Утверждена

Постановлением Правительства №369

от 27 мая 2014 г.

**МЕТОДОЛОГИЯ**

**планирования государственного контроля предпринимательской деятельности на основе анализа критериев риска, установленных Национальным агентством автомобильного транспорта**

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Методология планирования государственного контроля предпринимательской деятельности на основе анализа критериев риска, установленных Национальным агентством автомобильного транспорта (в дальнейшем – Методология), разработана на основании Постановления Правительства № 694 от 5 сентября 2013 года «Об утверждении Общей методологии планирования государственного контроля предпринимательской деятельности на основе анализа критериев риска» в целях повышения эффективности государственного контроля и надзора за предпринимательской деятельностью в области своей ответственности: выполнение условий международных соглашений в области автомобильных перевозок; борьба с незаконными перевозками пассажиров; соблюдение автотранспортными операторами требований к качеству и безопасности при оказании автотранспортных услуг по перевозкам пассажиров и грузов; соблюдение технологического процесса автотранспортными операторами (хозяйствующими субъектами, осуществляющими виды деятельности, сопутствующие автомобильным перевозкам, или физическими лицами), сертифицирующими органами, автовокзалами и автостанциями; соблюдение правил эксплуатации тракторов, самоходных, мелиоративных и иных машин и прицепов к ним, виды деятельности, установленные Законом № 131 от 8 июня 2012 года о государственном контроле предпринимательской деятельности.

Классификация используется Национальным агентством автомобильного транспорта (в дальнейшем – Агентство) для назначения рекомендуемой частоты проверок для каждого отдельного оператора/агента, подлежащего контролю. Рекомендуемая частота используется для установления приоритетов с целью внезапного контроля в случае, когда несколько операторов/агентов, подлежащих контролю, одновременно подпадают под основания и условия, установленные статьей 19 Закона № 131 от 8 июня 2012 года о государственном контроле предпринимательской деятельности.

1. Методологическая сущность анализа на основе критериев риска состоит в распределении по наиболее важным критериям риска, характерным для соответствующей области контроля, установленным Агентством, и присуждении соответствующей оценки по предустановленному масштабу, которая соотносится с весомостью каждого критерия, в зависимости от его релевантности для общего уровня риска. Применение баллов по каждому критерию проводится для каждого проверяемого автотранспортного оператора и/или оператора, который осуществляет сопутствующие виды деятельности, в области, подлежащей контролю, и завершается разработкой их классификации, в зависимости от полученных баллов, в соответствии с индивидуальным уровнем прогнозируемого риска.
2. В смысле настоящей Методологии используются следующие понятия:

1) *критерии риска* – набор действий, которые описывают обстоятельства или характеристики субъекта и/или объекта, подлежащего контролю, и/или предыдущих взаимоотношений контролируемого лица и органа контроля, существование и интенсивность которых могут указывать на вероятность причинения вреда жизни и здоровью людей, окружающей среде, национальной безопасности/общественному порядку вследствие деятельности физического или юридического лица, и степень такого вреда;

2) *фактор риска*  – условие или частное обстоятельство, влияющее на степень риска, способствующее возникновению определенного явления или проявлению какого-либо действия или возможности получения каких-либо преимуществ в любом виде;

3) *выявление рисков* – оценка потенциальных опасностей, их причин и последствий, а также оценка возможностей Агентства предотвратить риски;

4) *анализ рисков* – определение приоритетности рисков путем их выявления, с предоставлением подробной информации.

4. Принципами оценки рисков являются:

1) *законность* – оценка рисков планирования контроля осуществляется в условиях настоящей Методологии и других положений действующего законодательства, с соблюдением принципа законности на всех этапах, включая обеспечение защиты информации;

2) *прозрачность* – орган оглашает информацию о результатах оценки рисков в той мере, в которой прозрачность процесса оценки не угрожает целостности информации, отнесенной законом к категории ограниченного доступа;

3) *планирование* – контролер планирует меры контроля на основании оценки и выявления рисков в целях определения приоритетов контрольной деятельности в соответствии с областями, в которых Агентство наделено правом осуществлять контроль.

**II. УСТАНОВЛЕНИЕ КРИТЕРИЕВ РИСКА**

5. Критерии риска объединяются в зависимости от субъекта контроля, объекта контроля и предыдущих взаимоотношений с органом контроля. Например, критериями риска в зависимости от субъекта могут быть: количество собственных транспортных средств, период осуществления проверяемым лицом деятельности, подлежащей контролю; в зависимости от объекта могут быть: степень износа транспортных средств и другие критерии, соответствующие конкретной области контроля, в зависимости от предыдущих взаимоотношений могут быть: дата осуществления последнего контроля, предыдущие нарушения, периодичность повтора одного и того же нарушения, вид деятельности и т.д.

6. Выбранные критерии риска должны соблюдать следующие принципы:

1) соответствовать целям деятельности Агентства;

2) охватывать область применения всех предприятий, подлежащих проверке Агентством. В частности, выбранные критерии должны соответствовать деятельности и/или признакам проверяемых лиц и/или используемых ими в технологическом процессе транспортных средств;

3) основываться на достоверной, точной и доступной информации. В первую очередь критерии, которые позволяют присваивать степень риска лицам, подлежащим контролю, на основе статистических данных, полученных из внутренних/собственных источников и извне;

4) могут быть взвешенными;

7. Общие критерии риска, используемые в обязательном порядке, для лиц, подлежащих контролю:

1) период осуществления проверяемым лицом деятельности, подлежащей контролю;

2) промежуток времени с даты проведения последней проверки;

3) текучесть персонала;

4) предыдущие нарушения;

5) профессиональный опыт менеджеров.

8. Специфические критерии риска, присущие соответствующей области, используемые в обязательном порядке для лиц, подлежащих контролю:

1) проверка правильности внесения дополнительных данных в отчеты технического тестирования (информационная система регистрации);

2) проверка нарушений правил технического тестирования (сертификаты профессиональной компетенции экспертов, метрологические сертификаты соответствия технического оборудования);

3) количество собственных транспортных средств, находящихся в распоряжении автотранспортного оператора;

4) возраст парка транспортных средств, находящихся в распоряжении автотранспортного оператора;

5) превышение допустимых предельных размеров транспортных средств при передвижении по дорогам общего пользования;

6) превышение допустимых предельных нагрузок масс на ось транспортных средств при передвижении по дорогам общего пользования;

7) деятельность автосервиса;

8) деятельность автовокзалов.

9. График квартальных проверок составляется Агентством на основании следующих критериев риска:

1) степень вреда, наносимого деятельностью, осуществляемой лицом, подлежащим контролю, безопасности и здоровью пассажиров, обществу или окружающей среде;

2) количество ошибок при внесении данных в отчет технического тестирования;

3) количество собственных транспортных средств, возраст транспортных средств, находящихся на балансе;

4) предыдущие нарушения;

5) наличие достоверной и качественной информации, подтвержденной доказательствами о возможных нарушениях;

6) период осуществления проверяемым автотранспортным оператором деятельности, подлежащей контролю.

