2		
diversitatea culturală și lingvistică	0		
partidele politice și organizațiile civice	0		
sănătatea publică, inclusiv mortalitatea și morbiditatea	+1		
modul sănătos de viață al populației	0		
nivelul criminalității și securității publice	+2		
accesul și calitatea serviciilor de protecție socială	0		
accesul și calitatea serviciilor educaționale	0		
accesul și calitatea serviciilor medicale	+1		
accesul și calitatea serviciilor publice administrative	+1		
nivelul și calitatea educației populației	+1		
conservarea patrimoniului cultural	0		
accesul populației la resurse culturale și participarea în manifestări culturale	0		
accesul și participarea populației în activități sportive	0		
discriminarea	0		
alte aspecte sociale	0		

De mediu

clima, inclusiv emisiile gazelor cu efect de seră și celor care afectează stratul de ozon	0		
calitatea aerului	+1		
calitatea și cantitatea apei și resurselor acvatice, inclusiv a apei potabile și de alt gen	0		
biodiversitatea	0		
flora	0		
fauna	0		
peisajele naturale	0		
starea și resursele solului	0		
producerea și reciclarea deșeurilor	0		
utilizarea eficientă a resurselor regenerabile și neregenerabile	0		
consumul și producția durabilă	0		
intensitatea energetică	0		
eficiența și performanța energetică	0		
bunăstarea animalelor	0		
riscuri majore pentru mediu (incendii, explozii, accidente etc.)	0		
utilizarea terenurilor	0		
alte aspecte de mediu	0		

Tabelul se completează cu note de la -3 la +3, în drept cu fiecare categorie de impact, pentru fiecare opțiune analizată, unde variația între -3 și -1 reprezintă impacturi negative (costuri), iar variația între 1 și 3 – impacturi pozitive (beneficii) pentru categoriile de impact analizate. Nota 0 reprezintă lipsa impacturilor. Valoarea acordată corespunde cu intensitatea impactului (1 – minor, 2 – mediu, 3 – major) față de situația din opțiunea „a nu face nimic”, în comparație cu

situația din alte opțiuni și alte categorii de impact. Impacturile identificate prin acest tabel se descriu pe larg, cu argumentarea punctajului acordat, inclusiv prin date cuantificate, în compartimentul 4 din Formular, lit. b¹) și, după caz, b²), privind analiza impacturilor opțiunilor.

Anexe

- 1) Proiectul actului normativ.
- 2) Nota informativă la proiect.

**Justificarea economico-financiară a proiectului Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea
Normelor de dotare a aparatului central, autorităților administrative și instituțiilor din subordinea
Ministerului Afacerilor Interne cu mijloace de transport.**

