Aprobată

prin Hotărîrea Guvernului nr.369 din 27 mai 2014

**Metodologia**

**de planificare a controlului de stat asupra activităţii**

**de întreprinzător în baza analizei criteriilor de risc stabilite**

**de Agenţia Naţională Transport Auto**

**I. Dispoziţii generale**

1. Metodologia de planificare a controlului de stat asupra activităţii de întreprinzător în baza analizei criteriilor de risc stabilite de Agenţia Naţională Transport Auto (în continuare – Metodologia) este elaborată în baza Hotărîrii Guvernului nr. 694 din 5 septembrie 2013 „Cu privire la aprobarea Metodologiei generale de planificare a controlului de stat asupra activităţii de întreprinzător în baza analizei criteriilor de risc”, în scopul eficientizării controlului şi supravegherii de stat a activităţii de întreprinzător în domeniul responsabil: îndeplinirea condiţiilor acordurilor internaţionale în domeniul transportului rutier; combaterea transportului ilicit de călători; respectarea de către operatorii de transport rutier a cerinţelor de calitate şi securitate în cadrul prestării serviciilor de transport rutier de călători şi mărfuri; respectarea procesului tehnologic de către operatorii transport rutier (agenţii economici care prestează activităţi conexe transporturilor rutiere sau persoanelor fizice), organismele de certificare, gările şi staţiile auto; respectarea regulilor de exploatare a tractoarelor, a maşinilor autopropulsate, ameliorative, a altor maşini şi remorci, activităţi stabilite conform Legii nr.131 din 8 iunie 2012 privind controlul de stat asupra activităţii de întreprinzător.

Clasamentul se utilizează de către Agenţia Naţională Transport Auto (în continuare – Agenţie) privind stabilirea frecvenţei de control recomandate pentru fiecare operator/agent supus controlului. Frecvenţa recomandată se utilizează pentru prioritizarea controlului inopinat în cazul în care în acelaşi timp mai mulţi operatori/agenţi supuşi controlului cad sub incidenţa temeiurilor şi condiţiilor stabilite la art. 19 al Legii nr.131 din 8 iunie 2012 privind controlul de stat asupra activităţii de întreprinzător.

2. Esenţa metodologică a analizei în baza criteriilor de risc rezidă în distribuirea în conformitate cu cele mai importante criterii de risc, relevante domeniului de control stabilite de Agenţie, şi acordarea punctajului corespunzător după o scară prestabilită, acesta fiind raportat la ponderea fiecărui criteriu, în funcţie de relevanţa lui pentru nivelul general de risc. Aplicarea punctajelor aferente fiecărui criteriu este efectuată pentru fiecare operator de transport rutier și/sau operator care desfășoară activităţi conexe în domeniul supus controlului şi este urmat de elaborarea clasamentului acestora, în funcţie de punctajul obţinut, în corespundere cu nivelul individual de risc estimat.

3. În sensul prezentei Metodologii, se definesc următoarele noţiuni principale:

1) *criteriu de risc* – totalitatea acţiunilor care descriu circumstanţe sau însuşiri ale subiectului şi / sau obiectului pasibil controlului, şi/sau raporturilor anterioare ale persoanei controlate cu organul de control, existenţa şi intensitatea cărora pot indica probabilitatea cauzării de daune vieţii şi sănătăţii oamenilor, mediului înconjurător, securităţii naţionale / ordinii publice în urma activităţii persoanei fizice sau juridice, precum şi gradul acestor daune;

2) *factor de risc* – condiţia sau împrejurarea particulară care influenţează gradul de risc, contribuind la apariţia unui anumit eveniment sau la producerea unei acţiuni sau oferind oportunitatea de obţinere a unor avantaje sub orice formă;

3) *identificarea riscurilor* – evaluarea pericolelor potenţiale, a cauzelor şi efectelor acestora, precum şi evaluarea posibilităţii Agenţiei de a preîntîmpina riscurile;

4) *analiza riscului* – prioritizarea riscurilor după identificarea acestora, oferind informaţii detaliate.

4. Principii ale evaluării riscurilor sînt:

1) *legalitatea* – evaluarea riscurilor la planificarea controlului se efectuează în condiţiile prezentei Metodologii, şi a altor prevederi ale legislaţiei în vigoare, principiul respectîndu-se la toate etapele, inclusiv la asigurarea protecţiei informaţiei;

2) *transparenţa* – autoritatea emite informaţii ce rezultă în urma evaluării riscurilor, în măsura în care transparenţa acestui proces nu aduce atingere integrităţii informaţiilor atribuite prin lege la categoria celor cu accesibilitate limitată;

3) *planificarea* – controlorul planifică acţiunile de control în baza identificării şi evaluării riscurilor, pentru a defini priorităţile activităţii de control în conformitate cu domeniile în care Agenţia este împuternicită cu drept de a efectua controale.

**II. Stabilirea criteriilor de risc**

5. Criteriile de risc sînt grupate în funcţie de subiectul controlului, obiectul controlului şi raporturile anterioare cu organul de control. De exemplu, criterii de risc în funcţie de subiect pot fi: numărul vehiculelor proprii, perioada de timp în care persoana controlată desfăşoară activitatea supusă controlului; în funcţie de obiect pot fi: vechimea vehiculelor şi alte criterii relevante domeniului specific de control; în funcţie de raporturi anterioare pot fi: data efectuării ultimului control, încălcările anterioare, periodicitatea de repetare a încălcării cu același subiect, tipul de activitate etc.

6. Criteriile de risc stabilite trebuie să respecte următoarele principii:

1) să fie relevante scopului activităţii Agenţiei;

2) să cuprindă aria de aplicabilitate a tuturor întreprinderilor pasibile controlului efectuat de către Agenţie. În mod special, criteriile stabilite trebuie să fie relevante activităţii şi/sau însuşirilor persoanelor supuse controlului, şi/sau vehiculelor utilizate în procesul tehnologic;

3) să fie bazate pe informaţie certă, veridică şi accesibilă. În primul rînd, criteriile care acordă posibilitatea de atribuire a gradului de risc persoanelor supuse controlului, pot fi atribuite în baza unor informaţii statistice obţinute din surse interne/proprii și din exterior;

4) să poată fi ponderate între ele.

7. Criteriile de risc generale utilizate, în mod obligatoriu, pentru persoanele supuse controlului:

1) perioada în care persoana controlată desfăşoară activitatea supusă controlului;

2) durata de la data efectuării ultimului control;

3) fluctuaţia personalului angajat;

4) încălcările anterioare;

5) experienţa profesională a managerilor.

8. Criteriile de risc specifice domeniilor utilizate, în mod obligatoriu, pentru persoanele supuse controlului:

1) verificarea corectitudinii completării datelor în rapoartele de testare tehnică (sistemul informaţional de înregistrare);

2) verificarea încălcărilor regulilor de testare tehnică (certificatele de competenţă profesională a experţilor, certificatele metrologice de corespundere a utilajului tehnic);

3) numărul vehiculelor proprii aflate în gestiunea operatorului de transport rutier;

4) vechimea parcului de vehicule aflate în gestiunea operatorului de transport rutier;

5) depăşirea limitelor admise la dimensiunile vehiculelor pe drumurile publice;

6) depăşirea limitelor admise de greutate pe osii la vehiculele care se deplasează pe drumurile publice;

7) activităţi de autoservice;

8) activităţi de autogară.

