

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА
«ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2006–2012 ГОДАХ»**

**МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**



**ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**



БЮЛЛЕТЕНЬ № 11

Итоги науки и техники

**Том 1. Организационно-правовые задачи обеспечения безопасности
дорожного движения**



**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«ДИРЕКЦИЯ ПО УПРАВЛЕНИЮ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММОЙ
«ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2006–2012 ГОДАХ»**

Москва 2011

Под общей редакцией:
Заместителя Министра внутренних дел Российской Федерации
В.Н. Кирьянова
Генерального директора ФГУ «Дирекция Программы ПБДД»
Б.Е. Циклиса

Коллектив составителей:
Н.Н. Чуклинов, В.П. Мартынов

Бюллетень № 11 / Н.Н. Чуклинов, В.П. Мартынов, 2011 г. – 160 с., табл.

По оценке международных экспертов, Россия в настоящее время входит в число стран с наиболее выраженной положительной динамикой изменения уровня аварийности, что в значительной степени является результатом реализации комплексных целевых программ на всех уровнях государственного управления.

С начала действия Программы реализовано более 4 тысяч основных мероприятий с охватом всех направлений деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

В подготовленном Дирекцией ФЦП ПБДД 2-х томном сборнике (бюллетени №11 и №12) приведены основные результаты выполненных работ по научно-техническому обеспечению этой деятельности.

В первом томе изложены меры по повышению эффективности функционирования государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения.

Второй том посвящен формированию методов и механизмов профилактической деятельности по снижению влияния факторов аварийности.

Предназначен для сотрудников органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а также иных организаций, занимающихся вопросами повышения безопасности дорожного движения.

Содержание

1. Организация системы обеспечения безопасности дорожного движения в зарубежных странах.....	5
2. Роль и место неправительственных организаций (НПО) в обеспечении безопасности дорожного движения	24
3. Реестр контрольно-надзорных и разрешительных функций органов государственной власти и органов местного самоуправления в области безопасности дорожного движения	33
4. Методические рекомендации по порядку разработки административного регламента взаимодействия органов государственного контроля (надзора) при организации и проведении проверок, предмет которых относится к компетенции нескольких органов государственного контроля (надзора)	48
5. Типовой административный регламент взаимодействия по осуществлению государственного контроля (надзора)	54
6. Описание процесса формирования базы данных (альбома форм) действующих показателей ГСО Минздравсоцразвития России, в том числе характеризующих его деятельность в области обеспечения БДД	70
7. Перечень показателей, характеризующих деятельность Минздравсоцразвития России в области обеспечения безопасности дорожного движения.....	77
8. Описание процесса формирования базы данных (альбома форм) действующих показателей ГСО МЧС России, в том числе характеризующих его деятельность в области обеспечения БДД	85
9. Разработка методики оценки эффективности федеральных, региональных и местных целевых программ обеспечения безопасности дорожного движения.....	87
10. Тестовый расчет оценки эффективности федеральных, региональных и местных целевых программ обеспечения безопасности дорожного движения.....	94
11. Предложения по созданию некоммерческой организации, повышающей эффективность международного сотрудничества	98

12. Методические рекомендации по проведению в управлениях ГИБДД по субъектам Российской Федерации аналитической работы по повышению безопасности дорожного движения	104
13. Перечень государственных и муниципальных услуг, оказываемых физическим и юридическим лицам в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, за предоставление которых предусмотрено взимание платы	123
14. Разработка научно обоснованных предложений по совершенствованию правовых и организационных вопросов регистрации и сбора штрафов за нарушение правил дорожного движения и администрирования денежных взысканий (штрафов) за административные правонарушения в области дорожного движения	140

1. Организация системы обеспечения безопасности дорожного движения в зарубежных странах

(Отчет по мероприятию «Проведение комплексных исследований и подготовка научно обоснованных предложений по совершенствованию форм и методов международного сотрудничества и координации в области обеспечения безопасности дорожного движения на основе анализа эффективности существующей практики и успешного опыта решения комплексных задач в других областях», извлечение. Исполнитель: Фонд «Центр стратегических разработок – Регион»).

«Центр стратегических разработок – Регион» в рамках реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» провел научно-исследовательскую работу, посвященную совершенствованию форм и методов международного сотрудничества и координации деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения. В этом исследовании были подробно рассмотрены основные модели организации системы обеспечения безопасности дорожного движения, как в странах с развитой автомобилизацией, так и в избранных развивающихся странах.

На основе проведенного исследования выделяются 3 модели организации системы ОБДД:

- с головным ведомством в лице Министерства транспорта;
- с головным ведомством в лице Министерства внутренних дел;
- с иным ведомством, отвечающим за ОБДД.

Несмотря на различия в организационной структуре, государственные системы обеспечения безопасности дорожного движения в странах с развитой автомобилизацией объединяют ряд общих принципов, среди которых выделяются ориентированность на результат, реализация целевых программ с четким форматом направлений работы, целей, ресурсов и источников финансирования, а также активное включение в международное сотрудничество.

Модель с головным ведомством в лице Министерства транспорта является наиболее распространенной в современном мире. Название министерства может иметь свою специфику (Министерство экологии, устойчивого развития и строительства во Франции, Министерство транспорта, общественных работ и водного хозяйства в Нидерландах), однако все страны, принадлежащие к данному типу, объединяет одна особенность. Эта особенность состоит в том, что ответственность за реализацию государственной политики в области ОБДД ложится на гражданское министерство, в то время как Министерство внутренних дел осуществляет исключительно надзорные функции, в частности, следит за соблюдением правил дорожного движения.

Принципиальными задачами головного министерства в этой схеме являются:

- определение общего направления развития национальной транспортной политики, в т.ч. в вопросах ОБДД;
- нормотворчество в сфере ОБДД (на уровне подзаконных актов, циркуляров, инструкций), а также формулирование законодательных инициатив;

- финансирование проектов в сфере ОБДД, в том числе проектов исследовательских институтов и дорожных администраций;
- осуществление координации деятельности других органов, вовлеченных в сферу ОБДД;
- представление страны на международном уровне, участие в международных организациях и мероприятиях (иногда данная функция делегируется другим организациям).

В странах, относящихся к первой модели, обычно за функционирование автотранспортной системы отвечает одно из подразделений Министерства транспорта, которая может иметь статус правительственного агентства, например, Дорожная администрация.

Модель с головным ведомством в лице Министерства внутренних дел является менее распространенной, но она, тем не менее, зарекомендовала свою эффективность в ряде стран. Примерами таких государств могут служить Испания и Китай. Включение тематики ОБДД в сферу компетенции МВД в этих странах обусловлено историческими причинами: за обеспечение безопасности дорожного движения традиционно отвечали «силовые» ведомства.

Особенность данной схемы состоит в том, что Министерство внутренних дел здесь несет полную ответственность за дорожную безопасность – от реализации государственной политики до выполнения надзорной функции.

Модель с иным головным ведомством, отвечающим за ОБДД, является нетипичной. В ходе исследования 2007 года была выявлена только одна страна, в которой проблематика ОБДД разделена между несколькими министерствами, например, в Бразилии. В этой стране государственную политику в сфере ОБДД координирует специально созданный межведомственный орган – Национальный совет дорожного движения.

Системы органов власти, отвечающих за ОБДД, также отличаются по **степени централизации**. Высокая степень централизации характерна для унитарных государств. Примером может служить Франция, где большинство проектов в сфере ОБДД осуществляется централизованно на государственном уровне.

Низкая степень централизации характерна для государств с федеративным устройством (например, США, Германия, Австралия). В этих странах значительная часть компетенций в сфере ОБДД передается региональным администрациям (власти штатов, федеральных земель). Нормативно-правовая основа в сфере ОБДД в странах такого типа не является унифицированной. Например, в США ответственность и мера наказания за нарушение правил дорожного движения определяется, в первую очередь, законодательством штатов, которое разрабатывается и принимается региональными органами власти.

То же самое относится и к программам, связанным с ОБДД. Так, например, программы по внедрению автоматических систем слежения за нарушениями ПДД (превышение скорости или проезд на запрещающий сигнал светофора)

в США и Австралии реализуются исключительно на региональном уровне, в то время как национальная политика в данной области сведена к минимуму.

Ниже основные модели организации системы безопасности дорожного движения рассматриваются на примерах конкретных стран. Модель с головным ведомством в лице Министерства транспорта рассмотрена на примере Великобритании, Германии и Индии. Модель с головным ведомством в лице Министерства внутренних дел рассмотрена на примере Испании и Китая. «Нетипичная» модель с иным министерством рассмотрена на примере Бразилии.

Великобритания представляет собой классический пример страны, в которой головным министерством в сфере ОБДД является Министерство транспорта (Department for Transport). Министерство транспорта отвечает за реализацию комплексной государственной транспортной политики, включая обеспечение безопасности дорожного движения. В настоящее время Министерству транспорта подчинено 7 агентств:

- Агентство по стандартам вождения (Driving Standards Agency);
- Агентство по регистрации водителей и транспортных средств (Driver and Vehicle Licensing Agency);
- Агентство по сертификации транспортных средств (Vehicle Certification Agency);
- Агентство автомобильных услуг (Vehicle and Operator Service Agency);
- Дорожное агентство (Highway Agency);
- Агентство по морским перевозкам и обеспечению безопасности береговой линии (Maritime and Coastguard Agency);
- Агентство правительственных перевозок (Government Car and Dispatch Agency).

Функции **Министерства внутренних дел** в системе обеспечения безопасности дорожного движения Великобритании ограничиваются контролем за соблюдением дорожного движения и выпиской штрафов. При этом выписка штрафа может осуществляться как непосредственно полицейскими, так и автоматизированными техническими средствами контроля. Структурным подразделением британского МВД является Центральная служба оплаты штрафов (Central Ticket Office), которая контролирует оплату штрафов, выписанных за нарушения ПДД. Проблемы с нарушителями, отказывающимися оплачивать штрафные квитанции, обычно решаются через суды.

Следует отметить, что многие вопросы в сфере ОБДД Великобритании переданы транспортным министерствам Северной Ирландии, Шотландии и Уэльса. При этом Министерство транспорта Великобритании не имеет непосредственного контроля над министерствами транспорта Шотландии, Уэльса и Северной Ирландии, которые подчиняются своим правительствам и парламентам. Тем не менее Министерство транспорта Великобритании играет направляющую и координирующую роль в сотрудничестве как с министерствами транспорта Шотландии, Уэльса и Северной Ирландии, так и с местными муниципалитетами и всеми другими вовлеченными в БДД организациями.

На местном уровне помимо муниципалитетов за внедрение мер по повышению безопасности дорожного движения в Великобритании отвечают Партнерства по безопасности дорожного движения, в которые входят представители местных органов власти, полиции и судебной системы. Данные партнерства были созданы в 1999 году изначально для администрирования на местах работы систем фото- и видеофиксации.

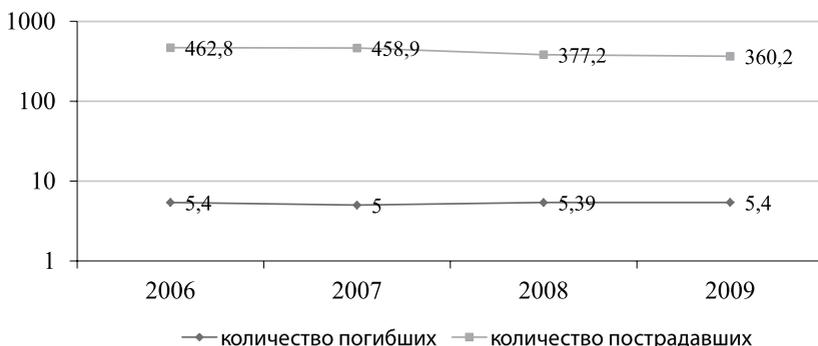
Разделение компетенций между Министерством транспорта и Партнерствами по работе камер (Safety Camera Partnership) было следующим. Министерство транспорта разрабатывало нормативно-правовую базу, общие принципы работы, критерии для определения мест установки и правила сертификации средств фото- и видеофиксации. Партнерства по работе камер занимались непосредственно установкой камер, их техническим обслуживанием, обработкой данных, выпиской штрафов и контролем над исполнением наказаний.

В апреле 2007 года Партнерства по работе камер были реорганизованы и переименованы в Партнерства по безопасности дорожного движения (Road Safety Partnership). Таким образом, их функции были расширены. Анализ показал, что в настоящее время к деятельности местных партнерств активно привлекаются неправительственные организации (как национального, так и локального уровня).

Основной источник финансирования Партнерств по безопасности дорожного движения – целевые программы Министерства транспорта, которые направляются на реализацию различных проектов по повышению безопасности дорожного движения. В качестве критериев, определяющих эффективность использования средств, в Великобритании, как и в России, применяются снижение количества ДТП и смертности на дорогах.

Результаты работы партнерств в целом получили высокую оценку в британском обществе. Министерство транспорта планирует и дальше поощрять местные инициативы, которые приводят к улучшению ситуации в сфере ОБДД (Диаграмма - 1).

Диаграмма 1. Статистика ДТП с погибшими и пострадавшими в Великобритании на 100 тыс. человек



Наибольшую активность среди британских НПО в сфере ОБДД проявляет Парламентский совещательный совет по безопасности дорожного движения (Parliamentary Advisory Council for Transport Safety – PACTS). Данная организация готовит предложения по развитию нормативно-правовой основы и доклады по состоянию дел в сфере БДД для членов британского парламента.

Лидером в сфере научно-исследовательских разработок является Лаборатория транспортных исследований. Она проводит исследования не только по заказу правительства, но и для международных организаций (например, для ГИБДД при подготовке информационных брошюр «Алкоголь и вождение» и «Контроль за скоростным режимом» для правительств развивающихся стран).

В целом же Великобританию можно рассматривать в качестве примера страны с высокоразвитыми государственными и негосударственными институтами, эффективно выполняющими работу по совершенствованию системы ОБДД. Британская система характеризуется четким распределением компетенций, целенаправленным расходованием средств и ресурсов, активным стимулированием мер местного уровня и высокой ролью НПО в сфере безопасности дорожного движения.

На федеральном уровне ключевым институтом в сфере ОБДД в **Германии** является Федеральное Министерство Транспорта, Строительства и Градостроения (ФМТСТГ).

Федеральное автотранспортное ведомство играет существенную роль в ОБДД на федеральном уровне. Основной вклад в БДД следует связывать с разработкой единых требований к безопасности ТС и запчастей, что представляет собой инфраструктурный элемент системы ОБДД. Кроме того, ведомство обеспечивает необходимой информацией Дорожную Полицию для оптимизации деятельности по контролю за ПДД и участниками дорожного движения.

Федеральный Институт Дорожного Строительства (Bundesanstalt für Straßenwesen - BASt). Институт находится в прямом ведомственном подчинении у ФМТСТГ и представляет собой крупный исследовательский центр, занимающийся самыми разными проблемами дорожного движения и ОБДД. Без преувеличения можно сказать, что именно Федеральный Институт Дорожного Строительства выполняет основной фронт работ по ОБДД, что позволяет назвать ФМТСТГ ключевым звеном в институциональной системе ОБДД на федеральном уровне в Германии.

Федеральное Ведомство по Грузовым Перевозкам (Bundesamt für Güterverkehr-BAG) координирует всю министерскую работу по логистике, оптимизации грузовых перевозок и распределению грузовых потоков по различным видам транспорта. Деятельность данного Ведомства также требует значительного внимания, поскольку большая часть грузов перевозится именно по автомобильным дорогам, ожидается существенный рост объема грузовых автомобильных перевозок в будущем, грузовые автомобили являются активными участниками дорожного движения, в т.ч. ДТП. Также грузовые автомобили оказывают серьезное воздействие на дорожную сеть (причины пробок

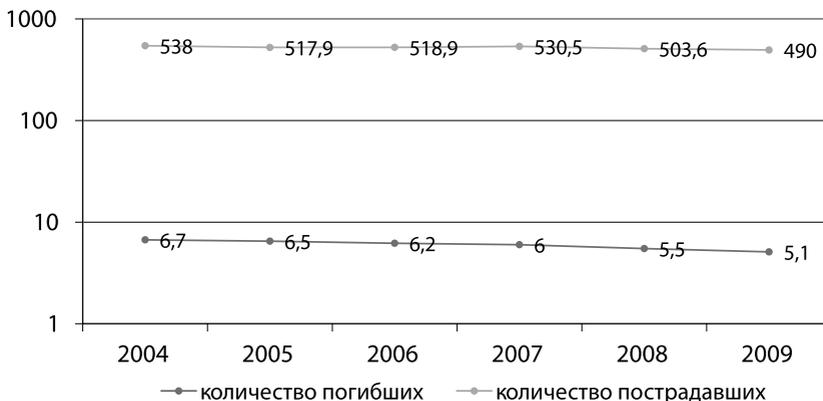
и пр.). Все это в совокупности подчеркивает необходимость и обоснованность выделения грузовых автомобильных перевозок в отдельную сферу ОБДД в рамках работы Федерального Ведомства по Грузовым Перевозкам.

Рабочая группа по «Интегрированию транспортной системы». Данная рабочая группа функционирует на постоянной основе с 1999 года и состоит из политиков, экономистов, ученых и представителей транспортных отраслей. Цель рабочей группы заключается в обсуждении и разработке норм и предложений по оптимизации единой транспортной политики в контексте значительного увеличения интенсивности транспортных потоков в будущем. Рабочая группа также проводит исследования или делает заказы на исследования в области транспорта и принципов оптимизации транспортной политики. В общих словах участники рабочей группы пытаются ответить на вопрос: как связать в единый комплекс все виды транспорта, чтобы это было эффективно, отвечало основным требованиям общества и соответствовало долгосрочным прогнозам по росту интенсивности движения?

Конференции Министров по Дорожному Движению. Министерские конференции проводятся два раза в год. В них принимают участие министры по дорожному движению (в некоторых случаях представители парламентских комиссий по ДД) федеральных земель. Федеральный министр приглашается на конференции в качестве гостя без права голоса. На министерских конференциях обсуждаются, уточняются новые направления общей политики в области ДД и ОБДД, даются рекомендации, а также принимается совместный план действий.

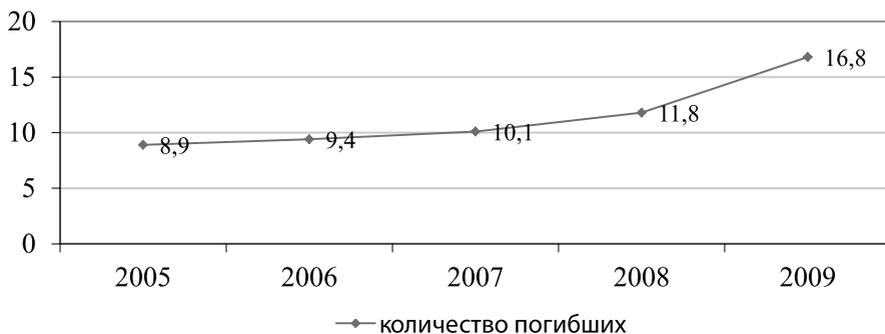
Инициативные институты являются крайне важным звеном в системе и структуре ОБДД в Германии. Свое название инициативные институты получили благодаря возможности вносить инициативы, т.е. оказывать косвенное воздействие на государственную политику в области ДД и ОБДД. Благодаря такому косвенному воздействию со стороны инициативных институтов и при наличии правильно функционирующих механизмов обратной связи (между государством и негосударственными акторами), государственная политика становится, как правило, более эффективной, рациональной, учитывающей потребности и интересы различных сторон, а также более детальной, т.е. основанной на дифференцированных источниках информации. Важно отметить, что инициативные институты пронизывают вертикальную структуру институтов ОБДД и охватывают единым пластом все четыре уровня: есть международные, общеевропейские, национальные (немецкие), земельные (работающие только в рамках отдельных федеральных земель) и местные (действующие в пределах отдельных населенных пунктов) инициативные институты.

Диаграмма 2. Статистика ДТП с погибшими и пострадавшими в Германии на 100 тыс. человек



Индия. По опубликованным данным ВОЗ, с 2007 года Индия вышла в мировые лидеры по абсолютным показателям смертности на дорогах (Диаграмма – 3). Причины столь печальной статистики кроются в особенностях развития страны за последние несколько десятилетий: при бурном росте экономики, населения и уровня автомобилизации, государственные институты на протяжении многих лет пассивно смотрели на происходящее и не предпринимали никаких усилий по снижению аварийности и смертности на дорогах.

Диаграмма 3. Статистика ДТП с погибшими в Индии на 100 тыс. человек



Перелом сознания и отношения представителей индийских властей к проблеме БДД, как и в Китае, произошел на рубеже двадцать первого века, когда экономический ущерб от аварий перевалил за отметку в 3% от ВВП страны. Только с началом нового тысячелетия до конца оформилась индийская структура институтов ОБДД и были намечены первые масштабные программы по снижению уровня аварийности, травматизма и смертности на дорогах. Результаты усилий по повышению БДД можно назвать умеренными: с одной стороны, наблюдается тенденция плавного снижения относительных показате-

телей смертности и травматизма ($\approx 5\%$ по смертности и $\approx 7\%$ по травматизму ежегодно на 10 тыс. ТС), но с другой стороны, абсолютные показатели продолжают стабильный рост, который, правда, несколько замедлился в начале 2000-х годов (прирост составляет $\approx 2\%$ по смертности ежегодно). Это означает, что в целом государственные и общественные программы по повышению БДД и инфраструктурному строительству в Индии не успевают за ускоренными темпами естественного прироста и автомобилизации страны.