Tabel nr.1

Denumirea subdiviziunii	Normele de dotare cu mijloace de transport		Total mijloace transport				Necesarul dotării cu mijloace de transport	Costul estimativ	
	Tip mijloc de transport	Cantitate	mijloace de transport (finanțare buget de stat)	mijloace de transport (donații)	mijloace de transport (proiecte)	mijloace de transport (uzate moral și tehnic care urmează a fi casate)		Preț unitar	Total
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
MAI (aparatul central)	autovehicule al căror număr de locuri pe scaune, în afara conducătorului, nu este mai mare de 8 și a căror masă maximală autorizată nu depășește 3.500 kg	33	32	0	0	-2	3	374.000,00	1.122.000,00
	autovehicul destinat transportării de persoane, având mai mult de 8 de locuri pe scaune, în afara locului conducătorului.	1	1	0	0	0	0	0,00	0,00
Serviciul Protecție Internă și Anticonspire	autovehicule al căror număr de locuri pe scaune, în afara conducătorului, nu este mai mare de 8 și a căror masă maximală autorizată nu depășește 3.500 kg	27	28	0	0	-3	2	374.000,00	748.000,00
Inspectoratul General al Poliției de Frontieră	autovehicul al cărui număr de locuri pe scaune, în afara locului conducătorului, nu este mai mare de 8 locuri și a cărui masă totală maximă autorizată nu depășește 3500 kg(4*4)	553	78	340	0	0	135	500.000,00	67.500.000,00
	autovehicul, cu masa totală maximă autorizată ce depășește 3500 kg, dar nu mai mare de 7500 kg, cu un număr de locuri pe scaune nu mai mare de 8, în afara locului conducătorului	18	7	0	0	0	11	900.000,00	9.900.000,00
	autovehicul, cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3500 kg, cu un număr de locuri pe scaune nu mai mare de 8 în afara locului conducătorului	5	0	5	0	0	0	0,00	0,00
	autovehicul destinat transportului de persoane, având mai mult de 8 locuri pe scaune, în afara locului conducătorului	61	0	23	0	0	38	800.000,00	30.400.000,00
	tractor și utilaje cu destinație diferită care dezvoltă o viteză redusă ce depășește 70 CP, cu agregate (remorcă, tocător, burghiu de săpat gropi, utilaj de săpare a șanțului,	42	3	2	0	0	37	800.000,00	29.600.000,00
	autovehicul, (furgon) a căror masă maximă autorizată nu depășește 3500 kg, pentru necesitățile Serviciului chinologic	43	0	5	0	0	38	340.000,00	12.920.000,00
	Cvadracicluri cu o putere care depășește 400 cc (ATV)	77	1	0	0	0	76	100.000,00	7.600.000,00
	remorcă a cărei masă totală maximă autorizată este mai mare de 750 kg (pentru ambarcațiuni)	51	14	37	0	0	0	0,00	0,00
	ambarcațiuni de intervenție	51	0	35	0	0	16	690.000,00	11.040.000,00
	stivuitor Diesel (autoîncărcător)	6	1	0	0	0	5	400.000,00	2.000.000,00
	autovehicul cu destinație specială: termoviziune	39	0	9	0	0	30	3.000.000,00	90.000.000,00
	autovehicul specializat pentru transportare persoanelor reținute	24	0	0	0	0	24	870.000,00	20.880.000,00
	autovehicul cu destinație specială: deservire auto	8	5	0	0	0	3	600.000,00	1.800.000,00
	autovehicul cu destinație specială: ambulanță	1	1	0	0	0	0	0,00	0,00
	autovehicul cu destinație specială: substanțe radioactive	7	0	7	0	0	0	0,00	0,00
	autovehicul cu destinație specială: transmisiuni	1	1	0	0	0	0	0,00	0,00
	autovehicul cu destinație specială: schengen bus	1		1	0	0	0	0,00	0,00
Inspectoratul de Management Operațional	autovehicule al căror număr de locuri pe scaune, în afara locului conducătorului, nu este mai mare de 8 și a căror masă totală maximă nu depășește 3500 kg.	8	0	5	0	0	3	400.000,00	1.200.000,00
	autovehicule (de tip microbus) al căror număr de locuri pe scaune, în afara conducătorului, nu este mai mare de 8 și a căror masă maximală autorizată nu depășește 3500 kg	1	0	0	0	0	1	500.000,00	500.000,00