9. Graficul controalelor trimestriale se va elabora de către Agenţie în baza următoarelor criterii de risc:

1) gradul de pericol al activităţii desfăşurate de persoana supusă controlului pentru siguranţa şi sănătatea călătorilor, pentru societate sau pentru mediu;

2) numărul de greșeli la introducerea datelor în raport la staţiile de testare auto;

3) numărul parcului de vehicule proprii, vechimea vehiculelor din dotare;

4) încălcările anterioare;

5) prezenţa informaţiilor veridice și calitatea acestora, susţinute prin probe, privind eventualele încălcări;

6) perioada de timp în care operatorul de transport rutier controlat desfăşoară activităţi supuse controlului.

10. Controlorul/persoana împuternicită cu drept de control, trebuie să monitorizeze în permanenţă riscurile identificate şi să se asigure că procedurile de control pe parcursul controlului reflectă corect anumite situaţii, iar în cazul denaturării informaţiei acumulate în procesul de control să contribuie cu îmbunătăţiri și actualizări la procedurile de control pentru identificarea riscurilor în vederea obţinerii rezultatului scontat.

**III. Gradarea intensităţii riscului**

1. Fiecare criteriu de risc se repartizează pe grade/nivele de intensitate, punctate conform valorii gradului de risc. Scara valorică este cuprinsă între 1 şi 5, unde 1 reprezintă gradul minim şi 5 gradul maxim de risc.
2. La acordarea cifrelor valorice se ţine cont de ponderea fiecărui nivel în cadrul criteriului de risc şi de uniformitatea trecerii de la un nivel de risc la altul, astfel încît de la nivelul minim la nivelul maxim de risc să fie reflectat un registru complet şi relevant al nivelelor de risc posibile.

**Secţiunea I**

**Criteriile de risc generale aplicate operatorilor supuși controlului**

13.Perioada de activitate a operatorului de transport rutier/persoana supusă controlului care desfăşoară activităţi supuse controlului.

*Raţionamentul general:* cu cît mai mare este perioada de activitate a operatorului de transport rutier supus controlului, cu atît mai bine cunoaşte regulile și cu atît mai precaut este faţă de reputaţia și imaginea sa şi, de cele mai dese ori, îşi implementează sisteme interne de control al calităţii şi, respectiv, în asemenea situaţii se atribuie riscul minimal, pentru o perioadă de activitate mai mare şi riscul maximal, pentru o perioadă de activitate mai mică.

|  |  |
| --- | --- |
| **Perioada de activitate a operatorului de transport rutier și/sau operatorului care desfășoară activităţi conexe în domeniu** | **Gradul de risc (R1)** |
| Mai mult de 20 de ani | 1 |
| 15-20 ani | 2 |
| 10-15 ani | 3 |
| 5-10 ani | 4 |
| Pînă la 5 ani | 5 |

14. Data efectuării ultimului control privind respectarea activităţilor supuse controlului conform legislaţiei în vigoare.

*Raţionamentul general:* cu cît mai mare este perioada în care operatorul de transport rutier pasibil controlului nu este inspectat, cu atît mai mare este incertitudinea legată de conformarea acestuia cu prevederile normative, atribuind riscul minim entităţilor controlate recent şi riscul maxim entităţilor care nu au fost supuse recent controlului de stat.

|  |  |
| --- | --- |
| **Durata de la data efectuării ultimului control** | **Gradul de risc (R2)** |
| Pînă la 6 luni | 1 |
| 6-12 luni | 2 |
| 1-2 ani | 3 |
| 2-3 ani | 4 |
| Mai mult de 3 ani | 5 |

15. Încălcările anterioare depistate la ultimul control privind respectarea legislaţiei în vigoare.

*Raţionamentul general:* lipsa încălcărilor în cadrul ultimului control efectuat indică predispunerea persoanei supuse controlului la respectarea legii şi, respectiv, riscul scăzut de încălcare a acesteia. Astfel, faptul în cauză poate exonera persoana supusă controlului de următorul control. Pe cînd existenţa încălcărilor în cadrul ultimului control efectuat atribuie persoanei supuse controlului un grad înalt de risc.

|  |  |
| --- | --- |
| **Încălcările anterioare depistate la ultimul control** | **Gradul de risc (R3)** |
| Lipsa încălcărilor în cadrul ultimului control | 1 |
| Au fost depistate încălcări minore, care constituie componenţă de contravenţie, fără cauzarea de daune persoanelor terţe (a fost aplicată sancţiune), încălcările conform prescripţiei remise au fost înlăturate în termen | 2 |
| Au fost depistate încălcări, care constituie componenţă de contravenţie şi cauzate prejudicii persoanelor terţe (aplicată sancţiune, achitate daune), încălcările conform prescripţiei remise au fost înlăturate în termen | 3 |
| Persoana supusă controlului nu se conformează deciziilor Agenţiei, încălcările conform prescripţiei remise nu au fost înlăturate în termenul stabilit | 4 |
| Persoana supusă controlului nu se conformează deciziilor Agenţiei și comite repetat o încălcare de același gen pentru care a fost sancţionată, încălcările conform prescripţiei remise nu au fost înlăturate | 5 |

16.Fluctuaţia/migrarea personalului angajat în cadrul întreprinderii de transport rutier și/sau operator care desfășoară activităţi conexe în domeniu.

*Raţionamentul general:* cu cît mai mare este fluctuaţia personalului angajat, cu atît mai mare este gradul de risc, cu cît mai mică este fluctuaţia personalului angajat, cu atît mai mic este gradul de risc.

|  |  |
| --- | --- |
| **Fluctuaţia personalului angajat în cadrul întreprinderii** | **Gradul de risc (R4)** |
| Fluctuaţia anuală a personalului – pînă la 20 % | 1 |
| Fluctuaţia anuală a personalului– de la 20 pînă la 40% | 2 |
| Fluctuaţia anuală a personalului – de la 40 pînă la 60% | 3 |
| Fluctuaţia anuală a personalului – de la 60 pînă la 80% | 4 |
| Fluctuaţia anuală a personalului – depășește 80% | 5 |

17.Experienţa profesională în domeniu a managerilor.

*Raţionamentul general:* cu cît mai mare este experienţa profesională în domeniu a managerilor, cu atît mai mic este gradul de risc, cu cît mai mică este experienţa profesională în domeniu a managerilor, cu atît mai mare este gradul de risc.

|  |  |
| --- | --- |
| **Experienţa profesională în domeniu a managerilor** | **Gradul de risc (R5)** |
| Experienţa profesională în calitate de manager – depășește 10 ani | 1 |
| Experienţa profesională în calitate de manager – de la 7 pînă la 10 ani | 2 |
| Experienţa profesională în calitate de manager – de la 5 pînă la 7 ani | 3 |
| Experienţa profesională în calitate de manager – de la 3 pînă la 5 ani | 4 |
| Experienţa profesională în calitate de manager – pînă la 3 ani | 5 |

**Secţiunea 2**

**Criteriile de risc specifice aplicate operatorilor supuși controlului**

18. Criteriile de risc specifice domeniului de control al staţiilor de testare tehnică.

1) verificarea corectitudinii completării datelor în rapoartele de testare tehnică (sistemul informaţional de înregistrare).

*Raţionamentul specific:* cu cît mai mic este numărul de greşeli înregistrate la completarea datelor în rapoartele de testare tehnică, cu atît mai mic este gradul de risc, cu cît mai mare este numărul de greşeli înregistrate la completarea datelor în rapoartele de testare tehnică, cu atît mai mare este gradul de risc.

|  |  |
| --- | --- |
| **Verificarea corectitudinii completării datelor în rapoartele de testare tehnică (sistemul informaţional de înregistrare)** | **Gradul de risc (R6)** |
| Numărul de greşeli depistate lunar în sistemul informaţional – 1greşeală | 1 |
| Numărul de greşeli depistate lunar în sistemul informaţional – de la 2 pînă la 5 greşeli | 2 |
| Numărul de greşeli depistate lunar în sistemul informaţional – de la 5 pînă la 7 greşeli | 3 |
| Numărul de greşeli depistate lunar în sistemul informaţional – de la 7 pînă la 10 greşeli | 4 |
| Numărul de greşeli depistate lunar în sistemul informaţional – mai mult de 10 greşeli | 5 |

2) verificarea încălcărilor regulilor de testare tehnică (certificatele de competenţă profesională a experţilor, certificatele metrologice de corespundere a utilajului tehnic etc.).

