

Российская Федерация

Проект постановления Правительства РФ от 05 февраля 2013 года

О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах»

Принят

Правительством Российской Федерации

Правительство Российской Федерации

Постановляет:

Добавить комментарий

1. Утвердить прилагаемую федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах» (далее – Программа).

2. Переименовать федеральное казенное учреждение «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах» в федеральное казенное учреждение «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах» (далее – учреждение).

3. Министерству внутренних дел Российской Федерации:

3.1. Обеспечить выделение в установленном порядке на содержание учреждения ассигнований за счет средств, предусмотренных в федеральном бюджете на реализацию Программы.

3.2. Внести изменения в устав учреждения, связанные с утверждением Программы.

4. Министерству экономического развития Российской Федерации и Министерству финансов Российской Федерации при формировании проекта федерального бюджета на соответствующий год и плановый период включать Программу в перечень федеральных целевых программ, подлежащих финансированию за счет средств федерального бюджета.

5. Рекомендовать органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации при принятии в 2013-2020 годах региональных целевых программ, направленных на повышение безопасности дорожного движения, учитывать положения Программы.

Председатель Правительства Российской Федерации

Д. Медведев

Приложение

к Проекту постановления от 05 февраля 2013 года № Б/Н

Программа

ФЕДЕРАЛЬНАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА «ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2013 - 2020 ГОДАХ»

Паспорт федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах»

Наименование целевой программы - федеральная целевая программа
«Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах»

Дата принятия решения о разработке целевой программы - распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 октября 2012 г. N 1995-р

Государственные заказчики - Министерство внутренних дел Российской Федерации, Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерство здравоохранения Российской Федерации, Министерство образования и науки Российской Федерации, Министерство промышленности и торговли Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное дорожное агентство

Государственный заказчик-координатор - Министерство внутренних дел Российской Федерации

Основные разработчики целевой программы - Министерство внутренних дел Российской Федерации, Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерство здравоохранения Российской Федерации, Министерство образования и науки Российской Федерации, Министерство промышленности и торговли Российской Федерации,

Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное дорожное агентство, федеральное казенное учреждение «Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации»

Цель и задачи - целью является сокращение смертности от дорожно-целевой программы транспортных происшествий к 2020 году на 25% по

сравнению с 2010 годом;

задачами являются:

предотвращение дорожно-транспортных происшествий,

вероятность гибели людей в которых наиболее высока;

снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;

развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях – спасение жизней;

совершенствование системы управления деятельностью по повышению безопасности дорожного движения;

повышение правосознания и ответственности участников дорожного движения.

Целевые - число лиц, погибших в дорожно-транспортных

индикаторы и показатели происшествий;

число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях;

социальный риск (число лиц, погибших в

дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тысяч населения);

транспортных риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 10 тысяч транспортных средств;

тяжесть последствий (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 пострадавших).

Сроки и этапы - 2013 – 2020 годы, в том числе:

реализации целевой I этап - 2013 - 2015 годы;

программы II этап - 2016 - 2020 годы

Объем и источники - общий объем финансирования Программы на
финансирования 2013 – 2020 годы в ценах соответствующих

лет составляет 99 023,333 млн. рублей,

в том числе:

за счет средств федерального бюджета -

48 700,000 млн. рублей,

из них:

научно- исследовательские и опытно-

конструкторские работы - 2 302,78 млн.

рублей;

капитальные вложения – 30 305,135 млн.

рублей;

прочие нужды – 16 092,085 млн. рублей;

за счет средств консолидированных бюджетов

субъектов Российской Федерации – 48 700 млн.

рублей,

из них:

капитальные вложения – 34 077,825 млн.

рублей;

прочие нужды – 14 622,175 млн. рублей;

за счет средств внебюджетных источников

- 1 623,333 млн. рублей,

из них:

капитальные вложения – 586,226 млн. рублей;

прочие нужды – 1 037,107 млн. рублей.

Объемы и источники финансирования ежегодно

уточняются при формировании федерального и региональных бюджетов на
соответствующий финансовый год

Ожидаемые конечные результаты реализации целевой программы и показатели социально-экономической эффективности - сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий, в том числе, детской смертности, к 2020 году на 25% по сравнению с 2010 годом; сокращение социального риска к 2020 году в 1,3 раза по сравнению с 2010 годом; сокращение транспортного риска к 2020 году в 1,6 раза по сравнению с 2010 годом; снижение тяжести последствий к 2020 году в 1,1 раза по сравнению с 2010 годом;

приток негосударственных инвестиций в деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения в размере 1 623,333 млн. рублей;

снижение уровня дорожно-транспортного травматизма в России до уровня развитых стран.

I. Характеристика проблемы, на решение которой направлена программа

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут и становятся инвалидами дети.

Ежегодно в Российской Федерации в результате дорожно-транспортных происшествий погибают и получают ранения свыше 270 тыс. человек. На дорогах за последние 7 лет погибло 7 900 детей в возрасте до 16 лет, были травмированы 166 020 детей. Демографический ущерб от дорожно-транспортных происшествий и их последствий за 2004-2010 годы составил 506 246 человек, что в 2,3 раза больше, чем, например, численность российского населения, занятого в сельском хозяйстве.

Размер социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий за 2004 - 2010 годы оценивается в 7326,3 млрд. рублей, что можно сопоставить с расходами консолидированного бюджета Российской Федерации в 2011 году на финансирование социальной политики (7453,3 млрд. рублей). Несмотря на то, что в 2010 году социально-экономический ущерб от дорожно-транспортных происшествий и их последствий снизился до уровня в 867,7 млрд. рублей, тем не менее его годовой размер все равно существенен и примерно равен расходам консолидированного бюджета Российской Федерации в 2011 году на денежное довольствие военнослужащих и сотрудников правоохранительных органов (837,8 млрд. рублей) или двукратным доходам от использования в 2010 году имущества, находящегося в государственной и муниципальной собственности (424,8 млрд. рублей).

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью национальных задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни, содействия региональному развитию.

В целом ряде стратегических и программных документов вопросы обеспечения безопасности дорожного движения определены в качестве приоритетов социально-экономического развития Российской Федерации.

Решение проблемы обеспечения безопасности на дорогах России Президент Российской Федерации в своем Послании Федеральному Собранию Российской Федерации на 2010 год назвал одной из актуальных задач развития страны.

Целями государственной демографической политики, установленными Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1662-р, являются снижение темпов естественной убыли населения, стабилизация и создание условий для роста его численности, а также повышение качества жизни и увеличение ее ожидаемой продолжительности.

Одним из главных направлений демографической политики, в соответствии с Концепцией демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 9 октября 2007 г. № 1351, обозначено снижение смертности населения, прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин, в том числе, в результате дорожно-транспортных происшествий.

Одним из инструментов достижения целей демографической политики Российской Федерации, согласно плану мероприятий по реализации в 2011 - 2015 годах Концепции демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденному распоряжением Правительства Российской Федерации от 10 марта 2011 г. № 367-р, должна стать федеральная целевая программа "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах" (далее - Программа).