Agenția Rezerve Materiale	autovehicule al căror număr de locuri pe scaune, în afara locului conducătorului, nu este mai mare de 8 și a căror masă totală maximă nu depășește 3500 kg.	7	6	0	0	0	1	376.000,00	376.000,00
	Autovehicul (de tip auto manipulator) echipat cu cârlig ridicător, masa totală maximă 6-12 t.	1	0	0	0	0	1	1.500.000,00	1.500.000,00
	autocamion de tip camion cu masa totală de până la 10 t.	3	2	0	0	-1	2	1.500.000,00	3.000.000,00
	stivuitoare diesel cu capacitatea de ridicare 3-5 tone.	5	3	0	0	-3	5	310.000,00	1.550.000,00
	Stivuitoare electric cu capacitatea de ridicare 1,5-1,8 tone.	2	2	0	0	-2	2	400.000,00	800.000,00
Serviciul Tehnologii Informaționale	autoturisme al cărei număr de locuri pe scaune, în afara locului conducătorului nu este mai mare de 8 locuri și a cărei masă totală maximă autorizată nu depășește 3500 kg;	14	11	0	2	0	1	300.000,00	300.000,00
	autovehicul, cu masa totală maximă autorizată ce depășește 3500 kg, dar nu mai mare de 7500 kg, cu un număr de locuri pe scaune nu mai mare de 8, în afara locului conducătorului.	4	0	2	0	0	2	750.000,00	1.500.000,00
Inspectoratul General de Carabinieri	autovehicul al cărei număr de locuri pe scaune în afara locului conducătorului, nu este mai mare de 8 locuri și a cărei masă totală maximă autorizată nu depășește 3500 kg. (5 locuri).	123	81	0	3	0	38	360.000,00	13.680.000,00
	autovehicul destinat transportului de persoane, având mai mult de 8 locuri pe scaune, în afara locului conducătorului.	23	14	5	0	4	0	0,00	0,00
	autovehicul destinat transportului de persoane, având mai mult de 8 locuri pe scaune, în afara locului conducătorului, pe sasiu de camion tracțiune minim 4x4.	7	2	0	0	0	5	900.000,00	4.500.000,00
	autovehicul cu masa totală maximă autorizată nu depășește 3500 kg	5	0	0	0	0	5	500.000,00	2.500.000,00
	autovehicul cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3500 kg	4	1	0	0	0	3	750.000,00	2.250.000,00
	tractor sau mașină autopropulsată având mecanisme cu destinație diferită.	4	0	0	0	0	4	800.000,00	3.200.000,00
	autovehicul cu modul de comandament destinat asigurării funcționării Centrului operațional de comandă.	3	0	0	0	0	3	2.500.000,00	7.500.000,00
	autovehicul de capacitate cu platformă și macara manipuloare pentru încărcare, descărcare și transportare a bunurilor materiale;	1	0	0	0	0	1	1.200.000,00	1.200.000,00
	autovehicul cu cisternă destinată transportului de produse petroliere lichide, precum și realimentării vehiculelor printr-un dispozitiv	1	0	0	0	0	1	1.300.000,00	1.300.000,00
	autovehicul cu cisternă destinată transportului de apă potabilă echipat cu mecanisme/furtun pentru distribuirea apei	1	0	0	0	0	1	1.250.000,00	1.250.000,00
	autovehicule (de tip furgon) a căror masă maximală autorizată nu depășește 3500 kg, pentru necesitățile serviciului chinologic.	1	0	0	0	0	0	0,00	0,00
	Remorcă a cărei masă totală pînă la 750 kg	1	0	0	0	0	1	50.000,00	50.000,00
	Autovehicul cu cisternă și mecanisme cu destinație diferită echipat cu un tun cu apă, lopată/buldozer pentru deblocarea drumului prin împingerea obstacolelor/barajelor, utilizat la asigurarea și restabilirea ordinii de drept	4	2	2	0	0	0	0,00	0,00
	autovehicul ambulanță.	1	0	1	0	0	0	0,00	0,00
Inspectoratul General pentru Situații de Urgență	autovehicule al căror număr de locuri pe scaune, în afara conducătorului, nu este mai mare de 8 și a căror masă maximală autorizată nu depășește 3500 kg, dotate cu girofaruri, dotat cu echipament și utilaj necesar conducerii operative a acțiunilor de intervenție la lichidarea consecințelor situațiilor de urgență și excepționale.	252	77	38	2	17	118	586.051,00	69.154.018,00
	Autospeciale de intervenție (Stingere incendii, intervenții transfrontaliere, intervenții la accidente, salvare-deblocare, căutare-salvare, generare curent electric, iluminare, salvare din fântâni, descarcerare ușoară);	483	78	133	23	11	238	7.291.224,00	1.735.311.312,00
	Autoscară de intervenție /auto elevator cu braț cotit (Salvări la înălțime);	98	16	4	0	2	76	13.164.710,00	1.000.517.960,00
	Automobil de stingere cu pulbere (Stingere incendii cu cantități mari de pulbere)	12	0	0	0	0	12	7.291.224,00	87.494.688,00