*Raţionamentul specific:* cu cît mai mic este numărul de încălcări a regulilor de testare tehnică (lipsa/expirarea certificatelor de competenţă profesională a experţilor, certificatelor metrologice de corespundere a utilajului tehnic etc.), cu atît mai mic este gradul de risc, cu cît mai mare este numărul de încălcări a regulilor de testare tehnică (lipsa/expirarea certificatelor de competenţă profesională a experţilor, certificatelor metrologice de corespundere a utilajului tehnic etc.), cu atît mai mare este riscul încălcărilor regulilor de testare tehnică.

|  |  |
| --- | --- |
| **Verificarea încălcărilor regulilor de testare tehnică (certificatele de competenţă profesională a experţilor, certificatele metrologice de corespundere a utilajului** **tehnic etc.)** | **Gradul de risc (R7)** |
| Numărul de încălcări a regulilor de testare tehnică depistate lunar – 1 | 1 |
| Numărul de încălcări a regulilor de testare tehnică depistate lunar – 2  | 2 |
| Numărul de încălcări a regulilor de testare tehnică depistate lunar – 3 | 3 |
| Numărul de încălcări a regulilor de testare tehnică depistate lunar – 4 | 4 |
| Numărul de încălcări a regulilor de testare tehnică depistate lunar – mai mult de 4 | 5 |

3) timpul mediu de deservire și verificare complexă a procesului de testare tehnică a vehiculelor.

*Raţionamentul specific:* cu cît mai mic este timpul mediu de deservire și verificare complexă a procesului de testare tehnică a vehiculelor la linie, cu atît mai mare este gradul de risc, cu cît mai mare este timpul mediu de deservire și verificare complexă a procesului de testare tehnică a vehiculelor la linie, cu atît mai mic este gradul de risc.

|  |  |
| --- | --- |
| **Timpul mediu deservire și verificare complexă a procesului de testare tehnică a vehiculelor** | **Gradul de risc (R8)** |
| Media aritmetică lunară de deservire a vehiculelor – mai mult de 12 min. | 1 |
| Media aritmetică lunară de deservire a vehiculelor – între 10-12 min. | 2 |
| Media aritmetică lunară de deservire a vehiculelor – între 8-10 min. | 3 |
| Media aritmetică lunară de deservire a vehiculelor – între 6-8 min. | 4 |
| Media aritmetică lunară de deservire a vehiculelor – mai puţin de 6 min. | 5 |

4) baza tehnico-materială din dotare, încăperile amenajate conform cerinţelor de desfășurare a activităţii de testare tehnică.

*Raţionamentul specific:*cu cît mai mare este procentul de încăperi proprii amenajate de desfășurare a activităţii de testare tehnică, cu atît mai mic este gradul de risc al operatorilor care desfășoară activităţi de testare tehnică, cu cît mai mic este procentul de încăperi, majoritatea în locaţiune/arendă, pentru amenajarea spaţiului de desfășurare a activităţii de testare tehnică, cu atît mai mare este gradul de risc al operatorilor care desfășoară activităţi de testare tehnică.

|  |  |
| --- | --- |
| **Baza tehnico-materială din dotare, încăperile amenajate conform cerinţelor de desfășurare a activităţii detestare tehnică** | **Gradul de risc (R9)** |
| Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activităţi, proprietate personală – de la 81 pînă la 100 % | 1 |
| Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activităţi, proprietate personală – de la 61 pînă la 80 % | 2 |
| Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activităţi, proprietate personală – de la 41 pînă la 60 % | 3 |
| Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activităţi, proprietate personală – de la 21 pînă la 40 % | 4 |
| Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activităţi, proprietate personală – pînă la 20 % | 5 |

19. Criteriile de risc specifice domeniului de control al transportului rutier călători şi marfă.

1)numărul vehiculelor proprii aflate în gestiunea operatorului de transport rutier.

*Raţionamentul specific:* cu cît mai mare este numărul vehiculelor proprii aflate în gestiunea operatorului de transport rutier, cu atît mai mic este gradul de risc, cu cît mai mic este numărul vehiculelor proprii aflate în gestiunea operatorului de transport rutier, cu atît mai mare este gradul de risc.

|  |  |
| --- | --- |
| **Numărul vehiculelor proprii aflate în gestiunea operatorului de transport rutier** | **Gradul de risc (R10)** |
| Toate vehiculele proprii  | 1 |
| 1/3 din vehiculele proprii | 2 |
| 1/2 din vehiculele proprii | 3 |
| 2/3 din vehiculele proprii | 4 |
| Nici un vehicul propriu | 5 |

2) vechimea medie a parcului de vehicule aflate în gestiunea operatorului de transport rutier.

*Raţionamentul specific:*cu cît mai mică este vechimea medie a parcului de vehicule aflate în gestiunea operatorului de transport rutier, cu atît mai mic este gradul de risc, cu cît mai mare este vechimea medie a parcului de vehicule aflate în gestiunea operatorului de transport rutier, cu atît mai mare este gradul de risc.

|  |  |
| --- | --- |
| **Vechimea medie a parcului de vehicule aflate în gestiunea operatorului de transport rutier** | **Gradul de risc (R11)** |
| Vechimea medie a parcului de vehicule – pînă la 5 ani | 1 |
| 1/3 din parcul de vehicule – de la 5 pînă la 10 ani | 2 |
| 1/2 din parcul de vehicule – de la 10 pînă la 15 ani | 3 |
| 2/3 din parcul de vehicule – de la 15 pînă la 20 ani | 4 |
| Toate vehiculele depăşesc vechimea medie – 20 ani | 5 |

3) coeficientul de îmbarcare la rută, fluxul de pasageri.

*Raţionamentul specific:* cu cît mai mare este coeficientul de îmbarcare la rută, cu atît mai mic este gradul de risc, cu cît mai mic este coeficientul de îmbarcare la rută, cu atît mai mare este gradul de risc.

|  |  |
| --- | --- |
| **Coeficientul de îmbarcare la rută** | **Gradul de risc (R12)** |
| Coeficientul lunar de îmbarcare la rută – mai mare de 0,8 | 1 |
| Coeficientul lunar de îmbarcare la rută – între 0,6 – 0,8 | 2 |
| Coeficientul lunar de îmbarcare la rută – între 0,4 – 0,6 | 3 |
| Coeficientul lunar de îmbarcare la rută – între 0,2 – 0,4 | 4 |
| Coeficientul lunar de îmbarcare la rută – mai puţin de 0,2 | 5 |

4) regularitatea efectuării curselor.

*Raţionamentul specific:* cu cît mai mare este procentul de efectuare a cursei/regularitatea îndeplinirii cursei, conform permisului de activitate pe rută, cu atît mai mic este gradul de risc, cu cît mai mic este procentul de efectuare a cursei/regularitatea îndeplinirii cursei, conform permisului de activitate pe rută, cu atît mai mare este gradul de risc.

|  |  |
| --- | --- |
| **Regularitatea efectuării curselor** | **Gradul de risc (R13)** |
| Cursa este îndeplinită lunar între 95-100% | 1 |
| Cursa este îndeplinită lunar între 90-95% | 2 |
| Cursa este îndeplinită lunar între 80-90% | 3 |
| Cursa este îndeplinită lunar între 70-80% | 4 |
| Cursa este îndeplinită lunar mai puţin de 70% | 5 |

5) timpul mediu de muncă și odihnă a conducătorilor auto.