Задачи по обеспечению безопасности дорожного движения также решаются в рамках реализации государственной программы Российской Федерации «Доступная среда» на 2011 - 2015 годы, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 17 марта 2011 г. № 175, которая ставит цель по формированию к 2015 году условий для обеспечения равного доступа инвалидов (наравне с другими) к транспорту, информации и связи, а также объектам и услугам, предоставляемым населению. Мероприятия государственной программы Российской Федерации «Доступная среда» на 2011 - 2015 годы носят адаптационный характер и нацелены на решение инфраструктурных проблем пользования людьми с ограниченными возможностями транспортной системой в целом.

В рамках реализации Программы предусматриваются мероприятия, целью реализации которых станет решение организационных и образовательных проблем безопасного участия людей с ограниченными возможностями в дорожном движении (создание системы обучения людей с ограниченными возможностями пользоваться специальными автотранспортными средствами в качестве водителя и пассажира, а также решение ряда организационных проблем, связанных с допущением их к участию в дорожном движении, обучении).

В федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)», утвержденную постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848, входит подпрограмма «Автомобильные дороги», целевые индикаторы которой отражают деятельность, направленную на увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям. Ожидаемые результаты подпрограммы «Автомобильные дороги» предполагаются в виде снижения ограничения пропускной способности автомобильных дорог федерального значения, строительства и реконструкции таких дорог, включая строительство платных автомобильных и скоростных дорог в составе международных транспортных коридоров. На условиях софинансирования из федерального бюджета планируется построить и реконструировать автомобильные дороги регионального и межмуниципального значения.

В Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года одной из заявленных целей государственной политики в сфере развития транспорта является создание условий для повышения конкурентоспособности экономики и качества жизни населения, включая повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Цели повышения уровня безопасности транспортной системы, сокращения темпов роста количества дорожно-транспортных происшествий, а также снижение тяжести их последствий, числа пострадавших и погибших в них обозначены и в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р. Задачи указанной Стратегии предлагают стратегические ориентиры в решении проблем безопасности всей транспортной системы России, в то время как Программа направлена на решение на тактическом уровне одной из задач указанной Стратегии - повышение безопасности дорожного движения.

Таким образом, задачи сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения (за счет повышения дисциплины на дорогах, качества дорожной инфраструктуры, организации дорожного движения, повышения качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим и др.)

и, как следствие, сокращения демографического и социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий согласуются с приоритетными задачами социально-экономического развития Российской Федерации в долгосрочной и среднесрочной перспективе и направлены на обеспечение:

снижения темпов убыли населения Российской Федерации, создания условий для роста его численности;

целевого увеличения к 2020 году валового внутреннего продукта;

высоких стандартов благосостояния граждан России.

Результаты реализации стратегии обеспечения безопасности дорожного движения в России, основу которой с 2006 года составляет федеральная целевая программа "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах", утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100, свидетельствуют, что использование программно-целевых методов управления в этой сфере позволило значительно улучшить ситуацию с дорожно-транспортной аварийностью в стране. За 5 лет ее реализации число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, удалось сократить на 23 процента.

В рамках реализации федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах" в 2010 году по сравнению с расчетным 2004 годом сократились:

транспортный риск (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 10 тыс. транспортных средств) - на 32,8 процента, составив 6,1 погибшего на 10 тыс. транспортных средств;

социальный риск (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 тыс. населения) - на 19,4 процента, составив 18,6 погибшего на 100 тыс. населения;

тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий (количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 пострадавших) - на 6,8 процента, составив 9,6 погибшего на 100 пострадавших;

количество детей, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, - на 36 процентов;

количество дорожно-транспортных происшествий с участием водителей, стаж управления транспортным средством которых не превышает 3 лет, - на 6,1 процента.

Позитивное влияние программно-целевых методов управления на состояние аварийности подтверждается динамикой значений следующих основных показателей аварийности в 1997 - 2010 годах:

1997 - 2003 годы - период деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в условиях отсутствия программно-целевого подхода, характеризующийся существенным ухудшением ситуации с аварийностью, в частности рост числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях за 6 лет составил 28,7 процента;

2004 - 2005 годы - период начала действия программно-целевого подхода, характеризующийся сокращением числа лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 4,6 процента в сравнении с уровнем 2003 года;

2006 - 2007 годы - период начала действия федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах", в котором отмечается первичный рост и последующее незначительное сокращение числа лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 1,9 процента в сравнении с уровнем 2005 года;

2008 - 2010 годы - период интенсивного снижения числа лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, - по сравнению с 2007 годом снижение составило 20,2 процента, с 1996 годом - 9,9 процента.

В 2009 году после преодоления инерции стартового периода реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» в России удалось впервые с 1996 года последовательно обеспечивать сокращение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими и достичь уровня 15-летнего минимума числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях за год. В этот период число погибших в дорожно-транспортных происшествиях не только сократилось, но и по темпам своего снижения опережает ожидаемую динамику значений данного показателя (за 2006 - 2010 годы - на 2 039 человек).

За годы реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» Россия вошла в число стран-лидеров по темпам сокращения смертности на дорогах, существенно опередив по этому показателю практически все европейские и азиатские страны, Соединенные Штаты Америки и Австралию, что свидетельствует об эффективности использования программно-целевого подхода при решении проблем по обеспечению безопасности дорожного движения.

Принятие и реализация федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах" позволили заложить основы программно-целевого подхода к решению проблем аварийности на дорогах России, в частности:

установлены до 2012 года цель, задачи, измеримые целевые ориентиры снижения числа лиц, ежегодно погибающих в дорожно-транспортных происшествиях;

разработана система программных мероприятий, ориентированных на достижение целей, и определены объемы и источники финансирования этих мероприятий;

во всех субъектах Российской Федерации и более чем в 1500 муниципальных образований приняты и реализуются программы по обеспечению безопасности дорожного движения;

активно работают региональные комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения.

Существенным результатом реализации федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах" стало начавшееся изменение отношения всех органов власти к безопасности дорожного движения как к одному из национальных приоритетов государственной политики Российской Федерации.

Одним из основных факторов, позволивших достичь таких результатов, является успешная реализация программных мероприятий.

В рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» реализовано более 4 тыс. основных мероприятий стоимостью около 24 млрд. рублей, в том числе:

введены в действие 2 федеральных экспериментальных центра «Детский автогород» и 15 детских автогородков, в 1000 общеобразовательных школ всех субъектов Российской Федерации для учащихся и учителей осуществлена рассылка комплектов учебно-методической литературы по безопасному участию детей в дорожном движении;

модернизированы 786 светофорных объектов, включая оснащение светодиодными светофорами, современными управляющими контроллерами, табло обратного отсчета времени разрешающего сигнала, дополнительными звуковыми сопровождающими сигналами и др.;

созданы системы маршрутного ориентирования участников дорожного движения (разработка маршрутов, установка информационно-указательных дорожных знаков) более чем в 180 городах;

изготовлены, смонтированы и переданы в субъекты Российской Федерации 100 передвижных лабораторий для контроля за технико-эксплуатационным состоянием улично-дорожной сети городов;

оснащены дорожными удерживающими ограждениями для автомобилей и пешеходов наиболее опасные участки улично-дорожной сети в 12 субъектах Российской Федерации;

построен учебно-тренировочный комплекс для обучения и подготовки спасателей при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий;

реализован комплекс научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по таким направлениям, как повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, приняты организационно-планировочные и инженерные меры по совершенствованию организации движения транспортных средств и пешеходов в городах, развитию системы оказания помощи пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, а также меры по совершенствованию нормативно-правовых, методических и организационных основ системы управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения;

создана и активно используется в работе многопараметрическая информационно-аналитическая система прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Целесообразность решения проблемы программно-целевым методом подтверждена практикой реализации федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах".

