



HOTĂRÎRE
**cu privire la aprobarea Metodologiei de planificare a controlului de
stat asupra activității de întreprinzător în baza analizei criteriilor
de risc stabilite de Agenția Națională Transport Auto**

nr. 369 din 27.05.2014

Monitorul Oficial nr.142-146/418 din 03.06.2014

* * *

Abrogat: 14.09.2018

[Hotărîrea Guvernului nr.836 din 20.08.2018](#)

În vederea executării prevederilor art.33 alin.(2) din [Legea nr.131 din 8 iunie 2012](#) privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2012, nr.181-184, art.595), cu modificările ulterioare, Guvernul

HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Metodologia de planificare a controlului de stat asupra activității de întreprinzător în baza analizei criteriilor de risc stabilite de Agenția Națională Transport Auto (se anexează).
2. Agenția Națională Transport Auto va asigura aplicarea Metodologiei menționate în procesul de planificare a controalelor.
3. Controlul asupra executării prezentei hotărîri se pune în sarcina Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor.

PRIM-MINISTRU

Iurie LEANCĂ

Contrasemnează:

Viceprim-ministru, ministrul economiei

Valeriu Lazăr

Ministrul transporturilor și infrastructurii drumurilor

Vasile Botnari

Chișinău, 27 mai 2014.

Nr.369.

Aprobată
prin Hotărîrea Guvernului
nr.369 din 27 mai 2014

METODOLOGIA
**de planificare a controlului de stat asupra activității de întreprinzător în baza
analizei criteriilor de risc stabilite de Agenția Națională Transport Auto**

I. DISPOZIȚII GENERALE

1. Metodologia de planificare a controlului de stat asupra activității de întreprinzător în baza analizei criteriilor de risc stabilite de Agenția Națională 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 activității de întreprinzător în baza analizei criteriilor de risc”, în scopul eficientizării controlului și supravegherii de stat a activității de întreprinzător în domeniul responsabil: îndeplinirea condițiilor acordurilor internaționale în domeniul transportului rutier; combaterea transportului ilicit de călători; respectarea de către operatorii de transport rutier a cerințelor de calitate și securitate în cadrul prestării serviciilor de transport rutier de călători și mărfuri; respectarea procesului tehnologic de către operatorii transport rutier (agenții economici care prestează activități conexe transporturilor rutiere sau persoanelor fizice), organismele de certificare, garile și stațiile auto; respectarea regulilor de exploatare a tractoarelor, a mașinilor autopropulsate, ameliorative, a altor mașini și remorci, activități stabilite conform [Legii nr.131 din 8 iunie 2012](#) privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător.

Clasamentul se utilizează de către Agenția Națională Transport Auto (în continuare – Agenție) privind stabilirea frecvenței de control recomandate pentru fiecare operator/agent supus controlului. Frecvența recomandată se utilizează pentru prioritizarea controlului inopinat în cazul în care în același timp mai mulți operatori/agenți supuși controlului cad sub incidența temeiurilor și condițiilor stabilite la art.19 al [Legii nr.131 din 8 iunie 2012](#) privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător.

2. Esența 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 Agenție, și acordarea punctajului corespunzător după o scară prestabilită, acesta fiind raportat la ponderea fiecărui criteriu, în funcție de relevanța lui pentru nivelul general de risc. Aplicarea punctajelor aferente fiecărui criteriu este efectuată pentru fiecare operator de transport rutier și/sau operator care desfășoară activități conexe în domeniul supus controlului și este urmat de elaborarea clasamentului acestora, în funcție de punctajul obținut, în corespundere cu nivelul individual de risc estimat.

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

1) *criteriu de risc* – totalitatea acțiunilor care descriu circumstanțe sau însușiri ale subiectului și/sau obiectului pasibil controlului, și/sau raporturilor anterioare ale persoanei controlate cu organul de control, existența și intensitatea cărora pot indica probabilitatea cauzării de daune vieții și sănătății oamenilor, mediului înconjurător, securității naționale / ordinii publice în urma activității persoanei fizice sau juridice, precum și gradul acestor daune;

2) *factor de risc* – condiția sau împrejurarea particulară care influențează gradul de risc, contribuind la apariția unui anumit eveniment sau la producerea unei acțiuni sau oferind oportunitatea de obținere a unor avantaje sub orice formă;

3) *identificarea riscurilor* – evaluarea pericolelor potențiale, a cauzelor și efectelor acestora, precum și evaluarea posibilității Agenției de a preîntâmpina riscurile;

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

4. Principii ale evaluării riscurilor sînt:

1) *legalitatea* – evaluarea riscurilor la planificarea controlului se efectuează în condițiile prezentei Metodologii, și a altor prevederi ale legislației în vigoare, principiul respectîndu-se la toate etapele, inclusiv la asigurarea protecției informației;

2) *transparența* – autoritatea emite informații ce rezultă în urma evaluării riscurilor, în măsura în care transparența acestui proces nu aduce atingere integrității informațiilor atribuite prin lege la categoria celor cu accesibilitate limitată;

3) *planificarea* – controlorul planifică acțiunile de control în baza identificării și evaluării riscurilor, pentru a defini prioritățile activității de control în conformitate cu domeniile în care Agenția este împuternicită cu drept de a efectua controale.