*Raţionamentul specific:* cu cît mai mare este procentul respectat al timpului de muncă și odihnă a conducătorilor auto, cu atît mai mic este gradul de risc, cu cît mai mic este procentul respectat al timpului de muncă și odihnă a conducătorilor auto, cu atît mai mare este gradul de risc.

|  |  |
| --- | --- |
| **Timpul mediu de muncă și odihnă a conducătorilor auto** | **Gradul de risc (R14)** |
| Timpul mediu de muncă și odihnă, lunar respectat între 95-100% | 1 |
| Timpul mediu de muncă și odihnă, lunar respectat între 90-95% | 2 |
| Timpul mediu de muncă și odihnă, lunar respectat între 85-90% | 3 |
| Timpul mediu de muncă și odihnă, lunar respectat între 80-85% | 4 |
| Timpul mediu de muncă și odihnă, lunar respectat pînă la 80% | 5 |

6) termenul de restituire a autorizaţiilor eliberate și utilizate la transportul de marfă.

*Raţionamentul specific:* cu cît mai mare este numărul de încălcări la termenul de restituire a autorizaţiilor eliberate și utilizate la transportul de marfă, cu atît mai mare este gradul de risc, cu cît mai mic este numărul de încălcări la termenul de restituire a autorizaţiilor eliberate și utilizate la transportul de marfă, cu atît mai mic este gradul de risc.

|  |  |
| --- | --- |
| **Termenul de restituire a autorizaţiilor eliberate și utilizate la transportul de marfă** | **Gradul de risc (R15)** |
| Nici o încălcare în termenul de restituire | 1 |
| Existenţa a 1-2 încălcări în termenul de restituire | 2 |
| Existenţa a 3-4 încălcări în termenul de restituire | 3 |
| Existenţa a 4-5 încălcări în termenul de restituire | 4 |
| Mai mult de 5 încălcări în termenul de restituire | 5 |

20. Criteriile de risc specifice domeniului de control, depășirea limitelor admise la dimensiuni și greutatea pe osii la vehiculele care se deplasează pe drumurile publice.

1) depăşirea limitelor admise la dimensiunile vehiculelor care se deplasează pe drumurile publice.

*Raţionamentul specific:* cu cît mai mică este depăşirea limitei admise la dimensiunile vehiculelor care se deplasează pe drumurile publice, cu atît mai mic este gradul de risc, cu cît mai mare este depăşirea limitei admise la dimensiunile vehiculelor care se deplasează pe drumurile publice, cu atît mai mare este gradul de risc.

|  |  |
| --- | --- |
| **Depăşirea limitelor admise la dimensiunile vehiculelor care se deplasează pe drumurile publice** | **Gradul de risc (R16)** |
| Limita dimensiunii depăşite pînă la 7 cm | 1 |
| Limita dimensiunii depăşite de la 7 – pînă la 10 cm | 2 |
| Limita dimensiunii depăşite de la 10 – pînă la 15 cm | 3 |
| Limita dimensiunii depăşite de la 15 – p nă la 20 cm | 4 |
| Limita dimensiunii depăşite mai mult de 20 cm | 5 |

2) depăşirea limitelor admise de greutate pe osii la vehiculele care se deplasează pe drumurile publice.

*Raţionamentul general:* cu cît mai mică este depăşirea limitei admise de greutate pe osii la vehiculele care se deplasează pe drumurile publice, cu atît mai mic este gradul de risc, cu cît mai mare este depăşirea limitei admise de greutate pe osii la vehiculele care se deplasează pe drumurile publice, cu atît mai mare este gradul de risc.

|  |  |
| --- | --- |
| **Depăşirea limitelor admise de greutate pe osii la vehiculele care se deplasează pe drumurile publice** | **Gradul de risc (R17)** |
| Limita greutăţii pe osii depăşită pînă la 2% | 1 |
| Limita greutăţii pe osii depăşită de la 2 pînă la 7% | 2 |
| Limita greutăţii pe osii depăşită de la 7 pînă la 12% | 3 |
| Limita greutăţii pe osii depăşită de la 12 pînă la 17% | 4 |
| Limita greutăţii pe osii depăşită mai mult de 17% | 5 |

21. Criteriile de risc specifice domeniului de control al activităţii de autoservice.

1) verificarea încălcărilor în activităţile de autoservice.

*Raţionamentul specific:* cu cît mai mic este numărul de încălcări depistate în activităţile de autoservice, cu atît mai mic este gradul de risc, cu cît mai mare este numărul de încălcări depistate în activităţile de autoservice, cu atît mai mare este gradul de risc.

|  |  |
| --- | --- |
| **Verificarea încălcărilor la activităţile de autoservice** | **Gradul de risc (R18)** |
| Numărul încălcărilor depistate lunar – 1 | 1 |
| Numărul încălcărilor depistate lunar – 2 | 2 |
| Numărul încălcărilor depistate lunar – 3 | 3 |
| Numărul încălcărilor depistate lunar – 4 | 4 |
| Numărul încălcărilor depistate lunar mai mult de 4 | 5 |

2) baza tehnico-materială din dotare, încăperile amenajate conform cerinţelor de desfășurare a activităţii de autoservice.

*Raţionamentul specific:*cu cît mai mare este procentul de încăperi proprii amenajate să desfășoare activităţi de autoservice, cu atît mai mic este gradul de risc al operatorilor care desfășoară activităţi de autoservice, cu cît mai mic este procentul de încăperi, majoritatea în locaţiune/arendă, pentru amenajarea spaţiului de desfășurare a activităţii de autoservice, cu atît mai mare este gradul de risc al operatorilor care desfășoară activităţi de autoservice.

|  |  |
| --- | --- |
| **Baza tehnico-materială din dotare, încăperile amenajate conform cerinţelor de desfășurare a activităţii de autoservice** | **Gradul de risc (R19)** |
| Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activităţi, proprietate personală – de la 81 pînă la 100 % | 1 |
| Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activităţi, proprietate personală – de la 61 pînă la 80 % | 2 |
| Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activităţi, proprietate personală – de la 41 pînă la 60 % | 3 |
| Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activităţi, proprietate personală – de la 21 pînă la 40 % | 4 |
| Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activităţi, proprietate personală – pînă la 20 % | 5 |

3) numărul vehiculelor deservite la autoservice în funcţie de spectrul activităţilor de deservire.

*Raţionamentul specific:* cu cît mai mare este numărul de vehicule deservite la autoservice faţă de luna precedentă, ţinînd cont și de spectrul activităţilor de deservire, cu atît mai mare este gradul de risc, cu cît mai mic este numărul de vehicule deservite la autoservice faţă de luna precedentă, ţinînd cont și de spectrul activităţilor de deservire,cu atît mai mic este gradul de risc.

|  |  |
| --- | --- |
| **Numărul de vehicule deservite în funcţie de spectrul activităţilor de deservire la autoservice** | **Gradul de risc (R20)** |
| **pînă la 5 activităţi de deservire** | **de la 5 pînă la 7 activităţi de deservire** | **mai mult de 7 activităţi de deservire** |
| Creșterea numărului de vehicule deservite cu 1/3 faţă de luna precedentă  | 1 | 2 | 3 |
| Creșterea numărului de vehicule deservite cu 1/2 faţă de luna precedentă | 2 | 3 | 4 |
| Creșterea numărului de vehicule deservite cu 2/3 faţă de luna precedentă | 3 | 4 | 5 |

22. Criteriile de risc specifice domeniului de control al activităţii de autogară.

admiterea la efectuarea curselor prin intermediul autogării a vehiculelor rutiere în lipsa la bord a documentelor prevăzute de legislaţia în vigoare.