10. Контролер/лицо, наделенное правом контроля, должно постоянно мониторизировать выявленные риски и быть уверенным, что процедуры контроля во время проверки надлежащим образом отражают определенные ситуации, а в случае искажения информации, накопленной в процессе контроля, содействовать обновлению и улучшению процедур контроля по выявлению рисков для получения ожидаемого результата.

**III. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ИНТЕНСИВНОСТИ РИСКА**

1. Каждый критерий риска распределяется по степеням/уровням интенсивности, которые оцениваются согласно значению степени риска. Масштаб оценки находится в диапазоне от 1 до 5, где «1» означает минимальную и «5» максимальную степень риска.
2. При присуждении цифровых значений учитывается весомость каждого уровня в рамках критерия риска и равномерность перемещения с одного уровня на другой, таким образом, чтобы в одном всеобъемлющем реестре были отражены полностью соответствующие уровни возможных рисков от минимального до максимального.

**Часть 1**

**Общие критерии риска, применяемые к операторам,**

**подлежащим контролю**

13. Период осуществления проверяемым автотранспортным оператором/лицом деятельности, подлежащей контролю.

*Общее основание:* чем больше стаж деятельности автотранспортного оператора, подлежащего контролю, на рынке, тем лучше он ознакомлен с правилами, тем более внимательно относится к своей репутации и имиджу и тем чаще внедряет внутренние системы контроля качества, и соответственно, в таких ситуациях минимальный риск присваивается за более длительный период деятельности, а максимальный риск за более короткий период деятельности.

|  |  |
| --- | --- |
| **Период деятельности автотранспортного оператора и/или оператора, осуществляющего сопутствующие данной области виды деятельности** | **Уровень риска (R1)** |
| Более 20 лет | 1 |
| 15-20 лет | 2 |
| 10-15 лет | 3 |
| 5-10 лет | 4 |
| До 5 лет | 5 |

14. Дата проведения последней проверки деятельности, подлежащей контролю, согласно действующему законодательству.

*Общее основание:* чем более длительный период, в который автотранспортный оператор, подлежащий контролю, не проверялся, тем выше неопределенность относительно его соответствия нормативным требованиям, присуждая минимальный риск субъектам, которые были проверены недавно, и максимальный риск субъектам, в отношении которых не проводился в ближайшее время государственный контроль.

|  |  |
| --- | --- |
| **Промежуток времени с момента осуществления последней проверки** | **Уровень риска (R2)** |
| До 6 месяцев | 1 |
| 6-12 месяцев | 2 |
| 1-2 года | 3 |
| 2-3 года | 4 |
| Более 3 лет | 5 |

15. Предыдущие нарушения соблюдения требований действующего законодательства, выявленные в ходе последней проверки.

*Общее основание:* отсутствие нарушений на дату проведения последней проверки указывает на готовность лица, подлежащего контролю, соблюдать закон и, следовательно, более низкий риск его нарушения. Таким образом, этот факт может освободить лицо, подлежащее проверке, от последующей проверки. В то же время наличие нарушений на последнюю дату проведения проверки присуждает лицу, подлежащему проверке, более высокую степень риска.

|  |  |
| --- | --- |
| **Нарушения, выявленные при последней проверке** | **Уровень риска (R3)** |
| Отсутствие нарушений на дату последней проверки | 1 |
| Были выявлены незначительные нарушения, которые входят в состав правонарушений, без причинения ущерба третьим лицам (было представлено предписание), нарушения согласно представленному предписанию были своевременно устранены | 2 |
| Были выявлены нарушения, которые входят в состав правонарушений, и был причинен ущерб третьим лицам (применены санкции, возмещен ущерб), нарушения согласно представленному предписанию были своевременно устранены | 3 |
| Проверяемое лицо не подчиняется решениям Агентства, нарушения согласно представленному предписанию не были устранены в установленные сроки | 4 |
| Проверяемое лицо не подчиняется решениям Агентства и повторно совершает то же нарушение, за которое был наказан, нарушения согласно представленному предписанию не были устранены | 5 |

16. Текучесть персонала/движение рабочей силы автотранспортного предприятия и/или оператора, осуществляющего сопутствующие данной сфере виды деятельности.

*Общее основание:* чем выше текучесть персонала, тем выше уровень риска, чем ниже текучесть персонала, тем ниже уровень риска.

|  |  |
| --- | --- |
| **Текучесть персонала на предприятии** | **Уровень риска (R4)** |
| Ежегодная текучесть персонала –до 20 % | 1 |
| Ежегодная текучесть персонала – от 20% до 40% | 2 |
| Ежегодная текучесть персонала – от 40% до 60% | 3 |
| Ежегодная текучесть персонала – от 60% до 80% | 4 |
| Ежегодная текучесть персонала – свыше 80% | 5 |

17. Профессиональный опыт работы менеджеров в данной области.

*Общее основание:* чем больше опыт работы менеджеров в данной области, тем меньше уровень риска, чем меньше профессиональный опыт работы менеджеров в данной области, тем выше уровень риска.

|  |  |
| --- | --- |
| **Опыт работы менеджеров в данной области** | **Уровень риска (R5)** |
| Профессиональный опыт работы в качестве менеджера – превышает 10 лет | 1 |
| Профессиональный опыт работы в качестве менеджера – от 7 до 10 лет | 2 |
| Профессиональный опыт работы в качестве менеджера – от 5 до 7 лет | 3 |
| Профессиональный опыт работы в качестве менеджера – от 3 до 5 лет | 4 |
| Профессиональный опыт работы в качестве менеджера – до 3-х лет | 5 |

**Часть 2**

**Конкретные критерии риска, применяемые к операторам, подлежащим контролю**

18. Критерии специфического риска, присущие области контроля станции технического тестирования.

1) проверка правильности заполнения данных в протоколах технического тестирования (информационная система регистрации).

*Специфическое основание:* чем меньше количество зарегистрированных ошибок при внесении данных в протокол технического тестирования, тем меньше уровень риска, чем больше количество зарегистрированных ошибок при внесении данных в протоколы технического тестирования, тем выше уровень риска.

|  |  |
| --- | --- |
| **Проверка правильности заполнения данных в протоколах технического тестирования (информационная система регистрации)** | **Уровень риска (R6)** |
| Количество ежемесячно обнаруживаемых в информационной системе ошибок – 1 ошибка | 1 |
| Количество ежемесячно обнаруживаемых в информационной системе ошибок – от 2 до 5 ошибок | 2 |
| Количество ежемесячно обнаруживаемых в информационной системе ошибок – от 5 до 7 ошибок | 3 |
| Количество ежемесячно обнаруживаемых в информационной системе ошибок – от 7 до 10 ошибок | 4 |
| Количество ежемесячно обнаруживаемых в информационной системе ошибок – свыше 10 ошибок | 5 |

2) проверка нарушений правил технического тестирования (сертификаты профессиональной компетенции экспертов, метрологические сертификаты соответствия технического оборудования и т.д.).