II. STABILIREA CRITERIILOR DE RISC

5. Criteriile de risc sînt grupate în funcție de subiectul controlului, obiectul controlului și raporturile anterioare cu organul de control. De exemplu, criteriile de risc în funcție de subiect pot fi: numărul vehiculelor proprii, perioada de timp în care persoana controlată desfășoară activitatea supusă controlului; în funcție de obiect pot fi: vechimea vehiculelor și alte criterii relevante domeniului specific de control; în funcție 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 activității Agenției;
2) să cuprindă aria de aplicabilitate a tuturor întreprinderilor pasibile controlului efectuat de către Agenție. În mod special, criteriile stabilite trebuie să fie relevante activității și/sau însușirilor persoanelor supuse controlului, și/sau vehiculelor utilizate în procesul tehnologic;

3) să fie bazate pe informație certă, veridică și accesibilă. În primul rând, criteriile care acordă posibilitatea de atribuire a gradului de risc persoanelor supuse controlului, pot fi atribuite în baza unor informații statistice obținute din surse interne/proprie 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 desfășoară activitatea supusă controlului;

2) durata de la data efectuării ultimului control;

3) fluctuația personalului angajat;

4) încălcările anterioare;

5) experiența 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 informațional de înregistrare);

2) verificarea încălcărilor regulilor de testare tehnică (certIFICATELE DE competență profesională a experților, 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) depășirea limitelor admise la dimensiunile vehiculelor pe drumurile publice;

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

7) activități de autoservice;

8) activități de autogară.

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

1) gradul de pericol al activității desfășurate de persoana supusă controlului pentru siguranța și sănătatea călătorilor, pentru societate sau pentru mediu;

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

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

4) încălcările anterioare;

5) prezența informațiilor veridice și calitatea acestora, susținute prin probe, privind eventualele încălcări;

6) perioada de timp în care operatorul de transport rutier controlat desfășoară activități supuse controlului.

10. Controlorul/persoana împuternicită cu drept de control, trebuie să monitorizeze în permanență riscurile identificate și să se asigure că procedurile de control pe parcursul controlului reflectă corect anumite situații, iar în cazul denaturării informației acumulate în procesul de control să contribuie cu îmbunătățiri și actualizări la procedurile de control pentru identificarea riscurilor în vederea obținerii rezultatului scontat.

III. GRADAREA INTENSITĂȚII RISCULUI

11. Fiecare criteriu de risc se repartizează pe grade/nivele de intensitate, punctate conform valorii gradului de risc. Scara valorică este cuprinsă între 1 și 5, unde 1 reprezintă gradul minim și 5 gradul maxim de risc.

12. La acordarea cifrelor valorice se ține cont de ponderea fiecărui nivel în cadrul criteriului de risc

și de uniformitatea trecerii de la un nivel de risc la altul, astfel încât de la nivelul minim la nivelul maxim de risc să fie reflectat un registru complet și relevant al nivelelor de risc posibile.

Secțiunea I

Criteriile de risc generale aplicate operatorilor supuși controlului

13. Perioada de activitate a operatorului de transport rutier/persoana supusă controlului care desfășoară activități supuse controlului.

Raționamentul general: cu cât mai mare este perioada de activitate a operatorului de transport rutier supus controlului, cu atât mai bine cunoaște regulile și cu atât mai precaut este față de reputația și imaginea sa și, de cele mai dese ori, își implementează sisteme interne de control al calității și, respectiv, în asemenea situații se atribuie riscul minimal, pentru o perioadă de activitate mai mare și riscul maximal, pentru o perioadă de activitate mai mică.

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

14. Data efectuării ultimului control privind respectarea activităților supuse controlului conform legislației în vigoare.

Raționamentul general: cu cât mai mare este perioada în care operatorul de transport rutier pasibil controlului nu este inspectat, cu atât mai mare este incertitudinea legată de conformarea acestuia cu prevederile normative, atribuind riscul minim entităților controlate recent și riscul maxim entităților care nu au fost supuse recent controlului de stat.

Durata de la data efectuării ultimului control	Gradul de risc (R ₂)
Până 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 legislației în vigoare.

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

Încălcările anterioare depistate la ultimul control	Gradul de risc (R ₃)
Lipsa încălcărilor în cadrul ultimului control	1
Au fost depistate încălcări minore, care constituie componentă de contravenție, fără cauzarea de daune persoanelor terțe (a fost aplicată sancțiune), încălcările conform prescripției remise au fost înlăturate în termen	2

Au fost depistate încălcări, care constituie componentă de contravenție și cauzate prejudicii persoanelor terțe (aplicată sancțiune, achitate daune), încălcările conform prescripției remise au fost înlăturate în termen	3
Persoana supusă controlului nu se conformează deciziilor Agenției, încălcările conform prescripției remise nu au fost înlăturate în termenul stabilit	4
Persoana supusă controlului nu se conformează deciziilor Agenției și comite repetat o încălcare de același gen pentru care a fost sancționată, încălcările conform prescripției remise nu au fost înlăturate	5

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

Raționamentul general: cu cât mai mare este fluctuația personalului angajat, cu atât mai mare este gradul de risc, cu cât mai mică este fluctuația personalului angajat, cu atât mai mic este gradul de risc.

Fluctuația personalului angajat în cadrul întreprinderii	Gradul de risc (R ₄)
Fluctuația anuală a personalului – pînă la 20%	1
Fluctuația anuală a personalului – de la 20 pînă la 40%	2
Fluctuația anuală a personalului – de la 40 pînă la 60%	3
Fluctuația anuală a personalului – de la 60 pînă la 80%	4
Fluctuația anuală a personalului – depășește 80%	5

17. Experiența profesională în domeniu a managerilor.

Raționamentul general: cu cât mai mare este experiența profesională în domeniu a managerilor, cu atât mai mic este gradul de risc, cu cât mai mică este experiența profesională în domeniu a managerilor, cu atât mai mare este gradul de risc.