*Raţionamentul specific:* cu cît mai mare este numărul curselor deservite prin intermediul autogării, cu atît mai mare este gradul de risc, cu cît mai mic este numărul curselor deservite prin intermediul autogării, cu atît mai mic este gradul de risc.

|  |  |
| --- | --- |
| **Numărul încălcărilor la efectuarea curselor prin intermediul autogării** | **Gradul de risc (R21)** |
| Numărul încălcărilor depistate trimestrial – pînă la 2 | 1 |
| Numărul încălcărilor depistate trimestrial – de la 2 pînă la 4 | 2 |
| Numărul încălcărilor depistate trimestrial – de la 4 pînă la 6 | 3 |
| Numărul încălcărilor depistate trimestrial – de la 6 pînă la 8 | 4 |
| Numărul încălcărilor depistate trimestrial mai mult de 8 | 5 |

23. Criteriile de risc specifice domeniului de control al activităţii de montare, reparare şi verificare a tahografelor şi limitatoarelor de viteză.

1) verificarea încălcărilor regulilor de montare, reparare şi verificare a tahografelor şi limitatoarelor de viteză.

*Raţionamentul specific:* cu cît mai mic este numărul de încălcări a regulilor de montare, reparare şi verificare a tahografelor şi limitatoarelor de viteză, cu atît mai mic este gradul de risc, cu cît mai mare este numărul de încălcări a regulilor de montare, reparare şi verificare a tahografelor şi limitatoarelor de viteză, cu atît mai mare este riscul încălcărilor regulilor de montare, reparare şi verificare a tahografelor şi imitatoarelor de viteză.

|  |  |
| --- | --- |
| **Verificarea încălcărilor regulilor de montare, reparare şi verificare a tahografelor şi limitatoarelor de viteză** | **Gradul de risc (R22)** |
| Numărul de încălcări depistate lunar – 1 | 1 |
| Numărul de încălcări depistate lunar – 2 | 2 |
| Numărul de încălcări depistate lunar – 3 | 3 |
| Numărul de încălcări depistate lunar – 4 | 4 |
| Numărul de încălcări depistate lunar – mai mult de 4 | 5 |

2) baza tehnico-materială din dotare, încăperile amenajate conform cerinţelor de desfășurare a activităţilor de montare, reparare şi verificare a tahografelor şi limitatoarelor de viteză.

*Raţionamentul specific:*cu cît mai mare este procentul de încăperi proprii amenajate să desfășoare activităţi de montare, reparare şi verificare a tahografelor şi limitatoarelor de viteză, cu atît mai mic este gradul de risc, cu cît mai mic este procentul de încăperi, în locaţiune/arendă, pentru amenajarea spaţiului de desfășurare a activităţii de montare, reparare şi verificare a tahografelor şi limitatoarelor de viteză, cu atît mai mare este gradul de risc.

|  |  |
| --- | --- |
| **Baza tehnico-materială din dotare, încăperile amenajate conform cerinţelor de desfășurare a activităţii de montare, reparare şi verificare a tahografelor şi limitatoarelor de viteză** | **Gradul de risc (R23)** |
| Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activităţi, proprietate personală – de la 81 pînă la 100 % | 1 |
| Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activităţi, proprietate personală – de la 61 pînă la 80 % | 2 |
| Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activităţi, proprietate personală – de la 41 pînă la 60 % | 3 |
| Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activităţi, proprietate personală – de la 21 pînă la 40 % | 4 |
| Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activităţi, proprietate personală – pînă la 20 % | 5 |

24. Criteriile de risc specifice domeniului de control al activităţii de cîntărire a vehiculelor în vederea eliberării certificatului internaţional de cîntărire a vehiculului.

1) verificarea încălcărilor regulilor de cîntărire în vederea eliberării certificatului internaţional de cîntărire a vehiculului.

*Raţionamentul specific:* cu cît mai mic este numărul de încălcări a regulilor de cîntărire în vederea eliberării certificatului internaţional de cîntărire a vehiculului (lipsa/expirarea certificatelor de competenţă profesională a experţilor, certificatelor metrologice de corespundere a utilajului tehnic etc.), cu atît mai mic este gradul de risc, cu cît mai mare este numărul de încălcări a regulilor de cîntărire în vederea eliberării certificatului internaţional de cîntărire a vehiculului (lipsa/expirarea certificatelor de competenţă profesională a experţilor, certificatelor metrologice de corespundere a utilajului tehnic etc.), cu atît mai mare este riscul încălcării regulilor de cîntărire în vederea eliberării certificatului internaţional de cîntărire a vehiculului.

|  |  |
| --- | --- |
| **Verificarea încălcărilor regulilor de cîntărire în vederea eliberării certificatului internaţional de cîntărire a vehiculului** | **Gradul de risc (R24)** |
| Numărul de încălcări a regulilor depistate lunar – 1 | 1 |
| Numărul de încălcări a regulilor depistate lunar – 2 | 2 |
| Numărul de încălcări a regulilor depistate lunar – 3 | 3 |
| Numărul de încălcări a regulilor depistate lunar – 4 | 4 |
| Numărul de încălcări a regulilor depistate lunar – mai mult de 4 | 5 |

2) baza tehnico-materială din dotare, încăperile amenajate conform cerinţelor de desfășurare a activităţii de cîntărire a vehiculelor în vederea eliberării certificatului internaţional de cîntărire a vehiculului.

*Raţionamentul specific:*cu cît mai mare este procentul de încăperi proprii amenajate să desfășoare activităţi de cîntărire a vehiculelor în vederea eliberării certificatului internaţional de cîntărire a vehiculului, cu atît mai mic este gradul de risc, cu cît mai mic este procentul de încăperi, în locaţiune/arendă, pentru amenajarea spaţiului de desfășurare a activităţii de cîntărire a vehiculelor în vederea eliberării certificatului internaţional de cîntărire a vehiculului, cu atît mai mare este gradul de risc.

|  |  |
| --- | --- |
| **Baza tehnico-materială din dotare, încăperile amenajate conform cerinţelor de desfășurare a activităţii de cîntărire a vehiculului**  | **Gradul de risc (R25)** |
| Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activităţi, proprietate personală – de la 81 pînă la 100 % | 1 |
| Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activităţi, proprietate personală – de la 61 pînă la 80 % | 2 |
| Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activităţi, proprietate personală – de la 41 pînă la 60 % | 3 |
| Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activităţi, proprietate personală – de la 21 pînă la 40 % | 4 |
| Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activităţi, proprietate personală – pînă la 20 % | 5 |

25. Criteriile de risc specifice domeniului de control al centrelor de atestare profesională a managerilor de transport rutier şi conducătorilor auto.

verificarea încălcărilor în activitatea centrelor de pregătire profesională a managerilor de transport rutier şi conducătorilor auto.

*Raţionamentul specific:* cu cît mai mic este numărul încălcărilor admise în cadrul centrelor de atestare profesională a managerilor de transport rutier şi conducătorilor auto, cu atît mai mic este gradul de risc, cu cît mai mare este numărul încălcărilor admise în cadrul centrelor de atestare profesională a managerilor de transport rutier şi conducătorilor auto, cu atît mai mare estei riscul încălcărilor în procesul tehnologic.

|  |  |
| --- | --- |
| **Verificarea încălcărilor în activitatea centrelor de pregătire profesională a managerilor de transport rutier şi conducătorilor auto** | **Gradul de risc (R26)** |
| Numărul de încălcări depistate lunar – 1 | 1 |
| Numărul de încălcări depistate lunar – 2 | 2 |
| Numărul de încălcări depistate lunar – 3 | 3 |
| Numărul de încălcări depistate lunar – 4 | 4 |
| Numărul de încălcări depistate lunar – mai mult de 4 | 5 |

**IV. Ponderarea criteriilor de risc pe domenii**

26. Pentru fiecare criteriu se stabileşte ponderea în raport cu toate criteriile selectate, ţinînd cont de importanţa criteriului respectiv pentru domeniul specific de control. Astfel, aceleaşi criterii pot avea relevanţă (pondere) diferită, în funcţie de domeniu de control.