К основным особенностям современной системы ОБДД Индии относятся:

- крайне низкий уровень сознательности граждан и качества подготовки участников ДД. 80% ДТП происходит из-за ошибки водителей либо пешеходов. При этом более 10% водителей вообще не имеют водительских прав. Система правоприменения и контроля работает крайне неэффективно;
- крайне плохое качество ТС. Это во многом связано с низким уровнем благосостояния индийских граждан и невозможностью эксплуатации технически исправных ТС с высоким уровнем активной и пассивной безопасности. Кроме того, на безопасность ТС влияют условия их эксплуатации (в Индии большинство грузов и пассажиров перевозятся без надлежащих норм безопасной перевозки: перегруз, перевозка пассажиров на крышах и пр.), а также преобладание (свыше 55%) двухколесных моторизованных ТС;
- крайне низкое качество дорожно-транспортной инфраструктуры. Данный фактор становится причиной ДТП в 17% случаев. Большинство дорог Индии не отвечают самым минимальным требованиям безопасности (дефицит дорожных знаков, недостаток разметки, ограждений и т.д.);
- загруженность дорог общего пользования. Данный фактор объясняется не только дефицитом дорожной сети, но и логистическими просчетами при строительстве инфраструктуры, что привело к серьезным транспортным проблемам, особенно в крупных городах.

К основным институтам ОБДД относятся:

- Министерство автомобильного транспорта, морских и речных перевозок является головным профильным ОИВ, отвечающим за ОБДД.
- Национальный совет по безопасности ДД состоит из представителей федеральных министерств, имеющих отношение к системе ОБДД, а также иных полноправных и почетных членов (в основном представители индустрии и НПО). Национальный совет призван координировать работу различных министерств для реализации согласованных мероприятий в сфере ПБДД.
- Совет по развитию транспорта объединяет представителей всех министерств транспорта (включая министерство железнодорожного транспорта), министерства торговли и промышленности. Совет координирует деятельность по развитию транспортных потоков, интеграции различных видов транспорта и иные вопросы, включая БДД.

- Департамент дорог и автомобильного транспорта при Министерстве автомобильного транспорта, морских и речных перевозок отвечает за повышение безопасности ДД и уровня осведомленности и сознательности участников ДД. В Департаменте есть три отдела: (1) разработки и совершенствования законодательства в сфере ДД; (2) проблем ДД и (3) разработки моделей и схем организации безопасного ДД.
- Департамент дорожного строительства при Министерстве автомобильного транспорта, морских и речных перевозок.
- Департамент исследований дорожно-транспортного комплекса отвечает за сбор статистики и проведение научно-исследовательских мероприятий в сфере ОБДД.
- Национальное бюро по сбору фактов нарушений ПДД является альтернативным источником сбора информации и статистики о смертности и травматизме в результате ДТП в Индии.
- Национальное ведомство развития дорожной инфраструктуры является специализированным институтом, созданным в 1988 году решением Парламента Индийской республики с целью координации масштабных общенациональных проектов в сфере развития дорожной сети и автомобильного транспорта.

Национальным законом «Об эксплуатации ТС» от 1988 года были законодательно закреплены полномочия и компетенции ОИВ на уровне штатов и муниципалитетов. Так, главной особенностью является создание при профильных региональных министерствах транспорта координационных советов, подобных Национальному совету по безопасности ДД.

Наиболее интересные государственные и общественные программы в области ОБДД:

- Курсы по переподготовке водителей ТС относятся к федеральной программе по повышению качества вождения и сознательности участников ДД. Курсы были запущены в 2005 году.
- Школы по моделированию вождения представляют собой специализированные площадки по углубленной подготовке водителей и инспекторов по обучению вождения. Школы оборудованы специальными компьютерами и ПО, позволяющим моделировать дорожное движение и различные аварийные ситуации в виртуальном режиме. На данный момент работает 10 подобных школ по всей стране.
- Национальная программа по реабилитации виновников ДТП. Поскольку власти Индии сталкиваются с массовыми нарушениями ПДД, вплоть до регулярных случаев вождения без водительских прав и специальной подготовки, в 2005 году Министерством автомобильного транспорта, морских и речных перевозок была инициирована схема реабилитации нарушителей. Схема подразумевает проведение обязательных профилактических бесед с инспекторами и участие в курсах переподготовки водителей.

Китай. Процесс становления современной системы ОБДД в Китае имеет два ярко выраженных периода: до и после 2003 года. Это связано с тем, что именно к началу нового тысячелетия в Китае окончательно закрепились тенденции устойчивого и стремительного роста, что повлекло за собой резкое увеличение автомобильного парка. Так, например, за период с 1997 по 2008 год парк ТС Китая увеличился в 4 раза с 42,2 до 170 млн. Разумеется, система обеспечения безопасности дорожного движения страны требовала столь же стремительных преобразований, которые, однако, серьезно запаздывали. Все это привело к тому, что в 2002 году Китай достиг наихудших за всю свою историю показателей смертности в результате ДТП и вышел в абсолютные мировые лидеры. Опубликованные данные по смертности и травматизму в результате ДТП поставили перед Министерством Общественной Безопасности (китайский аналог МВД) острую необходимость скорейших реформ в сфере БДД, которые вскоре и последовали. Последовавшая в 2003 году модернизация включала в себя целый комплекс мероприятий по совершенствованию законодательной базы, институциональной системы ОБДД Китая, а также активному привлечению опыта зарубежных стран и международных правительственных и неправительственных организаций.

Благодаря масштабным преобразованиям в системе ОБДД в Китае после 2003 года наметилась стабильная тенденция к снижению дорожной аварийности и травматизма при сохранении темпов роста парка ТС. Тем не менее, несмотря на достигнутый в последние годы явный прогресс, Китай по-прежнему остается одним из мировых лидеров по числу погибших и пострадавших в результате ДТП. Среди характерных особенностей китайской транспортной системы и традиционных факторов высокой аварийности на китайских дорогах необходимо выделить следующие:

- Правовой нигилизм и низкая культура участников ДД. В Китае 8,5% ДТП происходит с участием водителей без водительских прав. Данная цифра красноречиво показывает уровень правового нигилизма среди китайских водителей, не говоря уже о качестве водительской подготовки и образовательных программ для пешеходов, которые оставляют желать лучшего.
- Низкая безопасность дорожно-транспортной инфраструктуры. До 2003 года дороги в Китае строились без учета единых стандартов безопасности для всех провинций, что до сих пор является одним из главных факторов ДТП, несмотря на форсированные попытки государства унифицировать эти стандарты и повысить безопасность водителей. Особое внимание было сосредоточено на отсутствии единой системы дорожных знаков, правил разметки и организации движения на перекрестках.
- Иррациональная структура и композиция дорожно-транспортной системы. До 2003 года в Китае также отсутствовала единая государственная модель дорожного строительства и логистики, что привело к хаотическому наращиванию размеров дорожной сети. Каждая про-

винция и каждый город застраивались и возводили дорожные коммуникации, опираясь на краткосрочные интересы и потребности, что в итоге привело к нерациональному распределению дорожных маршрутов и смешению пассажирских и грузовых потоков. В итоге на некоторых участках наблюдаются регулярные дорожные заторы, тогда как иные участки загружены крайне слабо. Так, на трассе национального значения из г. Пекин в западные провинции Китая в последние годы систематически образуются многокилометровые заторы; в августе 2010 года длина такой «пробки» достигла 120 км.

- Низкая безопасность ТС. Структура китайского парка ТС такова, что около 50% из них все еще составляют моторизированные передвижные средства (мотоциклы, мопеды, моторизированные коляски и пр.), многие из которых выполнены в кустарных условиях. Разумеется безопасность таких ТС является крайне низкой. Что касается оставшихся 50%, то примерно половину из них составляют легковые автомобили. Оставшаяся половина примерно поровну распределяется между тяжелыми и легкими грузовыми ТС.
- Смешанная структура дорожного движения. Еще одной особенностью системы ОБДД Китая является большое число велосипедистов как участников ДД. В отличие от Западной Европы, где также значителен процент велосипедистов и где для них существует выделенная инфраструктура, в Китае в большинстве случаев велосипедисты передвигаются по дорогам общего пользования вместе с грузовыми и легковыми автомобилями, а также моторизованными ТС. Такое смешение велосипедного и автомобильного движения приводит к высокой смертности среди велосипедистов (вместе с пешеходами велосипедисты составляют чуть более 40% погибших в результате ДТП).

После 2003 года институциональная система ОБДД Китая сохранила трехуровневую иерархию, претерпев при этом значительные структурные преобразования. В Китае пять уровней территориально-административного деления (провинции, округа, уезды, волости и деревни и микрорайоны), из которых первые три включены в институциональную структуру ОБДД.

Изменения институциональной системы ОБДД Китая после 2003 года имели следующий характер:

- Министерство Общественной Безопасности в лице департамента Дорожной Полиции является центральным профильным институтом системы ОБДД Китая, который координирует, определяет основные направления политики БДД и отвечает за сбор статистики. После 2003 года Министерство Общественной Безопасности взяло курс на интенсификацию диалога с другими министерствами и ведомствами для более согласованных действий в сфере ОБДД, в результате чего был создан Межминистерский Форум по Безопасности Дорожного Движения. Необходимо отметить, что до 2003 года несогласованность политики в области ОБДД была столь велика, что данные по

аварийности и смертности на дорогах Китая, официально публикуемые Министерством Общественной Безопасности и Министерством Здравоохранения отличались почти в два раза и в свою очередь существенно отличались от независимых оценок ВОЗ. Компетенции Дорожной полиции имеют трехуровневую структуру: национальный, провинциальные и окружные департаменты.

- Межминистерский Форум по Безопасности Дорожного Движения был создан в 2003 году по инициативе Министерства Общественной Безопасности. Форум объединяет представителей 17 смежных министерств и ведомств, имеющих отношение к БДД. Заседания Форума проводятся ежеквартально и направлены на координацию совместных усилий по повышению БДД. Председательствует на Форуме глава Министерства Общественной Безопасности, однако окончательное решение остается за главой государства. По компетенции Форум, также как и Министерство Общественной Безопасности, имеет трехуровневую иерархию: национальный, провинциальные и окружные форумы, которые выполняют аналогичные функции в пределах своих территориально-административных единиц и имеют схожую структуру принятия решений, только вместо главы государства окончательное утверждение остается за главой провинции или мэром города.
- Министерство транспорта является одним из ключевых участников Межминистерского Форума по Безопасности Дорожного Движения и отвечает за развитие (строительство и поддержание) дорог общего пользования вне населенных пунктов.
- Министерство здравоохранения отвечает за организацию первой помощи пострадавшим в результате ДТП.
- Министерство сельского хозяйства отвечает за безопасность и техническое состояние многочисленного парка сельскохозяйственной автомобильной техники.
- Министерство строительства отвечает за безопасность и развитие дорожной сети внутри населенных пунктов.
- Национальная комиссия по развитию и реформированию отвечает за разработку и внедрение единых стандартов безопасности и качества дорожно-транспортной инфраструктуры и ТС.

Основные направления государственной политики в сфере ОБДД:

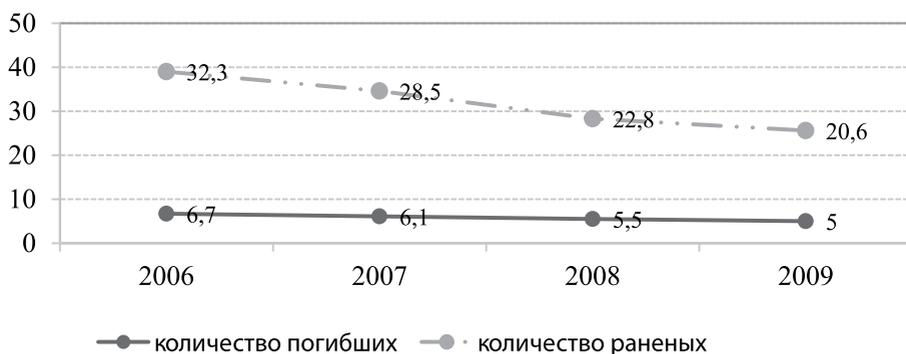
- Реализация национального плана по БДД в рамках одиннадцатой пятилетки (2006-2010 гг.). План предусматривает целый комплекс количественных и качественных показателей безопасности ДД, которые должны быть достигнуты к концу 2010 года. Среди основных количественных целей: (1) ежегодное число смертей и ранений в результате ДТП в период 11 пятилетки не должно превышать аналогичные показатели 10 пятилетки; (2) к 2010 году в Китае смертность на дорогах не должна превышать 90 тыс. чел., при этом количество смертей на 10

тыс. ТС не должно превышать 5, а число ДТП, вызвавших смерть 10 и более человек, не должно быть более 37. Цели Плана варьируются в зависимости от национальных, провинциальных и уездных приоритетов и проблем. Все цели и проблемы системы ОБДД Китая идентифицированы в соответствии с трехлетней научно-исследовательской деятельностью. За реализацию Плана отвечает Министерство Общественной Безопасности. Можно с уверенностью говорить об успешности Плана, поскольку уже к концу 2009 года некоторые количественные показатели были значительно перевыполнены: например, число смертей сократилось до 67759 чел.

- Принятие закона о безопасности дорожного движения. Закон был принят 28 октября 2003 года и вступил в силу с 1 мая 2004 года. Закон четко фиксирует статус и иерархию институтов ОБДД Китая и закрепляет область компетенций за Министерством Общественной Безопасности на всех уровнях. Также Закон определяет правовой статус уязвимых участников ДД.
- Реализация единой национальной программы безопасности ДД. Программа была принята Министерством транспорта в 2004 году и была рассчитана на 3 года. Целью программы являлось устранение 278 тыс. очагов повышенной аварийности на дорогах, для чего из бюджета было выделено 9 млрд. юаней (около 40 млрд. руб.).
- Создание национальной системы оказания экстренной помощи пострадавшим в ДТП. Программа реализуется Министерством здравоохранения с 2004 года и имеет три локальных направления: обучение и подготовка квалифицированных медицинских и спасательных бригад (ок. 5 млрд. руб. ежегодно); обеспечение госпиталей и больниц оборудованием для приема пострадавших в ДТП; целевая помощь 22 центральным и западным провинциям для модернизации госпиталей и больниц, а также формирование мобильных спасательных бригад.
- Реализация комплекса программ по профилактике дорожно-транспортного травматизма. Также реализуется Министерством здравоохранения для поиска мер профилактики дорожно-транспортного травматизма и проведения пилотных проектов.
- Запуск общенациональных информационных кампаний. Наиболее масштабная кампания имела место в 2008 году под названием «Сохранение жизней – безопасное вождение».
- Создание национальной системы мониторинга дорожно-транспортного травматизма. Система была создана в 2006 году для независимого контроля статистики, предоставляемой Министерством Общественной Безопасности.
- Проведение масштабных научных исследований причин дорожно-транспортного травматизма.
- Разработка национального научно-технологического плана действий по повышению безопасности дорожного движения.

- Проведение исследовательских кампаний силами Национального исследовательского института.
- Разработка и принятие единых законов, стандартов и правил в области ПДД, дорожного строительства, эксплуатации ТС и проведения спасательных операций (и оказания первой помощи пострадавшим в ДТП).
- Сотрудничество с международными правительственными и неправительственными организациями способствует повышению качества политики в области ОБДД и привлечению зарубежного опыта. Среди наиболее активных партнеров национальных институтов Китая ВОЗ, Всемирный Банк, ГПБДД и др.

Диаграмма 4. Количество погибших и раненых на 100 тыс. человек за период 2006–2009 гг



Среди очевидных пробелов государственной политики Китая в области ОБДД, которые России также стоит учитывать, следует назвать недостаточность внимания к информационному обеспечению БДД, повышению уровня сознательности и законопослушности китайских водителей и других участников ДД. Кроме того, китайская модель ОИВ склонна к чрезмерной централизации власти, что связано с особенностями коммунистической системы организации институтов власти (четкая субординация и жесткая вертикаль власти). Дальнейшее укрепление вертикальных отношений в системе ОБДД России по примеру Китая может привести к конфликту с принципом федерализма и ослабить инициативность российских регионов в выборе собственных средств и методов повышения БДД.

В Испании основным правительственным органом, занимающимся проблемами обеспечения безопасности дорожного движения, является Министерство внутренних дел. При этом в Испании существует достаточно сложное распределение компетенций между Министерством внутренних дел страны и правительствами автономных областей. Так, например, три автономные области – Страна басков, Каталония и Наварра – полностью самостоятельно отвечают за обеспечение безопасности дорожного движения внутри своих территорий,

включая надзор за соблюдением ПДД и сбор штрафов. В этих автономных областях, как и на национальном уровне, органом, отвечающим за ОБДД, являются региональные Министерства внутренних дел, которые самостоятельно разрабатывают и воплощают в жизнь стратегию повышения безопасности дорожного движения за счет финансирования из региональных бюджетов. В других автономных областях местные органы власти могут отвечать за состояние дорожной сети, в то время как функция надзора остается за МВД страны. Основная функция муниципальных органов власти в Испании в сфере ОБДД – поддержание на должном уровне состояния дорожной инфраструктуры и технических средств контроля (например, средств фото- и видеofиксации).

МВД Испании состоит из двух крупных подразделений – Секретариата национальной безопасности (Secretaría de Estado de Seguridad) и Подсекретариата внутренних дел (Subsecretaría del Interior). Генеральный директорат дорожного движения (Dirección General de Tráfico) является структурным подразделением Подсекретариата внутренних дел, что является аналогом Министерства внутренних дел в РФ.

Генеральный директорат дорожного движения отвечает за разработку и реализацию государственной политики в области безопасности дорожного движения на уровне страны.

Генеральная дирекция управления дорожным движением несет ответственность за дороги национального значения, которые не находятся в ведении автономных областей или городских администраций, занимающихся проблемами ОБДД самостоятельно. В задачи подразделения входит помощь водителям транспортных средств (сообщения о пробках, помощь при заторах, ДТП и т.д.) и контроль за соблюдением правил дорожного движения на дорогах национального значения. По инициативе Генеральной дирекции управления дорожным движением могут быть установлены автоматизированные системы контроля и предприняты прочие меры, нацеленные на повышение БДД.

Генеральная дирекция по образовательной политике в сфере дорожной безопасности разрабатывает инструкции для обучения в автошколах, проведения экзаменов на получение водительских прав, а также осуществляет контроль над деятельностью инструкторов по вождению и приемных комиссий.

Генеральная дирекция по юридическим вопросам отвечает за правовое сопровождение деятельности директората, включая рассмотрение дел по вынесению постановлений о нарушении правил дорожного движения, проведение исследований и разработку предложений в сфере нормотворчества.

Информационное управление занимается составлением и обновлением баз данных транспортных средств, водителей, инструкторов по вождению, центров подготовки водителей, центров оказания первой помощи и других учреждений, причастных к сфере ОБДД. Также информационное управление собирает статистику ДТП и отвечает за внедрение информационных технологий.

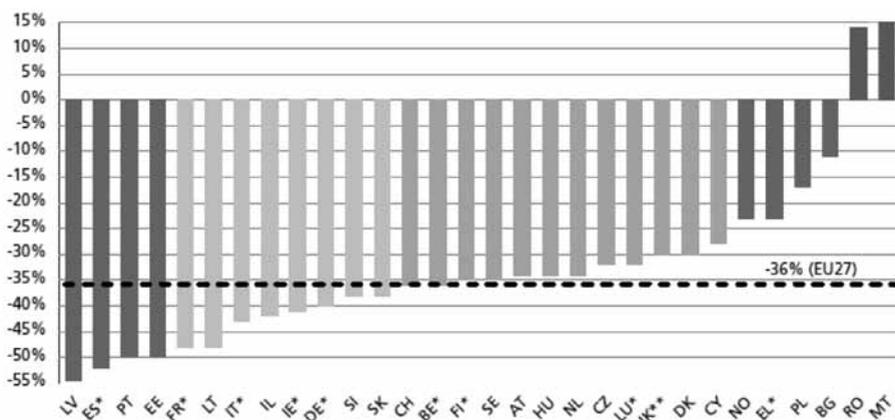
Национальная обсерватория безопасности дорожного движения представляет собой исследовательский центр при Генеральном директорате до-

рожного движения, в котором ведутся разработки по транспортной проблематике. Кроме того, Национальная обсерватория сравнивает достижения страны с соответствующими показателями других стран ЕС, выявляя лучшие примеры, к которым должна стремиться Испания.

В 2004 году по инициативе испанского МВД в стране был принят стратегический план повышения ОБДД на 2005-2008 гг. Основной целью плана было сокращение к 2008 году на 40% смертных случаев в ДТП по отношению к показателям 2003 года. Данный правительственный план в области ОБДД в Испании был связан не только с деятельностью МВД, но и всех других вовлеченных министерств (транспорта, промышленности, образования, здравоохранения). В план вошло примерно 180 мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения и снижение смертности на дорогах. В их числе было развертывание автоматической системы слежения за превышением скорости и введение балльной системы штрафов за нарушения правил дорожного движения. План сопровождался активной информационной работой по разъяснению политики государства и пропаганде безопасного вождения.