Experiența profesională în domeniu a managerilor	Gradul de risc (R ₅)
Experiența profesională în calitate de manager – depășește 10 ani	1
Experiența profesională în calitate de manager – de la 7 pînă la 10 ani	2
Experiența profesională în calitate de manager – de la 5 pînă la 7 ani	3
Experiența profesională în calitate de manager – de la 3 pînă la 5 ani	4
Experiența profesională în calitate de manager – pînă la 3 ani	5

Secțiunea 2

Criteriile de risc specifice aplicate operatorilor supuși controlului

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

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

Raționamentul specific: cu cât mai mic este numărul de greșeli înregistrate la completarea datelor în rapoartele de testare tehnică, cu atât mai mic este gradul de risc, cu cât mai mare este numărul de greșeli înregistrate la completarea datelor în rapoartele de testare tehnică, cu atât mai mare este gradul de risc.

Verificarea corectitudinii completării datelor în rapoartele de testare tehnică (sistemul informațional de înregistrare)	Gradul de risc (R ₆)
Numărul de greșeli depistate lunar în sistemul informațional – 1 greșeală	1
Numărul de greșeli depistate lunar în sistemul informațional – de la 2 pînă la 5	2

greșeli	
Numărul de greșeli depistate lunar în sistemul informațional – de la 5 pînă la 7 greșeli	3
Numărul de greșeli depistate lunar în sistemul informațional – de la 7 pînă la 10 greșeli	4
Numărul de greșeli depistate lunar în sistemul informațional – mai mult de 10 greșeli	5

2) verificarea încălcărilor regulilor de testare tehnică (certIFICATELE DE competență profesională a experților, certificatele metrologice de corespundere a utilajului tehnic etc.).

Raționamentul specific: cu cît mai mic este numărul de încălcări a regulilor de testare tehnică (lipsa/expirarea certificatelor de competență profesională a experților, 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 competență profesională a experților, 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 competență profesională a experților, 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.

Raționamentul 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 puțin de 6 min.	5

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

Raționamentul specific: cu cît mai mare este procentul de încăperi proprii amenajate de desfășurare a activității de testare tehnică, cu atît mai mic este gradul de risc al operatorilor care desfășoară activități de testare tehnică, cu cît mai mic este procentul de încăperi, majoritatea în locațiune/arendă, pentru amenajarea spațiului de desfășurare a activității de testare tehnică, cu atît mai mare este gradul de risc al operatorilor care desfășoară activități de testare tehnică.

Baza tehnico-materială din dotare, încăperile amenajate conform cerințelor de	Gradul de
--	------------------

desfășurare a activității de testare tehnică	risc (R₉)
Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activități, proprietate personală – de la 81 pînă la 100%	1
Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activități, proprietate personală – de la 61 pînă la 80%	2
Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activități, proprietate personală – de la 41 pînă la 60%	3
Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activități, proprietate personală – de la 21 pînă la 40%	4
Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activități, proprietate personală – pînă la 20%	5

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

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

Raționamentul 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.

Raționamentul 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 depășesc vechimea medie – 20 ani	5

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

Raționamentul 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 imbarcare la rută – între 0,4 – 0,6	3
Coeficientul lunar de imbarcare la rută – între 0,2 – 0,4	4
Coeficientul lunar de imbarcare la rută – mai puțin de 0,2	5

4) regularitatea efectuării curselor.

Raționamentul specific: cu cât mai mare este procentul de efectuare a cursei/regularitatea îndeplinirii cursei, conform permisului de activitate pe rută, cu atât mai mic este gradul de risc, cu cât mai mic este procentul de efectuare a cursei/regularitatea îndeplinirii cursei, conform permisului de activitate pe rută, cu atât mai mare este gradul de risc.

Regularitatea efectuării curselor	Gradul de risc (R ₁₃)
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 puțin de 70%	5

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

Raționamentul specific: cu cât mai mare este procentul respectat al timpului de muncă și odihnă a conducătorilor auto, cu atât mai mic este gradul de risc, cu cât mai mic este procentul respectat al timpului de muncă și odihnă a conducătorilor auto, cu atât mai mare este gradul de risc.

Timpul mediu de muncă și odihnă a conducătorilor auto	Gradul de risc (R ₁₄)
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 autorizațiilor eliberate și utilizate la transportul de marfă.

Raționamentul specific: cu cât mai mare este numărul de încălcări la termenul de restituire a autorizațiilor eliberate și utilizate la transportul de marfă, cu atât mai mare este gradul de risc, cu cât mai mic este numărul de încălcări la termenul de restituire a autorizațiilor eliberate și utilizate la transportul de marfă, cu atât mai mic este gradul de risc.

Termenul de restituire a autorizațiilor eliberate și utilizate la transportul de marfă	Gradul de risc (R ₁₅)
Nici o încălcare în termenul de restituire	1
Existența a 1-2 încălcări în termenul de restituire	2
Existența a 3-4 încălcări în termenul de restituire	3
Existența 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) depășirea limitelor admise la dimensiunile vehiculelor care se deplasează pe drumurile publice.

Raționamentul specific: cu cât mai mică este depășirea limitei admise la dimensiunile vehiculelor care se deplasează pe drumurile publice, cu atât mai mic este gradul de risc, cu cât mai mare este depășirea limitei admise la dimensiunile vehiculelor care se deplasează pe drumurile publice, cu atât mai mare este gradul de risc.