Automobil de stingere cu spumă (Stingere incendii cu cantități mari de spumogen)	12	0	0	0	0	12	7.291.224,00	87.494.688,00
Automobile SPGF (Lucru în mediul nefavorabil de respirație)	12	0	1	0	0	11	7.088.690,00	77.975.590,00
Automobile al serviciului de scafandri (Lucrări de căutare-salvare pe/sub apă)	12	0	4	0	0	8	2.025.340,00	16.202.720,00
Stație de pompare la incendiu (Pompare apă de mică, medie, mare)	16	5	0	0	0	11	5.063.350,00	55.696.850,00
Automobil cu linii de furtunuri (Asigurarea dispozitivului de intervenție pentru distanțe mari)	16	3	0	0	0	13	4.051.320,00	52.667.160,00
Autospeciala de cercetare CBRN, este destinata intervenției în cazul accidentelor nucleare, biologice, chimice si radiologice si pentru decontaminarea personalului de intervenție si a celui afectat	36	0	2	0	0	34	5.265.884,00	179.040.056,00
autovehicule (de tip camion) cu sarcina utilă de la 3,0 t până la 10,0 t, cu modul de comandament destinat asigurării activității mobile a Punctului de comandă în condiții de câmp.	16	0	2	0	0	14	7.291.224,00	102.077.136,00
Autospeciale SMURD (Acordarea primului ajutor medical, ambulanțe)	59	0	17	2	0	40	5.103.856,00	204.154.240,00
Autospeciale de descarcerare (intervenții la accidente căutare-salvare etc.)	52	0	0	16	0	36	4.051.320,00	145.847.520,00
autovehicule (de tip microbuz) destinat transportării de persoane, având mai mult de 8, dar nu mai mult de 35 de locuri pe scaune, în afara conducătorului.	57	1	6	0	0	50	850.000,00	42.500.000,00
Motociclu cu sau fără ataș, Triciclu cu o putere care depășește 15 kW;(permis de conducere categoria A)	41	0	0	0	0	41	668.362,00	27.402.842,00
ATV	3	0	2	0	0	1	33.000,00	33.000,00
autovehicule (de tip UTV) destinat pentru transportarea efectivului în condiții, extreme și pe teren cu obstacole și denivelări	42	11	0	0	0	31	56.000,00	1.736.000,00
autovehicul (de tip camion de transport special) cu sarcina utilă de la 5,0 t până la 10,0 t, pentru transportarea materialelor radioactive.	1	0	0	0	0	1	7.291.224,00	7.291.224,00
autovehicul (de tip camion) cu sarcina utilă de 3,5 t destinat pentru depistarea substanțelor radioactive.	1	0	0	0	0	1	7.291.224,00	7.291.224,00
autovehicule (de tip furgon)a căror masă maximală autorizată nu depășește 3500 kg, pentru necesitățile serviciului chinologic.	17	0	0	0	0	17	320.000,00	5.440.000,00
autovehicule (de tip camion), a căror masă maximală autorizată nu depășește 3500 kg.	14	46	0	0	0	-32	0,00	0,00
autovehicule (de tip cisternă) cu sarcina utilă de la 3,0 t până la 8,0 t, pentru transportarea apei potabile.	2	0	0	0	0	2	1.600.000,00	3.200.000,00
autovehicule (de tip cisternă) cu sarcina utilă de la 3,0 t până la 8,0 t, pentru transportarea și alimentarea cu produse petroliere.	12	2	0	0	0	10	1.300.000,00	13.000.000,00
autovehicule (pe șasiu de camion) cu sarcina utilă de la 10,0 t până la 20,0 t, pentru transportarea containerelor roll-off .	14	0	1	0	0	13	1.300.000,00	16.900.000,00
tractoare excavator cu câș de capacitate mare, pentru intervenții speciale și necesități logistice;	2	0	0	0	0	2	1.200.000,00	2.400.000,00
tractoare excavator cu utilaj special, pentru intervenții speciale și necesități logistice;	2	0	1	0	0	1	1.200.000,00	1.200.000,00
autovehicule (de tip macara) capacitatea de ridicare maximă, 20 t.	12	1	0	0	0	11	2.400.000,00	26.400.000,00
tractoare multifuncționale cu accesorii	12	0	0	0	0	12	2.850.000,00	34.200.000,00
autovehicul evacuator cu sarcina utilă de la 3,0 t până la 10,0 t.	4	0	0	0	0	4	2.500.000,00	10.000.000,00
autovehicule cu manipulator (de tip camion) cu sarcina utilă de la 3,0 t până la 6,0 t.	12	0	1	0	0	11	4.051.000,00	44.561.000,00
manitou cu înălțimi de ridicare cuprinse între 4 și 32 metri, sarcini maxime între 1.5 și 22.5 tone.	12	0	1	0	0	11	1.012.670,00	11.139.370,00
autovehicul (de tip camion 6x4; 8x8) cu sarcina utilă de la 3,0 t până la 10,0 t.	4	0	0	0	0	4	2.500.000,00	10.000.000,00
remorca a carei masa totală maxima autorizată este mai mare de 759 kg	40	17	16	0	0	7	110.850,00	775.950,00
autovehicul (de tip microbuz) al cărui număr de locuri pe scaune, în afara conducătorului, nu este mai mare de 8 și a căror masă maximală autorizată nu depășește 3500 kg, pentru transportarea efectivului	10	1	19	0	0	-10	0,00	0,00