По итогам реализации плана смертность на испанских дорогах снизилась более чем на 40% (Диаграмма – 5). А в период с 2001 по 2009 год количество погибших в результате ДТП в Испании уменьшилось более чем на 50%.

Диаграмма 5. Динамика смертности на дорогах в европейских странах с 2000 по 2009 год по данным ЕСТБ (Испания на втором месте – Es)



Приведенные примеры свидетельствуют о том, что модель, при которой головным ведомством, отвечающим за безопасность дорожного движения, является МВД, может быть не менее эффективной, чем модель с головным ведомством в лице Министерства транспорта. Результаты работы системы зависят, в первую очередь, от своевременности и качества предпринимаемых мер, а также от того, насколько профессионально они воплощаются в жизнь.

Неправительственные организации также играют важную роль в обеспечении безопасности дорожного движения в Испании. Наиболее активными общественными организациями в стране являются RACE (Real Automóvil Club de España – Королевский автомобильный клуб Испании) и Испанская ассоциация предотвращения ДТП (Prevención de Accidentes de Tráfico).

RACE занимается оказанием различных услуг испанским автомобилистам и параллельно представляет их интересы на правительственном уровне в сфере БДД. Испанская ассоциация предотвращения ДТП ведет активную деятельность в сфере пропаганды безопасного вождения и работы с целевыми аудиториями.

Институт исследований в области безопасности дорожного движения INTRAS специализируется на теоретических и прикладных исследованиях в области БДД, в результате чего создаются условия для укрепления технологической и организационной основы испанской системы БДД.

Снижение смертности на дорогах Испании произошло во многом за счет скоординированной и профессиональной деятельности органов исполнительной власти (как на национальном, так и на региональном уровне) и участия неправительственных организаций. При этом между органами исполнительной власти и неправительственными организациями складываются конструктивные отношения. Испанское МВД признает роль неправительственных организаций и поощряет их активность, если она идет на пользу решению проблем в сфере ОБДД. Испанские НПО, в свою очередь, готовы сотрудничать с органами исполнительной власти и принимать участие в разработке и реализации государственной политики в сфере БДД.

Бразилия. Структура федеральных институтов системы ОБДД Бразилии выглядит следующим образом:

- Национальный совет дорожного движения (Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN) – федеральный координационный орган, состоящий из представителей семи министерств: Министерства Городов, Науки и Технологий, Образования, Здравоохранения, Обороны, Окружающей среды и Транспорта. Национальный совет призван согласовывать единую политику в области ОБДД и определять основные направления и цели деятельности в этой сфере. В обязанности CONTRAN также входит руководство Национальной системой дорожного движения, которая состоит из представителей организаций штатов и муниципалитетов, вовлеченных в планирование дорожного движения, разработку нормативных актов, сбор налогов, регистрацию и лицензирование транспортных средств, обучение и лицензирование водителей. Национальная система создана с целью обеспечить систематический обмен информацией между входящими в нее агентствами для увеличения эффективности принимаемых решений и общей интегрированности системы. CONTRAN является разработчиком национальной стратегии в области ОБДД, а ее реализацией на федеральном уровне занимается Национальный Департамент Дорожного Движения

(DENATRAN), а на уровне штатов – Департаменты Транспорта, Секретариаты Штатов, Полиция, входящие в Национальную систему дорожного движения.

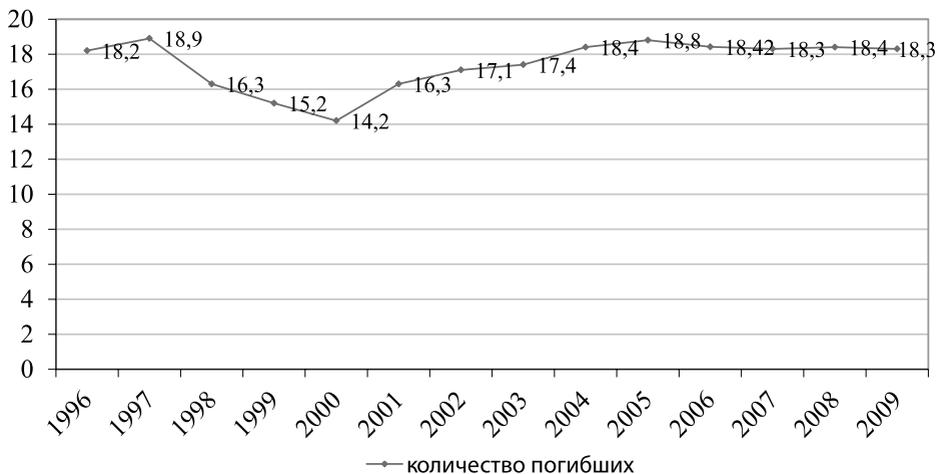
- Национальный Департамент дорожного движения (DENATRAN) – исполнительный федеральный орган по вопросам безопасности транспортного движения. Национальный Департамент отвечает за реализацию федеральных проектов по ОБДД.
- Министерство транспорта отвечает за аспекты безопасности дорожно-транспортной инфраструктуры и развитие дорожной сети в рамках общенациональных проектов. В состав Министерства транспорта входит ряд департаментов и ведомств, каждое из которых отвечает за определенное направление. О них пойдет речь ниже.
- Дирекция программы по уменьшению ДТП (PARE) при Министерстве Транспорта. Координирует работу департаментов внутри Министерства транспорта.
- Национальный Департамент Транспортной Инфраструктуры (DNIT) при Министерстве Транспорта несет ответственность за развитие федеральной сети дорог и придорожной инфраструктуры (строительство, аудит и ремонт).
- Национальное Агентство Наземного Транспорта (ANTT) – регулирующий орган при Министерстве Транспорта, который отвечает за безопасность ТС (лицензирование, стандарты безопасности и пр.).
- Департамент Федеральной Дорожной Полиции (DPRF) при Министерстве Юстиций – ведет статистику ДТП и отвечает за правоприменение.
- Секретариат Мониторинга Здоровья Населения при Департаменте Здравоохранения отвечает за реализацию федеральных программ по проведению спасательных операций и оказанию первой медицинской помощи пострадавшим в ДТП.

На уровне штатов и федеральных округов, а также муниципалитетов данная структура в общих чертах копируется, хотя бывают и исключения.

Децентрализации системы управления ОБДД Бразилии во многом способствовало принятие новой редакции Федерального Закона о Транспорте (1998 год), в соответствии с которым произошло законодательное распределение полномочий между федеральными и иными уровнями ОИВ. Так, администрирование стандартов инфраструктуры (разметка, знаки) и ТС находится в компетенции федеральных институтов, тогда как все остальные вопросы, вплоть до разработки собственных программ ПБДД и собственной институциональной системы – в ведении штатов и муниципалитетов. Таким же образом произошло разделение федеральных и местных источников финансирования. Подобная инициатива привела к очевидным разрывам в уровнях безопасности ДД в различных штатах и муниципалитетах. Так, штаты юго-восточного побережья Бразилии и города с достаточным бюджетом могут себе позволить качественные программы ОБДД в отличие от депрессивных регионов страны.

Все это привело к тому, что система ОБДД Бразилии стагнирует с конца 90-х годов по практически всем абсолютным показателям смертности и аварийности на дорогах. Уровень смертности и аварийности в 2006 году остался примерно на уровне 1996 года (35.115 в 2006, 35.281 в 1996). Получается, что одни штаты сделали существенные успехи, а другие наоборот ухудшили показатели (Диаграмма – 6).

Диаграмма 6. Статистика ДТП с погибшими в Бразилии на 100 тыс. человек



Бразильский опыт по своим центральным характеристикам может служить примером того, насколько сильно падает эффективность и инициативность федеральных ОИВ в случае отсутствия единого профильного института в сфере ОБДД. Модель Бразилии еще раз наглядно демонстрирует, что в России необходимо отыскать некоторую «золотую середину» в распределении компетенций между федеральными, окружными, региональными и муниципальными ОИВ с целью предотвращения как чрезмерной централизации (по примеру Китая), так и децентрализации (как в Бразилии) институциональной системы ОБДД.

Среди положительного опыта для России можно отметить активное вовлечение некоторых регионов Бразилии в открытый диалог с общественными и международными структурами, что позволяет не только повысить БДД, но и перевести часть проектов на аутсорсинг или внешнее финансирование. Особенно преуспевают в данном деле крупные города Бразилии и отдельные штаты юго-восточного побережья страны. Российским регионам было бы крайне полезно для закрепления локальных успехов самостоятельно выдвигать инициативы по стимулированию гражданских институтов, НПО и международных организаций в сфере ОБДД.

2. Роль и место неправительственных организаций (НПО) в обеспечении безопасности дорожного движения

(Отчет по мероприятию «Проведение комплексных исследований и подготовка научно обоснованных предложений по совершенствованию форм и методов международного сотрудничества и координации в области обеспечения безопасности дорожного движения на основе анализа эффективности существующей практики и успешного опыта решения комплексных задач в других областях», извлечение. Исполнитель: Фонд «Центр стратегических разработок – Регион»)

Функции неправительственных организаций, являющихся одним из ключевых институтов современного гражданского общества, подробно изучены и описаны как в международной, так и в отечественной литературе. Большинство этих функций универсальны вне зависимости от сферы, в которой действует организация: обеспечение безопасности дорожного движения, защита прав отдельных общественных групп или продвижение интересов бизнес-сообществ. Для международных и зарубежных неправительственных организаций, участвующих в системе обеспечения безопасности дорожного движения, наиболее актуальными представляются следующие функции:

- установление связей между государством и негосударственными структурами;
- внедрение инноваций;
- предоставление консультационных услуг;
- участие в нормотворчестве;
- информационная функция;
- контроль;
- лоббирование.

Ниже каждая из функций НПО рассмотрена подробно.

Установление связей между государством и негосударственными структурами

Выполнение роли связующего звена между органами власти и негосударственными структурами является ключевым направлением деятельности НПО в странах с развитыми демократическими институтами. При этом под негосударственными структурами понимаются как общество в целом, так и отдельные организации, имеющие собственные интересы и взгляды в сфере деятельности НПО.

Связь между государством и обществом, осуществляемая по каналам НПО, носит двусторонний характер. Со стороны общества НПО формулируют запрос на те, или иные меры и действия органов власти, отвечающих за безопасность дорожного движения. В результате внимание чиновников акцентируется на проблемах и «болевых точках», которые были выявлены неправительственными организациями и по которым общество ожидает реакции власти.

Со стороны государства НПО могут вести работу по разъяснению для населения и прочих заинтересованных игроков политики органов власти. Обеспечение общественной поддержки государственных инициатив в области повышения

безопасности дорожного движения уже давно признано одним из факторов успеха в реализации проектов, преследующих цель повышения БДД.

Таким образом, участие НПО в системе ОБДД идет на пользу, как органам власти, так и обществу, оптимизируя процессы взаимодействия между ними в рассматриваемой сфере.

Связующая роль НПО может быть рассмотрена и в более узком смысле, когда организации действуют не в интересах всего общества, а в интересах отдельных групп и сообществ, которые имеют непосредственное отношение к ОБДД. К числу таких групп относятся:

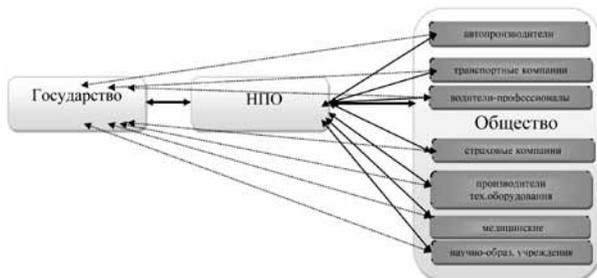
- автопроизводители;
- транспортные компании;
- водители-профессионалы;
- страховые компании;
- производители технического оборудования для транспортных средств;
- медицинские учреждения;
- научно-образовательные учреждения.

Каждый из представленных сегментов не просто заинтересован в повышении БДД, но и готов предоставить государству собственные знания и ресурсы, тем самым повышая эффективность политики в сфере ОБДД. В то же время организовать взаимодействие с каждой страховой компанией, каждым автопроизводителем и т.д. гораздо сложнее, чем с одной или несколькими неправительственными организациями, которые профессионально представляют их интересы. Поэтому через НПО происходит аккумуляция идей, концепций и предложений, которые впоследствии «ложатся на стол» чиновников.

При этом идеи концентрируются намного профессиональнее, нежели когда их представляют организации, у которых эта деятельность связана, прежде всего, с их собственными интересами. Также важна функция фильтрации и доработки, поскольку НПО, таким образом, разгружают государство от проработки неперспективных направлений.

Одновременно государство может использовать НПО для донесения собственных взглядов, инициатив и проектов до перечисленных выше игроков и, соответственно, заручиться их поддержкой и одобрением при реализации государственной политики.

Схема 1. НПО как связующие звено между государством и негосударственными образованиями – участниками ОБДД



Неправительственные организации часто являются источниками инноваций в сфере ОБДД. Инновации могут быть как технического, так и организационного характера.

Технические инновации разрабатывают научно-исследовательские организации – как независимые, так и созданные при автопроизводителях. Инновации, преследующие цель организационного усовершенствования системы ОБДД, чаще предлагают общественные НПО (подробная типология видов НПО приводится в разделе 2).

Обычно процесс внедрения инноваций включает в себя несколько этапов, которые отображены на схеме ниже.

Схема 2. Этапы внедрения инноваций



Следует отметить, что в большинстве случаев НПО занимается внедрением инноваций при поддержке государства на всех этапах, хотя есть и отдельные примеры, когда НПО занимались внедрением инноваций самостоятельно. Поддержка государства изначально заключается в финансовом стимулировании разработок, а на этапе полномасштабного внедрения – в институционализации инновации через введение законодательных норм, которые делают ее использование обязательным.

Неправительственные организации традиционно участвуют в процессе **нормотворчества**. Международные неправительственные организации влияют на позицию государств, разрабатывают проекты соглашений. Такие проекты передаются на рассмотрение государств и межправительственных организаций.

Национальные неправительственные организации в большинстве случаев участвуют в формировании законодательства в области ОБДД на уровне собственных государств. При этом они могут не только разрабатывать проекты законов самостоятельно, но и проводить аудит законопроектов, предлагаемых политическими организациями.

Распространение информации является одной из основных функций неправительственных организаций. Международные и зарубежные НПО осуществляют многочисленные проекты по мониторингу ситуации по БДД в стра-

нах и регионах. Результатом работы становится публикация различных информационных материалов, в числе которых:

- периодические журналы, бюллетени;
- отчеты, доклады;
- статистические сборники;
- исследовательские работы;
- рейтинги (например, рейтинги транспортных средств с точки зрения их безопасности).

Международные и зарубежные НПО осуществляют **контроль над действиями властных органов** в следующих областях:

- соблюдение норм международного и внутреннего права;
- целевое использование средств;
- эффективность политики в сфере ОБДД.

Контрольная функция возлагается преимущественно на общественные НПО, которые в случае недовольства политикой государства могут устраивать публичные акции, инициировать депутатские запросы, выступать через СМИ и прибегать к другим формам оказания давления на органы власти.

Взаимодействие неправительственных организаций и органов исполнительной власти имеет континентальные и страновые особенности. При проведении настоящего исследования были выделены американская и европейская модели, каждая из которых имеет собственные специфические черты. Кроме того, отдельно рассмотрены шведская и норвежская модели, т.к. в этих скандинавских странах сложилась уникальная высокоэффективная организация ОБДД, которая отличается от остальных европейских стран и заслуживает пристального внимания.

Европейская модель. Отличительные черты европейской модели взаимодействия НПО с ОИВ состоят в следующем:

- Ведущая роль в формировании национальных политик в области ОБДД отводится Европейской Комиссии. ЕК выступает в качестве центрального ОИВ, выстраивающего взаимодействие с НПО. Это объясняется необходимостью максимального сближения транспортных систем стран Евросоюза для оптимального функционирования общеевропейской политики в области транспорта и ОБДД. Кроме того, унификация условий ДД и транспортной инфраструктуры под контролем со стороны ЕК способствует созданию трансъевропейских транспортных коридоров и единой транспортной сети, что существенно снижает транзакционные издержки европейских производителей, повышает конкурентоспособность европейских товаров и повышает качество и уровень мобильности европейских граждан.
- Высокая степень вовлеченности европейских политиков в деятельность НПО. Это принципиальное отличие европейской модели от американской. В случае с ЕС речь идет о высокой степени интеграции и доверия НПО и ОИВ, что позволяет делать НПО влиятельными структурами в формировании общеевропейской и национальной политик в области ОБДД.

Шведская модель. Отличительные черты шведской модели взаимодействия НПО с ОИВ состоят в следующем:

- Высокий уровень конкуренции между НПО за доступ к государственным грантам и заказам. Именно в Швеции созданы образцовые консалтинговые компании и научно-исследовательские центры, конкуренция между которыми за государственные заказы приводит к повышению качества и разнообразию идей и инициатив в области ОБДД. Шведские НПО являются кузницей новых идей и технологий, которые потом распространяются по всему миру. Среди наиболее авторитетных шведских НПО необходимо выделить такие, как VTI – Statens Väg-Och Transportforskningsinstitut (Шведский национальный дорожно-транспортный исследовательский институт), Trivector (Swedish Traffic Consulting Company) – Шведская консалтинговая компания в области транспорта, MHF (Swedish Abstaining Motorists' Association) – Шведская ассоциация автомобилистов-абстинентов и VOLVO Cars Safety Centre (Центр автомобильной безопасности VOLVO).
- Коммерческая прибыльность. Этот аспект отличает шведскую модель от всех остальных моделей. Большинство НПО либо существуют на спонсорскую помощь, либо на государственные тендеры, тогда как шведские НПО преимущественно коммерческие структуры, причем, весьма прибыльные. Это объясняется высоким уровнем менеджмента и качеством предоставляемых услуг. Шведские консалтинговые центры уже много лет поддерживают тесное сотрудничество с Транспортной администрацией (в прошлом – Дорожная администрация), автопроизводителями и производителями технического оборудования, которым регулярно предоставляются консалтинговые услуги. Примером могут служить многочисленные госзаказы, реализуемые Шведским национальным дорожно-транспортным научно-исследовательским институтом. Последние из них - разработка механизмов сокращения временных и финансовых издержек при организации движения грузового транспорта; анализ и лабораторные исследования в области воздействия дорожного покрытия на поведение водителей.
- Повышенное внимание к использованию высоких технологий и электронных систем управления на транспорте и в системе ОБДД. ОИВ Швеции всех уровней направляют существенные инвестиции на разработку силами специалистов НПО и дальнейшее внедрение уникального программного обеспечения и систем управления для оптимизации работы логистических центров, общественного транспорта и пр. Наиболее ярким примером является деятельность шведской консалтинговой компании Trivector.
- Высокая степень координации политики государства и НПО. «Мы делаем общее дело», - основной лейтмотив сотрудничества НПО и ОИВ в Швеции.

Норвежская модель. Отличительные черты норвежской модели взаимодействия НПО с ОИВ состоят в следующем:

- Поиск уникальной модели выстраивания транспортно-инфраструктурной системы и системы ОБДД, максимально учитывающей специфику Норвегии. Появление норвежской модели берет свое начало в 2005 году, когда влиятельным норвежским НПО – ТОI (Norwegian Institute of Transport Economics – Норвежский институт экономики транспорта) был выполнен ряд исследований, поставивших под сомнение эффективность европейских стратегий и методов налаживания работы транспорта и строительства инфраструктуры. Если до 2005 года норвежские ОИВ предпочитали копировать политику стран ЕС, полагаясь на их более солидный опыт и экспертный потенциал, то после масштабных исследований ТОI в норвежской политике в области транспорта, инфраструктуры и ОБДД начались кардинальные изменения. В основном они коснулись транспортных систем и дорожного строительства в малых и средних населенных пунктах (логика густонаселенных районов Западной Европы не срабатывала в малонаселенных северных частях Норвегии), а также поправок на холодные климатические условия Норвегии. Данная модель может быть особенно полезна для России, транспортная инфраструктура которой во многом напоминает норвежскую.

При рассмотрении представленных государственных моделей взаимодействия ОИВ и НПО становится очевидным, что при формировании модели сотрудничества ГИБДД и иных ОИВ федерального, регионального и муниципального уровней с НПО необходимо иметь в виду потребность в уникальных (специфических) чертах и механизмах, которые изначально смогут гарантировать эффективность и качество.

Американская модель. Отличительные черты американской модели взаимодействия НПО с ОИВ состоят в следующем:

- Масштабность совместных проектов. Объем финансирования проектов НПО со стороны ОИВ США, а также количество привлеченных к проектам специалистов поистине впечатляют. Например, к совместным проектам Министерства транспорта США и Центра исследования проблем транспорта привлекаются до 7000 экспертов (ученых и инженеров).
- Лоббистские структуры играют значительную роль в формировании государственной политики в области ОБДД через НПО. Например, благодаря деятельности IIHS (The Insurance Institute for Highway Safety – Институт безопасности дорожного движения страховщиков США) страховщики, имеющие крайне влиятельное лобби в американских органах законодательной власти всех уровней, оказывают давление на ОИВ с целью корректировки политики в области страхования. При этом лоббизм не является «закрытой» темой, американское общество с пониманием относится к нему и воспринимает демократию как открытую борьбу различных интересов в законных рамках.