Depășirea limitelor admise la dimensiunile vehiculelor care se deplasează pe drumurile publice	Gradul de risc (R₁₆)
Limita dimensiunii depășite pînă la 7 cm	1
Limita dimensiunii depășite de la 7 – pînă la 10 cm	2
Limita dimensiunii depășite de la 10 – pînă la 15 cm	3
Limita dimensiunii depășite de la 15 – pînă la 20 cm	4
Limita dimensiunii depășite mai mult de 20 cm	5

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

Raționamentul general: cu cât mai mică este depășirea limitei admise de greutate pe osii la vehiculele care se deplasează pe drumurile publice, cu atât mai mic este gradul de risc, cu cât mai mare este depășirea limitei admise de greutate pe osii la vehiculele care se deplasează pe drumurile publice, cu atât mai mare este gradul de risc.

Depășirea limitelor admise de greutate pe osii la vehiculele care se deplasează pe drumurile publice	Gradul de risc (R₁₇)
Limita greutății pe osii depășită pînă la 2%	1
Limita greutății pe osii depășită de la 2 pînă la 7%	2
Limita greutății pe osii depășită de la 7 pînă la 12%	3
Limita greutății pe osii depășită de la 12 pînă la 17%	4
Limita greutății pe osii depășită mai mult de 17%	5

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

1) verificarea încălcărilor în activitățile de autoservice.

Raționamentul specific: cu cât mai mic este numărul de încălcări depistate în activitățile de autoservice, cu atât mai mic este gradul de risc, cu cât mai mare este numărul de încălcări depistate în activitățile de autoservice, cu atât mai mare este gradul de risc.

Verificarea încălcărilor la activitățile 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 cerințelor de desfășurare a activității de autoservice.

Raționamentul specific: cu cât mai mare este procentul de încăperi proprii amenajate să desfășoare activități de autoservice, cu atât mai mic este gradul de risc al operatorilor care desfășoară activități de autoservice, cu cât mai mic este procentul de încăperi, majoritatea în locațiune/arendă, pentru amenajarea spațiului de desfășurare a activității de autoservice, cu atât mai mare este gradul de risc al

operatorilor care desfășoară activități de autoservice.

Baza tehnico-materială din dotare, încăperile amenajate conform cerințelor de desfășurare a activității de autoservice	Gradul de risc (R ₁₉)
Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activități, proprietate personală – de la 81 pînă la 100%	1
Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activități, proprietate personală – de la 61 pînă la 80%	2
Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activități, proprietate personală – de la 41 pînă la 60%	3
Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activități, proprietate personală – de la 21 pînă la 40%	4
Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activități, proprietate personală – pînă la 20%	5

3) numărul vehiculelor deservite la autoservice în funcție de spectrul activităților de deservire.

Raționamentul specific: cu cît mai mare este numărul de vehicule deservite la autoservice față de luna precedentă, ținînd cont și de spectrul activităților de deservire, cu atît mai mare este gradul de risc, cu cît mai mic este numărul de vehicule deservite la autoservice față de luna precedentă, ținînd cont și de spectrul activităților de deservire, cu atît mai mic este gradul de risc.

Numărul de vehicule deservite în funcție de spectrul activităților de deservire la autoservice	Gradul de risc (R ₂₀)		
	pînă la 5 activități de deservire	de la 5 pînă la 7 activități de deservire	mai mult de 7 activități de deservire
Creșterea numărului de vehicule deservite cu 1/3 față de luna precedentă	1	2	3
Creșterea numărului de vehicule deservite cu 1/2 față de luna precedentă	2	3	4
Creșterea numărului de vehicule deservite cu 2/3 față de luna precedentă	3	4	5

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

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

Raționamentul 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 (R ₂₁)
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 activității de montare, reparare și verificare a

tahografele și limitatoarelor de viteză.

1) verificarea încălcărilor regulilor de montare, reparare și verificare a tahografele și limitatoarelor de viteză.

Raționamentul specific: cu cât mai mic este numărul de încălcări a regulilor de montare, reparare și verificare a tahografele și limitatoarelor de viteză, cu atât mai mic este gradul de risc, cu cât mai mare este numărul de încălcări a regulilor de montare, reparare și verificare a tahografele și limitatoarelor de viteză, cu atât mai mare este riscul încălcărilor regulilor de montare, reparare și verificare a tahografele și limitatoarelor de viteză.

Verificarea încălcărilor regulilor de montare, reparare și verificare a tahografele și 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 cerințelor de desfășurare a activităților de montare, reparare și verificare a tahografele și limitatoarelor de viteză.

Raționamentul specific: cu cât mai mare este procentul de încăperi proprii amenajate să desfășoare activități de montare, reparare și verificare a tahografele și limitatoarelor de viteză, cu atât mai mic este gradul de risc, cu cât mai mic este procentul de încăperi, în locațiune/arendă, pentru amenajarea spațiului de desfășurare a activității de montare, reparare și verificare a tahografele și limitatoarelor de viteză, cu atât mai mare este gradul de risc.

Baza tehnico-materială din dotare, încăperile amenajate conform cerințelor de desfășurare a activității de montare, reparare și verificare a tahografele și limitatoarelor de viteză	Gradul de risc (R₂₃)
Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activități, proprietate personală – de la 81 până la 100%	1
Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activități, proprietate personală – de la 61 până la 80%	2
Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activități, proprietate personală – de la 41 până la 60%	3
Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activități, proprietate personală – de la 21 până la 40%	4
Dispune de încăperi amenajate să desfășoare activități, proprietate personală – până la 20%	5

24. Criteriile de risc specifice domeniului de control al activității de cântărire a vehiculelor în vederea eliberării certificatului internațional de cântărire a vehiculului.

1) verificarea încălcărilor regulilor de cântărire în vederea eliberării certificatului internațional de cântărire a vehiculului.