	șalupe de stingere a incendiilor	2	2	0	0	0	0	0	0,00
Clubul sportiv central "Dinamo"	autovehicul al cărui număr de locuri pe scaune, în afara locului conducătorului, nu este mai mare de 8 locuri și a cărui masă totală maximă autorizată nu depășește 3500 kg.	7	3	0	0	0	4	240.000,00	960.000,00
	autovehicul, cu masa totală maximă autorizată ce depășește 3500 kg, dar nu mai mare de 7500 kg, cu un număr de locuri pe scaune nu mai mare de 8, în afara locului conducătorului.	1	0	0	0	0	1	300.000,00	300.000,00
	autovehicul(de tip microbus camion) al cărui număr de locuri pe scaune, în afara conducătorului, nu este mai mare de 8 și a cărui masă totală autorizată nu depășește 3500kg pentru necesitățile gospodării	1	0	0	0	0	1	450.000,00	450.000,00
	autovehicul(de tip camion,cu masa autorizată până la 3500 kg pentru transportarea bunurilor materiale/echipament special.	1	1	0	0	0	0	0,00	0,00
	autovehicul destinat transportului de persoane, având mai mult de 8 locuri pe scaune, în afara locului conducătorului.	3	2	0	0	0	1	500.000,00	500.000,00
	autovehicul (de tip cisternă)cu sarcina utilă de 3,0 t până la 8 t pentru evacuarea deșeurilor lichide și necesităților logistice.	1	1	0	0	0	0	0,00	0,00
Academia "Ștefan cel Mare"	autovehicule ale cărui număr de locuri pe scaune, în afara conducătorului, nu este mai mare de 8 și a cărui masă maximală autorizată nu depășește 3500 kg.	17	6	5	0	0	6	500.000,00	3.000.000,00
	autovehicule (de tip autobuz) destinate transportării de persoane, având mai mult de 8, dar nu mai mult de 45 de locuri pe scaune.	4	3	0	0	0	1	835.000,00	835.000,00
	autovehicul (camion) a cărui masă maximă autorizată nu depășește 3500 kg.	1	2	0	0	-2	1	740.000,00	740.000,00
	Autoturism a cărui masă maximă autorizată nu depășește 3500 kg, pentru transportarea produselor alimentare	1	1	0	0	0	0	0,00	0,00
	autovehicul (de tip camion basculant) cu sarcina utilă de la 3,0 t până la 8,0 t.	1	1	0	0	-1	1	800.000,00	800.000,00
Serviciul Medical	Autovehicul al cărui număr de locuri pe scaune, în afara conducătorului, nu este mai mare de 4 locuri și a cărui masă maximală autorizată nu depășește 3.500 KG	6	6	0	0	0	0	0,00	0,00
	autocamion specializat REANIMOBIL	1	1	0	0	0	0	0,00	0,00
	Shuttle Bus motor electric, mod AW6062KT, capacitatea cilindrică 0,0065 kw (salvare)	1	0	1	0	0	0	0,00	0,00
	Autovehicul destinat transportului de persoane „Ambulanța” de tip C	1	0	0	0	0	1	3.000.000,00	3.000.000,00
	Camion cu capacitatea de transportarea mărfurilor de la 2,00 până la 3,5 tone	1	0	0	0	0	1	900.000,00	900.000,00
	Autoturism al cărui număr de locuri pe scaune, depășește 8 locuri și a cărui masă totală maximă autorizată nu depășește 3500 kg.	1	0	0	0	0	1	800.000,00	800.000,00
	tractoare multifuncționale cu accesorii	1	0	0	0	0	1	700.000,00	700.000,00
Inspectoratul General pentru Migrație	autovehicule al cărui număr de locuri pe scaune în afara conducătorului, nu este mai mare de 8 și a cărui masă totală maximă autorizată nu depășește 3500 kg.	62	37	13	0	2	10	397.483,00	3.974.830,00
	autovehicul, cu masa totală maximă autorizată ce depășește 3500 kg, dar nu mai mare de 7500 kg, cu un număr de locuri pe scaune nu mai mare de 8, în afara locului conducătorului.	2	0	2	0	0	0	0,00	0,00
	autovehicul destinat transportului de persoane, având mai mult de 8, dar nu mai mult de 16 locuri pe scaune, în afara locului conducătorului, și a cărui lungime maximă nu depășește 8 m.	10	2	8	0	0	0	0,00	0,00
Inspectoratul General al Poliției	Autovehicul al cărui număr de locuri pe scaune, în afara locului conducătorului, nu este mai mare de 8 locuri și a cărui masă totală maximă autorizată nu depășește 3500 kg.	2.608	1572	290	29	0	717	400.000	286.800.000,00