Институт безопасности дорожного движения страховщиков США был основан в 1959 году и является самым влиятельным в стране центром составления рейтингов безопасности автомобилей, продаваемых в США. Помимо головного исследовательского центра институт имеет 2 подразделения: Центр изучения безопасности ТС (Vehicle Research Center) и Центр статистики и учета ДТП (Highway Loss Data Institute).

Основополагающая цель IIHS – сокращение числа страховых случаев в интересах консорциума страховщиков и в качестве социального блага (сохранение жизней и движимой собственности, профилактика травматизма).

Триада задач IIHS:

- устранение человеческого фактора ДТП: вождение в состоянии алкогольного опьянения, подростковое вождение, ДТП в результате усталости, использование ремней безопасности и др.;
- устранение конструкционных слабостей ТС;
- устранение инфраструктурных слабостей.

Финансирование IIHS осуществляется из фонда, созданного консорциумом страховых компаний США. Размер фонда не разглашается.

IIHS имеет следующую организационную структуру:

- Наблюдательный совет состоит из членов консорциума страховщиков (более 100 компаний). Центральный исполнительный орган определяет направления политики и поле исследований.
- Дирекция состоит из представителей консорциума страховщиков и экспертов. Дирекция осуществляет исполнительные функции института.
- Центр изучения безопасности ТС представляет собой лабораторию по проведению испытаний ТС различных классов.
- Центр статистики и учета ДТП является независимым банком данных и совершенствует методы сбора и анализа информации.
- Рабочие группы – целевые экспертные группы.
- Секретариат осуществляет техническую и оперативную работу.

Центральным направлением деятельности IIHS является тестирование и составление рейтингов автомобилей и иных средств безопасности.

Тестирование происходит в несколько этапов:

- экспертный осмотр опытного образца;
- определение класса ТС (всего 6 классов и несколько подклассов);
- краш-тест (лобовое столкновение, заднее столкновение, боковое столкновение);
- сбор данных и результатов краш-тестов (конструкционная деформация при 3 видах столкновения, положение двигателя, положение руля, коэффициент полезности срабатывания подушек, коэффициент полезности ремней безопасности, защита шеи, спины и коленей);
- оценка электронных систем безопасности опытного образца;
- итоговое экспертное совещание;
- вынесение отметки и составление рейтинга (оценка по 4 бальной шкале: хорошо, приемлемо, посредственно и неудовлетворительно).

Рейтинг безопасности автомобилей обновляется каждый год в зависимости от выхода на рынок США новых моделей. Рейтинг публикуется в открытом доступе и распространяется среди автолюбителей. На основе результатов рейтинга страховые компании из консорциума IIHS устанавливают уровень страховых взносов и условия страхования.

Помимо тестирования ТС институт проводит лабораторные испытания детских удерживающих устройств.

Тестирование и составление рейтингов автомобилей составляет основной объем деятельности IIHS. Остальные направления работы имеют прикладное значение:

- выпуск брошюр и информационных бюллетеней (IIHS распространяет через интернет, страховые и автомобильные организации информацию и руководство по таким проблемам, как правильный выбор безопасного автомобиля, принцип действия подушек безопасности и ремней безопасности и т.д.);
- распространение видео-руководств и рекламы (в США видео-инструкции через интернет – один из наиболее популярных видов социальной пропаганды);
- публикация в открытом доступе исследовательских материалов и статистических данных (статистика на основе данных страховщиков по страховым случаям; среди наиболее актуальных открытых исследований: правильный выбор и использование удерживающих устройств для детей);
- банк нормативно-правовых актов и регламентов по всем аспектам ОБДД (это один из самых ценных разделов официального сайта IIHS, поскольку здесь собраны и систематизированы все необходимые документы федерального значения и по отдельным Штатам).

IIHS – полностью независимый от государства институт. ОИВ США не делают заказов и не выбирают IIHS в качестве подрядчика. Тем не менее существует довольно серьезный канал косвенных отношений между IIHS и ОИВ США. Так страховщики имеют одно из самых влиятельных лобби в представительных и исполнительных органах власти США, как на федеральном, так и региональном уровнях. Кроме того, налог со страховых ставок является источником бюджетных поступлений. Поэтому от деятельности IIHS, а именно от рейтингов безопасности автомобилей, и через прямые интересы страховщиков, устанавливающих размер страховых ставок, зависит политика ОИВ в контексте постоянного пересмотра и изменения технических требований к безопасности ТС.

Деятельность IIHS крайне локализована и имеет влияние внутри США. Это объясняется тем, что в разных странах разные критерии оценки безопасности. Тем не менее, IIHS является лидером именно в отрасли оценки безопасности автомобилей. Остальные направления исследований в области ОБДД имеют прикладной характер и развиты крайне слабо.

Взаимодействие между IIHS и ОИБ США происходит по модели асимметричного партнерства. IIHS является независимым от государственных органов США центром, который не выполняет госзаказы и не вступает в совместные частно-государственные проекты. Взаимодействие происходит через достаточно влиятельное лобби страховщиков. Определить его масштаб и интенсивность достаточно сложно, однако красноречивым свидетельством является тот факт, что государственные технические регламенты и требования к безопасности ТС обновляются в соответствии с публичными независимыми рекомендациями IIHS.

3. Реестр контрольно-надзорных и разрешительных функций органов государственной власти и органов местного самоуправления в области безопасности дорожного движения

(Отчет по мероприятию «Научно-методическое обеспечение формирования правовых, организационных, финансово-экономических, инженерных, информационных, социально-политических, психологических и иных аспектов основ безопасности дорожного движения», извлечения. Исполнитель – ЗАО «АУДИТОРСКО-КОНСУЛЬТАЦИОННАЯ ГРУППА «РАЗВИТИЕ БИЗНЕС-СИСТЕМ»)

№ п/п	Наименование функции	Орган власти	Характер функции	Нормативный документ
1.	Государственный контроль и надзор за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования к проектированию, строительству, реконструкции дорог (за исключением государственного надзора при строительстве и реконструкции автомобильных дорог), дорожных сооружений, железнодорожных переездов, линий городского электрического транспорта	Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД)	Бесплатная	Подпункт «а» пункта 11 Указ Президента от 15.06.1998 №711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»
2.	Государственный контроль и надзор за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования к эксплуатационному состоянию и ремонту автомобильных дорог (за исключением государственного надзора при их капитальном ремонте), дорожных сооружений, железнодорожных переездов	Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД)	Бесплатная	Подпункт «а» пункта 11 Указ Президента от 15.06.1998 №711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»
3.	Участие в государственном контроле за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования к конструкции транспортных средств при их производстве и сертификации	Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД)	Бесплатная	Приказ МВД РФ от 07.12.2000 №1240
4.	Государственный контроль за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения при эксплуатации транспортных средств	Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД)		
5.	Контроль за конструкцией и техническим состоянием находящихся в эксплуатации транспортных средств при осуществлении регистрационных действий	Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД)	Бесплатная	Приказ МВД РФ от 07.12.2000 № 1240
6.	Контроль за конструкцией и техническим состоянием находящихся в эксплуатации транспортных средств при проведении государственного технического осмотра	Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД)	Бесплатная	Приказ МВД РФ от 07.12.2000 №1240

№ п/п	Наименование функции	Орган власти	Характер функции	Нормативный документ
7.	Контроль за конструкцией и техническим состоянием находящихся в эксплуатации транспортных средств при надзоре за дорожным движением	Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД)	Бесплатная	Приказ МВД РФ от 07.12.2000 №1240
8.	Выдача талона о прохождении государственного технического осмотра, в том числе взамен утраченного или пришедшего в негодность в отношении автотранспортных средств и прицепов к ним, зарегистрированных в установленном порядке в ГИБДД	Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД)	Платная (госпошлина)	Постановление Правительство РФ 31.07.1998 №880
Государственный контроль и надзор за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования к перевозкам тяжеловесных, опасных и крупногабаритных грузов автомобильным транспортом				
1.	Согласование перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов	Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД)	Бесплатная	Ст. 31 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ» Приказ Мин транса РФ от 08.08.1995 №73
2.	Выдача разрешения на перевозку особо опасных грузов	Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД)	Платная (государственная пошлина)	Приказ Минтранса РФ от 08.08.1995 №73 «Об утверждении правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом»
3.	Выдача свидетельства о допуске транспортного средства к перевозке опасных грузов по месту регистрации транспортного средства после технического осмотра транспортного средства Допуск транспортных средств к перевозке опасных грузов	Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД)	Бесплатная	Приказ Минтранса РФ от 08.08.1995 №73 «Об утверждении правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом»
Государственный контроль за подготовкой и переподготовкой кандидатов в водители и водителей транспортных средств				
1.	Контроль за соответствием учебно-материальной базы соискателей лицензий на осуществление образовательной деятельности, связанной с подготовкой и переподготовкой водителей ТС, установленным требованиям, в т.ч. выдача заключений соискателям лицензий на осуществление образовательной деятельности (при подготовке водителей автотранспортных средств) о соответствии учебно-материальной базы установленным требованиям;	Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД)	Бесплатная	Подпункт «б» пункта 11 Указа Президента РФ от 15.06.1998 №711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»

№ п/п	Наименование функции	Орган власти	Характер функции	Нормативный документ
2.	Прием квалификационных экзаменов на получение права управления автомобилем транспортными средствами, трамваями и троллейбусами (проверка соответствия документов кандидата в водители требованиям к таким документам; проверка документов о прохождении обучения; принятие решения о допуске к сдаче экзаменов; прием экзаменов сотрудниками, на которых исполнение данных функций возложено их должностными инструкциями)	Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД)	Бесплатная	Подпункт «б» пункта 11 Указа Президента РФ от 15.06.1998 №711» Постановление Правительства РФ от 15.12.1999 №1396
3.	Выдача или замена водительских удостоверений	Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД)	Платная (госпошлина)	Подпункт «б» пункта 11 Указа Президента РФ от 15.06.1998 №711 Постановление Правительства РФ от 15.12.1999 №1396
Государственный контроль при регистрации и учете автомобилей транспортных средств и прицепов к ним, предназначенных для движения по автомобильным дорогам общего пользования, выдача регистрационных документов и государственных регистрационных знаков на зарегистрированные автомобили транспортные средства и прицепов				
1.	Государственная регистрация и учет автомобилей транспортных средств, имеющих максимальную конструктивную скорость более 50 км/час, и прицепов к ним	Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД)	Платная (госпошлина)	Пункт 2 постановления Правительства РФ от 12.08.1994 №938 Пункт 2 Указа Президента РФ от 15.06.1998 №711
2.	Выдача разрешений юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям на осуществление деятельности по изготовлению бланков водительских удостоверений, государственных регистрационных знаков на транспортные средства, справок-счетов и другой специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении	Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД)	Бесплатная	Подпункт «у» пункта 11 Указа Президента РФ от 15.06.1998 №711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»
Государственный контроль и надзор в области организации дорожного движения				
1.	Выдача разрешений организациям на установку или снятие технических средств организации дорожного движения, контроль за установкой и эксплуатацией технических средств организации дорожного движения	Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД)	Бесплатная	Подпункт «у» пункта 11 Указа Президента РФ от 15.06.1998 №711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»
2.	Контроль за выполнением организациями и должностными лицами требований по обеспечению безопасности дорожного движения в зоне производства строительных и земляных работ	Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД)	Бесплатная	Пункт 50 Приказа МВД РФ от 02.03.2009 №185

№ п/п	Наименование функции	Орган власти	Характер функции	Нормативный документ
3.	Согласование разрешений на распространение наружной рекламы	Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД)	Бесплатная	Пункт «ч» пункта 12 от 15.06.1998 №711 Указа Президента РФ
Государственный контроль за организацией перевозок пассажиров автомобильным транспортом по регулярным маршрутам				
1.	Рассмотрение заявок и выдача соответствующих заключений на открытие маршрутов регулярного движения общественного транспорта	Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД)	Бесплатная	Пункт 6.5 Приказа МВД РФ от 08.06.1999 №410
Государственный контроль за соблюдением режима труда и отдыха водителей				
1.	Контроль за соблюдением водителями транспортных средств установленного режима труда и отдыха посредством дешифровки показаний тахографов	Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД)	Бесплатная	Подпункт «у» пункта 11 Указа Президента РФ от 15.06.1998 №711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»
2.	Контроль за соблюдением водителями транспортных средств установленного режима труда и отдыха посредством учета записей в путевом листе о времени выезда на линию	Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД)	Бесплатная	Ст. 20 Федерального закона от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» Пункт 2.1.1. Постановления Совета Министров – Правительства РФ от 23.10.1993 №1090 «О правилах дорожного движения»
Государственный контроль в области медицинского обеспечения безопасности дорожного движения				
1.	Контроль за проведением предрейсовых, послерейсовых и текущих медицинских осмотров водителей транспортных средств	Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД)	Бесплатная	Ст. 20 Федерального закона от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»
2.	Освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и направление на медицинское освидетельствование на состояние опьянения	Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД)	Бесплатная	Постановление Правительства РФ от 26.06.2008 №475
Государственный контроль за соблюдением установленной обязанности по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств				
1.	Государственный контроль за соблюдением установленной обязанности по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств	Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД)	Бесплатная	Ст. 32 Федерального закона от 25.04.2002 №40-ФЗ Пункт 12 Указа Президента РФ от 15.06.1998 №711

№ п/п	Наименование функции	Орган власти	Характер функции	Нормативный документ
Выдача разрешений на установку на транспортных средствах устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, условных опознавательных знаков (сигналов)				
1.	Выдача разрешений на установку на транспортных средствах устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, условных опознавательных знаков (сигналов)	Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД)	Бесплатная	Постановление Правительства РФ от 01.12.2006 №737 «О специальных световых и звуковых сигналах» Приказ МВД РФ от 19 февраля 2007 №167
Государственный контроль и надзор за соблюдением иных требований действующего законодательства в процессе дорожного движения				
Министерство транспорта РФ				
Государственный контроль за организацией перевозок пассажиров автомобильным транспортом по регулярным маршрутам				
1.	Формирование сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами РФ	Министерство транспорта РФ	Бесплатная	Приказ Министерства транспорта РФ от 14.08.2003 №178 «Об утверждении порядка формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами РФ»
Государственный контроль и надзор за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования к конструкции транспортных средств при их производстве и сертификации				
1.	Участие в аккредитации органов по сертификации и испытательных лабораторий по проверки производства сертифицируемой продукции	Министерство транспорта РФ	Бесплатная	пункт 6.2 Постановления Госстандарта РФ от 01.04.1998 №19 «О совершенствовании сертификации механических транспортных средств и прицепов»
Министерство обороны РФ (военная автомобильная инспекция)				
Государственный контроль при регистрации и учете автотранспортных средств и прицепов к ним, предназначенных для движения по автомобильным дорогам общего пользования, выдача регистрационных документов и государственных регистрационных знаков на зарегистрированные автотранспортные средства и прицепы				
1.	Государственная регистрация транспортных средств воинских формирований	Министерство обороны РФ (военная автомобильная инспекция) и другие федеральные органы исполнительной власти и иные организации, в которых предусмотрена военная служба или которые имеют иные воинские формирования	Бесплатная	Постановление Правительства РФ от 12.08.1994 № 938

№ п/п	Наименование функции	Орган власти	Характер функции	Нормативный документ
Государственный контроль за соблюдением требований к конструкции (изменению к конструкции) и техническому состоянию находящихся в эксплуатации автомототранспортных средств, прицепов к ним и предметов их дополнительного оборудования				
1.	Государственный контроль за техническим состоянием транспортных средств, зарегистрированных военными автомобильными инспекциями Вооруженных Сил РФ	Министерство обороны РФ (военная автомобильная инспекция)	Бесплатная	Приказ Министра обороны РФ от 05.07.2007 №250
Государственный контроль и надзор за соблюдением иных требований действующего законодательства в процессе дорожного движения				
1.	Государственный контроль за соблюдением военными служащими требований ПДД в процессе дорожного движения Министерство обороны РФ (военная автомобильная инспекция)			Приказ Министра обороны РФ от 05.05.2008 №254
2.	Государственный контроль в области медицинского обеспечения безопасности дорожного движения			пункт 2.3.2 Постановления Совета Министров – Правительства РФ от 23.10.1993 №1090 «О правилах дорожного движения»
Министерство регионального развития РФ				
1.	Выдача разрешений на строительство и разрешений на ввод в эксплуатацию автомобильных дорог федерального значения, на которые не распространяется действие градостроительного регламента или для которых градостроительный регламент не устанавливается	Министерство регионального развития РФ	Бесплатная	Ст.51,55 Градостроительного кодекса РФ Постановление Правительства РФ от 23.05.2009 №441
2.	Организация государственной экспертизы проектной документации в отношении автомобильных дорог федерального значения	Министерство регионального развития РФ	Платная (расчетная)	Постановление Правительства РФ от 05.03.2007 №145
3.	Аттестация (переекспертация) государственных экспертов в целях обеспечения необходимого уровня их квалификации, достаточного для компетентного проведения государственной экспертизы проектной документации и (или) результатов инженерных изысканий	Министерство регионального развития РФ	Платная (госпошлина)	Приказ Минрегиона РФ от 13.04.2009 №133 «Об аттестации государственных экспертов» (вместе с «Положением о порядке аттестации государственных экспертов
Федеральная служба по контролю в сфере транспорта (Ространснадзор)				
1.	Контроль и надзор за соблюдением законодательства РФ в части исполнения обязательств РФ по международным договорам в области автомобильных перевозок (транспортный контроль)	Федеральная служба по контролю в сфере транспорта (Ространснадзор)	Бесплатная	Постановление Правительства РФ от 31.10.1998 №1272

№ п/п	Наименование функции	Орган власти	Характер функции	Нормативный документ
2.	Принятие решений о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок и выдача удостоверений допуска к осуществлению таких перевозок, а также карточек допуска транспортного средства к осуществлению таких перевозок	Федеральная служба по контролю в сфере транспорта (Ространснадзор)	Бесплатная	Постановление Правительства РФ от 16.10. 2001 №730
Государственный контроль за перевозками пассажиров автомобильным транспортом по регулярным маршрутам				
1.	Лицензирование перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя), осуществляемых юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями.	Федеральная служба по контролю в сфере транспорта (Ространснадзор)	Платная (госпошлина)	Федеральный закон РФ от 08.08.2001 №128-ФЗ Постановление Правительства РФ от 30.10.2006 №637
2.	Участие в проведении комиссионного обследования автобусных маршрутов перед их открытием и в процессе эксплуатации (не реже двух раз в год: к осенне-зимнему и весенне-летнему периоду)	Федеральная служба по контролю в сфере транспорта (Ространснадзор)		Пункт 4.15 Приказа Минтранса РФ от 08.01.1997 №2
Государственный контроль и надзор за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования к перевозкам тяжеловесных, опасных и крупногабаритных грузов оборудования				
1.	Весовой контроль автотранспортных средств, осуществляющих грузовые перевозки, и организацию на федеральных автомобильных дорогах стационарных пунктов для проведения такого контроля.	Федеральная служба по контролю в сфере транспорта (Ространснадзор)	Бесплатная	Постановление Правительства РФ от 22.09.1999 №1079
2.	Контроль за исполнением правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов при осуществлении международных автомобильных перевозок	Федеральная служба по контролю в сфере транспорта (Ространснадзор)	Бесплатная	
3.	Прием и учет уведомлений о начале осуществления юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями отдельных видов работ и услуг по перечню, утвержденному Правительством РФ в части следующих видов деятельности	Федеральная служба по контролю в сфере транспорта (Ространснадзор)	Бесплатная	Постановление Правительства РФ от 16.07.2009 №584 «Об уведомительном порядке начала осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности»
Федеральная служба по надзору в сфере образования и науки (Рособрнадзор)				
1.	Лицензирование образовательных учреждений	Федеральная служба по надзору в сфере образования и науки (Рособрнадзор)	Платная (госпошлина)	Постановление Правительства РФ от 31.03.2009 №277