Raționamentul specific: cu cât mai mic este numărul de încălcări a regulilor de cântărire în vederea eliberării certificatului internațional de cântărire a vehiculului (lipsa/expirarea certificatelor de competență profesională a experților, certificatelor metrologice de corespundere a utilajului tehnic etc.), cu atât mai mic este gradul de risc, cu cât mai mare este numărul de încălcări a regulilor de cântărire în vederea eliberării certificatului internațional de cântărire a vehiculului (lipsa/expirarea certificatelor de competență profesională a experților, certificatelor metrologice de corespundere a utilajului tehnic etc.), cu atât mai

mare este riscul încălcării regulilor de cîntărire în vederea eliberării certificatului internațional de cîntărire a vehiculului.

Verificarea încălcărilor regulilor de cîntărire în vederea eliberării certificatului internațional 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 cerințelor de desfășurare a activității de cîntărire a vehiculelor în vederea eliberării certificatului internațional de cîntărire a vehiculului.

Raționamentul specific: cu cît mai mare este procentul de încăperi proprii amenajate să desfășoare activități de cîntărire a vehiculelor în vederea eliberării certificatului internațional de cîntărire a vehiculului, cu atît mai mic este gradul de risc, cu cît mai mic este procentul de încăperi, în locațiune/arendă, pentru amenajarea spațiului de desfășurare a activității de cîntărire a vehiculelor în vederea eliberării certificatului internațional de cîntărire a vehiculului, cu atît mai mare este gradul de risc.

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

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

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

Raționamentul specific: cu cît mai mic este numărul încălcărilor admise în cadrul centrelor de atestare profesională a managerilor de transport rutier și 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 și conducătorilor auto, cu atît mai mare este riscul încălcărilor în procesul tehnologic.

Verificarea încălcărilor în activitatea centrelor de pregătire profesională a managerilor de transport rutier și 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 stabilește ponderea în raport cu toate criteriile selectate, ținând cont de importanța criteriului respectiv pentru domeniul specific de control. Astfel, aceleași criterii pot avea relevanță (pondere) diferită, în funcție de domeniul de control.

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

Criteriile de risc	Ponderea, (W)
Perioada de activitate a operatorului de transport rutier și/sau operatorului care desfășoară activități conexe în domeniu	0,10 (W ₁)
Durata de la data efectuării ultimului control	0,10 (W ₂)
Încălcările anterioare depistate la ultimul control	0,10 (W ₃)
Fluctuația personalului angajat în cadrul întreprinderii	0,10 (W ₄)
Experiența profesională în domeniu a managerilor și personalului implicat în activitățile operaționale	0,15 (W ₅)
Verificarea corectitudinii completării datelor în rapoartele de testare tehnică (sistemul informațional de înregistrare)	0,10 (W ₆)
Verificarea încălcărilor regulilor de testare tehnică (certIFICATELE DE competență profesională a experților, certificatele metrologice de corespundere a utilajului tehnic)	0,10 (W ₇)
Timpul mediu de deservire și verificare complexă a procesului de testare tehnică a vehiculelor	0,15 (W ₈)
Baza tehnico-materială din dotare, încăperile amenajate conform cerințelor de desfășurare a activității de testare tehnică	0,10 (W ₉)
Total	1,0

28. Pentru planificarea controalelor privind activitățile 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 și/sau operatorului care desfășoară activități conexe în domeniu	0,10 (W ₁)
Durata de la data efectuării ultimului control	0,10 (W ₂)
Încălcările anterioare depistate la ultimul control	0,10 (W ₃)
Fluctuația personalului angajat în cadrul întreprinderii	0,10 (W ₄)
Experiența profesională în domeniu a managerilor și personalului implicat în activitățile operaționale	0,10 (W ₅)
Numărul vehiculelor proprii aflate în gestiunea operatorului de transport rutier	0,10 (W ₁₀)
Vechimea medie a parcului de vehicule aflate în gestiunea operatorului de transport rutier	0,10 (W ₁₁)
Coeficientul de îmbarcare la rută	0,10 (W ₁₂)
Regularitatea efectuării curselor	0,10 (W ₁₃)

Timpul mediu de muncă și odihnă a conducătorilor auto	0,10 (W ₁₄)
Total	1,0

29. Pentru planificarea controalelor privind activitățile 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 și/sau operatorului care desfășoară activități conexe în domeniu	0,10 (W ₁)
Durata de la data efectuării ultimului control	0,10 (W ₂)
Încălcările anterioare depistate la ultimul control	0,10 (W ₃)
Fluctuația personalului angajat în cadrul întreprinderii	0,10 (W ₄)
Experiența profesională în domeniu a managerilor și personalului implicat în activitățile operaționale	0,10 (W ₅)
Numărul vehiculelor proprii aflate în gestiunea operatorului de transport rutier	0,10 (W ₁₀)
Vechimea medie a parcului de vehicule aflate în gestiunea operatorului de transport rutier	0,10 (W ₁₁)
Timpul mediu de muncă și odihnă a conducătorilor auto	0,10 (W ₁₄)
Termenul de restituire a autorizațiilor eliberate și utilizate la transportul de marfă.	0,20 (W ₁₅)
Total	1,0

30. Pentru planificarea controalelor privind activitățile 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 și/sau operatorului care desfășoară activități conexe în domeniu	0,10 (W ₁)
Durata de la data efectuării ultimului control	0,10 (W ₂)
Încălcările anterioare depistate la ultimul control	0,10 (W ₃)
Fluctuația personalului angajat în cadrul întreprinderii	0,10 (W ₄)
Experiența profesională în domeniu a managerilor și personalului implicat în activitățile operaționale	0,10 (W ₅)
Depășirea limitelor admise la dimensiunile vehiculelor care se deplasează pe drumurile publice	0,25 (W ₁₆)
Depășirea limitelor admise de greutate pe osii la vehiculele care se deplasează pe drumurile publice	0,25 (W ₁₇)
Total	1,0