Autovehicul, cu masa totală maximă autorizată ce depășește 3500 kg, dar nu mai mare de 7500 kg, cu un număr de locuri pe scaune nu mai mare de 8, în afara locului conducătorului.	80	58	2	0	0	20	800.000	16.000.000,00
Autovehicul, cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3500 kg, cu un număr de locuri pe scaune nu mai mare de 8 în afara locului conducătorului.	40	11	1	0	0	28	1.000.000	28.000.000,00
Autovehicul destinat transportului de persoane, având mai mult de 8, dar nu mai mult de 16 locuri pe scaune, în afara locului conducătorului, și a cărui lungime maximă nu depășește 8 m.	60	8	0	0	0	52	1.000.000	52.000.000,00
Autovehicul destinat transportului de persoane, având mai mult de 8 locuri pe scaune, în afara locului conducătorului.	50	20	2	0	0	28	1.000.000	28.000.000,00
Tractor sau mașină autopropulsată	5	0	0	0	0	5	800.000	4.000.000,00
Motociclu cu sau fără ataș. Triciclu cu o putere care	40	0	24	0	0	16	500.000	8.000.000,00
Remorcă a cărei masă totală pînă la 750 kg	2	0	0	0	0	2	50.000	100.000,00
Remorcă a cărei masă totală maximă autorizată este mai mare de 750 kg	2	0	1	0	0	1	200.000	200.000,00
	5.676					2.208		4.852.830.378,00