27. Pentru planificarea controalelor privind activităţile de testare tehnică la staţii, conform criteriilor de risc, se stabilește următoarea pondere de risc:

|  |  |
| --- | --- |
| **Criteriile de risc** | **Ponderea, (W)** |
| Perioada de activitate a operatorului de transport rutier şi/sau operatorului care desfăşoară activităţi conexe în domeniu | 0,10 (W1) |
| Durata de la data efectuării ultimului control | 0,10 (W2) |
| Încălcările anterioare depistate la ultimul control | 0,10 (W3) |
| Fluctuaţia personalului angajat în cadrul întreprinderii | 0,10 (W4) |
| Experienţa profesională în domeniu a managerilor și personalului implicat în activităţile operaţionale | 0,15(W5) |
| Verificarea corectitudinii completării datelor în rapoartele de testare tehnică (sistemul informaţional de înregistrare) | 0,10 (W6) |
| Verificarea încălcărilor regulilor de testare tehnică (certificatele de competenţă profesională a experţilor, certificatele metrologice de corespundere a utilajului tehnic) | 0,10 (W7) |
| Timpul mediu de deservire și verificare complexă a procesului de testare tehnică a vehiculelor | 0,15 (W8) |
| Baza tehnico-materială din dotare, încăperile amenajate conform cerinţelor de desfășurare a activităţii de testare tehnică | 0,10 (W9) |
| **Total** | **1,0** |

28. Pentru planificarea controalelor privind activităţile de transport rutier călători, conform criteriilor de risc, se stabilește următoarea pondere de risc:

|  |  |
| --- | --- |
| **Criteriile de risc** | **Ponderea, (W)** |
| Perioada de activitate a operatorului de transport rutier şi/sau operatorului care desfăşoară activităţi conexe în domeniu | 0,10 (W1) |
| Durata de la data efectuării ultimului control | 0,10 (W2) |
| Încălcările anterioare depistate la ultimul control | 0,10 (W3) |
| Fluctuaţia personalului angajat în cadrul întreprinderii | 0,10 (W4) |
| Experienţa profesională în domeniu a managerilor și personalului implicat în activităţile operaţionale | 0,10 (W5) |
| Numărul vehiculelor proprii aflate în gestiunea operatorului de transport rutier | 0,10 (W10) |
| Vechimea medie a parcului de vehicule aflate în gestiunea operatorului de transport rutier | 0,10 (W11) |
| Coeficientul de îmbarcare la rută | 0,10 (W12) |
| Regularitatea efectuării curselor | 0,10 (W13) |
| Timpul mediu de muncă și odihnă a conducătorilor auto | 0,10 (W14) |
| **Total** | **1,0** |

29. Pentru planificarea controalelor privind activităţile de transport rutier marfă, conform criteriilor de risc, se stabilește următoarea pondere de risc:

|  |  |
| --- | --- |
| **Criteriile de risc** | **Ponderea, (W)** |
| Perioada de activitate a operatorului de transport rutier şi/sau operatorului care desfăşoară activităţi conexe în domeniu | 0,10 (W1) |
| Durata de la data efectuării ultimului control | 0,10 (W2) |
| Încălcările anterioare depistate la ultimul control | 0,10 (W3) |
| Fluctuaţia personalului angajat în cadrul întreprinderii | 0,10 (W4) |
| Experienţa profesională în domeniu a managerilor și personalului implicat în activităţile operaţionale | 0,10 (W5) |
| Numărul vehiculelor proprii aflate în gestiunea operatorului de transport rutier | 0,10 (W10) |
| Vechimea medie a parcului de vehicule aflate în gestiunea operatorului de transport rutier | 0,10 (W11) |
| Timpul mediu de muncă și odihnă a conducătorilor auto | 0,10 (W14) |
| Termenul de restituire a autorizaţiilor eliberate și utilizate la transportul de marfă. | 0,20 (W15) |
| **Total** | **1,0** |

30. Pentru planificarea controalelor privind activităţile ce depășesc limitele admise la dimensiuni și greutate pe osii la vehiculele care se deplasează pe drumurile publice, conform criteriilor de risc, se stabilește următoarea pondere de risc:

|  |  |
| --- | --- |
| **Criteriile de risc** | **Ponderea, (W)** |
| Perioada de activitate a operatorului de transport rutier şi/sau operatorului care desfăşoară activităţi conexe în domeniu | 0,10 (W1) |
| Durata de la data efectuării ultimului control | 0,10 (W2) |
| Încălcările anterioare depistate la ultimul control | 0,10 (W3) |
| Fluctuaţia personalului angajat în cadrul întreprinderii | 0,10 (W4) |
| Experienţa profesională în domeniu a managerilor și personalului implicat în activităţile operaţionale | 0,10 (W5) |
| Depăşirea limitelor admise la dimensiunile vehiculelor care se deplasează pe drumurile publice | 0,25 (W16) |
| Depăşirea limitelor admise de greutate pe osii la vehiculele care se deplasează pe drumurile publice | 0,25 (W17) |
| **Total** | **1,0** |

31. Pentru planificarea controalelor privind activităţile de autoservice, conform criteriilor de risc, se stabilește următoarea pondere de risc:

|  |  |
| --- | --- |
| **Criteriile de risc** | **Ponderea, (W)** |
| Perioada de activitate a operatorului de transport rutier şi/sau operatorului care desfăşoară activităţi conexe în domeniu | 0,10 (W1) |
| Durata de la data efectuării ultimului control | 0,10 (W2) |
| Încălcările anterioare depistate la ultimul control | 0,10 (W3) |
| Fluctuaţia personalului angajat în cadrul întreprinderii | 0,10 (W4) |
| Experienţa profesională în domeniu a managerilor și personalului implicat în activităţile operaţionale | 0,10 (W5) |
| Verificarea încălcărilor la activităţile de autoservice | 0,2 (W18) |
| Baza tehnico-materială din dotare, încăperile amenajate conform cerinţelor de desfășurare a activităţii de autoservice | 0,1 (W19) |
| Numărul vehiculelor deservite la autoservice în funcţie de spectrul activităţilor de deservire | 0,20 (W20) |
| **Total** | **1,0** |

32. Pentru planificarea controalelor privind activităţile de autogară, conform criteriilor de risc, se stabilește următoarea pondere de risc:

|  |  |
| --- | --- |
| **Criteriile de risc** | **Ponderea, (W)** |
| Perioada de activitate a operatorului de transport rutier şi/sau operatorului care desfăşoară activităţi conexe în domeniu | 0,10 (W1) |
| Durata de la data efectuării ultimului control | 0,10 (W2) |
| Încălcările anterioare depistate la ultimul control | 0,10 (W3) |
| Fluctuaţia personalului angajat în cadrul întreprinderii | 0,10 (W4) |
| Experienţa profesională în domeniu a managerilor și personalului implicat în activităţile operaţionale | 0,10 (W5) |
| Numărul încălcărilor la efectuarea curselor prin intermediul autogării | 0,50 (W21) |
| **Total** | **1,0** |