31. Pentru planificarea controalelor privind activitățile 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 și/sau operatorului care	0,10 (W ₁)

desfășoară activități conexe în domeniu	
Durata de la data efectuării ultimului control	0,10 (W ₂)
Încălcările anterioare depistate la ultimul control	0,10 (W ₃)
Fluctuația personalului angajat în cadrul întreprinderii	0,10 (W ₄)
Experiența profesională în domeniu a managerilor și personalului implicat în activitățile operaționale	0,10 (W ₅)
Verificarea încălcărilor la activitățile de autoservice	0,2 (W ₁₈)
Baza tehnico-materială din dotare, încăperile amenajate conform cerințelor de desfășurare a activității de autoservice	0,1 (W ₁₉)
Numărul vehiculelor deservite la autoservice în funcție de spectrul activităților de deservire	0,20 (W ₂₀)
Total	1,0

32. Pentru planificarea controalelor privind activitățile 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 și/sau operatorului care desfășoară activități conexe în domeniu	0,10 (W ₁)
Durata de la data efectuării ultimului control	0,10 (W ₂)
Încălcările anterioare depistate la ultimul control	0,10 (W ₃)
Fluctuația personalului angajat în cadrul întreprinderii	0,10 (W ₄)
Experiența profesională în domeniu a managerilor și personalului implicat în activitățile operaționale	0,10 (W ₅)
Numărul încălcărilor la efectuarea curselor prin intermediul autogării	0,50 (W ₂₁)
Total	1,0

33. Pentru planificarea controalelor privind montarea, repararea și verificarea tahografelor și 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 și/sau operatorului care desfășoară activități conexe în domeniu	0,10 (W ₁)
Durata de la data efectuării ultimului control	0,10 (W ₂)
Încălcările anterioare depistate la ultimul control	0,10 (W ₃)
Fluctuația personalului angajat în cadrul întreprinderii	0,10 (W ₄)
Experiența profesională în domeniu a managerilor și personalului implicat în activitățile operaționale	0,10 (W ₅)
Verificarea încălcărilor regulilor de montare, reparare și verificare a tahografelor și limitatoarelor de viteză	0,25 (W ₂₂)
Baza tehnico-materială din dotare, încăperile amenajate conform cerințelor de desfășurare a activității de montare, reparare și verificare a tahografelor și limitatoarelor de viteză	0,25 (W ₂₃)
Total	1,0

34. Pentru planificarea controalelor privind activitatea de cîntărire a vehiculelor în vederea eliberării certificatului internațional 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 și/sau operatorului care desfășoară activități conexe în domeniu	0,10 (W ₁)
Durata de la data efectuării ultimului control	0,10 (W ₂)
Încălcările anterioare depistate la ultimul control	0,10 (W ₃)
Fluctuația personalului angajat în cadrul întreprinderii	0,10 (W ₄)
Experiența profesională în domeniu a managerilor și personalului implicat în activitățile operaționale	0,10 (W ₅)
Verificarea încălcărilor regulilor de cîntărire în vederea eliberării certificatului internațional de cîntărire a vehiculului	0,25 (W ₂₄)
Baza tehnico-materială din dotare, încăperile amenajate conform cerințelor de desfășurare a activității de cîntărire	0,25 (W ₂₅)
Total	1,0

35. Pentru planificarea controalelor privind activitatea centrelor de atestare profesională a managerilor de transport rutier și 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 și/sau operatorului care desfășoară activități conexe în domeniu	0,10 (W ₁)
Durata de la data efectuării ultimului control	0,10 (W ₂)
Încălcările anterioare depistate la ultimul control	0,10 (W ₃)
Fluctuația personalului angajat în cadrul întreprinderii	0,10 (W ₅)
Experiența profesională în domeniu a managerilor și personalului implicat în activitățile operaționale	0,10 (W ₆)
Verificarea încălcărilor în activitatea profesională de manager transport rutier și conducătorilor auto	0,50 (W ₂₇)
Total	1,0

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

- a) scopul, atribuțiile și domeniul de activitate al Agenției;
- b) influența criteriului ales asupra prejudiciului potențial ce se dorește a fi evitat;
- c) multidimensionalitatea izvoarelor de risc, ponderîndu-se corespunzător criteriile ce țin de diferite aspecte (subiect, obiect, raporturi anterioare).

37. Este obligatorie revizuirea periodică a ponderilor atribuite fiecărui criteriu de risc, în funcție de rezultatele controalelor anterioare și de actualizarea informației colectate în activitățile de control. În cazul în care un criteriu își pierde în timp din relevanță, se recomandă scăderea consecutivă a ponderii acestuia în raport cu restul criteriilor utilizate.

V. CLASAMENTUL PERSOANELOR SUPUSE CONTROLULUI ȘI GRADUL DE RISC GLOBAL

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

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

40. Se stabilește gradul de risc global asociat fiecărui operator care prestează activități de testare tehnică la stații în baza următoarei formule:

$$R_{g1} = (W_1R_1 + W_2R_2 + W_3R_3 + W_4R_4 + W_5R_5 + W_6R_6 + W_7R_7 + W_8R_8 + W_9R_9) \times 200$$

unde:

R_{g1} – 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 potențială a controlului.