Tabel reprezentare mijloace de transport conform categoriei de permis

nr. unități de transport conform categoriei de permis	nr. unități
“B” – autovehiculele ale căror masă maximă autorizată nu depășește 3500 kg și ale căror număr de locuri pe scaune, în afara locului conducătorului, nu este mai mare de opt;	3857 unități
“C” – autovehiculele destinate transportului de bunuri și ale căror masă maximă autorizată depășește 3500 kg;	1101 unități
“D” – autovehiculele destinate transportului de persoane avînd mai mult de opt locuri pe scaune, în afara locului conducătorului;	282 unități
“E” – ansamblul de vehicule al cărui autovehicul trăgător face parte din categoriile “B”, “C” sau “D”, pentru care conducătorul de autovehicul deține permis, însă, împreună cu remorca, nu se încadrează în nici una din aceste categorii;	114 unități
“H” – tractoarele cu roți cu/sau fără remorci, precum și mașinile autopropulsate și mecanismele cu destinații diferite, care dezvoltă o viteză redusă.	68 unități
“A” - motocicletele și alte autovehicule similare;	203 unități
Ambarcațiuni de intervenție	51 unități
Total unități	5676 unități

“A” - motocicletele și alte autovehicule similare;

“B” – autovehiculele ale căror masă maximă autorizată nu depășește 3500 kg și ale căror număr de locuri pe scaune, în afara locului conducătorului, nu este mai mare de opt;

“C” – autovehiculele destinate transportului de bunuri și ale căror masă maximă autorizată depășește 3500 kg;

“D” – autovehiculele destinate transportului de persoane avînd mai mult de opt locuri pe scaune, în afara locului conducătorului;

“E” – ansamblul de vehicule al cărui autovehicul trăgător face parte din categoriile “B”, “C” sau “D”, pentru care conducătorul de autovehicul deține permis, însă, împreună cu remorca, nu se încadrează în nici una din aceste categorii;

“F” – troleibuzele;

“H” – tractoarele cu roți cu/sau fără remorci, precum și mașinile autopropulsate și mecanismele cu destinații diferite, care dezvoltă o viteză redusă.

**Tabel de comparare a necesității conform normelor de dotare cu
mijloace de transport (anii de referință 2022, 2024)**

Denumirea subdiviziunii	Necesitatea dotării cu mijloace de transport în anul 2022	Total	Necesitatea dotării cu mijloace de transport în anul 2024 (revizuit și ajustat conform necesităților)	Total
MAI (aparatul central)	23	9.547.200,00	2	748.000,00
Serviciul Protecție Internă și Anticorupție	34	13.293.200,00	3	1.122.000,00
Inspectoratul General al Poliției de Frontieră	261	220.740.000,00	413	283.640.000,00
Inspectoratul de Management Operațional	5	1.873.000,00	4	
Agencia Rezerve Materiale	9	4.960.000,00	11	1.700.000,00
Serviciul Tehnologii Informaționale	7	4.519.000,00	3	
Inspectoratul General de Carabinieri	75	84.870.000,00	62	7.226.000,00
Inspectoratul General pentru Situații de Urgență	1163	6.016.782.242,00	811	4.079.104.548,00
Clubul sportive central “Dinamo”	6	1.780.000,00	7	2.210.000,00
Academia „Ștefan cel Mare”	5	2.149.246,00	9	5.375.000,00
Serviciul Medical	5	7.376.662,00	4	5.400.000,00
Biroul Migrație și Azil	18	8.400.000,00	10	3.974.830,00
Inspectoratul General al Poliției	1131	574.494.000,00	869	423.100.000,00
Total	2742	6.950.784.550,00	2208	4.852.830.378,00