*Специфическое основание:* чем меньше число нарушений правил технического тестирования (отсутствие/истечение срока действия сертификатов профессиональной компетенции экспертов, метрологических сертификатов соответствия технического оборудования и т.д.), тем ниже уровень риска, чем больше число нарушений правил технического тестирования (отсутствие/истечение срока действия сертификатов профессиональной компетенции экспертов, метрологических сертификатов соответствия технического оборудования и т.д.), тем выше уровень риска нарушений правил технического тестирования.

|  |  |
| --- | --- |
| **Проверка нарушений правил технического тестирования (сертификаты профессиональной компетенции экспертов, метрологические сертификаты соответствия технического оборудования и т.д.)** | **Уровень риска (R7)** |
| Количество ежемесячно выявляемых нарушений правил технического тестирования – 1 | 1 |
| Количество ежемесячно выявляемых нарушений правил технического тестирования – 2 | 2 |
| Количество ежемесячно выявляемых нарушений правил технического тестирования – 3 | 3 |
| Количество ежемесячно выявляемых нарушений правил технического тестирования – 4 | 4 |
| Количество ежемесячно выявляемых нарушений правил технического тестирования, свыше 4 | 5 |

3) среднее время комплексного обслуживания и проверки процесса технического тестирования транспортных средств.

*Специфическое основание:* чем меньше среднее время комплексного обслуживания и проверки процесса технического тестирования транспортных средств на линии, тем выше уровень риска, чем больше среднее время комплексного обслуживания и проверки процесса технического тестирования транспортных средств на линии, тем ниже уровень риска.

|  |  |
| --- | --- |
| **Среднее время комплексного обслуживания и проверки процесса технического тестирования транспортных средств** | **Уровень риска (R8)** |
| Ежемесячное среднеарифметическое значение обслуживания транспортных средств – более 12 мин. | 1 |
| Ежемесячное среднеарифметическое значение обслуживания транспортных средств в интервале – 10-12 мин. | 2 |
| Ежемесячное среднеарифметическое значение обслуживания транспортных средств в интервале – 8-10 мин. | 3 |
| Ежемесячное среднеарифметическое значение обслуживания транспортных средств в интервале – 6-8 мин. | 4 |
| Ежемесячное среднеарифметическое значение обслуживания транспортных средств – менее 6 минут | 5 |

4) материально-техническая база, помещения, оборудованные согласно требованиям осуществления деятельности по техническому тестированию.

*Специфическое основание:* чем выше процент собственных помещений, оборудованных для осуществления деятельности по техническому тестированию, тем ниже уровень риска операторов, осуществляющих деятельность по техническому тестированию, чем ниже процент помещений, большинство арендуемых/находящихся внайме, оборудованных для осуществления деятельности по техническому тестированию, тем выше уровень риска операторов, осуществляющих деятельность по техническому тестированию.

|  |  |
| --- | --- |
| **Материально-техническая база, помещения, оборудованные согласно требованиям для осуществления деятельности по техническому тестированию** | **Уровень риска (R9)** |
| Располагает оборудованными помещениями для осуществления деятельности, в личной собственности – от 81 до 100 %. | 1 |
| Располагает оборудованными помещениями для осуществления деятельности, в личной собственности – от 61 до 80 %. | 2 |
| Располагает оборудованными помещениями для осуществления деятельности, в личной собственности – от 41 до 60 %. | 3 |
| Располагает оборудованными помещениями для осуществления деятельности, в личной собственности – от 21 до 40 %. | 4 |
| Располагает оборудованными помещениями для осуществления деятельности, в личной собственности – до 20 %. | 5 |

19. Критерии риска, присущие области контроля автомобильных грузовых и пассажирских перевозок.

1) количество собственных транспортных средств, находящихся в распоряжении автотранспортного оператора.

*Специфическое основание:* чем больше количество собственных транспортных средств, находящихся в распоряжении автотранспортного оператора, тем ниже уровень риска, чем меньше количество собственных транспортных средств, находящихся в распоряжении автотранспортного оператора, тем выше уровень риска.

|  |  |
| --- | --- |
| **Количество собственных транспортных средств, находящихся в распоряжении автотранспортного оператора** | **Уровень риска (R10)** |
| Все транспортные средства собственные | 1 |
| 1/3 от собственных транспортных средств | 2 |
| 1/2 от собственных транспортных средств | 3 |
| 2/3 от собственных транспортных средств | 4 |
| Ни одного собственного транспортного средства | 5 |

2) средний возраст парка транспортных средств, находящихся в распоряжении автотранспортного оператора.

*Специфическое основание:* чем меньше средний возраст парка транспортных средств, находящихся в распоряжении автотранспортного оператора, тем ниже уровень риска, чем больше средний возраст парка транспортных средств, находящихся в распоряжении автотранспортного оператора, тем выше уровень риска.

|  |  |
| --- | --- |
| **Средний возраст парка транспортных средств, находящихся в распоряжении автотранспортного оператора** | **Уровень риска (R11)** |
| Средний возраст парка транспортных средств – до 5 лет | 1 |
| 1/3 парка транспортных средств – от 5 лет до 10 лет | 2 |
| 1/2 парка транспортных средств – от 10 лет до 15 лет | 3 |
| 2/3 парка транспортных средств – от 15 лет до 20 лет | 4 |
| Средний возраст всех транспортных средств превышает 20 лет | 5 |

3) коэффициент заполняемости маршрута, поток пассажиров.

*Специфическое основание:* чем выше коэффициент заполняемости маршрута, тем ниже уровень риска, чем ниже коэффициент заполняемости маршрута, тем выше уровень риска.

|  |  |
| --- | --- |
| **Коэффициент заполняемости маршрута** | **Уровень риска (R12)** |
| Среднемесячный коэффициент заполняемости маршрута – свыше 0,8 | 1 |
| Среднемесячный коэффициент заполняемости маршрута в интервале –  0,6-0,8. | 2 |
| Среднемесячный коэффициент заполняемости маршрута в интервале – 0,4-0,6. | 3 |
| Среднемесячный коэффициент заполняемости маршрута в интервале –  0,2-0,4. | 4 |
| Среднемесячный коэффициент заполняемости маршрута – менее 0,2 | 5 |

4) регулярность выполнения рейсов.

*Специфическое основание:* чем выше процент выполнения рейса/регулярности выполнения рейса согласно разрешению на деятельность по маршруту, тем ниже уровень риска, чем ниже процент выполнения рейса/регулярности выполнения рейса согласно разрешению на деятельность по маршруту, тем выше уровень риска.

|  |  |
| --- | --- |
| **Регулярность выполнения рейсов** | **Уровень риска (R13)** |
| Ежемесячное выполнение рейса 95-100% | 1 |
| Ежемесячное выполнение рейса 90-95% | 2 |
| Ежемесячное выполнение рейса 80-90% | 3 |
| Ежемесячное выполнение рейса 70-80% | 4 |
| Ежемесячное выполнение рейса менее 70% | 5 |

5) среднее время работы и отдыха водителей.