33. Pentru planificarea controalelor privind montarea, repararea şi verificarea tahografelor şi limitatoarelor de viteză, conform criteriilor de risc, se stabilește următoarea pondere de risc:

|  |  |
| --- | --- |
| **Criteriile de risc** | **Ponderea, (W)** |
| Perioada de activitate a operatorului de transport rutier şi/sau operatorului care desfăşoară activităţi conexe în domeniu | 0,10 (W1) |
| Durata de la data efectuării ultimului control | 0,10 (W2) |
| Încălcările anterioare depistate la ultimul control | 0,10 (W3) |
| Fluctuaţia personalului angajat în cadrul întreprinderii | 0,10 (W4) |
| Experienţa profesională în domeniu a managerilor și personalului implicat în activităţile operaţionale | 0,10 (W5) |
| Verificarea încălcărilor regulilor de montare, reparare şi verificare a tahografelor şi limitatoarelor de viteză | 0,25 (W22) |
| Baza tehnico-materială din dotare, încăperile amenajate conform cerinţelor de desfășurare a activităţii de montare, reparare şi verificare a tahografelor şi limitatoarelor de viteză | 0,25 (W23) |
| **Total** | **1,0** |

34. Pentru planificarea controalelor privind activitatea de cîntărire a vehiculelor în vederea eliberării certificatului internaţional de cîntărire a vehiculului, conform criteriilor de risc, se stabilește următoarea pondere de risc:

|  |  |
| --- | --- |
| **Criteriile de risc** | **Ponderea, (W)** |
| Perioada de activitate a operatorului de transport rutier şi/sau operatorului care desfăşoară activităţi conexe în domeniu | 0,10 (W1) |
| Durata de la data efectuării ultimului control | 0,10 (W2) |
| Încălcările anterioare depistate la ultimul control | 0,10 (W3) |
| Fluctuaţia personalului angajat în cadrul întreprinderii | 0,10 (W4) |
| Experienţa profesională în domeniu a managerilor și personalului implicat în activităţile operaţionale | 0,10 (W5) |
| Verificarea încălcărilor regulilor de cîntărire în vederea eliberării certificatului internaţional de cîntărire a vehiculului | 0,25 (W24) |
| Baza tehnico-materială din dotare, încăperile amenajate conform cerinţelor de desfășurare a activităţii de cîntărire | 0,25 (W25) |
| **Total** | **1,0** |

35. Pentru planificarea controalelor privind activitatea centrelor de atestare profesională a managerilor de transport rutier şi conducătorilor auto, conform criteriilor de risc, se stabilește următoarea pondere de risc:

|  |  |
| --- | --- |
| **Criteriile de risc** | **Ponderea, (W)** |
| Perioada de activitate a operatorului de transport rutier şi/sau operatorului care desfăşoară activităţi conexe în domeniu | 0,10 (W1) |
| Durata de la data efectuării ultimului control | 0,10 (W2) |
| Încălcările anterioare depistate la ultimul control | 0,10 (W3) |
| Fluctuaţia personalului angajat în cadrul întreprinderii | 0,10 (W5) |
| Experienţa profesională în domeniu a managerilor și personalului implicat în activităţile operaţionale | 0,10 (W6) |
| Verificarea încălcărilor în activitatea profesională de manager transport rutier şi conducătorilor auto | 0,50 (W27) |
| **Total** | **1,0** |

36. La determinarea ponderii, pentru fiecare criteriu se va ţine cont de:

a) scopul, atribuţiile şi domeniul de activitate al Agenţiei;

b) influenţa criteriului ales asupra prejudiciului potenţial ce se doreşte a fi evitat;

c) multidimensionalitatea izvoarelor de risc, ponderîndu-se corespunzător criteriile ce ţin de diferite aspecte (subiect, obiect, raporturi anterioare).

37. Este obligatorie revizuirea periodică a ponderilor atribuite fiecărui criteriu de risc, în funcţie de rezultatele controalelor anterioare şi de actualizarea informaţiei colectate în activităţile de control. În cazul în care un criteriu îşi pierde în timp din relevanţă, se recomandă scăderea consecutivă a ponderii acestuia în raport cu restul criteriilor utilizate.

**V. Clasamentul persoanelor supuse controlului**

**şi gradul de risc global**

38. Stabilirea clasamentului persoanelor supuse controlului/agentului care prestează activităţi de testare tehnică la staţii și gradul de risc global, conform criteriilor de risc, este determinat prin aplicarea criteriilor pentru fiecare entitate potenţială a controlului.

39. Se selectează listele tuturor operatorilor/agenţilor care prestează activităţi de testare tehnică la staţii și, respectiv, se aplică unul din gradul de risc al acestui criteriu.

40. Se stabileşte gradul de risc global asociat fiecărui operator care prestează activităţi de testare tehnică la staţii în baza următoarei formule:



unde:

*Rg1*– gradul de risc global asociat operatorului supus controlului;

*1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9*– criteriile de risc;

*w* – ponderea fiecărui criteriu de risc, unde suma ponderilor individuale va fi egală cu unitatea;

*R* – gradul de risc pentru fiecare criteriu.

41. Stabilirea clasamentului operatorului de transport rutier și gradul de risc global, conform criteriilor de risc, este determinat prin aplicarea criteriilor pentru fiecare entitate potenţială a controlului.

42. Se selectează listele tuturor operatorilor de transport rutier călători şi marfă și, respectiv, se aplică unul din gradul de risc al acestui criteriu.

43. Se stabileşte gradul de risc global asociat fiecărui operator de transport rutier călători în baza următoarei formule:



unde:

*Rg2*– gradul de risc global asociat operatorului supus controlului;

*1, 2, 3, 4, 5,6, 11, 12, 13, 14*– criteriile de risc;

*W*– ponderea fiecărui criteriu de risc, unde suma ponderilor individuale va fi egală cu unitatea;

*R* – gradul de risc pentru fiecare criteriu.

44. Se stabileşte gradul de risc global asociat fiecărui operator de transport rutier marfă în baza următoarei formule:



unde:

*Rg3*– gradul de risc global asociat operatorului supus controlului;

*1, 2, 3, 4, 5, 11, 12, 14, 15*– criteriile de risc;

*W* – ponderea fiecărui criteriu de risc, unde suma ponderilor individuale va fi egală cu unitatea;

*R* – gradul de risc pentru fiecare criteriu.

45. Stabilirea clasamentului persoanelor supuse controlului/agentului care prestează activităţi de transport greutăţi și gradul de risc global, conform criteriilor de risc, este determinat prin aplicarea criteriilor pentru fiecare entitate potenţială a controlului.

46. Se selectează listele tuturor operatorilor/agenţilor care prestează activităţi de transport greutăţi și, respectiv, se aplică unul din gradul de risc al acestui criteriu.

47. Se stabileşte gradul de risc global asociat fiecărui operator/agent care prestează activităţi de transport greutăţi în baza următoarei formule:



unde:

*Rg4*– gradul de risc global asociat operatorului/agentului supus controlului;

*1, 2, 3, 4, 5, 16, 17*– criteriile de risc;

*W*– ponderea fiecărui criteriu de risc, unde suma ponderilor individuale va fi egală cu unitatea;

*R* – gradul de risc pentru fiecare criteriu.

48. Stabilirea clasamentului operatorului care prestează activităţi de autoservice și gradul de risc global, conform criteriilor de risc, este determinat prin aplicarea criteriilor pentru fiecare entitate potenţială a controlului.

49. Se selectează listele tuturor operatorilor care prestează activităţi de autoservice și, respectiv, se aplică unul din gradul de risc al acestui criteriu.

50. Se stabileşte gradul de risc global asociat fiecărui operator care prestează activităţi de autoservice în baza următoarei formule:



unde:

*Rg5*– gradul de risc global asociat operatorului supus controlului;

*1, 2, 3, 4,5, 18, 19, 20*– criteriile de risc;

*W* – ponderea fiecărui criteriu de risc, unde suma ponderilor individuale va fi egală cu unitatea;

*R* – gradul de risc pentru fiecare criteriu.