Вместе с тем, несмотря на эффективность реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах», движение на дорогах России остается небезопасным по сравнению с наиболее развитыми странами, в частности на 100 тыс. жителей в дорожно-транспортных происшествиях в России гибнет почти в 5 раз больше человек, чем в Нидерландах, и в 2 раза больше, чем в Чехии, уровень автомобилизации в которой почти в 2 раза выше российского.

В настоящее время ситуация относительно аварийности характеризуется следующими параметрами:

основные показатели аварийности в России в несколько раз выше, чем в развитых странах мира, в частности число погибших в дорожно-транспортных происшествиях в 2010 году составило 26 567 человек, количество дорожно-транспортных происшествий – 199 431, социальный риск – 18,6 погибших на 100 тыс. населения;

около 70 процентов дорожно-транспортных происшествий в России происходит на территории городов и населенных пунктов, в них погибают более 40 процентов и получают ранения более 65 процентов от общего числа пострадавших;

основными видами дорожно-транспортных происшествий продолжают оставаться происшествия с высокой тяжестью последствий, в частности наезд на пешехода (34,2 процента от всех дорожно-транспортных происшествий и 33 процента погибших);

свыше половины (61,1 процента) погибших в дорожно-транспортных происшествиях в 2010 году составили лица в возрасте 26 - 60 лет, из которых половина наиболее трудоспособного возраста (26 - 40 лет);

в 2010 году зарегистрировано 20 262 дорожно-транспортных происшествий с участием детей и подростков в возрасте до 16 лет, в которых погибли 898 детей (уменьшение на 1,8 процента по отношению к уровню 2009 года) и получили ранения 21 149 детей, 47 процентов всех пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях детей являлись пешеходами (10 016 человек), 40,9 процента - пассажирами транспортных средств (9 019 человек), 6,6 процента - велосипедистами, 5,2 процента - водителями транспортных средств;

каждый второй погибший в дорожно-транспортном происшествии ребенок участвовал в дорожном движении в качестве пассажира. В 7 849 дорожно-транспортных происшествиях с участием детей - пассажиров погибли 489 и получили ранения 8 530 детей. Нарушение правил перевозки детей фиксируется при оформлении каждого десятого дорожно-транспортного происшествия;

в 2010 году зарегистрировано 10 016 наездов на несовершеннолетних пешеходов, в которых погибли 332 ребенка и были ранены 10 028 детей. Переход детьми проезжей части в неустановленном месте или неожиданный выход на проезжую часть из-за транспортных средств, деревьев, сооружений - самые распространенные причины наездов на детей (46,6 процента и 30,8 процента соответственно от всех дорожно-транспортных происшествий по причинам нарушения детьми Правил дорожного движения);

в общей структуре аварийности наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий происходит по причине нарушения Правил дорожного движения водителями транспортных средств, при этом удельный вес таких дорожно-транспортных происшествий ежегодно возрастает (от 78,8 процента общего количества дорожно-транспортных происшествий в 2004 году до 85 процентов в 2010 году). В таких дорожно-транспортных происшествиях погибает и получает ранения подавляющее большинство пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий (83,6 процентов от общего числа погибших и 89,3 процента от общего числа раненых);

три четверти всех дорожно-транспортных происшествий по причине нарушения водителями транспортных средств Правил дорожного движения связаны с водителями легковых автомобилей, каждое четырнадцатое дорожно-транспортное происшествие этой категории совершается водителями в состоянии опьянения;

основной причиной почти каждого пятого дорожно-транспортного происшествия, гибели и ранения каждого пятого участника дорожного движения являются недостатки эксплуатационного состояния улично-дорожной сети (в 2010 году – 21 процент дорожно-транспортных происшествий, 22,2 процента погибших, 21 процент раненых);

около 60 процентов летальных исходов при совершении дорожно-транспортных происшествий приходится на догоспитальный период;

количество дорожно-транспортных происшествий, к ликвидации последствий которых в 2010 году привлекались пожарно-спасательные подразделения, составило 128 658 происшествий (увеличение на 97,5 процента по отношению к уровню 2009 года), примерно каждая пятая технологическая операция при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий связана с оказанием первой помощи пострадавшим, каждая восьмая – с деблокированием пострадавших из транспортных средств.

Расчет прогнозных показателей аварийности показывает, что при отказе от продолжения применения программно-целевого метода управления сферой обеспечения безопасности дорожного движения число погибших в дорожно-транспортных происшествиях к 2020 году достигнет 32,5 тыс. человек. Этот показатель превысит аналогичный показатель 2010 года более чем на 22 процента. При этом социальный риск может возрасти до 22,7 погибших на 100 тыс. населения, а транспортный риск - до 6,4 погибших на 10 тыс. транспортных средств.

Отсутствие новой федеральной целевой программы до 2020 года после окончания действия федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах" может привести к следующим факторам:

увеличение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий (до 32,5 тыс. погибших в год);

рост социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий (на 2828,69 млрд. рублей);

ухудшение имиджа страны на мировой арене в результате роста показателей аварийности.

Вероятными последствиями отказа от использования программно-целевого метода после 2012 года также могут стать:

разрозненные действия органов власти на всех уровнях управления, снижение их ответственности и появление бессистемности в решении стоящих перед государством задач в области обеспечения безопасности дорожного движения;

невозможность формирования единых целевых индикаторов и показателей в данной сфере;

неэффективное использование бюджетных средств, отсутствие условий для привлечения внебюджетных средств в целях решения проблем обеспечения безопасности дорожного движения;

отсутствие эффективных механизмов контроля за реализацией мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

В этом случае государственная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения в стране может свестись преимущественно к совершенствованию организационно-правовых основ деятельности в этой области, что обеспечит лишь локальную результативность в части снижения основных показателей аварийности.

С учетом изложенного можно сделать вывод об актуальности и обоснованной необходимости продолжения работы в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках Программы и активизации роли государства в решении задач с использованием программно-целевого метода.

Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью и обеспечения снижения ее показателей до уровня развитых стран мира, необходимы продолжение системной реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и их обеспеченность финансовыми ресурсами. В связи с чем, требует дальнейшего развития институциональное обеспечение реализации комплексных мер по повышению безопасности дорожного движения в целях:

обеспечения баланса понимания обществом опасности дорожного движения, возможностей и мер государства по обеспечению безопасного движения на дорогах;

расширения использования возможности влияния законодательства Российской Федерации и иных мер воздействия на агрессивное и противоправное поведение участников движения;

урегулирования вопросов реализации организационно-правовых и организационно-технических функций в сфере организации движения транспортных средств и пешеходов;

приведения элементов дорожно-транспортной инфраструктуры в соответствие с нормативными требованиями в части безопасности дорожного движения;

системной проработки механизмов вовлечения субъектов Российской Федерации и муниципальных образований в софинансирование и реализацию мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения и их экономической заинтересованности в достижении результата;

дальнейшей детальной разработки инструментов синхронизации системы программных мероприятий органов управления на федеральном, региональном и местном уровнях;

развития системы показателей и индикаторов деятельности по повышению безопасности дорожного движения для органов управления на федеральном, региональном и местном уровнях.