*Специфическое основание:* чем выше соблюдаемый процент времени работы и отдыха водителей, тем ниже уровень риска, чем ниже соблюдаемый процент времени работы и отдыха водителей, тем выше уровень риска.

|  |  |
| --- | --- |
| **Среднее время работы и отдыха водителей** | **Уровень риска (R14)** |
| Среднее время работы и отдыха, ежемесячно соблюдается на 95-100% | 1 |
| Среднее время работы и отдыха, ежемесячно соблюдается на 90-95% | 2 |
| Среднее время работы и отдыха, ежемесячно соблюдается на 85-90% | 3 |
| Среднее время работы и отдыха, ежемесячно соблюдается на 80-85% | 4 |
| Среднее время работы и отдыха, ежемесячно соблюдается менее чем на 80% | 5 |

6) срок возврата выданных и использованных разрешений на грузоперевозки.

*Специфическое основание:* чем больше количество нарушений срока возврата выданных и использованных разрешений на грузоперевозки, тем выше уровень риска, чем меньше количество нарушений срока возврата выданных и использованных разрешений на грузоперевозки, тем ниже уровень риска.

|  |  |
| --- | --- |
| **Срок возврата выданных и использованных разрешений на грузоперевозки** | **Уровень риска (R15)** |
| Ни одного нарушения срока возврата | 1 |
| Наличие 1-2 нарушений срока возврата | 2 |
| Наличие 3-4 нарушений срока возврата | 3 |
| Наличие 4-5 нарушений срока возврата | 4 |
| Свыше 5 нарушений срока возврата | 5 |

20. Критерии риска, присущие области контроля, превышение допустимых предельных размеров и нагрузок масс на ось транспортных средств при передвижении по дорогам общего пользования.

1) превышение допустимых предельных размеров транспортных средств при передвижении по дорогам общего пользования.

*Специфическое основание:* чем меньше превышен допустимый предел размеров транспортных средств при передвижении по дорогам общего пользования, тем ниже уровень риска, чем больше превышен допустимый предел размеров транспортных средств при передвижении по дорогам общего пользования, тем выше уровень риска.

|  |  |
| --- | --- |
| **Превышение допустимых предельных размеров транспортных средств при передвижении по дорогам общего пользования** | **Уровень риска (R16)** |
| Превышение допустимого предельного размера менее, чем на 7 см | 1 |
| Превышение допустимого предельного размера от 7 см до 10 см | 2 |
| Превышение допустимого предельного размера от 10 см до 15 см | 3 |
| Превышение допустимого предельного размера от 15 см до 20 см | 4 |
| Превышение допустимого предельного размера более, чем на 20 см | 5 |

2) превышение допустимых предельных нагрузок масс на ось транспортных средств при передвижении по дорогам общего пользования.

*Специфическое основание:* чем меньше превышен допустимый предел нагрузок масс на ось транспортных средств при передвижении по дорогам общего пользования, тем ниже уровень риска, чем больше превышен допустимый предел нагрузок масс на ось транспортных средств при передвижении по дорогам общего пользования, тем выше уровень риска.

|  |  |
| --- | --- |
| **Превышение допустимых предельных нагрузок масс на ось транспортных средств при передвижении по дорогам общего пользования** | **Уровень риска (R17)** |
| Превышение допустимой предельной нагрузки массы на ось менее чем на 2% | 1 |
| Превышение допустимой предельной нагрузки массы на ось от 2% до 7% | 2 |
| Превышение допустимой предельной нагрузки массы на ось от 7% до 12% | 3 |
| Превышение допустимой предельной нагрузки массы на ось от 12% до 17% | 4 |
| Превышение допустимой предельной нагрузки массы на ось более чем на 17% | 5 |

21. Критерии риска, присущие области контроля деятельности автосервисов.

1) проверка нарушений деятельности автосервисов.

*Специфическое основание:* чем меньше количество нарушений, выявленных при осуществлении деятельности автосервисов, тем ниже уровень риска, чем больше количество нарушений, выявленных при осуществлении деятельности автосервисов, тем выше уровень риска.

|  |  |
| --- | --- |
| **Проверка нарушений при осуществлении деятельности автосервисов** | **Уровень риска (R18)** |
| Число ежемесячно выявляемых нарушений – 1 | 1 |
| Число ежемесячно выявляемых нарушений – 2 | 2 |
| Число ежемесячно выявляемых нарушений – 3 | 3 |
| Число ежемесячно выявляемых нарушений – 4 | 4 |
| Число ежемесячно выявляемых нарушений свыше 4 | 5 |

2) материально-техническая база, помещения, оборудованные согласно требованиям для осуществления деятельности автосервисов.

*Специфическое основание:* чем выше процент собственных помещений, оборудованных для осуществления деятельности автосервисов, тем ниже уровень риска операторов, осуществляющих деятельность автосервисов, чем ниже процент помещений, большинство арендуемых/находящихся внайме, оборудованных для осуществления деятельности автосервисов, тем выше уровень риска операторов, осуществляющих деятельность автосервисов.

|  |  |
| --- | --- |
| **Материально-техническая база, помещения, оборудованные согласно требованиям для осуществления деятельности автосервисов** | **Уровень риска (R19)** |
| Располагает оборудованными помещениями для осуществления деятельности, в личной собственности – от 81 до 100 %. | 1 |
| Располагает оборудованными помещениями для осуществления деятельности, в личной собственности – от 61 до 80 %. | 2 |
| Располагает оборудованными помещениями для осуществления деятельности, в личной собственности – от 41 до 60 %. | 3 |
| Располагает оборудованными помещениями для осуществления деятельности, в личной собственности – от 21 до 40 %. | 4 |
| Располагает оборудованными помещениями для осуществления деятельности, в личной собственности – менее 20 %. | 5 |

3) количество транспортных средств, обслуживаемых автосервисами в зависимости от спектра видов деятельности по обслуживанию.

*Специфическое основание:* чем больше количество транспортных средств, обслуживаемых автосервисами, по сравнению с предыдущим месяцем, с учетом спектра видов деятельности по обслуживанию, тем выше уровень риска, чем меньше количество транспортных средств, обслуживаемых автосервисами, по сравнению с предыдущим месяцем, с учетом спектра видов деятельности по обслуживанию, тем ниже уровень риска.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Количество транспортных средств, обслуживаемых автосервисами в зависимости от спектра видов деятельности по обслуживанию** | **Уровень риска (R20)** | | |
| **до 5 видов деятельности по обслужива-нию** | **от 5 до 7 видов деятельности по обслужива-нию** | **более 7 видов деятельности по обслужи-ванию** |
| Увеличение количества обслуживаемых транспортных средств на 1/3 по сравнению с предыдущим месяцем |  | 2 | 3 |
| Увеличение количества обслуживаемых транспортных средств на 1/2 по сравнению с предыдущим месяцем | 2 | 3 | 4 |
| Увеличение количества обслуживаемых транспортных средств на 2/3 по сравнению с предыдущим месяцем | 3 | 4 | 5 |

22. Критерии риска, присущие области контроля деятельности автовокзалов (автостанций).

Допуск к выполнению автотранспортными средствами рейсов через автовокзалы (автостанции) в отсутствие на борту документов, предусмотренных действующим законодательством.