№ п/п	Наименование функции	Орган власти	Характер функции	Нормативный документ
2.	Государственная аккредитация образовательных учреждений	Федеральная служба по надзору в сфере образования и науки (Рособрнадзор)	Платная (госпошлина)	Закон РФ от 10.07.1992 №3266-1 «Об образовании» Постановление Правительства РФ от 14.07.2008 №522
Федеральная служба по надзору в сфере здравоохранения и социального развития (Росздравнадзор)				
Государственный контроль в области медицинского обеспечения безопасности дорожного движения				
1.	Контроль за соблюдением стандартов качества медицинской помощи	Федеральная служба по надзору в сфере здравоохранения и социального развития (Росздравнадзор)	Бесплатная	Приказ Минздравсоцразвития РФ от 31.12.2006 №905 Постановление Правительства РФ от 30.06.2004 №323
2.	Лицензирование медицинской деятельности в части деятельности, осуществляемой организациями государственной системы здравоохранения (а также деятельности, осуществляемой организациями муниципальной и частной систем здравоохранения по оказанию высокотехнологичной медицинской помощи)	Федеральная служба по надзору в сфере здравоохранения и социального развития (Росздравнадзор)	Платная (госпошлина)	Постановление Правительства РФ 22.01.2007 №30 «Об утверждении положения о лицензировании медицинской деятельности.
Федеральная служба по экологическому, технологическому и атомному надзору (Ростехнадзор)				
Государственный контроль и надзор (муниципальный контроль) за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования к проектированию, строительству, реконструкции дорог (за исключением государственного надзора при строительстве и реконструкции автомобильных дорог), дорожных сооружений, железнодорожных переездов, линий городского электрического транспорта				
1.	Контроль за соблюдением требований промышленной безопасности при строительстве и реконструкции автомобильных дорог	Федеральная служба по экологическому, технологическому и атомному надзору (Ростехнадзор)	Бесплатная	Пункт 2 Постановления Правительства РФ от 01.02.2006 №54
2.	Выдача заключений о соответствии построенных (реконструированных) дорог установленным требованиям	Федеральная служба по экологическому, технологическому и атомному надзору (Ростехнадзор)	Бесплатная	Приказ Ростехнадзора от 26.12.2006 №1129
Федеральная служба страхового надзора (Росстрахнадзор)				
Государственный контроль за соблюдением установленной обязанности по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств				
1.	Принимает решения о выдаче или отказе в выдаче, аннулировании, ограничении, приостановлении, возобновлении действия и отзыве лицензий субъектам страхового дела (по страхованию гражданской ответственности владельца транспортного средства)	Федеральная служба страхового надзора (Росстрахнадзор)	Платная (госпошлина)	Часть 2 статьи 4.1. Закона РФ от 27.11.1992 №4015-1 Постановление Правительства РФ от 30.06.2004 №330

№ п/п	Наименование функции	Орган власти	Характер функции	Нормативный документ
Федеральная таможенная служба (ФТС России)				
Государственный контроль и надзор за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования к перевозкам тяжеловесных, опасных и крупногабаритных грузов				
1.	Отдельные действия по транспортному контролю при пересечении транспортом государственной границы (взвешивание и замер габаритов грузового транспортного средства, 2) считывание государственных регистрационных номеров проверка весовых параметров и габаритов грузового транспортного средства, а также наличия документов, необходимых для транспортного контроля)	Федеральная таможенная служба (ФТС России)	Бесплатная	Постановление Правительства РФ от 21.08.2004 №429 «Вопросы Федеральной таможенной службы»
Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)				
Государственный контроль за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования к проектированию, строительству, реконструкции дорог (за исключением государственного надзора при строительстве и реконструкции автомобильных дорог), дорожных сооружений, железнодорожных переездов, линий городского электрического транспорта				
1.	Выдает разрешение в порядке, установленном Градостроительным кодексом РФ, на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт, а также на ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования федерального значения	Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)	Бесплатная	Пункт 5.3.7. Постановления Правительства РФ от 23.07.2004 №374«Об утверждении Положения о федеральном дорожном агентстве»
2.	Приемка в эксплуатацию законченных строительством, реконструкцией и ремонтом участков автомобильных дорог общего пользования федерального значения	Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)	Бесплатная	Пункт 5.3.7. Постановления Правительства РФ от 23.07.2004 № 374
3.	Согласование решений органов исполнительной власти субъектов РФ и органов местного самоуправления о предоставлении земельных участков в пределах придорожных полос автомобильных дорог общего пользования федерального значения или земельных участков, находящихся вне этих полос, но требующих специального доступа к ним, а также земельных участков под стоянки и остановки	Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)	Бесплатная	Пункт 5.3.9. Постановления Правительства РФ от 23.07.2004 №374«Об утверждении Положения о федеральном дорожном агентстве»
Государственный контроль за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования к эксплуатационному состоянию и ремонту автомобильных дорог (за исключением государственного надзора при их капитальном ремонте), дорожных сооружений, железнодорожных переездов, а также к установке и эксплуатации технических средств организации дорожного движения				
1.	Оценка соответствия состояния автомобильных дорог общего пользования федерального значения установленным транспортно-эксплуатационным характеристикам	Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)	Бесплатная	Пункт 5.3.4. Постановления Правительства РФ от 23.07.2004 №374«Об утверждении Положения о федеральном дорожном агентстве»

№ п/п	Наименование функции	Орган власти	Характер функции	Нормативный документ
Государственный контроль за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования к перевозкам тяжеловесных, опасных и крупногабаритных грузов оборудования				
1.	Выдача специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, в случае, если маршрут, часть маршрута указанного транспортного средства проходят по автомобильным дорогам федерального значения, участкам таких дорог или по территориям двух и более субъектов РФ, в том числе в международном сообщении	Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)	Платная (госпошлина; плата за перевозку тяжеловесных грузов)	Ст. 31 Федерального закона РФ от 08.11.2007 №257-ФЗ Пункт 5.4(6) Постановления Правительства РФ от 23.07.2004 №374«Об утверждении Положения о федеральном дорожном агентстве»
2.	Расчет платы за перевозку тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения	Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)		Приказ Минтранса РФ от 31.07.2007 №107
3.	Определение маршрута движения по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортных средств с крупногабаритными и тяжеловесными грузами, в том числе осуществляющих международные перевозки в соответствии со специальными разрешениями	Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)		Пункт 5.4.1. Постановления Правительства РФ от 23.07.2004 №374«Об утверждении Положения о федеральном дорожном агентстве»
4.	Согласование решения органов исполнительной власти субъектов РФ или органов местного самоуправления о предоставлении земельных участков в пределах придорожных полос автомобильных дорог общего пользования федерального значения или земельных участков, находящихся вне этих полос, но требующих специального доступа к ним, а также земельных участков под стоянки и остановки	Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)		Пункт 5.3.9. Постановления Правительства РФ от 23.07.2004 №374«Об утверждении Положения о федеральном дорожном агентстве»
Государственный контроль в области организации дорожного движения				
1.	Введение периодов временного ограничения или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения с целью обеспечения безопасности дорожного движения	Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)	Бесплатная	Пункт 5.4.3. Постановления Правительства РФ от 23.07.2004г. №374«Об утверждении Положения о федеральном дорожном агентстве»

№ п/п	Наименование функции	Орган власти	Характер функции	Нормативный документ
Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии (Ростехрегулирование)				
Государственный контроль и надзор за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования к конструкции транспортных средств при их производстве и сертификации				
1.	Контроль за соблюдением требований Технического регламента о безопасности колесных транспортных средств	Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии (Ростехрегулирование)	Бесплатная	Пункт 6 Постановления Правительства РФ от 17.06.2004 №294
2.	Выдача и отмена решения об одобрении типа ТС; проверка перед официальным утверждением наличие у изготовителя транспортных средств условий для обеспечения эффективного контроля за соответствием производства; организация проведения выборочных проверок серийно выпускаемых транспортных средств в соответствии с Правилами ЕЭК ООН	Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии (Ростехрегулирование)	Платная (договорная)	Постановление Госстандарта РФ от 01.04.1998 №19 «О совершенствовании сертификации механических транспортных средств и прицепов»
3.	Аккредитация органов по сертификации и испытательных лабораторий по проверке производства сертифицируемой продукции	Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии (Ростехрегулирование)	Платная (госпошлина)	Постановление Госстандарта РФ от 01.04.1998 №19
Исполнительные органы государственной власти субъектов РФ				
Государственный контроль и надзор за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования к проектированию, строительству, реконструкции дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, линий городского электрического транспорта				
1.	Выдача разрешения на ввод построенного (реконструированного) объекта дорожного строительства (за исключением автомобильных дорог федерального и местного значения)	Исполнительные органы государственной власти субъектов РФ	Бесплатная	Ст. 12 Федерального закона РФ от 08.11.2007 №257-ФЗ Пункт 11 статьи 26.3 ФЗ от 06.10.1999 №184-ФЗ
2.	Выдача разрешений на строительство объектов капитального строительства за исключением автомобильных дорог федерального значения	Исполнительные органы государственной власти субъектов РФ	Бесплатная	Градостроительный кодекс РФ
3.	Контроль за строительством автомобильных дорог регионального, муниципального и местного значения			Ст. 54 Градостроительного кодекса РФ
4.	Государственная экспертиза проектной документации и результатов инженерных изысканий в части автомобильных дорог общего пользования регионального и муниципального значения	Исполнительные органы государственной власти субъектов РФ	Бесплатная	Ст. 6.1. Градостроительного кодекса РФ

№ п/п	Наименование функции	Орган власти	Характер функции	Нормативный документ
Государственный контроль и надзор за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования к эксплуатации состоянию и ремонту автомобильных дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов				
1.	Оценка соответствия состояния автомобильных дорог регионального значения установленным транспортно-эксплуатационным характеристикам	Исполнительные органы государственной власти субъектов РФ	Бесплатная	Ст. 12 Федерального закона от 08.11.2007 №257-ФЗ
Государственный контроль и надзор за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования к перевозкам тяжеловесных, опасных и крупногабаритных грузов				
1.	Выдача разрешений на перевозку опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов по автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения. Определение размера вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов, при движении по автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения	Исполнительные органы государственной власти субъектов РФ	Платная (Госпошлина за выдачу специального разрешения; плата за возмещение вреда – расчетный метод)	Пункт 2 части 6 статьи 31 Федерального закона от 08.11.2007 №257-ФЗ
Государственный контроль и надзор в области организации дорожного движения				
1.	Согласование выдачи разрешения на установку рекламной конструкции в полосе отвода автомобильной дороги (в части автодорог, находящихся в собственности субъекта РФ)	Исполнительные органы государственной власти субъектов РФ	Бесплатная	
2.	Присоединение объектов дорожного сервиса к автомобильным дорогам (в части автодорог, находящихся в собственности субъекта РФ)	Исполнительные органы государственной власти субъектов РФ	Платная (размер платы расчетный)	Ст. 12. Федерального закона от 18.11.2007 №257-ФЗ
3.	Введение периодов временного ограничения или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования для автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения в случаях: - введения временных ограничений движения в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий - временных ограничений или прекращения движения при реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автомобильных дорог	Исполнительные органы государственной власти субъектов РФ	Бесплатная	Ст. 14 Федерального закона от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»
Государственный контроль за организацией перевозок пассажиров автомобильным транспортом по регулярным маршрутам				
1.	Формирует сеть регулярных пригородных и межмуниципальных автобусных маршрутов	Исполнительные органы государственной власти субъектов РФ	Бесплатная	Статья 26.3 Федерального закона №184-ФЗ
2.	Принимает решение о допуске перевозчиков к обслуживанию регулярных пригородных и межмуниципальных автобусных маршрутов	Исполнительные органы государственной власти субъектов РФ	Бесплатная	Статья 26.3 Федерального закона №184-ФЗ

№ п/п	Наименование функции	Орган власти	Характер функции	Нормативный документ
Государственный контроль за соблюдением требований к конструкции (изменению к конструкции) и техническому состоянию находящихся в эксплуатации автомототранспортных средств, прицепов к ним и предметов их дополнительного				
1.	Государственный надзор за техническим состоянием тракторов, самоходных дорожно-строительных и иных машин и прицепов к ним в процессе использования независимо от их принадлежности (кроме машин Вооруженных Сил и других войск РФ, а также параметров машин, подконтрольных органам уполномоченных на гостехнадзор и Главгосэнергонадзору России) по нормативам, обеспечивающим безопасность для жизни, здоровья людей и имущества, охрану окружающей среды	Органы гостехнадзора субъектов РФ)	Бесплатная	Пункт 57 части 2 статьи 26.3 ФЗ №184-ФЗ
2.	Организация и проведение конкурса среди юридических лиц и индивидуальных предпринимателей на участие в проверке технического состояния транспортных средств с использованием средств технического диагностирования при обязательном государственном техническом осмотре	Исполнительные органы государственной власти субъектов РФ	Платная (возмещение затрат на осуществление деятельности Конкурсной комиссии)	Постановление Правительства РФ от 31.07.1998 №880
3.	Устанавливает плату за проведение диагностики ТС при ГТО	Высший исполнительный орган власти субъекта РФ	Платная (согласно методике)	Постановление Правительства РФ от 31.07.1998 №880
Государственный контроль при регистрации и учете автомототранспортных средств и прицепов к ним, предназначенных для движения по автомобильным дорогам общего пользования, выдача регистрационных документов и государственных регистрационных знаков на зарегистрированные автомототранспортные средства и прицепы				
1.	Государственная регистрация тракторов, самоходных дорожно-строительных и иных машин и прицепов к ним, а также выдачу на них государственных регистрационных знаков (кроме машин Вооруженных Сил и других войск РФ)	Органы гостехнадзора субъектов РФ)	Платная (госпошлина)	Пункт 57 части 2 статьи 26.3 ФЗ №184-ФЗ
Государственный контроль за подготовкой и переподготовкой кандидатов в водители и водителей транспортных средств				
1.	Лицензирование образовательной деятельности по подготовке кандидатов в водители и переподготовке водителей транспортных средств	Исполнительные органы государственной власти субъектов РФ, уполномоченными на лицензирование образовательной деятельности	Платная (госпошлина и возмещение расходов на проведение экспертизы)	Постановление Правительства РФ от 31.03.2009 №277 «Об утверждении Положения о лицензировании образовательной деятельности»
2.	Выдача учебным учреждениям свидетельств о соответствии требованиям оборудования и оснащённости образовательного процесса для рассмотрения вопроса соответствующими органами об аккредитации и о выдаче указанным учреждениям лицензий на право подготовки трактористов и машинистов самоходных машин	Органы гостехнадзора субъектов РФ)	Платная (госпошлина)	Постановление Совета Министров Правительства РФ от 13.12.1993 №1291

№ п/п	Наименование функции	Орган власти	Характер функции	Нормативный документ
Государственный контроль в области медицинского обеспечения безопасности дорожного движения				
1	Лицензирование медицинской деятельности, осуществляемой организациями муниципальной и частной систем здравоохранения (за исключением деятельности по оказанию высокотехнологичной медицинской помощи), в том числе по медицинским осмотрам (предрейсовым, послерейсовым) и медицинское освидетельствование состояния опьянения водителей транспортных средств.	Исполнительные органы государственной власти субъектов РФ, уполномоченные на осуществление надзора в области здравоохранения	Платная (госпошлина)	Постановление Правительства РФ от 22.01.2007 № 30 «Об утверждении Положения о лицензировании медицинской деятельности»
Органы местного самоуправления				
Контроль за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования к проектированию, строительству, реконструкции дорог (за исключением государственного надзора при строительстве и реконструкции автомобильных дорог), дорожных сооружений, железнодорожных переездов, линий городского электрического транспорта				
1	Выдача разрешений на строительство и ввод в эксплуатацию автомобильных дорог местного значения	Органы местного самоуправления	Бесплатная	Статьи 14-16 Федерального закона от 06.10.2003 №131-ФЗ
2	Оценка соответствия состояния автомобильных дорог местного значения установленным транспортно-эксплуатационным характеристикам	Органы местного самоуправления	Бесплатная	Ст. 17 Федерального закона от 08.11.2007 №257-ФЗ
Контроль и надзор за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования к перевозкам тяжеловесных, опасных и крупногабаритных грузов оборудования				
1.	Выдача разрешений на перевозку по автомобильным дорогам местного значения тяжеловесных и крупногабаритных грузов	Органы местного самоуправления	Платная (госпошлина и плата за причинение вреда при перевозке тяжеловесных грузов)	Ст. 13, 31 Федерального закона от 08.11.2007 №257-ФЗ
Контроль за организацией перевозок пассажиров автомобильным транспортом по регулярным маршрутам				
1.	Формирование муниципальной маршрутной сети регулярного сообщения	Органы местного самоуправления	Бесплатная	Федеральный закон от 06.10.2003 №131-ФЗ
2.	Принятие решения о допуске к обслуживанию муниципальных автобусных маршрутов регулярного сообщения	Органы местного самоуправления	Бесплатная	Федеральный закон от 06.10.2003 №131-ФЗ

№ п/п	Наименование функции	Орган власти	Характер функции	Нормативный документ
Государственный контроль и надзор в области организации дорожного движения				
1.	Введение периодов временного ограничения или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования для автомобильных дорог местного значения в случаях: - введения временных ограничений движения в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий - временных ограничений или прекращения движения при реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автомобильных дорог	Органы местного самоуправления	Бесплатная	Приказ Минтранса РФ от 27.08.2009 №149
2.	Выдача разрешений на размещении наружной рекламы на автомобильных дорогах, аннулирование таких предписаний о демонтаже самовольно установленных вновь рекламных конструкций на территории муниципальных образований	Органы местного самоуправления	Платная (госпошлина)_	Ст. 15, 16 Федерального закона РФ от 06.10.2003 №131-ФЗ
Государственный контроль и надзор за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования к эксплуатационному состоянию и ремонту автомобильных дорог), дорожных сооружений, железнодорожных переездов				
1.	Контроль за соблюдением установленных требований по уборке и содержанию дорог, остановочных площадок, парковочных карманов, иных объектов дорожной инфраструктуры, расположенных в границах населенных пунктов поселения	Органы местного самоуправления	Бесплатная	Ст. 13 Федерального закона РФ от 08.11.2007г. №257-ФЗ
2.	Создание, размещение и обустройство объектов транспортной инфраструктуры и поддержание их в надлежащем состоянии, находящимися в ведении органов местного самоуправления (соответственно – контроль за состоянием указанных объектов транспортной инфраструктуры)	Органы местного самоуправления	Бесплатная	Федеральный закон РФ от 08.11.2007 №257-ФЗ

4. Методические рекомендации по порядку разработки административного регламента взаимодействия органов государственного контроля (надзора) при организации и проведении проверок, предмет которых относится к компетенции нескольких органов государственного контроля (надзора)

(Отчет по мероприятию «Проведение комплексных исследований и подготовка научнообоснованных предложений по регламентации деятельности и организации взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, а также общественных объединений и юридических лиц в области обеспечения безопасности дорожного движения», извлечения. Исполнитель ЗАО «Аудиторско-консультационная группа «РАЗВИТИЕ БИЗНЕС-СИСТЕМ»)

1. Общие положения

1.1. Целью настоящих Методических рекомендаций является установление единого порядка разработки административного регламента взаимодействия при осуществлении государственного контроля (надзора), муниципального контроля (далее – Административный регламент взаимодействия), определение требований к структуре и содержанию.

1.2. Для достижения данной цели необходимо решить следующие задачи:

- разработать порядок работы над проектом Административного регламента взаимодействия;
- определить требования к содержанию и оформлению разделов Административного регламента взаимодействия.

1.3. Административный регламент взаимодействия устанавливает порядок взаимодействия органов, осуществляющих совместные контрольно-надзорные мероприятия.

1.4. Административный регламент взаимодействия является документом, обязательным для исполнения всеми сотрудниками органов, участвующих во взаимодействии при осуществлении государственного контроля и надзора.

1.5. Административный регламент взаимодействия является документом, открытым для ознакомления всеми заинтересованными лицами.

1.6. В Методических рекомендациях используются следующие термины и определения:

Термин	Определение
Межведомственное взаимодействие	взаимодействие государственных и муниципальных органов при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля посредством обмена информацией, проведения совместных проверок иных действий; взаимодействие может быть между органами одного уровня или между органами различных уровней
Предмет межведомственного взаимодействия	деятельность, которую несколько органов исполнительной власти осуществляют совместно в целях осуществления государственного контроля (надзора) и муниципального контроля

Термин	Определение
Участники взаимодействия	федеральные органы исполнительной власти, их территориальные органы, осуществляющие государственный контроль (надзор); органы исполнительной субъектов РФ, осуществляющие государственный контроль (надзор); органы местного самоуправления, осуществляющие муниципальный контроль
Органы одного уровня взаимодействия	органы исполнительной власти, участвующие в проверках, находящиеся в одной ведомственной подсистеме, призванные осуществлять управление в той или иной отрасли
Органы различных уровней взаимодействия	органы исполнительной власти и местного самоуправления, осуществляющие государственный контроль (надзор), находящиеся в разных ведомственных подсистемах
Проверка	совокупность проводимых органом государственного контроля (надзора) или органом муниципального контроля в отношении юридического лица, индивидуального предпринимателя мероприятий по контролю для оценки соответствия осуществляемых ими деятельности или действий (бездействия), производимых и реализуемых ими товаров (выполняемых работ, предоставляемых услуг) обязательным требованиям и требованиям, установленным муниципальными правовыми актами
Участники проведения проверок	органы государственной власти и муниципальные органы, осуществляющие государственный контроль (надзор) и муниципальный контроль посредством проведения проверок

2. Требования к Административному регламенту взаимодействия

2.1. Содержание Административного регламента взаимодействия и используемые в нем термины, определения и процедуры должны быть исчерпывающими, не допускающими различных толкований.