Эффективное продолжение решения существующих проблем возможно только в условиях пролонгации применения в качестве основы государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения программно-целевого метода посредством принятия и последующей реализации Программы, поскольку это позволит:

установить единые цели и задачи деятельности по повышению безопасности дорожного движения до 2020 года;

сформировать систему приоритетных мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, обоснованно и системно воздействующих на причины аварийности;

повысить эффективность управления в области обеспечения безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях, а также в области межведомственного и межуровневого взаимодействия и координации федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления;

концентрировать ресурсы государства на реализации мероприятий, соответствующих приоритетным целям и задачам в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

применять принципы бюджетного планирования, ориентированного на результат.

Федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» предусмотрено сокращение в 2012 году по сравнению с 2004 годом числа лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, в 1,5 раза.

Продолжение применения программно-целевого метода для решения проблем дорожно-транспортной аварийности в России позволит не только сохранить накопленный потенциал и

привести к сокращению числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях в Российской Федерации в 2020 году, гармонизации системы обеспечения безопасности дорожного движения в целях конституционной защиты прав и свобод человека и гражданина России, но и сформировать предпосылки для достижения более амбициозных стратегических целей снижения дорожно-транспортного травматизма на следующее десятилетие.

Реализация мероприятий Программы может сопровождаться возникновением следующих законодательных, информационных, кадровых и иных рисков:

правовые пробелы и противоречия в нормативно-правовой базе, ограничивающие действия и взаимодействие органов власти и их способность эффективно реагировать на ситуацию с аварийностью;

недостаточность, а иногда и отсутствие информации о целях, направлениях и результатах деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

недостаточная пропаганда безопасного дорожного движения и культурного поведения участников дорожного движения.

Минимизация влияния указанных рисков на реализацию Программы потребует формирования и поддержания в актуальном состоянии процессов планирования, исполнения, мониторинга, контроля и ресурсного обеспечения программной деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, межведомственного и межуровневого взаимодействия, обеспечения публичности, информационной открытости и инвестиционной привлекательности Программы.

II. Основные цели и задачи программы с указанием сроков и этапов ее реализации, а также целевые индикаторы и показатели, отражающие ход ее выполнения

Целью Программы является сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий к 2020 году на 25 процентов по сравнению с 2010 годом.

Достижение заявленной цели предполагает использование системного подхода к установлению следующих взаимодополняющих друг друга приоритетных задач по обеспечению безопасности дорожного движения:

предотвращение дорожно-транспортных происшествий, вероятность гибели людей в которых наиболее высока;

снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях;

развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

совершенствование системы управления деятельностью по повышению безопасности дорожного движения;

повышение правосознания и ответственности участников дорожного движения.

Задачи Программы позволят создать скоординированную систему направлений деятельности и детализирующих их мероприятий по снижению дорожно-транспортного травматизма в России, а также обеспечить:

условия для грамотного, ответственного и безопасного поведения участников дорожного движения;

переход от принципа функционального управления ресурсами к проектному финансированию конкретных направлений деятельности;

активное вовлечение в реализацию мероприятий Программы субъектов Российской Федерации, муниципальных образований и негосударственных организаций;

сотрудничество и партнерство с участием всех заинтересованных сторон в государственном, муниципальном и частном секторах с привлечением гражданского общества.

Оценка достижения цели Программы по годам ее реализации осуществляется с использованием следующих целевых индикаторов и показателей Программы.

число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях;

число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях;

социальный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тысяч населения);

транспортный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 10 тысяч транспортных средств);

тяжесть последствий (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 пострадавших).

Значения целевых индикаторов и показателей Программы по годам ее реализации представлены в приложении № 1. Динамика значений целевых индикаторов и показателей Программы по годам ее реализации представлена в приложении № 2.

Программа рассчитана на 2013 - 2020 годы и будет осуществляться в 2 этапа.

1-й этап - 2013 - 2015 годы;

2-й этап - 2016 - 2020 годы.

На 1-м этапе Программы планируется реализация следующих мероприятий:

сокращение влияния наиболее весомых факторов, вызывающих дорожно-транспортную аварийность и снижающих возможность и качество оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

изменение общественного отношения к проблемам безопасности дорожного движения;

стимулирование ответственности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления за снижение дорожно-транспортной аварийности;

совершенствование механизмов работы с субъектами Российской Федерации.

На 2-м этапе Программы предусматривается реализация мероприятий, которые направлены на продолжение поступательного достижения целевого состояния аварийности на российских дорогах и преодоление дисбаланса в ситуации, связанной с аварийностью в регионах,

и основаны на дифференцированном подходе к задачам по снижению дорожно-транспортного травматизма для каждого субъекта Российской Федерации и экономически выгодных механизмах софинансирования мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения за счет средств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации.

III. Мероприятия программы

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств федерального бюджета, средств бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников. Комплекс мероприятий Программы формируется и финансируется по статьям расходов на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, капитальные вложения и прочие нужды по направлениям Программы.

Объемы финансирования Программы за счет средств федерального бюджета носят прогнозный характер и подлежат ежегодному уточнению в установленном порядке при формировании проектов федерального бюджета на очередной финансовый год и плановый период исходя из реальных возможностей.

На основе ретроспективного анализа изменения в 1996 - 2010 годах значения показателя числа лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, структурного анализа этого показателя по факторам, вызывающим дорожно-транспортные происшествия, и прогноза динамики аварийности на период до 2020 года определен ряд направлений Программы, способных улучшить ситуацию, связанную с дорожно-транспортной аварийностью в России:

1) развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения.

Деятельность по данному направлению предусматривает формирование знаний и навыков по безопасному дорожному движению, информирование о ситуациях, потенциально приводящих к дорожно-транспортным происшествиям, повышение культуры на дорогах, создание в обществе нетерпимости к фактам пренебрежения социально-правовыми нормами и правового нигилизма на дороге, совершенствование и развитие систем подготовки водителей транспортных средств, обеспечение соблюдения участниками дорожного движения требований Правил дорожного движения, в том числе с применением систем фиксации административных правонарушений в области дорожного движения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи.

Мероприятия, направленные на развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения, приведены в приложении № 3;

2) обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении.

Деятельность по данному направлению предусматривает обучение детей и подростков Правилам дорожного движения, формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах, укрепление и контроль дисциплины участия детей в дорожном движении и создание условий безопасного участия детей в дорожном движении.

Мероприятия, направленные на обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении, приведены в приложении № 4;

3) повышение уровня технического состояния эксплуатирующихся транспортных средств, их активной и пассивной безопасности.

Деятельность по данному направлению предусматривает стимулирование внедрения и использования новых технологий для минимизации человеческой ошибки при управлении транспортным средством, обеспечение мер поддержания транспортных средств в технически исправном состоянии, а также внедрение современных средств активной и пассивной безопасности транспортных средств.

Мероприятия, направленные на повышение уровня технического состояния эксплуатирующихся транспортных средств, их активной и пассивной безопасности, приведены в приложении № 5;

4) развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий.