*Специфическое основание:* чем больше количество рейсов, обслуживаемых через автовокзалы (автостанции), тем выше уровень риска, чем меньше количество рейсов, обслуживаемых через автовокзалы (автостанции), тем ниже уровень риска.

|  |  |
| --- | --- |
| **Количество нарушений при выполнении рейсов через автовокзалы (автостанции)** | **Уровень риска (R21)** |
| Количество ежеквартально выявляемых нарушений – до 2 | 1 |
| Количество ежеквартально выявляемых нарушений – от 2 до 4 | 2 |
| Количество ежеквартально выявляемых нарушений – от 4 до 6 | 3 |
| Количество ежеквартально выявляемых нарушений – от 6 до 8 | 4 |
| Количество ежеквартально выявляемых нарушений – более 8 | 5 |

23. Критерии риска, присущие области контроля деятельности по ремонту, монтажу и проверке тахографов и ограничителей скорости.

1) проверка нарушений правил монтажа, ремонта и проверки тахографов и ограничителей скорости.

*Специфическое основание:* чем меньше количество нарушений правил монтажа, ремонта и проверки тахографов и ограничителей скорости, тем ниже уровень риска, чем больше количество нарушений правил монтажа, ремонта и проверки тахографов и ограничителей скорости, тем выше уровень риска нарушений правил монтажа, ремонта и проверки тахографов и ограничителей скорости.

|  |  |
| --- | --- |
| **Проверка нарушений правил монтажа, ремонта и проверки тахографов и ограничителей скорости** | **Уровень риска (R22)** |
| Количество ежемесячно выявляемых нарушений – 1 | 1 |
| Количество ежемесячно выявляемых нарушений – 2 | 2 |
| Количество ежемесячно выявляемых нарушений – 3 | 3 |
| Количество ежемесячно выявляемых нарушений – 4 | 4 |
| Количество ежемесячно выявляемых нарушений – свыше 4 | 5 |

2) материально-техническая база, помещения, оборудованные согласно требованиям для осуществления деятельности по ремонту, монтажу и проверке тахографов и ограничителей скорости.

*Специфическое основание:* чем выше процент собственных помещений, оборудованных для осуществления деятельности по ремонту, монтажу и проверке тахографов и ограничителей скорости, тем ниже уровень риска, чем ниже процент помещений, большинство арендуемых/находящихся внайме, оборудованных для осуществления деятельности по ремонту, монтажу и проверке тахографов и ограничителей скорости, тем выше уровень риска.

|  |  |
| --- | --- |
| **Материально-техническая база, помещения, оборудованные согласно требованиям для осуществления деятельности по ремонту, монтажу и проверке тахографов и ограничителей скорости** | **Уровень риска (R23)** |
| Располагает оборудованными помещениями для осуществления деятельности, в личной собственности – от 81 до 100 % | 1 |
| Располагает оборудованными помещениями для осуществления деятельности, в личной собственности – от 61 до 80 % | 2 |
| Располагает оборудованными помещениями для осуществления деятельности, в личной собственности – от 41 до 60 % | 3 |
| Располагает оборудованными помещениями для осуществления деятельности, в личной собственности – от 21 до 40 % | 4 |
| Располагает оборудованными помещениями для осуществления деятельности, в личной собственности – до 20 % | 5 |

24. Критерии риска, присущие области контроля, деятельность по взвешиванию транспортных средств для выдачи международного сертификата взвешивания транспортных средств.

1) проверка нарушений правил взвешивания для выдачи международного сертификата взвешивания транспортных средств.

*Специфическое основание:* чем меньше количество нарушений правил взвешивания для выдачи международного сертификата взвешивания транспортных средств (отсутствие/истечение срока действия сертификатов профессиональной компетенции экспертов, метрологических сертификатов соответствия технического оборудования и т.д.), тем ниже уровень риска, чем больше количество нарушений правил взвешивания для выдачи международного сертификата взвешивания транспортных средств (отсутствие/истечение срока действия сертификатов профессиональной компетенции экспертов, метрологических сертификатов соответствия технического оборудования и т.д.), тем выше уровень риска нарушения правил взвешивания для выдачи международного сертификата взвешивания транспортных средств.

|  |  |
| --- | --- |
| **Проверка нарушений правил взвешивания для выдачи международного сертификата взвешивания транспортных средств** | **Уровень риска (R24)** |
| Количество ежемесячно выявляемых нарушений правил– 1 | 1 |
| Количество ежемесячно выявляемых нарушений правил – 2 | 2 |
| Количество ежемесячно выявляемых нарушений правил – 3 | 3 |
| Количество ежемесячно выявляемых нарушений правил – 4 | 4 |
| Количество ежемесячно выявляемых нарушений правил – свыше 4 | 5 |

2) материально-техническая база, помещения, оборудованные согласно требованиям для осуществления деятельности по взвешиванию транспортных средств для выдачи международного сертификата взвешивания транспортных средств.

*Специфическое основание:* чем выше процент собственных помещений, оборудованных для осуществления деятельности по взвешиванию транспортных средств для выдачи международного сертификата взвешивания транспортных средств, тем ниже уровень риска, чем ниже процент помещений, большинство арендуемых/находящихся внайме, оборудованных для осуществления деятельности по взвешиванию транспортных средств для выдачи международного сертификата взвешивания транспортных средств, тем выше уровень риска.

|  |  |
| --- | --- |
| **Материально-техническая база, помещения, оборудованные согласно требованиям для осуществления деятельности по взвешиванию** | **Уровень риска (R25)** |
| Располагает оборудованными помещениями для осуществления деятельности, в личной собственности – от 81 до 100 % | 1 |
| Располагает оборудованными помещениями для осуществления деятельности, в личной собственности – от 61 до 80 % | 2 |
| Располагает оборудованными помещениями для осуществления деятельности, в личной собственности – от 41 до 60 % | 3 |
| Располагает оборудованными помещениями для осуществления деятельности, в личной собственности – от 21 до 40 % | 4 |
| Располагает оборудованными помещениями для осуществления деятельности, в личной собственности – до 20 % | 5 |

25. Критерии риска, присущие области контроля, центры профессиональной аттестации водителей и менеджеров в области автотранспортных перевозок.

Проверка нарушений в деятельности центров профессиональной аттестации водителей и менеджеров в области автотранспортных перевозок.

*Специфическое основание:* чем меньше количество нарушений, допущенных центрами профессиональной аттестации водителей и менеджеров в области автотранспортных перевозок, тем ниже уровень риска, чем больше количество нарушений, допущенных центрами профессиональной аттестации водителей и менеджеров в области автотранспортных перевозок, тем выше уровень риска в технологическом процессе.

|  |  |
| --- | --- |
| **Проверка нарушений в деятельности центров профессиональной аттестации водителей и менеджеров в области автотранспортных перевозок** | **Уровень риска (R26)** |
| Количество ежемесячно выявляемых нарушений – 1 | 1 |
| Количество ежемесячно выявляемых нарушений – 2 | 2 |
| Количество ежемесячно выявляемых нарушений – 3 | 3 |
| Количество ежемесячно выявляемых нарушений – 4 | 4 |
| Количество ежемесячно выявляемых нарушений – свыше 4 | 5 |