51. Stabilirea clasamentului operatorului care prestează activităţi de autogară și gradul de risc global, conform criteriilor de risc, este determinat prin aplicarea criteriilor pentru fiecare entitate potenţială a controlului.

52. Se selectează listele tuturor operatorilor care prestează activităţi de autogară și, respectiv, se aplică unul din gradul de risc al acestui criteriu.

53. Se stabileşte gradul de risc global asociat fiecărui operator care prestează activităţi de autogară în baza următoarei formule:



unde:

*Rg6*– gradul de risc global asociat operatorului supus controlului;

*1, 2, 3, 4, 5, 21*– criteriile de risc;

*W* – ponderea fiecărui criteriu de risc, unde suma ponderilor individuale va fi egală cu unitatea;

*R* – gradul de risc pentru fiecare criteriu.

54. Stabilirea clasamentului operatorului care prestează activităţi de montare, reparare şi verificare a tahografelor şi limitatoarelor de viteză și gradul de risc global, conform criteriilor de risc, este determinat prin aplicarea criteriilor pentru fiecare entitate potenţială a controlului.

55. Se selectează listele tuturor operatorilor care prestează activităţi de montare, reparare şi verificare a tahografelor şi limitatoarelor de viteză și, respectiv, se aplică unul din gradul de risc al acestui criteriu.

56. Se stabileşte gradul de risc global asociat fiecărui operator care prestează activităţi de montare, reparare şi verificare a tahografelor şi limitatoarelor de viteză în baza următoarei formule:



unde:

*Rg7*– gradul de risc global asociat operatorului supus controlului;

*1, 2, 3, 4, 5, 22, 23*– criteriile de risc;

*W* – ponderea fiecărui criteriu de risc, unde suma ponderilor individuale va fi egală cu unitatea;

*R* – gradul de risc pentru fiecare criteriu.

57. Stabilirea clasamentului operatorului care prestează activităţi de cîntărire a vehiculelor în vederea eliberării certificatului internaţional de cîntărire a vehiculului și gradul de risc global, conform criteriilor de risc, este determinat prin aplicarea criteriilor pentru fiecare entitate potenţială a controlului.

58. Se selectează listele tuturor operatorilor care prestează activităţi de cîntărire a vehiculelor în vederea eliberării certificatului internaţional de cîntărire a vehiculului și, respectiv, se aplică unul din gradul de risc al acestui criteriu.

59. Se stabileşte gradul de risc global asociat fiecărui operator care prestează activităţi de cîntărire a vehiculelor în vederea eliberării certificatului internaţional de cîntărire a vehiculului în baza următoarei formule:



unde:

*Rg* – gradul de risc global asociat operatorului supus controlului;

*1, 2, 3, 4, 5, 24, 25*– criteriile de risc;

*W* – ponderea fiecărui criteriu de risc, unde suma ponderilor individuale va fi egală cu unitatea;

*R* – gradul de risc pentru fiecare criteriu.

60. Stabilirea clasamentului operatorului care prestează activităţi de atestare profesională a managerilor de transport rutier şi conducătorilor auto și gradul de risc global, conform criteriilor de risc, este determinat prin aplicarea criteriilor pentru fiecare entitate potenţială a controlului.

61. Se selectează listele tuturor operatorilor care prestează activităţi de atestare profesională a managerilor de transport rutier şi conducătorilor auto și, respectiv, se aplică unul din gradul de risc al acestui criteriu.

62. Se stabileşte gradul de risc global asociat fiecărui operator care prestează activităţi de atestare profesională a managerilor de transport rutier şi conducătorilor auto în baza următoarei formule:



unde:

*Rg9*– gradul de risc global asociat operatorului supus controlului;

*1, 2, 3, 4, 5, 26*– criteriile de risc;

*W* – ponderea fiecărui criteriu de risc, unde suma ponderilor individuale va fi egală cu unitatea;

*R* – gradul de risc pentru fiecare criteriu.

63. În urma aplicării formulei stabilite la punctele 39, 42, 43, 46, 49, 52, 55, 58 și 61 din prezenta Metodologie riscul global va lua valori între 200 şi 1000 de unităţi, unde operatorii/agenţii care obţin 200 de unităţi sînt asociaţi cu cel mai mic risc.

64. În funcţie de punctajul obţinut în urma aplicării formulei, sînt apreciaţi subiecţii controlului, în vîrful clasamentului fiind plasate persoanele care au obţinut punctajul maxim – 1000 unităţi, asociate cu cel mai mare grad de risc. Operatorii/agenţii supuşi controlului din vîrful clasamentului sînt asociaţi cu un risc mai înalt şi urmează a fi supuşi controlului în mod prioritar. Modelul tabelelor privind clasamentul operatorilor/agenţilor supuşi controlului conform criteriilor de risc este prezentat în anexele nr.1-9 la prezenta Metodologie.

65. În baza clasamentului, Agenţia întocmeşte proiectul graficului controalelor trimestriale planificate, pe care îl expediază spre înregistrare Cancelariei de Stat, în modul şi termenul stabilit de Guvern.

66. Clasamentul se utilizează de Agenţie pentru stabilirea frecvenţei de control recomandate pentru fiecare operator/agent supus controlului. Frecvenţa recomandată se utilizează pentru prioritizarea controlului inopinat în cazul în care în acelaşi timp mai mulţi operatori/agenţi supuşi controlului cad sub incidenţa temeiurilor şi condiţiilor stabilite la articolul 19 al Legii nr.131 din 8 iunie 2012 privind controlul de stat asupra activităţii de întreprinzător.

67. La sfîrşitul perioadei pentru care s-a făcut planificarea, Agenţia elaborează un raport prin care determină ponderea operatorilor/agenţilor supuşi controlului din numărul total, modifică, după caz, punctajele acordate anterior în baza informaţiei acumulate în urma controlului și va fi schimbată situaţia în raport cu data ultimului control efectuat, cu actualizarea profilului fiecărui operator/agent.

**VI. Crearea şi menţinerea sistemului de date necesare**

**aplicării criteriilor de risc**

68. Sistemul de analiză a controalelor în baza criteriilor de risc este întemeiat pe date statistice relevante, certe şi accesibile oferite de Biroul Naţional de Statistică şi a altor date veridice colectate în modul stabilit de lege. Este obligatorie evitarea aplicării criteriilor de risc în baza datelor incomplete şi interpretabile.

69. Pentru elaborarea şi menţinerea clasamentului operatorilor/agenţilor supuşi controlului conform riscului prezentat, Agenţia va elabora pe interior sistemul informaţional de date necesar aplicării criteriilor de risc, care va reflecta cel puţin următoarele date strict necesare:

a) lista tuturor operatorilor de transport rutier/agenţi pasibili de a fi supuși controlului, cu datele individuale de identificare;

b) istoricul activităţilor de control;

c) profilul fiecărui operator/agent, cu informaţia relevantă pentru criteriile de risc utilizate și clasificarea operatorului/agentului în cauză.

70. Agenţia va reexamina şi actualiza informaţia necesară pentru aplicarea criteriilor de risc cel puţin o dată pe an.

71. Dacă în opinia controlorului/persoana delegată cu abilităţi de control riscul legat de neidentificarea informaţiilor solicitate este mai mare decît cel de identificare a acestora, acţiunile de control pot fi modificate în mod corespunzător, cu acordul directorului Agenţiei.

72. La determinarea dovezilor pentru confirmarea informaţiilor necesare la planificarea controlului de stat, controlorul/persoana delegată cu abilităţi de control poate lua în considerare dovezile obţinute în timpul evaluărilor precedente,dacă informaţiile obţinute anterior rămîn relevante.