Деятельность по данному направлению предусматривает обеспечение безопасного участия пешеходов в дорожном движении, устранение и профилактику возникновения опасных участков дорожного движения, пробок и заторов, организацию транспортного планирования с целью обеспечения безопасного и эффективного трафика, развитие интеллектуальных транспортных систем, обеспечение пассивной и послеаварийной безопасности дорог и дорожной инфраструктуры.

Мероприятия, направленные на развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий, приведены в приложении № 6;

5) развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Деятельность по данному направлению предусматривает обеспечение оперативности и качества оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, обеспечение территориальной доступности медицинских учреждений, повышение уровня координации служб, участвующих в оказании помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, внедрение новых технологий в сферу оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Мероприятия, направленные на развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, приведены в приложении № 7;

6) совершенствование нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Деятельность по данному направлению предусматривает устранение пробелов в законодательстве, разработку и внедрение практических инструментов реализации

государственной политики, продолжение формирования основ институциональных преобразований, повышение имиджа Российской Федерации на мировой арене.

Мероприятия, направленные на совершенствование нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, приведены в приложении № 8.

IV. Ресурсное обеспечение программы

При планировании ресурсного обеспечения Программы учитывались реальная ситуация в финансово-бюджетной сфере на федеральном и региональном уровнях, состояние аварийности, высокая экономическая и социально-демографическая значимость проблемы обеспечения безопасности дорожного движения, а также реальная возможность ее решения при федеральной поддержке.

Финансирование мероприятий Программы будет осуществляться за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников. Общий объем финансирования Программы в 2013 - 2020 годах составляет 99 023,333 млн. рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета – 48 700 млн. рублей.

Объемы финансирования Программы за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и иных источников по направлениям расходования средств приведены в приложении № 9.

Объемы финансирования Программы за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и иных источников по годам приведены в приложении № 10.

Распределение объемов финансирования Программы из средств федерального бюджета между государственными заказчиками Программы приведены в приложении № 11.

Предоставление средств федерального бюджета на софинансирование мероприятий региональных целевых программ по повышению безопасности дорожного движения в рамках реализации мероприятий Программы осуществляется в форме межбюджетных субсидий в соответствии с Правилами предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на софинансирование региональных целевых программ по повышению безопасности дорожного движения, предусмотренными приложением № 12.

Субъекты Российской Федерации направляют средства региональных бюджетов на финансирование мероприятий в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в соответствии с утвержденными в субъектах целевыми программами по повышению безопасности дорожного движения. Прогнозные объемы средств бюджетов субъектов Российской Федерации, направляемых на реализацию мероприятий Программы, определяются в региональных целевых программах и соглашениях (договорах), заключаемых государственными заказчиками Программы с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Финансирование мероприятий Программы, реализуемых субъектами Российской Федерации за счет средств федерального бюджета, предполагается осуществлять только при условии выделения средств из бюджетов субъектов Российской Федерации для софинансирования

мероприятий Программы. При уменьшении согласованных объемов финансирования субъектами Российской Федерации пропорционально сокращаются средства федерального бюджета.

Органы исполнительной власти заинтересованы в реализации мероприятий региональных целевых программ по повышению безопасности дорожного движения, так как получают возможность сократить затраты своих бюджетов на реализацию части мероприятий региональных целевых программ за счет получения средств из федерального бюджета на их софинансирование и при этом улучшить ситуацию с безопасностью дорожного движения в регионе. Таким образом, у субъектов Российской Федерации повышаются возможности в достижении заявленных целей в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Основную часть привлекаемых средств бюджетов субъектов Российской Федерации предусматривается направить на капитальные вложения, включая: строительство подземных и наземных пешеходных переходов; модернизацию светофорных объектов; сооружение ограждений на опасных участках автомобильных дорог; сооружение искусственных неровностей на дорогах вблизи образовательных учреждений, учреждений здравоохранения; установку светофорных объектов вблизи образовательных учреждений, учреждений здравоохранения; установку дорожных знаков на опасных участках дорог; строительство автогородков; сооружение и оснащение площадок и специальных классов для практического обучения безопасному поведению детей на дорогах и др.

Средства бюджетов субъектов Российской Федерации на прочие расходы будут направляться на: обеспечение детских образовательных учреждений научно-методическими и информационными материалами; проведение обучающих семинаров по безопасности дорожного движения; создание печатной и видеопродукции, посвященной проблемам безопасности дорожного движения; приобретение световозвращающих элементов и распространение их среди детей и подростков, посещающих образовательные учреждения.

Субъект Российской Федерации имеет право направить поступившие из федерального бюджета средства в форме субсидий в местные бюджеты на реализацию мероприятий аналогичных муниципальных целевых программ по повышению безопасности дорожного движения. Кроме того, субъекты Российской Федерации могут направлять местным бюджетам субсидии из регионального бюджета на софинансирование мероприятий аналогичных муниципальных целевых программ.

Мобилизация средств из внебюджетных источников должна осуществляться на постоянной основе. Для реализации программных мероприятий могут быть привлечены следующие внебюджетные источники: взносы участников реализации Программы и региональных целевых программ, включая предприятия и организации различных форм собственности; целевые отчисления от прибыли предприятий, заинтересованных в осуществлении Программы; кредиты банков, средства фондов и общественных организаций, заинтересованных в реализации Программы (или ее отдельных мероприятий); другие поступления.

Мероприятия за счет внебюджетных источников реализуются на основании отдельных соглашений (согласований) государственных заказчиков Программы с хозяйствующими субъектами, которые софинансируют реализацию мероприятий или непосредственно их выполняют.

Привлечение средств внебюджетных источников возможно для реализации мероприятий по следующим направлениям Программы: развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения; обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении; развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожных условий.

Средства внебюджетных источников будут направляться на финансирование как капитальных вложений, так и прочих расходов.

В рамках Программы возможно привлечение средств организаций, осуществляющих страховую деятельность, медицинское обеспечение, изготовление, техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, содержание и ремонт дорог, занимающихся подготовкой и переподготовкой участников дорожного движения, перевозками грузов и пассажиров, а также общественных организаций (союзов, ассоциаций).

Привлечение средств внебюджетных источников основывается на принципе добровольности организаций профинансировать мероприятия Программы. Заинтересованность организаций в финансировании данных мероприятий выражается в том, что они могут получить опосредованный эффект от снижения количества дорожно-транспортных происшествий.

В качестве механизмов привлечения внебюджетных средств могут использоваться: предоставление различных льгот со стороны государственных и местных органов власти, в частности, инвестиционный налоговый кредит; государственно-частное партнерство; государственная поддержка.

Основаниями для предоставления инвестиционного кредита могут быть: проведение организацией научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в сфере обеспечения безопасности дорожного движения; осуществление организацией внедренческой или инновационной деятельности, в том числе создание новых или совершенствование применяемых технологий, создание новых видов оборудования для целей обеспечения безопасности дорожного движения; выполнение организацией особо важного заказа в сфере обеспечения безопасности дорожного движения или предоставлению особо важных услуг населению.

Государственно-частное партнерство может осуществляться в следующих формах: заключение контрактов с частными компаниями - подрядный договор; договор на управление, договор аренды; заключение концессионных соглашений; создание государственно-частных предприятий, что предполагает участие частного сектора в капитале государственного предприятия путем акционирования или создания совместных предприятий.