**IV. ИЗМЕРЕНИЕ (ОЦЕНКА) КРИТЕРИЕВ РИСКА**

**ПО ОБЛАСТЯМ**

1. Для каждого критерия устанавливается весомость по отношению ко всем отобранным критериям, принимая во внимание важность конкретного критерия в специфической области контроля. Таким образом, одинаковые критерии могут иметь различную релевантность (и весомость) в зависимости от области контроля.
2. Для планирования проверок деятельности станций технического тестирования, на основе критериев риска, устанавливается следующая весомость риска:

|  |  |
| --- | --- |
| **Критерии риска** | **Весомость, (W)** |
| Период деятельности автотранспортного оператора и/или оператора, осуществляющего сопутствующие данной области виды деятельности | 0,10 (W1) |
| Промежуток времени с момента проведения последней проверки | 0,10 (W2) |
| Предыдущие нарушения, выявленные в ходе последней проверки | 0,10 (W3) |
| Текучесть персонала на предприятии | 0,10 (W4) |
| Профессиональный опыт работы в данной области менеджеров и персонала, вовлеченного в операционную деятельность | 0,15 (W5) |
| Проверка правильности внесения данных в протоколы технического тестирования (информационная система регистрации) | 0,10 (W6) |
| Проверка нарушений правил технического тестирования (сертификаты профессиональной компетенции экспертов, метрологические сертификаты соответствия технического оборудования) | 0,10 (W7) |

|  |  |
| --- | --- |
| Среднее время комплексного обслуживания и проверки процесса технического тестирования транспортных средств | 0,15 (W8) |
| Материально-техническая база, помещения, оборудованные согласно требованиям для осуществления деятельности по техническому тестированию | 0,10 (W9) |
| **Всего** | **1,0** |

1. Для планирования проверок деятельности в области автомобильных пассажирских перевозок, на основе критериев риска, устанавливается следующая весомость риска:

|  |  |
| --- | --- |
| **Критерии риска** | **Весомость, (W)** |
| Период деятельности автотранспортного оператора и/или оператора, осуществляющего сопутствующие данной области виды деятельности | 0,10 (W1) |
| Промежуток времени с момента проведения последней проверки | 0,10 (W2) |
| Предыдущие нарушения, выявленные в ходе последней проверки | 0,10 (W3) |
| Текучесть персонала на предприятии | 0,10 (W4) |
| Профессиональный опыт работы в данной области менеджеров и персонала, вовлеченного в операционную деятельность | 0,10 (W5) |
| Количество собственных транспортных средств, находящихся в распоряжении автотранспортного оператора | 0,10 (W10) |
| Средний возраст парка транспортных средств, находящихся в распоряжении автотранспортного оператора | 0,10 (W11) |
| Коэффициент заполняемости маршрута | 0,10 (W12) |
| Регулярность выполнения рейсов | 0,10 (W13) |
| Среднее время работы и отдыха водителей | 0,10 (W14) |
| **Всего** | **1,0** |

1. Для планирования проверок деятельности в области автомобильных грузовых перевозок, на основе критериев риска, устанавливается следующая весомость риска:

|  |  |
| --- | --- |
| **Критерии риска** | **Весомость, (W)** |
| Период деятельности автотранспортного оператора и/или оператора, осуществляющего сопутствующие данной области виды деятельности | 0,10 (W1) |
| Промежуток времени с момента проведения последней проверки | 0,10 (W2) |
| Предыдущие нарушения, выявленные в ходе последней проверки | 0,10 (W3) |
| Текучесть персонала на предприятии | 0,10 (W4) |
| Профессиональный опыт работы в данной области менеджеров и персонала, вовлеченного в операционную деятельность | 0,10 (W5) |
| Количество собственных транспортных средств, находящихся в распоряжении автотранспортного оператора | 0,10 (W10) |
| Средний возраст парка транспортных средств, находящихся в распоряжении автотранспортного оператора | 0,10 (W11) |
| Среднее время труда и отдыха водителей | 0,10 (W14) |
| Срок возвращения авторизаций, выданных и используемых грузовым транспортом | 0,20 (W15) |
| **Всего** | **1,0** |

1. Для планирования проверок превышения допустимых предельных размеров и нагрузок масс на ось транспортных средств при передвижении по дорогам общего пользования, на основе критериев риска, устанавливается следующая весомость риска:

|  |  |
| --- | --- |
| **Критерии риска** | **Весомость, (W)** |
| Период деятельности автотранспортного оператора и/или оператора, осуществляющего сопутствующие данной области виды деятельности | 0,10 (W1) |
| Промежуток времени с момента проведения последней проверки | 0,10 (W2) |
| Предыдущие нарушения, выявленные в ходе последней проверки | 0,10 (W3) |
| Текучесть персонала на предприятии | 0,10 (W4) |
| Профессиональный опыт работы в данной области менеджеров и персонала, вовлеченного в операционную деятельность | 0,10 (W5) |
| Превышение допустимых предельных размеров транспортных средств при передвижении по дорогам общего пользования | 0,25 (W16) |
| Превышение допустимых предельных нагрузок масс на ось транспортных средств при передвижении по дорогам общего пользования | 0,25 (W17) |
| **Всего** | **1,0** |

1. Для планирования проверок деятельности автосервисов, на основе критериев риска, устанавливается следующая весомость риска:

|  |  |
| --- | --- |
| **Критерии риска** | **Весомость, (W)** |
| Период деятельности автотранспортного оператора и/или оператора, осуществляющего сопутствующие данной области виды деятельности | 0,10 (W1) |
| Промежуток времени с момента проведения последней проверки | 0,10 (W2) |
| Предыдущие нарушения, выявленные в ходе последней проверки | 0,10 (W3) |
| Текучесть персонала на предприятии | 0,10 (W4) |
| Профессиональный опыт работы в данной области менеджеров и персонала, вовлеченного в операционную деятельность | 0,10 (W5) |
| Проверка нарушений деятельности автосервисов | 0,2 (W18) |
| Материально-техническая база, помещения, оборудованные согласно требованиям для осуществления деятельности автосервисов | 0,1 (W19) |
| Количество транспортных средств, обслуживаемых автосервисами в зависимости от спектра видов деятельности по обслуживанию | 0,20 (W20) |
| **Всего** | **1,0** |

1. Для планирования проверок деятельности автовокзалов (автостанций), на основе критериев риска, устанавливается следующая весомость риска:

|  |  |
| --- | --- |
| **Критерии риска** | **Весомость, (W)** |
| Период деятельности автотранспортного оператора и/или оператора, осуществляющего сопутствующие данной области виды деятельности | 0,10 (W1) |
| Промежуток времени с момента проведения последней проверки | 0,10 (W2) |
| Предыдущие нарушения, выявленные в ходе последней проверки | 0,10 (W3) |
| Текучесть персонала на предприятии | 0,10 (W4) |
| Профессиональный опыт работы в данной области менеджеров и персонала, вовлеченного в операционную деятельность | 0,10 (W5) |
| Количество нарушений при выполнении рейсов через автовокзалы (автостанции) | 0,50 (W21) |
| **Всего** | **1,0** |