2.2. Административный регламент взаимодействия должен способствовать:

- унификации и универсализации порядка взаимодействия между участниками проведения различных проверок;
- синхронизации единообразного подхода к осуществлению государственного и муниципального контроля;
- оптимизации порядка взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъекта РФ, органов местного самоуправления при взаимном обмене между участниками проведения проверок информацией, справочными и аналитическими материалами по вопросам осуществления государственного и муниципального контроля;
- устранению избыточных административных барьеров в сфере малого и среднего предпринимательства;
- устранению необоснованных обременений для граждан и организаций;
- обязательности, безупречности и непрерывности исполнения достигнутых участниками проведения проверок;
- невмешательству участниками проведения проверок в исключительную компетенцию друг друга.

2.3. Основными принципами регламентации взаимодействия являются:

- законность и профессионализм;

- взаимное доверие при строгом соблюдении требований законодательства РФ;
- независимость, самостоятельность в реализации собственных задач и полномочий, а также в выработке форм и методов осуществления мероприятий по контролю (надзору);
- плановость и непрерывность;
- обязательность и безупречность исполнения достигнутых участниками взаимодействия договоренностей;
- комплексность проведения мероприятий по государственному контролю (надзору).

2.4. Взаимодействие при осуществлении контрольно-надзорных мероприятий может быть между органами одного уровня и между органами различных уровней.

2.5. К правовым актам, регулирующим взаимодействие, относятся:

- соглашения о взаимодействии при осуществлении государственного контроля (надзора) в соответствующей сфере деятельности (далее – соглашения о взаимодействии);
- административные регламенты взаимодействия.

2.6. Взаимодействие между *органами одного уровня* осуществляется на основании разработанных и утвержденных Административных регламентов, которые разрабатываются для каждого органа исполнительной власти.

2.6.1. Административный регламент включает в себя разделы:

- 1) общие положения;
- 2) порядок взаимодействия и реализации полномочий;
- 3) порядок информационного взаимодействия;
- 4) порядок осуществления текущего контроля за соблюдением порядка организации взаимодействия;
- 5) ограничения при проведении проверок.

2.6.2. В разделе «Общие положения» указывается следующая информация:

- Наименования контрольно-надзорных органов, осуществляющих взаимодействие при проведении совместных контрольно-надзорных мероприятий. Также указывается цель разработки Административного регламента взаимодействия.
- Указывается цель разработки Административного регламента в подведомственной сфере деятельности при осуществлении контрольно-надзорных мероприятий.
- Перечень нормативных правовых актов, регламентирующих порядок взаимодействия органов государственного контроля (надзора) при организации и проведении проверок, предмет которых относится к компетенции нескольких органов государственного контроля (надзора).
- Перечень должностных лиц, уполномоченных осуществлять функцию государственного контроля (надзора).

2.6.3. В разделе «Порядок взаимодействия и реализации полномочий» указываются мероприятия, представляющие взаимный интерес для органов, уча-

ствующих во взаимодействии при осуществлении контрольно-надзорных мероприятий. Также указывается порядок осуществления данных мероприятий.

2.6.4. Раздел «Порядок информационного обмена» содержит описание целей информационного обмена, по средствам чего осуществляется обмен данными между участниками взаимодействия. Также указывается, что обмен информацией осуществляется на безвозмездной основе.

2.6.5. Раздел «Порядок осуществления текущего контроля за соблюдением порядка организации взаимодействия» содержит информацию об ответственности участников взаимодействия и их должностных лиц за осуществление мероприятий по организации и проведению проверок юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, а также при осуществлении текущего контроля.

2.6.6. В разделе «Ограничения при проведении проверок» указываются мероприятия, которые должностные лица участников взаимодействия не вправе осуществлять при проведении совместных проверок.

2.7. Взаимодействие между *органами различных уровней* (территориальных органов федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ, органов местного самоуправления) при осуществлении государственного контроля (надзора) осуществляется в соответствии с соглашениями о взаимодействии.

2.7.1. При регламентации взаимодействия органов власти разных уровней, Административный регламент взаимодействия регулирует порядок взаимодействия при осуществлении контрольно-надзорных мероприятий и является приложением к соглашению о взаимодействии.

2.7.2. В соглашениях о взаимодействии выражается взаимная заинтересованность в установлении и развитии взаимодействия, в целях достижения взаимопонимания по вопросам участия органов, участвующих во взаимодействии в проведении контрольно-надзорных мероприятий.

2.7.3. В соглашении о взаимодействии должны быть предусмотрены:

- волеизъявление участников проведения проверок о совместном сотрудничестве;
- принципы осуществления взаимодействия;
- направления взаимодействия между органами власти разного уровня, осуществляющими совместные контрольно-надзорные мероприятия.

3. Разработка и утверждение Административного регламента взаимодействия

3.1. Административный регламент взаимодействия разрабатывается в соответствии с порядком и требованиями, установленными законодательством Российской Федерации, а также на основе анализа современной нормативной правовой базы, методических документов, регламентирующих вопросы исполнения государственных функций по осуществлению государственного контроля (надзора), а также в соответствии с настоящими Методическими рекомендациями.

3.2. Административный регламент взаимодействия разрабатывается совместно органами, осуществляющими взаимодействие при проведении совместных контрольно-надзорных мероприятий.

3.2.1. При разработке проекта административного регламента может использоваться следующая информация:

- нормативные правовые акты и внутриведомственные документы участников взаимодействия при осуществлении государственного контроля (надзора);
- информация, предоставляемая сотрудниками органов – участников взаимодействия;
- информация, собираемая из открытых источников (Интернет, средства массовой информации);
- информация, получаемая в результате проведения опросов юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

3.2.2. Утверждаются Административные регламенты взаимодействия при взаимодействии между органами одного уровня следующим образом:

- Федеральные органы исполнительной власти утверждают Административный регламент взаимодействия совместным приказом.
- Органы исполнительной субъектов РФ утверждают Административный регламент взаимодействия нормативно-правовыми актами субъектов РФ.
- Органы местного самоуправления утверждают Административный регламент взаимодействия нормативно-правовым актом органа местного самоуправления.
- Другие организации утверждают Административный регламент взаимодействия согласно действующему законодательству.

3.3. Административные регламенты взаимодействия при взаимодействии между органами различного уровня принимаются путем подписания соглашения о взаимодействии.

Подписываются соглашения о взаимодействии должностными лицами, ответственными за координацию взаимодействия по осуществлению государственного контроля (надзора) от имени органа, исполняющего функции государственного контроля (надзора). Должностные лица, ответственные за координацию взаимодействия по осуществлению государственного контроля (надзора) от имени органа, исполняющего функции государственного контроля (надзора) назначаются приказами руководителей органов государственного контроля (надзора).

3.4. В случае возникновения замечаний у представителей органов, участвующих в разработке и утверждении Административного регламента взаимодействия и невозможности договориться по утверждению единого Административного регламента взаимодействия, проект Административного регламента взаимодействия передается на экспертизу и согласование в совещательный орган по совершенствованию организации и осуществления государственного контроля (надзора), муниципального контроля.

3.5. Внесение изменений в Административные регламенты взаимодействия осуществляется по взаимному согласию участников взаимодействия в порядке, установленном для разработки и утверждения административных регламентов в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации, соглашениями о взаимодействии.

3.6. Персональная ответственность за соблюдение требований Административного регламента взаимодействия должна быть закреплена в должностных регламентах. После утверждения Административного регламента взаимодействия требуется внесение соответствующих изменений в должностные регламенты государственных гражданских служащих, участвующих в исполнении государственной функции по осуществлению государственного контроля (надзора).

Уполномоченное должностное лицо ГИБДД МВД РФ размещает проект Административного регламента взаимодействия, а также информацию о ходе его разработки на официальном сайте ГИБДД МВД РФ, в официальных средствах массовой информации.

5. Типовой административный регламент взаимодействия по осуществлению государственного контроля (надзора)

(Отчет по мероприятию «Проведение комплексных исследований и подготовка научнообоснованных предложений по регламентации деятельности и организации взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, а также общественных объединений и юридических лиц в области обеспечения безопасности дорожного движения» - извлечения. Исполнитель ЗАО «Аудиторско-консультационная группа «Развитие бизнес-систем»)

1. Общие положения

Административный регламент взаимодействия

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

по осуществлению государственного контроля (надзора) (далее – Административный регламент взаимодействия) устанавливает порядок и организацию взаимодействия

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

формируемый при осуществлении государственного контроля (надзора), принятию по их результатам мер, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

Административный регламент взаимодействия разработан в целях повышения качества исполнения государственной функции по проведению в установленном порядке совместных контрольно-надзорных мероприятий по вопросам, отнесенным к компетенции

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

принятию по их результатам мер, предусмотренных законодательством Российской Федерации (указать ссылки на законодательство, регулирующее деятельность органов государственного контроля (надзора)).

При осуществлении взаимодействия

(перечень нормативных правовых актов, определяющих порядок проведения проверок)

руководствуются _____

(перечень нормативных правовых актов)

Государственная функция исполняется государственными (муниципальными) гражданскими служащими (далее – специалисты)

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

2. Порядок взаимодействия и реализации полномочий

Совместные контрольно-надзорные мероприятия, проводимые

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей могут быть в виде:

- организации и проведения совместных плановых проверок;
- проведения отдельных мероприятий, представляющих взаимный интерес

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

непосредственно связанных с выполнением возложенных полномочий в установленной сфере деятельности при проведении контрольно-надзорных мероприятий.

Организация и проведение совместных плановых проверок

1. Предметом плановой проверки является соблюдение юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем в процессе осуществления деятельности обязательных требований и требований, установленных муниципальными правовыми актами, а также соответствие сведений, содержащихся в уведомлении о начале осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности, обязательным требованиям.

2. Плановые проверки проводятся на основании разрабатываемых

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

в соответствии с их полномочиями ежегодных планов.

3. В ежегодных планах проведения плановых проверок указываются следующие сведения:

- 1) наименования юридических лиц, фамилии, имена, отчества индивидуальных предпринимателей, деятельность которых подлежит плановым проверкам;
- 2) цель и основание проведения каждой плановой проверки;
- 3) дата и сроки проведения каждой плановой проверки;
- 4) наименования всех участвующих в совместной проверке органов.

4. Основанием для включения плановой проверки в ежегодный план проведения плановых проверок является истечение трех лет со дня:

- 1) государственной регистрации юридического лица, индивидуального предпринимателя;
- 2) окончания проведения последней плановой проверки юридического лица, индивидуального предпринимателя;
- 3) начала осуществления юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем предпринимательской деятельности в соответствии с представленным в уполномоченный Правительством Российской Федерации в соответствующей сфере федеральный орган исполнительной власти уведомлением о начале осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности в случае выполнения работ или предоставления услуг, требующих представления указанного уведомления.

5. При наличии оснований для начала исполнения функции, специалист, уполномоченный на подготовку проекта решения о проведении проверки, собирает все имеющиеся в органе

(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)

материалы в отношении предполагаемого субъекта проверки (сведения о государственной регистрации субъекта, его руководителя, месте нахождения, имеющуюся переписку с субъектом проверки, уведомление о начале осуществления отдельных видов деятельности, иную имеющуюся информацию, необходимую для проведения проверки).

6. В том случае, если информации о предполагаемом субъекте проверки недостаточно, специалист, уполномоченный на подготовку проекта решения о проверке, готовит письменный запрос в

(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)

для получения информации.

Максимальный срок выполнения действия составляет

(исполнения действия)

7. Специалисты _____,

(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)

уполномоченные на подготовку проекта плана проведения совместных проверок, обмениваются информацией о субъектах проверок, целях, объемах и сроках проведения плановых проверок в отношении тех или иных субъектов проверки.

Обмен информацией осуществляется в письменной форме на основании полученного запроса.

Максимальный срок выполнения действия составляет _____

(срок исполнения действия)

с даты получения запроса на предоставление информации.

8. На основании полученной информации специалисты, уполномоченные на подготовку проекта плана проведения совместных проверок, готовят проект плана проведения совместных плановых проверок в отношении субъектов проверки.

Максимальный срок выполнения действия составляет _____

(срок исполнения действия)

9. Подготовленный предварительный проект плана, специалисты, уполномоченные на подготовку проекта плана проведения совместных плановых проверок, направляют друг другу на согласование.

Максимальный срок выполнения действия составляет _____

(срок исполнения действия)

10. В том случае, если при согласовании плана проведения совместных проверок у одной из сторон возникли замечания, они направляют свои замечания в письменной форме для рассмотрения другой стороной.

Максимальный срок выполнения действия составляет _____

(срок исполнения действия)

с момента получения проекта плана проведения совместных плановых проверок.

11. Если сторона, которой были направлены замечания, согласна с присланными замечаниями, то специалист, уполномоченный на подготовку плана проведения совместных проверок, вносит их в проект плана и уведомляет другую сторону о согласии с замечаниями и внесении их в проект плана.

Максимальный срок выполнения действия составляет _____
(срок исполнения действия)

с момента получения замечаний.

12. В случае недостижения сторонами, или одной из сторон взаимодействия согласия по проекту плана проведения совместных плановых проверок план направляется в Комиссию (совещательный орган) на согласование замечаний.

Максимальный срок выполнения действия составляет _____
(срок исполнения действия)

с момента получения замечаний.

13. Комиссия (совещательный орган) организует рассмотрение проекта плана проведения совместных плановых проверок и замечаний к нему.

После рассмотрения в Комиссии (совещательном органе) согласованный проект плана проведения совместных плановых проверок направляется в

(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)

Максимальный срок выполнения действия составляет _____
(срок исполнения действия)

с момента получения проекта плана проведения совместных плановых проверок и замечаний к нему.

14. Для подготовки плана проведения совместных плановых проверок и его согласования

(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)

могут создавать рабочие группы.

Приказ о создании рабочей группы подписывают руководители

(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)

15. После согласования проект плана проведения совместных плановых проверок передается на утверждение руководителю

(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)

и руководителю

(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)

16. Утвержденный ежегодный план проведения плановых проверок доводится до сведения заинтересованных лиц посредством его размещения на официальных сайтах

(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)

в сети «Интернет» либо иным доступным способом.

Максимальный срок выполнения действия составляет _____
(срок исполнения действия)

17. В срок до 1 ноября года, предшествующего году проведения проверок,

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

направляют в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, проекты своих ежегодных планов проведения плановых проверок в органы прокуратуры для формирования Генеральной прокуратурой Российской Федерации ежегодного сводного плана проведения плановых проверок с учетом положений Федерального закона «О прокуратуре Российской Федерации». Форма и содержание ежегодного сводного плана проведения плановых проверок устанавливаются Правительством Российской Федерации.

18. Генеральная прокуратура Российской Федерации размещает ежегодный сводный план проведения плановых проверок на официальном сайте Генеральной прокуратуры Российской Федерации в сети «Интернет» в срок до 31 декабря текущего календарного года.

19. На основании утвержденного плана проведения проверок, специалисты, уполномоченные на подготовку проекта решения о проведении проверки,

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

готовят проекты приказов о проведении проверки.

20. Приказы о проведении совместной плановой проверки подписываются

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

21.

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

на основании приказов

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

о проведении проверки создают временную рабочую группу из специалистов, уполномоченных на проведение проверки. Состав рабочей группы, полномочия, сроки ее работы утверждаются приказами

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

о создании рабочей группы.

Максимальный срок выполнения действия составляет _____
(срок исполнения действия)

с даты приказа о проведении проверки.

22. Должностные лица, входящие в рабочую группу по проведению совместной плановой проверки, уполномоченные приказом о проведении проверки на ее проведение (далее – инспекторы) и приказом о создании рабочей группы на основании имеющейся в

(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)

информации о проверяемом субъекте:

- анализируют результаты предшествующих проверок;
- разрабатывают единый проект программы совместной плановой проверки.

Максимальный срок выполнения действия составляет _____
(срок исполнения действия)

23. Инспекторы _____

(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)

входящие в состав рабочей группы по проведению проверки передают в соответствии с установленным порядком делопроизводства в

_____ *(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)*

подготовленный единый проект программы совместной плановой проверки уполномоченным должностным лицам на подпись.

Максимальный срок выполнения действия составляет _____

(срок исполнения действия)

24. Уполномоченное должностное лицо, обладающее правом подписи от

_____ *(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)*

и от

_____ *(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)*

программы проверки, рассматривает проект программы проверки.

К должностным лицам

_____ *(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)*

уполномоченным на подписание программы проверки в отношении субъектов проверки, относятся: _____,

(перечень должностных лиц, уполномоченных на подписание программы)

По итогам рассмотрения, уполномоченные должностные лица подписывает проект программы проверки или возвращает его на доработку в рабочую группу по проведению проверки с указанием причин, не позволивших подписать программу проверки.

Максимальный срок выполнения действия составляет _____

(срок исполнения действия)

25. В случае возврата уполномоченным должностным лицом проекта программы проверки инспектор в зависимости от оснований возврата устраняет выявленные недостатки проекта программы проверки.

Максимальный срок выполнения действия составляет _____

(срок исполнения действия)

26. После подписания программы проверки рабочая группа готовит проект единого уведомления о проведении совместной плановой проверки.

Максимальный срок выполнения действия составляет _____

(срок исполнения действия)

27. Инспектор (руководитель группы инспекторов), формирует прилагаемую к уведомлению о проведении проверки заявку на предоставление документов (информации). В заявке указывается срок для предоставления документов (информации).

Максимальный срок выполнения действия составляет _____

(срок исполнения действия)

28. Инспекторы, входящие в рабочую группу по проведению проверки от

_____ *(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)*

(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)

передают в соответствии с установленным порядком делопроизводства подготовленный проект уведомления о проведении проверки уполномоченному должностному лицу от

(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)

на подпись.

Максимальный срок выполнения действия составляет _____
(срок исполнения действия)

29. Уполномоченное должностное лицо, обладающее правом подписи уведомления о проведении проверки, рассматривает проект уведомления о проведении проверки.

К должностным лицам _____
(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)
уполномоченным на подписание уведомления о проведении проверки, относятся _____,
(перечень должностных лиц, уполномоченных на подписание программы)

По итогам рассмотрения уполномоченное должностное лицо подписывает уведомление о проведении проверки или возвращает его на доработку руководителю группы инспекторов с указанием причин, не позволивших подписать уведомление о проведении проверки.

Максимальный срок выполнения действия составляет _____
(срок исполнения действия)

30. В случае возврата уполномоченным должностным лицом проекта уведомления о проведении проверки инспекторы, входящие в рабочую группу по проведению совместной плановой проверки в зависимости от оснований возврата устраняют выявленные недостатки проекта уведомления о проведении проверки.

Максимальный срок выполнения действия составляет _____
(срок исполнения действия)

31. Инспекторы, входящие в рабочую группу по проведению совместной плановой проверки в соответствии с установленным в

(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)

порядком делопроизводства направляют единое уведомление о проведении совместной плановой проверки вместе с заявкой на предоставление документов (информации), не позднее, чем за 3 рабочих дня до начала ее проведения, руководителю субъекта проверки заказным почтовым отправлением с уведомлением о вручении, или иным способом, обеспечивающим подтверждение получения уведомления субъектом проверки, в том числе и нарочным.

Максимальный срок выполнения действия составляет _____
(срок исполнения действия)

32. Документы представляются лично представителем проверяемого субъекта (руководителем или иным уполномоченным им лицом) или посред-

ством почтовой связи заказным письмом с уведомлением о вручении. Срок представления документов определяется датой получения материалов специалистом, уполномоченным на проведение проверки (руководителем группы инспекторов).

33. Инспекторы, входящие в рабочую группу по проведению совместной плановой проверки рассматривают полученные от проверяемого субъекта документы, а также изучают документы, которые в соответствии с законодательством Российской Федерации располагает

(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)

34. При поведении плановых совместных проверок инспекторы, входящие в рабочую группу по проведению совместной плановой проверки, осуществляют информационное взаимодействие, необходимое для проведения проверок.

Максимальный срок выполнения действия составляет _____
(срок исполнения действия)

35. При необходимости, инспекторы, входящие в рабочую группу по проведению совместной плановой проверки запрашивают соответствующую информацию у других органов государственной власти, органов местного самоуправления саморегулируемых организаций и иных организаций.

Максимальный срок выполнения действия составляет _____
(срок исполнения действия)

с момента получения документов от субъекта проверки.

36. Результатом проверочных мероприятий является акт проверки и решения, принимаемые

(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)

по результатам проверки.

Подписывают акт проверки все уполномоченные представители

(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)

проводящие совместную плановую проверку. В случае невозможности подписания акта проверки отдельными инспекторами, в акте проверки делается отметка о причине отсутствия соответствующей подписи.

В случае несогласия члена рабочей группы с содержанием акта проверки он излагает в письменной форме свое особое мнение, которое прилагается к акту проверки.

Наличие особого мнения не является основанием для отказа от подписания акта проверки.

37. Акт проверки оформляется на бумажном носителе в _____
(количество экземпляров)
экземплярах.

38. Инспекторы, входящие в рабочую группу по проведению совместной плановой проверки знакомят с актом проверки руководителя проверяемого субъекта либо лицо, его замещающее.

Факт ознакомления удостоверяется подписью руководителя проверяемого субъекта либо лица, его замещающего в соответствующем поле формы акта проверки.