Государственно-частное партнерство в сфере обеспечения безопасности дорожного движения может развиваться по таким направлениям деятельности как:

автотранспортное (например, создание общегородских систем автотранспортных предприятий как государственно-частных бизнес-партнерств);

содержание и техническое обслуживание автомобильных дорог (например, управление системой уличного освещения, содержание и техническое обслуживание автомобильных дорог);

образовательное (например, организация центров повышения квалификации);

производственно-технологическое (например, разработка и изготовление технических средств для оснащения дорог);

информационное (например, учреждение печатных изданий);

информационные технологии (например, создание и ведение информационных баз).

Государственная поддержка негосударственных организаций, реализующих проекты в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, может предоставляться как путем субсидирования процентных ставок по кредитам, привлекаемым организациями для осуществления таких проектов, так и проведения конкурсов на размещение заказов на выполнение работ и предоставление услуг по обеспечению безопасности дорожного движения за счет бюджетных средств.

V. Механизм реализации программы, включающий в себя механизм управления программой, распределение сфер ответственности и механизм взаимодействия государственных заказчиков программы

Механизм реализации Программы является инструментом организации эффективного выполнения программных мероприятий и контроля достижения ожидаемых конечных результатов.

Управление реализацией Программы и контроль за ходом ее выполнения осуществляется в соответствии с разделом VII «Управление реализацией целевой программы и контроль за ходом ее выполнения» Порядка разработки и реализации федеральных целевых программ и межгосударственных целевых программ, в осуществлении которых участвует Российская Федерация, утвержденным Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 1995 г. № 594 «О реализации Федерального закона «О поставках продукции для федеральных государственных нужд».

Формы и методы организации управления реализацией Программы определяются государственным заказчиком – координатором Программы в соответствии с законодательством Российской Федерации.

В целях формирования единого подхода к управлению реализацией программных мероприятий и, как следствие, достижения планируемых результатов будет сформирована единая система управления реализацией Программы на федеральном, региональном и местном уровнях, в основу которой лягут сформированная система управления реализацией Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» и созданные прикладные инструменты управления ее реализацией в виде методических и регламентирующих документов, касающихся различных сфер управления, а также программные продукты.

Управление реализацией Программы осуществляют

на федеральном уровне государственный заказчик - координатор Программы, государственные заказчики Программы, Дирекция Программы,

на региональном уровне – представители государственных заказчиков, исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации в лице назначенных ответственных за

взаимодействие по выполнению Программы и формирование информационной политики, комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения,

на местном уровне – органы местного самоуправления муниципальных образований в лице назначенных ответственных за взаимодействие по выполнению Программы, комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения в муниципальных районах и городских округах.

Функции по текущему управлению реализацией Программы возлагаются на федеральное казенное учреждение «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» (ФКУ «Дирекция Программы ПБДД»), которое находится в ведении Министерства внутренних дел России.

Государственным заказчиком - координатором Программы по согласованию с государственными заказчиками Программы создается Совет по координации Программы, который является коллегиальным совещательным органом управления реализацией Программы и осуществляет координацию и взаимодействие участников реализации Программы.

Совет образует Научно-техническую секцию Программы, которая является постоянно действующим совещательным и экспертно-консультационным органом для рассмотрения предложений государственных заказчиков о планируемых к реализации программных мероприятиях в рамках научно-исследовательских и опытно конструкторских работ и выработки рекомендаций по более значимым вопросам научно-технической политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в рамках Программы.

Министерство внутренних дел Российской Федерации как государственный заказчик - координатор Программы:

несет ответственность за своевременную и качественную реализацию программных мероприятий и достижение конечных результатов Программы;

осуществляет непосредственное руководство реализацией Программы, координацию деятельности государственных заказчиков и контроль деятельности Дирекции Программы;

согласовывает проект организационно-финансового плана реализации мероприятий Программы на очередной финансовый год, объемов финансирования программных мероприятий, предложений о финансировании региональных целевых программ (далее – региональные программы) в рамках подготовки проекта федерального бюджета;

рассматривает региональные программы по повышению безопасности дорожного движения и пакета документов к ним с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти (в целях отбора региональных программ государственный заказчик – координатор Программы может создать межведомственную рабочую группу либо Совет по координации реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения на 2013 – 2020 годы» может создать рабочую группу по отбору региональных программ для предоставления субсидий) с целью предоставления субсидий из федерального бюджета в соответствии с Правилами предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на софинансирование региональных целевых программ по повышению безопасности дорожного движения, предусмотренными приложением № 12, осуществляет подготовку экспертного заключения в отношении каждой региональной программы;

утверждает адресный перечень объектов финансирования, включенных в Программу, и пообъектное распределение субсидий по ним в рамках направлений, ответственным за исполнение которых является;

устанавливает целевые значения показателей и индикаторов реализации программных мероприятий для каждого субъекта Российской Федерации с учетом региональных особенностей;

осуществляет представление в установленном порядке сводной бюджетной заявки на финансирование мероприятий Программы за счет средств федерального бюджета на очередной финансовый год и плановый период, а также отчетности о результатах реализации Программы;

заключает соглашения о взаимодействии (сотрудничестве) по реализации Программы на весь срок ее реализации (приложение № 13) и соглашения о предоставлении субсидий из федерального бюджета на софинансирование региональных программ;

осуществляет анализ отчетности, подведение ежегодных итогов реализации Программы, по согласованию с государственными заказчиками принятие решений о корректировке целевых индикаторов и показателей, программных мероприятий, сроков их реализации, а также в соответствии с законодательством Российской Федерации объемов бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий в пределах утвержденных лимитов бюджетных ассигнований на реализацию Программы в целом;

формирует сводные предложения (с обоснованием) по корректировке Программы, приоритетным направлениям, совершенствованию процессов управления Программой с учетом предложений государственных заказчиков;

разрабатывает, согласовывает и утверждает в пределах своих полномочий нормативные (индивидуальные) правовые акты, необходимые для выполнения Программы.

Государственные заказчики осуществляют:

разработку, согласование с государственным заказчиком – координатором Программы и утверждение проектов организационно-финансовых планов реализации программных мероприятий, ответственными за исполнение которых они являются и направление их Дирекции Программы;

формирование предложений по совершенствованию перечня планируемых к реализации программных мероприятий по направлениям финансирования «капитальные вложения», «научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы», «прочие нужды» и направление их на согласование государственному заказчику - координатору Программы;

подготовку, согласование с государственным заказчиком – координатором Программы и предоставление в установленном порядке предложений по бюджетным ассигнованиям на исполнение расходных обязательств (программных мероприятий, предлагаемым к финансированию за счет средств федерального бюджета, субъектов Российской Федерации и муниципальных образований, софинансируемых за счет средств федерального бюджета в порядке, установленном постановлением Правительства РФ от 26.05.2008 N 392 "О формировании, предоставлении и распределении субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации") на очередной финансовый год и плановый период;

проведение торгов (конкурсов) и заключение государственных контрактов на поставку товаров (работ, услуг) для государственных нужд в целях обеспечения реализации программных мероприятий, ответственными за исполнение которых они являются, в соответствии с порядком, установленным Федеральным законом от 21.07.2005 № 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных или муниципальных нужд»;