1. Для планирования проверок деятельности по ремонту, монтажу и проверке тахографов и ограничителей скорости, на основе критериев риска, устанавливается следующая весомость риска:

|  |  |
| --- | --- |
| **Критерии риска** | **Весомость, (W)** |
| Период деятельности автотранспортного оператора и/или оператора, осуществляющего сопутствующие данной области виды деятельности | 0,10 (W1) |
| Промежуток времени с момента проведения последней проверки | 0,10 (W2) |
| Предыдущие нарушения, выявленные в ходе последней проверки | 0,10 (W3) |
| Текучесть персонала на предприятии | 0,10 (W4) |
| Профессиональный опыт работы в данной области менеджеров и персонала, вовлеченного в операционную деятельность | 0,10 (W5) |
| Проверка нарушений правил монтажа, ремонта и проверки тахографов и ограничителей скорости | 0,25 (W22) |
| Материально-техническая база, помещения, оборудованные согласно требованиям для осуществления деятельности по ремонту, монтажу и проверке тахографов и ограничителей скорости | 0,25 (W23) |
| **Всего** | **1,0** |

1. Для планирования проверок деятельности по взвешиванию транспортных средств для выдачи международного сертификата взвешивания транспортных средств, на основе критериев риска, устанавливается следующая весомость риска:

|  |  |
| --- | --- |
| **Критерии риска** | **Весомость, (W)** |
| Период деятельности автотранспортного оператора и/или оператора, осуществляющего сопутствующие данной области виды деятельности | 0,10 (W1) |
| Промежуток времени с момента проведения последней проверки | 0,10 (W2) |
| Предыдущие нарушения, выявленные в ходе последней проверки | 0,10 (W3) |
| Текучесть персонала на предприятии | 0,10 (W4) |
| Профессиональный опыт работы в данной области менеджеров и персонала, вовлеченного в операционную деятельность | 0,10 (W5) |
| Проверка нарушений правил взвешивания для выдачи международного сертификата взвешивания транспортных средств | 0,25 (W24) |
| Материально-техническая база, помещения, оборудованные согласно требованиям для осуществления деятельности по взвешиванию | 0,25 (W25) |
| **Всего** | **1,0** |

1. Для планирования проверок деятельности центров профессиональной аттестации водителей и менеджеров в области автотранспортных перевозок, на основе критериев риска, устанавливается следующая весомость риска:

|  |  |
| --- | --- |
| **Критерии риска** | **Весомость, (W)** |
| Период деятельности автотранспортного оператора и/или оператора, осуществляющего сопутствующие данной области виды деятельности | 0,10 (W1) |
| Промежуток времени с момента проведения последней проверки | 0,10 (W2) |
| Предыдущие нарушения, выявленные в ходе последней проверки | 0,10 (W3) |
| Текучесть персонала на предприятии | 0,10 (W5) |
| Профессиональный опыт работы в данной области менеджеров и персонала, вовлеченного в операционную деятельность | 0,10 (W6) |
| Проверка нарушений профессиональной деятельности водителей и менеджеров в области автотранспортных перевозок | 0,50 (W27) |
| **Всего** | **1,0** |

36. При определении весомости каждого критерия принимается во внимание:

a) цель, обязанности и область деятельности Агентства;

b) влияние выбранного критерия на потенциальный ущерб, который желательно избегать;

c) многосторонность источников риска, соответственно измеряя критерии, которые связаны с различными аспектами (субъект, объект, предыдущие взаимоотношения).

37. Обязательным условием является периодический пересмотр весомости, присваиваемой каждому критерию риска, в соответствии с результатами предыдущих проверок и обновленной собранной информацией. В случае, если со временем критерий теряет свою актуальность, рекомендуется последующее снижение его доли по отношению к остальным применяемым критериям.

**V. КЛАССИФИКАЦИЯ ЛИЦ, ПОДЛЕЖАЩИХ ПРОВЕРКЕ,**

**И ОБЩАЯ СТЕПЕНЬ РИСКА**

38. Установление классификации лиц/агентов, подлежащих проверке, оказывающих услуги станций технического тестирования общей степени риска, на основе критериев риска, определяется применением этих критериев в соотношении с каждым потенциальным объектом контроля.

39. Отбирается перечень всех операторов/агентов, оказывающих услуги станций технического тестирования, и, соответственно, применяется один из уровней риска этого критерия.

40. Общая степень риска, связанного с каждым оператором, оказывающим услуги станций технического тестирования, устанавливается на основании следующей формулы:



где:

*Rg1* – общая степень риска, связанного с оператором, который подлежит контролю;

*1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9* – критерии риска;

*w* – весомость каждого критерия риска, где сумма индивидуальных значений весомости будет равна единице;

*R* – уровень риска для каждого критерия.

41. Установление классификации автотранспортных операторов и общей степени риска, на основе критериев риска, определяется применением этих критериев в соотношении с каждым потенциальным объектом контроля.

42. Отбирается перечень всех операторов, осуществляющих деятельность в области грузовых и пассажирских перевозок, и, соответственно, применяется один из уровней риска этого критерия.

43. Общая степень риска, связанного с каждым оператором, осуществляющим деятельность в области автомобильных пассажирских перевозок, устанавливается по следующей формуле:



где:

*Rg2* – общая степень риска, связанного с оператором, который подлежит контролю;

*1, 2, 3, 4, 5, 6, 11, 12, 13, 14* – критерии риска;

*W* – весомость каждого критерия риска, где сумма индивидуальных значений весомости будет равна единице;

*R* – уровень риска для каждого критерия.

44. Общая степень риска, связанного с каждым оператором, осуществляющим деятельность в области автомобильных грузовых перевозок, устанавливается по следующей формуле:



где:

*Rg3* – общая степень риска, связанного с оператором, который подлежит контролю;

*1, 2, 3, 4, 5, 11, 12, 14, 15* – критерии риска;

*W* – весомость каждого критерия риска, где сумма индивидуальных значений весомости будет равна единице;

*R* – уровень риска для каждого критерия.

45. Установление классификации лиц/агентов, подлежащих проверке, осуществляющих перевозки с весом, а также степени общего риска, на основе критериев риска, определяется применением этих критериев в соотношении с каждым потенциальным объектом контроля.

46. Отбирается перечень всех операторов/агентов, осуществляющих перевозки с весом, и, соответственно, применяется один из уровней риска этого критерия.

47. Общая степень риска, связанного с каждым оператором, осуществляющим перевозки с весом, превышающим допустимые предельные размеры, устанавливается по следующей формуле:



где:

*Rg4* – общая степень риска, связанного с оператором, который подлежит контролю;

*1, 2, 3, 4, 5, 16, 17* – критерии риска;

*W* – весомость каждого критерия риска, где сумма индивидуальных значений весомости будет равна единице;

*R* – уровень риска для каждого критерия.

48. Установление классификации операторов, оказывающих услуги автосервиса, и общей степени риска, на основе критериев риска, определяется применением этих критериев в соотношении с каждым потенциальным объектом контроля.

49. Отбирается перечень всех операторов, оказывающих услуги автосервиса, и, соответственно, применяется один из уровней риска этого критерия.