Максимальный срок выполнения действия составляет _____
(срок исполнения действия)

39. В случае отказа руководителя проверяемого субъекта или иного уполномоченного лица от получения для ознакомления акта проверки на всех экземплярах акта проверки член рабочей группы выполняет надпись: «от получения для ознакомления акта проверки отказался...», с указанием должности, фамилии, имени, отчества руководителя проверяемого субъекта или иного уполномоченного лица, и удостоверяет ее своей подписью и подписью не менее одного члена рабочей группы от

_____ (наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)

и одного от _____
(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)

Максимальный срок выполнения действия составляет _____
(срок исполнения действия)

со дня его составления.

40. Один экземпляр акта проверки с копиями приложений вручается руководителю проверяемого субъекта или его представителю под расписку либо направляет их посредством почтовой связи с уведомлением о вручении.

Уведомление о вручении приобщается к экземпляру акта, остающемуся в деле

_____ (наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)

и _____
(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)

Максимальный срок выполнения действия составляет _____
(срок исполнения действия)

с даты ознакомления с ним руководителя проверяемого субъекта или иного уполномоченного лица.

Акт считается полученным субъектом проверки:

- с момента его вручения уполномоченному представителю субъекта проверки под расписку;
- в день его получения субъектом проверки, если акт направлен заказным почтовым отправлением с уведомлением о вручении.

41. При выявлении в результате совместных проверочных мероприятий нарушений субъектом проверки обязательных требований или требований, установленных нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, должностные лица

_____ (наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)

и должностные лица _____
(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)

проводившие проверку, в пределах полномочий, предусмотренных законодательством Российской Федерации, обязаны каждый от имени _____:

(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)

- выдать предписание субъекту проверки об устранении выявленных нарушений с указанием сроков их устранения;
- принять меры по контролю за устранением выявленных нарушений, их предупреждению, предотвращению возможного причинения вреда жизни, здоровью граждан, вреда животным, растениям, окружающей среде, обеспечению безопасности государства, предупреждению возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, а также меры по привлечению лиц, допустивших выявленные нарушения, к ответственности.

42. В случае если при проведении проверки установлено, что деятельность юридического лица, его филиала, представительства, структурного подразделения, индивидуального предпринимателя, эксплуатация ими зданий, строений, сооружений, помещений, оборудования, подобных объектов, транспортных средств, производимые и реализуемые ими товары (выполняемые работы, предоставляемые услуги) представляют непосредственную угрозу причинения вреда жизни, здоровью граждан, вреда животным, растениям, окружающей среде, безопасности государства, возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера или такой вред причинен,

(наименование органа государственного контроля, участвующего во взаимодействии)

обязаны незамедлительно принять согласованные действия по недопущению причинения вреда или прекращению его причинения вплоть до временного запрета деятельности юридического лица, его филиала, представительства, структурного подразделения, индивидуального предпринимателя в порядке, установленном Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях, отзыва продукции, представляющей опасность для жизни, здоровья граждан и для окружающей среды, из оборота и довести до сведения граждан, а также других юридических лиц, индивидуальных предпринимателей любым доступным способом информацию о наличии угрозы причинения вреда и способах его предотвращения.

43.

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

информируют друг друга по результатам проведенных совместных проверок о состоянии соблюдения законодательства в соответствующей сфере деятельности путем передачи информации по результатам проведенных совместных плановых проверок.

Максимальный срок выполнения действия составляет _____
(срок исполнения действия)

Проведение отдельных мероприятий, представляющих взаимный интерес для _____,
(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

непосредственно связанных с выполнением возложенных полномочий в установленной сфере деятельности, при проведении контрольно-надзорных мероприятий заключается в следующем:

44. Совместная разработка методических рекомендации для последующего использования в работе с целью совершенствования форм и методов контрольно-надзорной деятельности в соответствующей сфере.

45. Совместный мониторинг эффективности работ по предупреждению, выявлению и пресечению нарушений при осуществлении мероприятий по контролю (надзору).

46. Обмен опытом с целью повышения квалификации кадров; формирования единых подходов и методик по проведению мероприятий по контролю (надзору), в том числе путем организации и проведение совместных совещаний, семинаров, коллегий, консультаций.

47. Осуществление информационно обмена сведениями, необходимыми для выполнения возложенных полномочий в установленной сфере деятельности.

48. Организация и проведение мероприятий по контролю (надзору) за соблюдением законодательства в соответствующей сфере, принятие необходимых мер реагирования и оформление по итогам проверок соответствующих документов в пределах своей компетенции.

49. Подготовка и направление в установленном порядке в органы государственной власти, организации и общественные объединения информацию о соблюдении законодательства и выявленных нарушениях в соответствующей сфере.

50. Для осуществления мероприятий, представляющих взаимный интерес для _____

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

непосредственно связанных с выполнением возложенных полномочий в установленной сфере деятельности, при проведении контрольно-надзорных мероприятий на всех уровнях могут создаваться рабочие группы.

3. Порядок информационного взаимодействия

1. Информационное взаимодействие между

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

осуществляется на основании согласованных форматов обмена данными посредством электронных и бумажных носителей в соответствии с Конституцией Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации, федеральными конституционными законами, федеральными законами, иными нормативными правовыми актами Российской Федерации и настоящим Административным регламентом взаимодействия.

2. Целью информационного обмена между

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

Является оперативное получение информации для обмена результатами контрольно-надзорной деятельности в соответствующей сфере, а также для принятия решений при осуществлении мероприятий по контролю (надзору).

3. Полученную в порядке обмена информацию

_____ (наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

используют только в пределах полномочий, предоставленных законодательством Российской Федерации.

4. Обмен информацией осуществляется на безвозмездной основе.

5. По согласованию, информация о взаимодействии

_____, в
_____ (наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

рамках настоящего Административного регламента взаимодействия, может быть размещена в средствах массовой информации.

4. Порядок осуществления текущего контроля за исполнением государственной функции при взаимодействии

1. Текущий контроль за соблюдением последовательности действий, по исполнению государственной функции по контролю (надзору) при взаимодействии, и принятием решений специалистами осуществляется должностными лицами

_____ (наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

ответственными за координацию взаимодействия при осуществлении контрольно-надзорных мероприятий от

_____ (наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

и от _____

_____ (наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

Специалисты _____

_____ (наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

и _____

_____ (наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

уполномоченные на подготовку проекта решения о проведении проверки, несут персональную ответственность за соблюдение сроков проведения планового инспекционного контроля.

Должностные лица, уполномоченные принимать решение от имени

_____ (наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

и _____

_____ (наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

о проведении проверки, несут персональную ответственность за правильность и обоснованность принятого решения.

Инспекторы несут персональную ответственность за соблюдение срока и установленного порядка проведения проверки, соблюдение прав проверяемых субъектов.

Должностные лица, уполномоченные на принятие мер по результатам проверки от имени

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

несут персональную ответственность за законность применяемых мер, соблюдение порядка их применения и соответствие применяемых мер совершенным нарушениям.

Персональная ответственность специалистов

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

и _____
(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)
закрепляется в их должностных регламентах в соответствии с требованиями законодательства.

2. Перечень должностных лиц, осуществляющих текущий контроль, устанавливается индивидуальными правовыми актами

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

и _____
(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)
отдельно.

5. Порядок и периодичность осуществления контроля организации взаимодействия органов государственного контроля (надзора)

1. Текущий контроль осуществляется путем проведения должностными лицами

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

и _____
(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)
ответственными за координацию взаимодействия, проверок соблюдения и исполнения специалистами положений Административных регламентов проведения проверок

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

данного Административного регламента взаимодействия, иных нормативных правовых актов Российской Федерации.

Периодичность осуществления текущего контроля устанавливается руководителем _____

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

по _____
(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)
и руководителем

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

по _____
(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

Контроль за полнотой и качеством исполнения государственной функции при проведении совместных контрольно-надзорных мероприятий включает в себя организацию и проведение проверок, выявление и устранение нарушений прав субъектов проверки, рассмотрение, принятие решений и подготовку ответов на обращения субъектов проверки, содержащих жалобы на решения, действия (бездействие) должностных лиц

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

По результатам проведенных проверок, в случае выявления нарушений прав субъектов проверки, осуществляется привлечение виновных лиц к ответственности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Проверки полноты и качества исполнения государственной функции осуществляются на основании индивидуальных правовых актов (приказов)

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

и

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

2. Проверки могут осуществляться Комиссией (совещательным органом), в состав которой включаются специалисты

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

Периодичность проведения плановых проверок полноты и качества исполнения государственной функции при осуществлении межведомственного взаимодействия между

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

и

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

утверждается на заседании Комиссии.

Внеплановые проверки проводятся на основании конкретного обращения, заявления субъекта проверки в Комиссию.

При проверке могут рассматриваться все вопросы, связанные с исполнением государственной функции (комплексные проверки), или отдельные аспекты (тематические проверки).

Результаты деятельности Комиссии при проверке полноты и качества исполнения государственной функции при осуществлении межведомственного взаимодействия оформляются в виде _____,

(наименование документа)

в которой отмечаются выявленные недостатки и предложения по их устранению.

6. Ограничения при проведении проверок

1. При проведении совместных проверочных мероприятий специалисты

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

не вправе:

- проверять выполнение обязательных требований и требований, установленных муниципальными правовыми актами, если такие требования не относятся к полномочиям

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

от имени которых действуют эти должностные лица;

- осуществлять плановую проверку в случае отсутствия при ее проведении руководителя, иного должностного лица или уполномоченного представителя субъекта проверки, его уполномоченного представителя, за исключением случая проведения такой проверки по основанию причинения вреда жизни, здоровью граждан, вреда животным, растениям, окружающей среде, безопасности государства, а также возникновение чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;
- требовать представления документов, информации, образцов продукции, проб обследования объектов окружающей среды и объектов производственной среды, если они не являются объектами проверки или не относятся к предмету проверки, а также изымать оригиналы таких документов;
- отбирать образцы продукции, пробы обследования объектов окружающей среды и объектов производственной среды для проведения их исследований, испытаний, измерений без оформления протоколов об отборе указанных образцов, проб по установленной форме и в количестве, превышающем нормы, установленные национальными стандартами, правилами отбора образцов, проб и методами их исследований, испытаний, измерений, техническими регламентами или действующими до дня их вступления в силу иными нормативными техническими документами и правилами и методами исследований, испытаний, измерений;
- распространять информацию, полученную в результате проведения проверки и составляющую государственную, коммерческую, служебную, иную охраняемую законом тайну, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Российской Федерации;
- превышать установленные сроки проведения проверки;
- осуществлять выдачу субъектам проверки предписаний или предложений о проведении за их счет мероприятий по контролю.

7. Ответственность

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

их должностных лиц при проведении совместных проверок

1.

(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)

Их должностные лица в случае ненадлежащего исполнения соответственных функций, служебных обязанностей, совершения противоправных действий

(бездействия) при проведении проверки несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

2.

_____ *(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)*

осуществляют контроль за исполнением должностными лицами соответствующих органов служебных обязанностей, ведут учет случаев ненадлежащего исполнения должностными лицами служебных обязанностей, проводят соответствующие служебные расследования и принимают в соответствии с законодательством Российской Федерации меры в отношении таких должностных лиц.

3. О мерах, принятых в отношении виновных в нарушении законодательства Российской Федерации должностных лиц, в течение _____

_____ *(количество дней)*

дней со дня принятия таких мер

_____ *(наименование органов государственного контроля, участвующих во взаимодействии)*

обязаны подготовить совместное письменное сообщение юридическому лицу, индивидуальному предпринимателю, права и (или) законные интересы которых нарушены.

6. Описание процесса формирования базы данных (альбома форм) действующих показателей ГСО Минздравсоцразвития России, в том числе характеризующих его деятельность в области обеспечения БДД

(Отчет по мероприятию «Разработка единых критериев и методик анализа и оценки эффективности деятельности органов исполнительной власти, участвующих в обеспечении безопасности дорожного движения, на федеральном, региональном и местном уровнях», извлечения. Исполнитель ЗАО «Аудиторско-консультационная группа «Развитие бизнес-систем»)

База данных показателей государственной статистической отчетности Минздравсоцразвития России, в том числе характеризующих его деятельность в области обеспечения БДД, сформирована в соответствии с нормативными правовыми актами Росстата и приведена в составе альбома форм государственного статистического наблюдения.

Формирование данного альбома форм выполнено на основе свыше 30 форм государственной статистической отчетности, имеющих отношение к предмету исследования. Ряд форм носит узконаправленный характер, например, содержит сведения о:

- заболеваниях гриппом и другими острыми респираторными заболеваниями (форма № 3);
- заболеваниях и больных туберкулезом (форма № 8, форма № 33);
- травматизме на производстве и профессиональных заболеваниях (форма № 7-травматизм);
- заболеваниях и больных злокачественными новообразованиями (форма № 7, форма № 35);
- заболеваниях, передаваемых преимущественно половым путем, и больных такими заболеваниями (форма № 9, форма № 34);
- прерывании беременности (форма № 13);
- мероприятиях по медицинскому обслуживанию населения, подвергшегося воздействию радиации в связи с аварией на Чернобыльской АЭС (форма № 15, форма № 16);
- контингентах больных ВИЧ-инфекцией (форма № 61);
- заболеваниях, связанных с микронутриентной недостаточностью (форма № 63).

Другие формы отражают сведения: об организациях, оказывающих услуги по медицинской помощи населению, кроме микропредприятий и медицинских учреждений системы Минздравсоцразвития России (форма №1-здрав), о числе заболеваний, зарегистрированных у больных, проживающих в районе обслуживания лечебного учреждения (форма №12), о медицинской помощи детям и подросткам-школьникам (форма №31), о работе с беспризорными и безнадзорными несовершеннолетними (форма №1-дети (соц), форма №1-дети (здрав)), о медицинских и фармацевтических кадрах медицинских учреждений (форма №17), об оказании и финансировании медицинской помощи населению (форма №62) и т.д.

К числу форм государственного статистического наблюдения, подготовка которых осуществляется структурами Минздравсоцразвития России, и которые включают сведения о деятельности в области обеспечения БДД, относятся:

1. Форма № 57 «Сведения о травмах, отравлениях и некоторых других последствиях воздействия внешних причин», утвержденная постановлением Госкомстата России от 29.06.99 № 49;

2. Форма № 47 «Сведения о сети и деятельности учреждений здравоохранения», утвержденная приказом Росстата от 30.11.09 № 278;

3. Форма № 14 «Сведения о деятельности стационара», утвержденная приказом Росстата от 29.07.2009 № 154;

4. Форма № 30 «Сведения об учреждении здравоохранения», утвержденная приказом Росстата от 29.07.2009 № 154.

Выбор форм осуществлялся на основе анализа предмета учета, исходя из его близости к вопросам обеспечения БДД. В частности, сведения о травмах в результате воздействия внешних причин могут являться прямым следствием ДТП, а сведения о сети и деятельности учреждений здравоохранения, стационаров, станций скорой медицинской помощи содержат информацию о деятельности в области медицинского обеспечения БДД.

Отчетная форма №57 «Сведения о травмах, отравлениях и некоторых других последствиях воздействия внешних причин» составляется всеми амбулаторно-клиническими учреждениями системы Минздравсоцразвития России, оказывающими медицинскую помощь пострадавшим от травм, отравлений и других последствий воздействия внешних причин. До 5 января года, следующего за отчетным, форма представляется амбулаторно-поликлиническими учреждениями (подразделениями) - центральной районной (городской) больнице (рай(гор)здравотделу). Далее сводные отчеты представляются органу управления здравоохранением республики (района, края, области, автономного округа, города федерального значения) в установленные им сроки. Обобщенная информация передается в Минздравсоцразвития России, которое до 25 марта формирует годовой отчет в целом по России и в разрезе субъектов Российской Федерации и представляет его в Росстат для окончательной обработки и публикации.

Отчет заполняется на основании учетных форм: статистического талона для регистрации заключительных (уточненных) диагноза (формы №025-2/у), талонов амбулаторного пациента, используемых в данном амбулаторно-поликлиническом учреждении (учетные формы №025-6/у-89, 025-7/у-89, 025-8/у-95, 025-10/у-97 и др.). В отчет включаются сведения только о тех больных, которые обратились в это учреждение первый раз по поводу определенной травмы, независимо от местожительства больного.

Как следует из инструкции по составлению указанной формы, исходя из возрастной группы пострадавших и причин возникновения травм (связанные и не связанные с производственной деятельностью), в составе статистических показателей выделяются транспортные травмы (графа 7, графа 12, графа 19), в том числе автодорожные (графа 8, графа 13, графа 20).

Согласно инструкции по составлению отчетной формы № 57, к автодорожным несчастным случаям относится любой несчастный случай с пострадавшими, связанный с моторным транспортным средством, произошедший на проезжей части общественной автомагистрали, предназначенной для движения общественного транспорта.

Отчетная форма № 47 «Сведения о сети и деятельности учреждений здравоохранения» составляется органами управления здравоохранения субъекта Российской Федерации на основании сведений учреждений здравоохранения, учебных и научно-исследовательских учреждений федерального, субъекта Российской Федерации и муниципального подчинения и предоставляется в Минздравсоцразвития России до 5 марта года, следующего за отчетным, и территориальному органу Росстата в субъекте Российской Федерации до 20 марта года, следующего за отчетным.

Сроки предоставления отчета в органы управления здравоохранения субъекта Российской Федерации определяются Минздравсоцразвития России в пределах срока, установленного в данной форме (до 5 марта).

В отчет по форме № 47 включаются сведения обо всех медицинских учреждениях системы Минздравсоцразвития России (являющихся юридическими лицами), действующих на 31 декабря отчетного года и находящихся на территории субъекта Российской Федерации вне зависимости от подчинения (федерального, субъекта Российской Федерации, муниципального).

Отчетная форма № 14 «Сведения о деятельности стационара» составляется лечебно-профилактическими учреждениями системы Минздравсоцразвития России, оказывающими населению стационарную помощь и имеющими лицензию на этот вид деятельности, и предоставляется 10 января года, следующего за отчетным, органу местного самоуправления в сфере здравоохранения. Орган местного самоуправления в сфере здравоохранения до 10 февраля года, следующего за отчетным, предоставляет сводный отчет по району и отчет каждого подведомственного учреждения - в орган управления здравоохранения субъекта Российской Федерации. Сводный отчет по субъекту Российской Федерации за отчетный год предоставляется в Минздравсоцразвития России до 5 марта года, следующего за отчетным, и территориальному органу Росстата в субъекте Российской Федерации в срок до 20 марта года, следующего за отчетным.

Указанная форма заполняется на основании сведений, содержащихся в первичной учетной медицинской документации. Источником информации при составлении данной формы являются: в стационаре - форма №066/у «Статистическая карта выбывшего из стационара»; форма №016/у «Ведомость учета движения больных и коечного фонда стационара» и др.

В форму № 14 включаются сведения о числе койко-дней, проведенных больными в стационаре, о числе и составе больных, исходах их лечения и об объеме хирургической помощи. В таблице (2001) данной формы представлены сведения о пострадавших в ДТП, в том числе умерших в первые 7 и 30, из общего числа больных с травмами.

Отчетная форма № 30 «Сведения об учреждении здравоохранения» составляется всеми учреждениями здравоохранения, обслуживающими больных на прикрепленной территории, вне зависимости от подчинения и представляется в орган местного самоуправления по вопросам здравоохранения 10 января следующего за отчетным года. Далее сводные данные за отчетный год поступают в орган управления здравоохранения субъекта Российской Федерации, а затем до 5 марта следующего за отчетным года – в Минздравсоцразвития России и территориальный орган Росстата в субъекте Российской Федерации в срок до 20 марта года, следующего за отчетным.

Таблица 3100 формы № 30 заполняется по материалам сводных ведомостей учета движения больных и коечного фонда стационара круглосуточного пребывания и дневного пребывания в стационаре (форма № 016/у-02), которые, в свою очередь, составляются по данным ежедневных листов учета движения больных и коечного фонда (форма № 007/у-02). По строке «Всего» указывается число коек, движение больных и использование коечного фонда в целом по стационару.

Отраслевая (ведомственная) статистическая отчетность

Помимо форм федерального статистического наблюдения для целей настоящего исследования значительный интерес представляют формы отраслевой (ведомственной) отчетности Минздравсоцразвития России в том числе:

- Форма № 40 «Отчет станции (отделения), больницы скорой медицинской помощи», утверждена приказом Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 2.12.09 № 942;
- Форма № 55 «Сведения о деятельности учреждения здравоохранения (медицинского формирования), принимавшего участие в ликвидации медико-санитарных последствий чрезвычайных ситуаций за 20__ год», утвержденная приказом Минздравсоцразвития России от 3.02.05 № 112;
- Форма №1/МК «Сведения о медико-санитарных последствиях чрезвычайной ситуации за I квартал, первое полугодие, 9 месяцев, год», утвержденная приказом Минздравсоцразвития России от 3.02.05 № 112;
- Форма №2/МК «Сведения о формированиях службы медицины катастроф, участвовавших в ликвидации медико-санитарных последствий чрезвычайных ситуаций», утвержденная приказом Минздравсоцразвития России от 3.02.05 № 112;
- Форма МДТП-ЦП «Сведения об основных целевых показателях деятельности учреждений здравоохранения субъекта Российской Федерации и муниципальных образований, участвующих в реализации мероприятий, направленных на совершенствование организации медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях, вдоль федеральной автомобильной дороги», утвержденная приказом Минздравсоцразвития России от 11.07.08 № 332.