финансовое обслуживание государственных контрактов на поставки товаров (работ, услуг) для государственных нужд;

организацию и приемку продукции, работ, услуг у поставщиков товаров (работ, услуг) для государственных нужд;

заключение соглашений с высшими органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации о предоставлении субсидий из федерального бюджета на реализацию мероприятий региональных целевых программ, реализуемых за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации (местных бюджетов), ответственными за исполнение которых они являются;

согласование с государственным заказчиком – координатором Программы и утверждение порядка и методики проведения отбора региональных программ для предоставления субсидий, адресного перечня объектов финансирования, включенных в Программу, и пообъектное распределение субсидий по ним;

анализ и оценку результатов выполнения работ по реализации программных мероприятий, ответственными за исполнение которых они являются, подготовку и своевременное представление отчетных материалов Дирекции Программы, Федеральной службе государственной статистики, Министерству экономического развития Российской Федерации, Министерству образования и науки Российской Федерации (по направлению научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ гражданского назначения и «прочие нужды») в соответствии с установленным порядком;

согласование проектов постановлений Правительства Российской Федерации о внесении изменений в нормативные правовые акты, подготовленные Дирекцией Программы;

разработку и утверждение в пределах своих полномочий проектов нормативных (индивидуальных) правовых актов, необходимых для выполнения Программы;

участие в рабочих совещаниях Дирекции и комплексных проверках субъектов Российской Федерации по вопросам реализации программных мероприятий.

Основные функции Дирекции Программы, а также порядок ее деятельности, определяются уставом, утверждаемым в установленном порядке.

Кроме того, Дирекция Программы имеет право в установленном порядке осуществлять приносящую доходы деятельность.

Дирекция Программы реализует следующие основные функции:

формирование общего организационно-финансового плана реализации мероприятий Программы; определение потребностей субъектов Российской Федерации в ресурсах из федерального бюджета, адресного перечня объектов финансирования;

получение от субъектов Российской Федерации утвержденных региональных программ по повышению безопасности дорожного движения и пакета документов для проведения их отбора в целях возможного софинансирования мероприятий программ из федерального бюджета и передача материалов на рассмотрение государственному заказчику - координатору Программы;

в установленном порядке подготовка соглашений о взаимодействии (сотрудничестве) по реализации Программы на весь срок ее реализации и соглашений о предоставлении субсидий из федерального бюджета соответствующему субъекту Российской Федерации на софинансирование региональных программ;

распределение субсидий в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных на реализацию региональных программ, между субъектами Российской Федерации на основании решений государственного заказчика - координатора Программы (межведомственной рабочей группы либо рабочей группы по отбору региональных программ для предоставления субсидий Совета по координации);

организация и проведение торгов (конкурсов) и заключение государственных контрактов на поставку товаров (работ, услуг) для государственных нужд в целях обеспечения реализации программных мероприятий, закрепленных за государственным заказчиком – координатором Программы, в соответствии с порядком, установленным Федеральным законом от 21.07.2005 № 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных или муниципальных нужд»;

осуществление финансового обслуживания государственных контрактов на поставки товаров (работ, услуг) для государственных нужд;

организация и осуществление приемки продукции, работ, услуг у поставщиков товаров (работ, услуг) для государственных нужд;

разработка форм отчетности о реализации Программы, региональных программ, методики расчета интегральных показателей по оценке эффективности реализации мероприятий и их соответствия индикаторам и показателям Программы, и направление их участникам Программы;

выполнение комплекса мероприятий по скоординированному взаимодействию с государственными заказчиками, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления и организациями различной организационно-правовой формы;

мониторинг результатов реализации мероприятий Программы (Приложение № 14), региональных программ, сбор и систематизация статистической и аналитической информации об их реализации, проведение оценки эффективности расходования субсидий субъектами Российской Федерации;

организация независимой оценки показателей результативности, эффективности реализации мероприятий Программы и их соответствия индикаторам и показателям Программы;

организация и проведение проверок выполнения мероприятий в субъектах Российской Федерации;

формирование аналитической информации о реализации программных мероприятий, подготовка отчетных материалов о результативности и эффективности реализации Программы,

эффективности расходования бюджетных средств, результативности предоставления субсидий и представление их государственному заказчику - координатору Программы;

подготовка ежегодно сводных предложений по уточнению перечня программных мероприятий на очередной финансовый год и затрат по ним, а также механизма реализации Программы, с учетом предложений государственных заказчиков и направление их государственному заказчику - координатору Программы;

осуществление информационно-аналитической поддержки принятия управленческих и финансово-экономических решений по Программе на основании данных действующей многопараметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения;

оказание методологической, организационной и информационной поддержки государственным заказчикам, органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органам местного самоуправления в процессе реализации Программы, разработке региональных и местных программ;

построение эффективной системы информационного обмена между участниками Программы на федеральном, региональном и местном уровнях с применением информационно-телекоммуникационных технологий, портала «Безопасность дорожного движения», который позволяет осуществлять комплексную оценку состояния уровня безопасности дорожного движения в России и субъектах Российской Федерации, определять «проблемные» точки аварийности в субъектах, устанавливать целевые значения индикаторов и показателей региональной системы обеспечения безопасности дорожного движения во взаимодействии с социально-экономическим положением субъектов Российской Федерации и осуществлять их мониторинг;

обеспечение публичности (открытости) информации о ходе и результатах реализации Программы, участия государственных заказчиков, субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, негосударственных организаций и предприятий в реализации Программы, проводимых конкурсах и критериях определения победителей, в том числе на официальном сайте Программы в сети Интернет (www.fcr-pbdd.ru);

разработка в пределах своих полномочий проектов нормативных (индивидуальных) правовых актов, необходимых для выполнения Программы, согласование их с государственными заказчиками и передача на утверждение государственному заказчику - координатору Программы;

иные функции, предусмотренные уставом Дирекции Программы.

Порядок взаимодействия между государственным заказчиком - координатором Программы, государственными заказчиками Программы и Дирекцией Программы устанавливается Министерством внутренних дел Российской Федерации.

Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации осуществляют:

разработку и утверждение в пределах своих полномочий нормативных правовых актов, необходимых для реализации программных мероприятий в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

заключение соглашений о взаимодействии (сотрудничестве) по реализации Программы и соглашений о предоставлении субсидий из федерального бюджета на софинансирование региональных программ;

разработку, утверждение, реализацию и финансирование региональных программ, синхронизированных с Программой;

подготовку бюджетной заявки на очередной финансовый год, пакета документов для получения субсидий из федерального бюджета на софинансирование региональных программ и предоставление их Дирекции Программы;

анализ реализации программных мероприятий и оценку достижения показателей и индикаторов реализации Программы, эффективности расходования бюджетных средств и результативности предоставления субсидии;

ведение отчетности о ходе и результатах выполнения программных мероприятий и предоставление Дирекции Программы достоверной информации в соответствии с утвержденными формами и в установленные государственным заказчиком – координатором Программы сроки;

подготовку предложений по вопросам формирования и реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;

информационную поддержку деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения на региональном и муниципальном уровнях осуществляют:

координацию деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения;

организацию и координацию деятельности по выполнению законодательных и нормативных правовых актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения;

участие в разработке региональных и муниципальных программ по повышению безопасности дорожного движения;

контроль за реализацией программных мероприятий, рассмотрение отчетов о ходе и результатах их реализации, принятие решений, направленных на повышение эффективности деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В состав комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения входят представители: государственных заказчиков Программы (территориальных органов федеральных органов исполнительной власти), органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления муниципальных образований, организаций различной организационно-правовой формы, а также независимые эксперты.