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

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

$$R_{g2} = (W_1R_1 + W_2R_2 + W_3R_3 + W_4R_4 + W_5R_5 + W_{10}R_{10} + W_{11}R_{11} + W_{12}R_{12} + W_{13}R_{13} + W_{14}R_{14}) \times 200$$

unde:

R_{g2} – gradul de risc global asociat operatorului supus controlului;

1, 2, 3, 4, 5, 10, 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 stabilește gradul de risc global asociat fiecărui operator de transport rutier marfă în baza următoarei formule:

$$R_{g3} = (W_1R_1 + W_2R_2 + W_3R_3 + W_4R_4 + W_5R_5 + W_{11}R_{11} + W_{12}R_{12} + W_{14}R_{14} + W_{15}R_{15}) \times 200$$

unde:

R_{g3} – 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 activități de transport greutăți și gradul de risc global, conform criteriilor de risc, este determinat prin aplicarea criteriilor pentru fiecare entitate potențială a controlului.

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

47. Se stabilește gradul de risc global asociat fiecărui operator/agent care prestează activități de transport greutăți în baza următoarei formule:

$$R_{g4} = (W_1R_1 + W_2R_2 + W_3R_3 + W_4R_4 + W_5R_5 + W_{16}R_{16} + W_{17}R_{17}) \times 200$$

unde:

R_{g4} – 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 activități de autoservice și gradul de risc global, conform criteriilor de risc, este determinat prin aplicarea criteriilor pentru fiecare entitate potențială a controlului.

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

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

$$R_{g5} = (W_1R_1 + W_2R_2 + W_3R_3 + W_4R_4 + W_5R_5 + W_{18}R_{18} + W_{19}R_{19} + W_{20}R_{20}) \times 200$$

unde:

R_{g5} – 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 activități de autogară și gradul de risc global, conform criteriilor de risc, este determinat prin aplicarea criteriilor pentru fiecare entitate potențială a controlului.

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

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

$$R_{g6} = (W_1R_1 + W_2R_2 + W_3R_3 + W_4R_4 + W_5R_5 + W_{21}R_{21}) \times 200$$

unde:

R_{g6} – 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 activități de montare, reparare și verificare a tahografelor și limitatoarelor de viteză și gradul de risc global, conform criteriilor de risc, este determinat prin aplicarea criteriilor pentru fiecare entitate potențială a controlului.

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

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

$$R_{g7} = (W_1R_1 + W_2R_2 + W_3R_3 + W_4R_4 + W_5R_5 + W_{22}R_{22} + W_{23}R_{23}) \times 200$$

unde:

R_{g7} – 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 activități de cântărire a vehiculelor în

vederea eliberării certificatului internațional de cântărire a vehiculului și gradul de risc global, conform criteriilor de risc, este determinat prin aplicarea criteriilor pentru fiecare entitate potențială a controlului.

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

59. Se stabilește gradul de risc global asociat fiecărui operator care prestează activități de cântărire a vehiculelor în vederea eliberării certificatului internațional de cântărire a vehiculului în baza următoarei formule:

$$R_{g8} = (W_1R_1 + W_2R_2 + W_3R_3 + W_4R_4 + W_5R_5 + W_{24}R_{24} + W_{25}R_{25}) \times 200$$

unde:

R_g – 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 activități de atestare profesională a managerilor de transport rutier și conducătorilor auto și gradul de risc global, conform criteriilor de risc, este determinat prin aplicarea criteriilor pentru fiecare entitate potențială a controlului.

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

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

$$R_{g9} = (W_1R_1 + W_2R_2 + W_3R_3 + W_4R_4 + W_5R_5 + W_{26}R_{26}) \times 200$$

unde:

R_{g9} – 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 și 1000 de unități, unde operatorii/agenții care obțin 200 de unități sînt asociați cu cel mai mic risc.

64. În funcție de punctajul obținut în urma aplicării formulei, sînt apreciați subiecții controlului, în vîrfurile clasamentului fiind plasate persoanele care au obținut punctajul maxim – 1000 unități, asociate cu cel mai mare grad de risc. Operatorii/agenții supuși controlului din vîrfurile clasamentului sînt asociați cu un risc mai înalt și urmează a fi supuși controlului în mod prioritar. Modelul tabelelor privind clasamentul operatorilor/agenților supuși controlului conform criteriilor de risc este prezentat în anexele nr.1-9 la prezenta Metodologie.

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

66. Clasamentul se utilizează de Agenție pentru stabilirea frecvenței de control recomandate pentru fiecare operator/agent supus controlului. Frecvența recomandată se utilizează pentru prioritizarea controlului inopinat în cazul în care în același timp mai mulți operatori/agenți supuși controlului cad sub incidența temeiurilor și condițiilor stabilite la articolul 19 al [Legii nr.131 din 8 iunie 2012](#) privind controlul de stat asupra activității de întreprinzător.

67. La sfîrșitul perioadei pentru care s-a făcut planificarea, Agenția elaborează un raport prin care determină ponderea operatorilor/agenților supuși controlului din numărul total, modifică, după caz,

punctajele acordate anterior în baza informației acumulate în urma controlului și va fi schimbată situația în raport cu data ultimului control efectuat, cu actualizarea profilului fiecărui operator/agent.

VI. CREAREA ȘI MENȚINEREA 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 și accesibile oferite de Biroul Național de Statistică și a altor date veridice colectate în modul stabilit de lege. Este obligatorie evitarea aplicării criteriilor de risc în baza datelor incomplete și interpretabile.

69. Pentru elaborarea și menținerea clasamentului operatorilor/agenților supuși controlului conform riscului prezentat, Agenția va elabora pe interior sistemul informațional de date necesar aplicării criteriilor de risc, care va reflecta cel puțin următoarele date strict necesare:

- a) lista tuturor operatorilor de transport rutier/agenți pasibili de a fi supuși controlului, cu datele individuale de identificare;
- b) istoricul activităților de control;
- c) profilul fiecărui operator/agent, cu informația relevantă pentru criteriile de risc utilizate și clasificarea operatorului/agentului în cauză.