50. Общая степень риска, связанного с каждым оператором, оказывающим услуги автосервиса, устанавливается по следующей формуле:



где:

*Rg5* – общая степень риска, связанного с оператором, который подлежит контролю;

*1, 2, 3, 4, 5, 18, 19, 20* – критерии риска;

*W* – весомость каждого критерия риска, где сумма индивидуальных значений весомости будет равна единице;

*R* – уровень риска для каждого критерия.

51. Установление классификации операторов, оказывающих услуги автовокзалов (автостанций), и общей степени риска, на основе критериев риска, определяется применением этих критериев в соотношении с каждым потенциальным объектом контроля.

52. Отбирается перечень всех операторов, оказывающих услуги автовокзалов (автостанций), и, соответственно, применяется один из уровней риска этого критерия.

53. Общая степень риска, связанного с каждым оператором, оказывающим услуги автовокзалов (автостанций), устанавливается по следующей формуле:



где:

*Rg6* – общая степень риска, связанного с оператором, который подлежит контролю;

*1, 2, 3, 4, 5, 21* – критерии риска;

*W* – весомость каждого критерия риска, где сумма индивидуальных значений весомости будет равна единице;

*R* – уровень риска для каждого критерия.

54. Установление классификации операторов, оказывающих услуги по ремонту, монтажу и проверке тахографов и ограничителей скорости и общей степени риска, на основе критериев риска, определяется применением этих критериев в соотношении с каждым потенциальным объектом контроля.

55. Отбирается перечень всех операторов, оказывающих услуги по ремонту, монтажу и проверке тахографов и ограничителей скорости, и, соответственно, применяется один из уровней риска этого критерия.

56. Общая степень риска, связанного с каждым оператором, оказывающим услуги по ремонту, монтажу и проверке тахографов и ограничителей скорости, устанавливается по следующей формуле:



где:

*Rg7* – общая степень риска, связанного с оператором, который подлежит контролю;

*1, 2, 3, 4, 5, 22, 23* – критерии риска;

*W* – весомость каждого критерия риска, где сумма индивидуальных значений весомости будет равна единице;

*R* – уровень риска для каждого критерия.

57. Установление классификации операторов, оказывающих услуги по взвешиванию транспортных средств для получения международного сертификата взвешивания транспортных средств, и общей степени риска, на основе критериев риска, определяется применением этих критериев в соотношении с каждым потенциальным объектом контроля.

58. Отбирается перечень всех операторов, оказывающих услуги по взвешиванию транспортных средств для получения международного сертификата взвешивания транспортных средств, и, соответственно, применяется один из уровней риска этого критерия.

59. Общая степень риска, связанного с каждым оператором, оказывающим услуги по взвешиванию транспортных средств для получения международного сертификата взвешивания транспортных средств, устанавливается по следующей формуле:



где:

*Rg* – общая степень риска, связанного с оператором, который подлежит контролю;

*1, 2, 3, 4, 5, 24, 25* – критерии риска;

*W* – весомость каждого критерия риска, где сумма индивидуальных значений весомости будет равна единице;

*R* – уровень риска для каждого критерия.

60. Установление классификации операторов, оказывающих услуги по профессиональной аттестации водителей и менеджеров в области автотранспортных перевозок, и общей степени риска, на основе критериев риска, определяется применением этих критериев в соотношении с каждым потенциальным объектом контроля.

61. Отбирается перечень всех операторов, оказывающих услуги по профессиональной аттестации водителей и менеджеров в области автотранспортных перевозок, и, соответственно, применяется один из уровней риска этого критерия.

62. Общая степень риска, связанного с каждым оператором, оказывающим услуги по профессиональной аттестации водителей и менеджеров в области автотранспортных перевозок, устанавливается по следующей формуле:



где:

*Rg9* – общая степень риска, связанного с оператором, который подлежит контролю;

*1, 2, 3, 4, 5, 26* – критерии риска;

*W* – весомость каждого критерия риска, где сумма индивидуальных значений весомости будет равна единице;

*R* – уровень риска для каждого критерия.

1. После применения формулы, изложенной в пунктах 39, 42, 43, 46, 49, 52, 55, 58 и 61 настоящей Методологии, общий риск будет варьироваться от 200 до 1000 единиц, где операторы/агенты, которым присуждается 200 единиц, соотносятся с низким риском.
2. В зависимости от полученного балла, в результате применения формулы субъекты контроля упорядочиваются, таким образом, в верхней части находятся лица, которые добились максимального балла (1000 единиц) и соотносятся с самым высоким риском. Операторы/агенты в верхней части списка ассоциируются с более высоким риском и подлежат проверке в приоритетном порядке. Образец таблиц классификации операторов/агентов, подлежащих контролю на основе критериев риска, представлен в приложениях 1-9 настоящей Методологии.
3. На основе классификации Агентство составляет проект графика плановых квартальных проверок, которые отправляются для регистрации Государственной канцелярии в порядке и сроки, установленные Правительством.
4. Классификация используется Агентством для назначения рекомендуемой частоты проверок для каждого отдельного оператора/агента, подлежащего проверке. Рекомендуемая частота может быть использована для установления приоритетов для внезапного контроля в случае когда несколько операторов/агентов, подлежащих проверке, одновременно подпадают под основания и условия, установленные статьей Закона 19 № 131 от 8 июня 2012 года о государственном контроле предпринимательской деятельности.
5. В конце периода, на который было осуществлено планирование, Агентство разрабатывает отчет, в котором будет определена весомость операторов/агентов, подлежащих проверке от общего числа, и на основе информации, собранной в ходе проверки, при необходимости, будут изменены ранее присужденные баллы, вследствие изменения ситуации с момента последней проведенной проверки, чтобы обновить данные каждого оператора/агента.

**VI. СОЗДАНИЕ И ПОДДЕРЖКА ИНФОРМАЦИОННЫХ СИСТЕМ, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ КРИТЕРИЕВ РИСКА**

68. Система анализа проверок на основе критериев риска должна основываться на соответствующих, достоверных, надежных и доступных статистических данных, предоставленных Национальным бюро статистики, и других достоверных данных, собранных в установленном законом порядке. Она является обязательной во избежание применения критериев риска на основе неполных данных и данных, подлежащих интерпретации.

69. Для разработки и поддержания классификации операторов/ агентов, подлежащих проверке на основе представленных рисков, Агентство разрабатывает внутреннюю информационную систему данных, необходимую для применения критериев риска, которая будет отражать как минимум следующие данные:

a) список всех автотранспортных операторов/агентов, которые подлежат контролю, с личными идентификационными данными;

b) историю деятельности по контролю;

c) профиль каждого оператора/агента с информацией, соответствующей критериям риска, используемой для классификации данного оператора/агента.

70. Агентство пересматривает и обновляет информацию, необходимую для применения критериев риска, не реже одного раза в год.

71. Если, по мнению контролера/лица, наделенного правом контроля, риск, связанный с неидентификацией, запрошенной информации, выше, чем риск, связанный с ее идентификацией меры контроля могут быть соответствующим образом изменены, с согласия директора Агентства.

72. При определении доказательств подтверждения информации, необходимой при планировании государственного контроля, контролер/ лицо, наделенное правом контроля, может принять во внимание доказательства, полученные в ходе предыдущих оценок, если полученная ранее информация остается значимой.