Органы местного самоуправления муниципальных образований осуществляют:

разработку и утверждение в пределах своих полномочий нормативных правовых актов, необходимых для реализации программных мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения;

заключение соглашений о взаимодействии (сотрудничестве) по реализации Программы и региональных программ;

разработку, утверждение, реализацию и финансирование муниципальных программ, синхронизированных с региональными программами;

подготовку бюджетной заявки на очередной финансовый год на софинансирование программных мероприятий из бюджета субъекта Российской Федерации;

анализ реализации программных мероприятий и оценку достижения показателей и индикаторов эффективности реализации Программы, эффективности расходования бюджетных средств;

ведение отчетности о ходе и результатах выполнения программных мероприятий и предоставление ее органу исполнительной власти субъекта Российской Федерации, ответственному за взаимодействие по выполнению Программы;

информационную поддержку деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Предоставляемые средства федерального бюджета имеют целевое назначение и не могут быть израсходованы на другие цели.

При изменении объемов бюджетного и внебюджетного финансирования Программы в установленном порядке проводится корректировка значений целевых индикаторов и показателей программных мероприятий.

Государственный заказчик - координатор Программы в установленном порядке представляет в Правительство Российской Федерации, Министерство экономического развития Российской Федерации, Министерство финансов Российской Федерации, Министерство образования и науки Российской Федерации (в части научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ гражданского назначения) отчетность о ходе и результатах реализации Программы, эффективности использования финансовых средств, подготовленную на основании отчетных материалов Дирекции Программы, государственных заказчиков, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, участвующих в реализации программных мероприятий.

Основные сведения о ходе и результатах реализации Программы, выполнении целевых показателей и индикаторов, объемах затраченных на выполнение Программы финансовых ресурсов, результатах мониторинга реализации Программы и региональных программ размещаются в открытых источниках, сети Интернет на сайтах участников Программы, портале «Безопасность дорожного движения» и других.

Федеральная служба государственной статистики совместно с государственными заказчиками Программы организует ведение статистической отчетности по реализации Программы.

Государственный заказчик - координатор Программы до начала реализации Программы:

утверждает положение об управлении реализацией Программы, определяющее порядок формирования организационно-финансового плана реализации Программы, механизмы корректировки мероприятий Программы и их ресурсного обеспечения в ходе реализации Программы, процедуры предоставления государственными заказчиками Программы государственному заказчику-координатору Программы отчетности о ходе и результатах

реализации Программы, процедуры обеспечения публичности (открытости) информации о значениях индикаторов и показателей Программы, результатах мониторинга реализации Программы, мероприятиях Программы и об условиях участия в них исполнителей.

VI. Оценка социально-экономической и экологической эффективности программы

Эффективность реализации Программы заключается в сохранении жизней участникам дорожного движения и предотвращении социально-экономического и демографического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Эффективность Программы определяется как интегральная оценка эффективности отдельных программных мероприятий, при этом их результативность оценивается исходя из соответствия достигнутых результатов поставленной цели и значениям целевых индикаторов и показателей Программы.

Бюджетная эффективность программы отражает влияние реализации мероприятий на доходы и расходы федерального, региональных и местных бюджетов. Социально-экономическая эффективность реализации программы выражается качественными и количественными параметрами, характеризующими улучшение экономических и финансовых показателей, а также показателей, влияющих на улучшение демографической ситуации (уменьшение смертности, в том числе детской), снижение в результате реализации программных мероприятий социально-экономического ущерба от смертности населения.

Экологическая эффективность Программы обеспечена выполнением программных мероприятий, результатами реализации которых являются снижение количества дорожно-транспортных происшествий, особенно с участием транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов, пропаганда использования экологического транспорта и топлива, проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в установленной сфере.

Благоприятные социально-экономические и экологические последствия реализации мероприятий Программы будут связаны с внедрением новых способов организации дорожного движения и передовых навигационных систем. За счет использования оптимальных маршрутов, меньшего времени нахождения в пути и простаивания в пробках будут сокращаться выбросы окиси углерода, окислов азота, что окажет благоприятное воздействие на экологию страны, так как основная масса вредных примесей, рассеянных в атмосфере, является результатом эксплуатации автомобилей.

Достижение экологической эффективности Программы позволит обеспечить обозначенное национальными стратегическими документами социально-экономического развития естественное развитие экосистем, сохранение и восстановление при решении территориальных проблем уникальных природных комплексов, а также экологически безопасное развитие промышленности, сельского хозяйства, энергетики, транспорта и коммунального хозяйства и предупреждение возникновения чрезвычайных ситуаций в дорожном движении.

Программа разработана в продолжение федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах», в которой расчет социально-экономической и бюджетной эффективности реализован на основе данных о количестве погибших в дорожно-транспортных происшествиях, расходовании средств из федерального бюджета, индексе инфляции, коэффициенте дисконтирования и иных показателей, указанных в методике оценки социально-экономической и бюджетной эффективности федеральной целевой

программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах». Для показателей социально-экономической и бюджетной эффективности Программы актуально изменение таких параметров, как индекс инфляции и коэффициент дисконтирования, рассчитываемый как совокупность данных об основных рисках и безрисковой ставке облигаций федерального займа.

Социально-экономический эффект от реализации Программы представляет собой снижение социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий в результате реализации ее мероприятий за вычетом расходов на ее реализацию. Приведенный социально-экономический эффект рассчитывается как отношение общего текущего эффекта за год к коэффициенту дисконтирования. При расчете бюджетной эффективности оценивается вклад мероприятий разрабатываемой программы в формирование доходов бюджета с учетом затрат на реализацию мероприятий.

В расчетах эффективности Программы используются цены соответствующих лет, при этом норматив дисконтирования является неизменным на протяжении всего периода реализации Программы и составляет 1,11; уровень инфляции определяется по данным Минэкономразвития России и индексируется каждый последующий год реализации Программы; норматив величины ущерба определяется в соответствии с методикой оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий (№ Р-03112199-0502-00).

Общий результат программных мероприятий даст социально-экономический эффект в размере 146 672 млн. рублей (с учетом прогноза роста цен) при положительном эффекте для федерального бюджета в 17 649 млн. рублей. На уровень положительной текущей бюджетной эффективности Программа выйдет в третий год своей реализации.

Ожидаемая социально-экономическая эффективность Программы за 8 лет ее реализации составит 0,325 процента от уровня валового внутреннего продукта в 2010 году. Ожидаемая бюджетная эффективность программы за 8 лет ее реализации составит 0,039 процента от валового внутреннего продукта в 2010 году.

Методика оценки социально-экономической и бюджетной эффективности Программы представлена в приложении № 15. Расчет социально-экономической эффективности Программы приведен в Приложении № 16. Расчет бюджетной эффективности Программы приведен в Приложении № 17.