70. Agenția va reexamina și actualiza informația necesară pentru aplicarea criteriilor de risc cel puțin o dată pe an.

71. Dacă în opinia controlorului/persoana delegată cu abilități de control riscul legat de neidentificarea informațiilor solicitate este mai mare decât cel de identificare a acestora, acțiunile de control pot fi modificate în mod corespunzător, cu acordul directorului Agenției.

72. La determinarea dovezilor pentru confirmarea informațiilor necesare la planificarea controlului de stat, controlorul/persoana delegată cu abilități de control poate lua în considerare dovezile obținute în timpul evaluărilor precedente dacă informațiile obținute anterior rămân relevante.

Anexa nr.1

la Metodologia de planificare a controlului
de stat asupra activității de întreprinzător
în baza analizei criteriilor de risc stabilite
de Agenția Națională Transport Auto

Clasamentul operatorilor/agenților supuși controlului, activități de testare tehnică la stații, stabilit conform criteriilor de risc

Tabel-model

Nr. d/o	Denumirea operatorilor/ agenților supuși controlului	Codul permis	Codul fiscal/IDNP	Gradul de risc									Gradul de risc global	
				R ₁	R ₂	R ₃	R ₄	R ₅	R ₆	R ₇	R ₈	R ₉		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
1.	Auto test SRL	001001	10001022200345	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	1000
2.	Auto test – auto SRL	002002	1044103378690	4	2	1	2	2	1	2	3	3	450	
3.	Test auto – test SRL	100250	1000104560543	1	1	1	1	1	1	1	1	1	200	
..	

Anexa nr.2

la Metodologia de planificare a controlului

de stat asupra activității de întreprinzător
 în baza analizei criteriilor de risc stabilite
 de Agenția Națională Transport Auto

**Clasamentul operatorilor/agenților supuși controlului, activități
 transport rutier călători, stabilit conform criteriilor de risc**

Tabel-model

Nr. d/o	Denumirea operatorilor/ agenților supuși controlului	Codul permis	Codul fiscal/IDNP	Gradul de risc										Gradul de risc global	
				R ₁	R ₂	R ₃	R ₄	R ₅	R ₁₀	R ₁₁	R ₁₂	R ₁₃	R ₁₄		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
1.	Auto trans SRL	000001	1000102340677	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	1000
2.	Auto trans – auto SRL	000002	1044100078690	4	2	2	2	2	3	2	1	1	2	420	
3.	Trans auto – trans SRL	000220	1000104500500	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	200	
..	

Anexa nr.3

la Metodologia de planificare a controlului
 de stat asupra activității de întreprinzător
 în baza analizei criteriilor de risc stabilite
 de Agenția Națională Transport Auto

**Clasamentul operatorilor/agenților supuși controlului, activități
 transport rutier marfă, stabilit conform criteriilor de risc**

Tabel-model

Nr. d/o	Denumirea operatorilor/ agenților supuși controlului	Codul permis	Codul fiscal/IDNP	Gradul de risc										Gradul de risc global
				R ₁	R ₂	R ₃	R ₄	R ₅	R ₁₀	R ₁₁	R ₁₄	R ₁₅		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
1.	Cargo auto trans SRL	000001	1000102340677	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	1000
2.	Auto cargo – auto SRL	000002	1044100078690	4	2	2	2	2	3	2	1	1	400	
3.	Trans auto – cargo SRL	000220	1000104500500	1	1	1	1	1	1	1	1	1	200	
..	

Anexa nr.4

la Metodologia de planificare a controlului

de stat asupra activității de întreprinzător
 în baza analizei criteriilor de risc stabilite
 de Agenția Națională Transport Auto

**Clasamentul operatorilor/agenților supuși controlului, activități
 de transport greutăți, stabilit conform criteriilor de risc**

Tabel-model

Nr. d/o	Denumirea operatorilor/ agenților supuși controlului	Codul permis	Codul fiscal/IDNP	Gradul de risc								Gradul de risc global
				R ₁	R ₂	R ₃	R ₄	R ₅	R ₁₆	R ₁₇		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1.	Trans cargo SRL	104001	1023010450607	5	5	5	5	5	5	5	1000	
2.	Auto trans – cargo SRL	023002	1349100078670	4	2	4	2	3	1	3	500	
3.	Cargo auto – trans SRL	600220	1090100000503	1	1	1	1	1	1	1	200	
..	

Anexa nr.5

la Metodologia de planificare a controlului
 de stat asupra activității de întreprinzător
 în baza analizei criteriilor de risc stabilite
 de Agenția Națională Transport Auto

**Clasamentul operatorilor/agenților supuși controlului, activități
 de autoservice, stabilit conform criteriilor de risc**

Tabel-model

Nr. d/o	Denumirea operatorilor/ agenților supuși controlului	Codul permis	Codul fiscal/IDNP	Gradul de risc									Gradul de risc global
				R ₁	R ₂	R ₃	R ₄	R ₅	R ₁₈	R ₁₉	R ₂₀		
1	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	
1.	Service SRL	109801	1230100450333	5	5	5	5	5	5	5	5	1000	
2.	Auto service – auto SRL	027602	1259100021670	4	2	3	3	1	2	2	1	420	
3.	Serv-auto – service SRL	340220	1897100340903	1	1	1	1	1	1	1	1	200	
..	

Anexa nr.6

la Metodologia de planificare a controlului
 de stat asupra activității de întreprinzător
 în baza analizei criteriilor de risc stabilite
 de Agenția Națională Transport Auto

**Clasamentul operatorilor/agenților supuși controlului, activități
 de autogară, stabilit conform criteriilor de risc**

Tabel-model