Данные формы преимущественно предоставляются по линии «учреждение здравоохранения – орган местного самоуправления в сфере здравоохранения – орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации в сфере здравоохранения – Минздравсоцразвития России», при этом каждая форма имеет свои особенности.

Условно представленные формы можно классифицировать следующим образом:

- формы, характеризующие интенсивность работы бригад скорой медицинской помощи по оказанию квалифицированной медицинской помощи пострадавшим в ДТП и минимизации последствий ДТП (на месте ДТП и в процессе перевозки пострадавшего в медицинское учреждение);
- формы, характеризующие деятельность территориальных подразделений службы медицины катастроф по ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, включая аварии на автодорогах;
- формы, характеризующие деятельность учреждений здравоохранения по организации медицинской помощи пострадавшим при ДТП.

Согласно инструкции по заполнению формы отраслевой статистической отчетности № 40 «Отчет станции (отделения), больницы скорой медицинской помощи», форма заполняется станциями скорой медицинской помощи, являющимися самостоятельными медицинскими организациями, а также медицинскими организациями, имеющими в своем составе отделения скорой медицинской помощи, больницами скорой медицинской помощи, имеющими в своем составе станции скорой медицинской помощи, на основании учетных форм №109/у «Журнал записи вызовов скорой медицинской помощи», № 110/у «Карта вызова скорой медицинской помощи», № 114/у «Сопроводительный лист станции (отделения) скорой медицинской помощи и талон к нему», № 115/у «Дневник работы станции скорой медицинской помощи».

Медицинские организации, оказывающие скорую медицинскую помощь, представляют данные по форме № 40 органу местного самоуправления в сфере здравоохранения 10 января года, следующего за отчетным. Орган местного самоуправления в сфере здравоохранения представляет сводный отчет и отчеты медицинских организаций органу исполнительной власти субъекта Российской Федерации в сфере здравоохранения до 10 февраля года, следующего за отчетным. Орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации в сфере здравоохранения представляет сводный отчет в Минздравсоцразвития России до 5 марта года, следующего за отчетным.

Форма № 55 «Сведения о деятельности учреждения здравоохранения (медицинского формирования), принимавшего участие в ликвидации медико-санитарных последствий чрезвычайных ситуаций за 20__ год», являющаяся годовой формой отраслевой статистической отчетности, составляется учреждением здравоохранения (медицинским формированием), принимавшим участие в ликвидации медико-санитарных последствий чрезвычайных ситуаций, и представляется в территориальный центр медицины катастроф до 5 янва-

ря следующего за отчетным года. Территориальный центр медицины катастроф представляет сводные сведения по данной форме в орган управления здравоохранением субъекта Российской Федерации, который передает их в Минздравсоцразвития России в установленные последним сроки.

Форма № 55 содержит сведения о деятельности учреждения здравоохранения (медицинского формирования), принимавшего участие в ликвидации медико-санитарных последствий чрезвычайных ситуаций (далее – ЧС). Согласно Приказу Министерства здравоохранения Российской Федерации от 23 апреля 2002 г. № 131, к ЧС относятся аварии (катастрофы) на автодорогах, которые удовлетворяют следующим критериям: число пораженных 10 человек и более, число погибших 2 человека и более, неспособность справиться с ликвидацией последствий собственными силами.

Формы №1/МК «Сведения о медико-санитарных последствиях чрезвычайных ситуаций за I квартал, первое полугодие, 9 месяцев, год» и 2/МК «Сведения о формированиях службы медицины катастроф, участвовавших в ликвидации медико-санитарных последствий чрезвычайных ситуаций, за I квартал, первое полугодие, 9 месяцев, год» составляется учреждением здравоохранения (формированием службы медицины катастроф), принимавшим участие в ликвидации медико-санитарных последствий чрезвычайных ситуаций. До 5 числа месяца, следующего за отчетным периодом, указанные формы представляются в территориальный центр медицины катастроф (по данным за I квартал, первое полугодие, 9 месяцев и год нарастающим итогом), который до 15 числа месяца, следующего за отчетным периодом, передает их в орган управления здравоохранением субъекта Российской Федерации и во Всероссийский центр медицины катастроф «Защита».

Приказом Минздравсоцразвития России от 11 июля 2008 г. №332 утвержден порядок организации мониторинга реализации мероприятий, направленных на совершенствование организации медицинской помощи пострадавшим при ДТП. Указанным приказом органам управления здравоохранением субъектов Российской Федерации, участвующим в реализации данных мероприятий, рекомендовано осуществлять работу по организации мониторинга и ежемесячно представлять в Минздравсоцразвития России сведения о реализации мероприятий, направленных на совершенствование организации медицинской помощи пострадавшим при ДТП.

Отчетность о реализации мероприятий, направленных на совершенствование организации медицинской помощи пострадавшим при ДТП, составляется и представляется: органами управления здравоохранением муниципальных образований – органу управления здравоохранением субъекта Российской Федерации в определяемом им порядке – Минздравсоцразвития России нарастающим итогом по состоянию на следующие даты: годовая – на 1 января года, следующего за отчетным; полугодовая – на 1 июля текущего года (по итогам первого полугодия); квартальная – на 1 апреля (по итогам 3 месяцев) и 1 октября (по итогам 9 месяцев) текущего года; месячная – на 1-е число месяца, следующего за отчетным.

В состав указанной отчетности включена форма МДТП-ЦП «Сведения об основных целевых показателях деятельности учреждений здравоохранения субъекта Российской Федерации и муниципальных образований, участвующих в реализации мероприятий, направленных на совершенствование организации медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях, вдоль федеральной автомобильной дороги», представляемая по истечении отчетного периода в срок до 5 числа месяца, следующего за отчетным.

7. Перечень показателей, характеризующих деятельность Минздравоохранения России в области обеспечения безопасности дорожного движения

(Отчет по мероприятию «Разработка единых критериев и методик анализа и оценки эффективности деятельности органов исполнительной власти, участвующих в обеспечении безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях», извлечения. Исполнитель ЗАО «Аудиторско-консультационная группа «РАЗВИТИЕ БИЗНЕС-СИСТЕМ»)

№ п/п	Форма	Раздел (таблица) формы	Столбец, строка формы	Показатели формы	Предложения по уточнению (трансформации) показателей формы
1.	Форма №47 (ТСО)	Раздел 1 (0100)	Столбец 10	Поступило больных, всего (по профилю учреждений, в т.ч. в травматологические учреждения)	Поступило больных, всего в том числе пострадавших в результате ДТП
2.			Столбец 12	Проведено всеми больными койко-дней, тыс. (по профилю учреждений, в т.ч. в травматологических учреждениях)	Проведено всеми больными койко-дней, тыс. всего из них пострадавшими в результате ДТП
3.		Раздел 4 (0600)	Строка 04	Число выполненных вызовов – всего (станций (отделений) скорой медицинской помощи)	Число выполненных вызовов – всего в том числе на место ДТП
4.			Подтабличная строка 2001, пункт 1	Из общего числа больных с травмами (стр. 20.0), больные, пострадавшие в ДТП 1 _____	Из общего числа больных с травмами (стр. 20.0), больные, пострадавшие в ДТП 1 _____ в том числе дети в возрасте 0-17 лет включительно
5.	Форма №14 (ТСО)	Раздел (2001)	Подтабличная строка 2001, пункт 2	из них умерло: всего 2 _____,	из них умерло: всего 2 _____, в том числе дети в возрасте 0-17 лет включительно
6.			Подтабличная строка 2001, пункт 3	в том числе в первые 0 - 30 суток 3 _____,	в том числе в первые 0 - 30 суток 3 _____, в том числе дети в возрасте 0-17 лет включительно
7.			Подтабличная строка 2001, пункт 4	из них в первые 0 - 7 суток 4 _____	из них в первые 0 - 7 суток 4 _____ в том числе дети в возрасте 0-17 лет включительно

№ п/п	Форма	Раздел (таблица) формы	Столбец, строка формы	Показатели формы	Предложения по уточнению (трансформации) показателей формы
8.			Столбец 5	Поступило больных – всего (по профилю коек в стационарах, в том числе травматологические койки для взрослых и детей)	Поступило больных – всего в том числе пострадавших в результате ДТП
9.			Столбец 7	из общего числа поступивших (из гр. 5) 0 - 17 лет (включительно)	из общего числа поступивших (из гр. 5) 0 - 17 лет (включительно) всего, в том числе пострадавших в результате ДТП
10.	Форма №30 (ТСО)	Раздел III, табл. 3100	Столбец 8	старше трудоспособного возраста	старше трудоспособного возраста всего, в том числе пострадавших в результате ДТП
11.			Столбец 12	Проведено больными койко-дней, тыс (по профилю коек в стационарах, в том числе травматологические койки для взрослых и детей)	Проведено всеми больными койко-дней, тыс всего из них пострадавшими в результате ДТП
12.			Строка 01, столбец 4	Выполнено выездов – всего, из них оказание скорой медицинской помощи по поводу несчастных случаев	Выполнено выездов – всего, из них оказание скорой медицинской помощи по поводу несчастных случаев, из них при ДТП
13.		Таблица (2000)	Строка 03, столбец 4	Число лиц, которым оказана медицинская помощь при выездах – всего из них оказание скорой медицинской помощи по поводу несчастных случаев	Число лиц, которым оказана медицинская помощь при выездах – всего из них оказание скорой медицинской помощи по поводу несчастных случаев, из них при ДТП
14.	Форма №40		Строка 04, столбец 4	из них: в сельских населенных пунктах	из них: в сельских населенных пунктах из них при ДТП
15.			Столбец 9	Число госпитализированных (из гр. 3)	Число госпитализированных (из гр. 3) из них пострадавших в результате ДТП
16.		Таблица (2001)	Подтабличная строка 2001, пункт 9	Число дорожно-транспортных происшествий, на которые выезжали автомобили скорой медицинской помощи 9___.	Число дорожно-транспортных происшествий, на которые выезжали автомобили скорой медицинской помощи 9___, из них к детям в возрасте 0-17 лет включительно

№ п/п	Форма	Раздел (таблица) формы	Столбец, строка формы	Показатели формы	Предложения по уточнению (трансформации) показателей формы
17.	Форма №40	Таблица (2001)	Подтабличная строка 2001, пункт 10	Число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, которым оказана медицинская помощь 10___,	Число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, которым оказана медицинская помощь 10___, в том числе детям в возрасте 0-17 лет включительно
18.			Подтабличная строка 2001, пункт 11	из них: со смертельным исходом 11___,	из них: со смертельным исходом 11___, в том числе детей в возрасте 0-17 лет включительно
19.			Подтабличная строка 2001, пункт 12	в том числе тех, у кого смерть наступила в автомобиле скорой медицинской помощи 12___.	в том числе тех, у кого смерть наступила в автомобиле скорой медицинской помощи 12___ из них у детей в возрасте 0-17 лет включительно
20.		Таблица (2200)	Столбец 4	Число лиц, которым оказана помощь выездными бригадами (по профилю бригад)	Число лиц, которым оказана помощь выездными бригадами (по профилю бригад) из них пострадавших в результате ДТП
21.		Таблица (2300)	Подтабличная строка 2300 пункт 1	Число лиц, которым оказана амбулаторная помощь 1___.	Число лиц, которым оказана амбулаторная помощь 1___ из них пострадавших в результате ДТП
22.		Строки 01-04, Столбец 4	Число выездов бригад скорой медицинской помощи по времени доезда до места дорожно-транспортного происшествия - До 20 минут - От 21 до 40 минут - От 41 до 60 минут - Более 60 минут	Предлагается включить указанные показатели в ГСО	Предлагается включить указанные показатели в ГСО
23.	Таблица (2500)	Строка 01-04, Столбец 3	Число выездов бригад скорой медицинской помощи по времени, затраченному на один выезд на дорожно-транспортное происшествие - До 20 минут - От 21 до 40 минут - От 41 до 60 минут - Более 60 минут	Предлагается включить указанные показатели в ГСО	

№ п/п	Форма	Раздел (таблица) формы	Столбец, строка формы	Показатели формы	Предложения по уточнению (трансформации) показателей формы
24.			Строка 01, Столбец 3	Число формирований, выезжавших на ликвидацию медико-санитарных последствий ЧС всего	Число формирований, выезжавших на ликвидацию медико-санитарных последствий ЧС всего, в том числе аварии на автодорогах
25.			Столбцы 5, 6	Число выездов на ликвидацию медико-санитарных последствий ЧС	Число выездов на ликвидацию медико-санитарных последствий ЧС в том числе аварии на автодорогах
26.		Таблица (0200)	Столбец 7, Столбец 8	Число пораженных, получивших медицинскую помощь всего из них детей	Число пораженных, получивших медицинскую помощь всего, в том числе в результате аварии на автодорогах из них детей, в том числе в результате аварии на автодорогах
27.	Форма №55		Столбец 3	Число среднегодовых коек, развернутых в ЧС (в разрезе специализации коек)	Число среднегодовых коек, развернутых в ЧС (в разрезе специализации коек) в том числе в результате аварий на автодорогах
28.			Столбцы 4,5	Поступило больных (в разрезе специализации коек)	Поступило больных (в разрезе специализации коек) в том числе пораженных в результате аварий на автодорогах
29.		Таблица (0300)	Столбцы 6,7	Выписано больных (в разрезе специализации коек)	Выписано больных (в разрезе специализации коек) в том числе поступивших в результате аварий на автодорогах
30.			Столбцы 8,9	Умерло (в разрезе специализации коек)	Умерло (в разрезе специализации коек) в том числе пораженных в результате аварий на автодорогах
31.			Столбец 10	Проведено пораженными койко-дней (в разрезе специализации коек)	Проведено пораженными койко-дней (в разрезе специализации коек) в том числе пораженными в результате аварий на автодорогах

№ п/п	Форма	Раздел (таблица) формы	Столбец, строка формы	Показатели формы	Предложения по уточнению (трансформации) показателей формы	
32.	Форма №55	Таблица (0500)	Строка 05, Столбцы 3-24	Все показатели формы по строке 05 – аварии на автодорогах	Предлагается включить указанные показатели в ГСО	
33.		Таблица (0600)	Строка 05, Столбцы 2-12			
34.			Строка 4	Число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, умерших во время перевозки (транспортников) бригадами скорой медицинской помощи, в субъекте Российской Федерации - всего	Число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, умерших во время перевозки (транспортников) бригадами скорой медицинской помощи - всего по РФ	
35.			Строка 4	в том числе детей		в том числе детей
36.			Строка 5	Число выездов на место дорожно-транспортных происшествий, выполненных бригадами скорой медицинской помощи, в субъекте Российской Федерации - всего		Число выездов на место дорожно-транспортных происшествий, выполненных бригадами скорой медицинской помощи - всего по РФ
37.	Форма №МДТП-ЦП		Строка 6	Число пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий, доставленных в лечебно-профилактические учреждения бригадами скорой медицинской помощи, в субъекте Российской Федерации - всего	Число пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий, доставленных в лечебно-профилактические учреждения бригадами скорой медицинской помощи - всего по РФ	
38.			Строка 6	в том числе детей		в том числе детей
39.			Строка 7	Число пострадавших при дорожно-транспортных происшествиях, которым оказана медицинская помощь бригадами скорой медицинской помощи, в субъекте Российской Федерации - всего	Число пострадавших при дорожно-транспортных происшествиях, которым оказана медицинская помощь бригадами скорой медицинской помощи - всего по РФ	
40.			Строка 7	в том числе детей		в том числе детей
41.			Строка 8	Число пострадавших с сочетанной травмой, доставленных в травмоцентры, - всего		Число пострадавших с сочетанной травмой, доставленных в травмоцентры, - всего по РФ
42.			Строка 8	в том числе детей	в том числе детей	
43.			Строка 8.1	число пострадавших с сочетанной травмой, доставленных в травмоцентр 1 уровня	число пострадавших с сочетанной травмой, доставленных в травмоцентр 1 уровня	
44.			Строка 8.1	в том числе детей	в том числе детей	

№ п/п	Форма	Раздел (таблица) формы	Столбец, строка формы	Показатели формы	Предложения по уточнению (трансформации) показателей формы
45.			Строка 8.2	число пострадавших с сочетанной травмой, доставленных в травмоцентры 2 уровня	число пострадавших с сочетанной травмой, доставленных в травмоцентры 2 уровня
46.			Строка 8.2	в том числе детей	в том числе детей
47.			Строка 8.3	число пострадавших с сочетанной травмой, доставленных в травмоцентры 3 уровня	число пострадавших с сочетанной травмой, доставленных в травмоцентры 3 уровня
48.			Строка 8.3	в том числе детей	в том числе детей
49.			Строка 9	Количество проведенных оперативных вмешательств в травмоцентре 1 уровня - всего	Количество проведенных оперативных вмешательств в травмоцентре 1 уровня - всего по РФ
50.			Строка 9.1	из них при: множественной травме	из них при: множественной травме
51.			Строка 9.2	сочетанной травме	сочетанной травме
52.			Строка 9.3	нейротравме	нейротравме
53.	Форма МДТП-ЦП		Строка 10	Количество проведенных оперативных вмешательств в травмоцентре 2 уровня - всего	Количество проведенных оперативных вмешательств в травмоцентре 2 уровня - всего по РФ
54.			Строка 10.1	из них при: множественной травме	из них при: множественной травме
55.			Строка 10.2	сочетанной травме	сочетанной травме
56.			Строка 10.3	нейротравме	нейротравме
57.			Строка 11	Количество проведенных оперативных вмешательств в травмоцентре 3 уровня - всего	Количество проведенных оперативных вмешательств в травмоцентре 3 уровня - всего по РФ
58.			Строка 11.1	из них при: множественной травме	из них при: множественной травме
59.			Строка 11.2	сочетанной травме	сочетанной травме
60.			Строка 11.3	нейротравме	нейротравме
61.			Строка 12	Число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, умерших в учреждениях здравоохранения, в субъекте Российской Федерации - всего	Число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, умерших в учреждениях здравоохранения - всего по РФ
62.			Строка 12	в том числе детей	в том числе детей

№ п/п	Форма	Раздел (таблица) формы	Столбец, строка формы	Показатели формы	Предложения по уточнению (трансформации) показателей формы
63.			Строка 12.1	число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, умерших в травмоцентре 1 уровня	число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, умерших в травмоцентре 1 уровня
64.			Строка 12.1	в том числе детей	в том числе детей
65.			Строка 12.2	число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, умерших в травмоцентре 2 уровня	число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, умерших в травмоцентре 2 уровня
66.			Строка 12.2	в том числе детей	в том числе детей
67.			Строка 12.3	число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, умерших в травмоцентре 3 уровня	число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, умерших в травмоцентре 3 уровня
68.			Строка 12.3	в том числе детей	в том числе детей
69.	Форма МДТП-ЦП		Строка 13	Число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях в учреждениях здравоохранения в первые 0 - 30 суток, в субъекте Российской Федерации - всего	Число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, умерших в учреждениях здравоохранения в первые 0 - 30 суток - всего по РФ
70.			Строка 13	в том числе детей	в том числе детей
71.			Строка 13.1	число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, умерших в травмоцентре 1 уровня в первые 0 - 30 суток	число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, умерших в травмоцентре 1 уровня в первые 0 - 30 суток
72.			Строка 13.1	в том числе детей	в том числе детей
73.			Строка 13.2	число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, умерших в травмоцентре 2 уровня в первые 0 - 30 суток	число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, умерших в травмоцентре 2 уровня в первые 0 - 30 суток
74.			Строка 13.2	в том числе детей	в том числе детей
75.			Строка 13.3	число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, умерших в травмоцентре 3 уровня в первые 0 - 30 суток	число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, умерших в травмоцентре 3 уровня в первые 0 - 30 суток
76.			Строка 13.2	в том числе детей	в том числе детей

№ п/п	Форма	Раздел (таблица) формы	Столбец, строка формы	Показатели формы	Предложения по уточнению (трансформации) показателей формы
77.			Строка 14	Число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, умерших в учреждениях здравоохранения в первые 0 - 7 суток, в субъекте Российской Федерации - всего	Число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, умерших в учреждениях здравоохранения в первые 0 - 7 суток - всего по РФ
78.			Строка 14	в том числе детей	в том числе детей
79.			Строка 14.1	число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, умерших в травмоцентре 1 уровня в первые 0 - 7 суток	число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, умерших в травмоцентре 1 уровня в первые 0 - 7 суток
80.	Форма МДТП-ЦП		Строка 14.1	в том числе детей	в том числе детей
81.			Строка 14.2	число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, умерших в травмоцентре 2 уровня в первые 0 - 7 суток	число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, умерших в травмоцентре 2 уровня в первые 0 - 7 суток
82.			Строка 14.2	в том числе детей	в том числе детей
83.			Строка 15.3	число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, умерших в травмоцентре 3 уровня в первые 0 - 7 суток	число пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, умерших в травмоцентре 3 уровня в первые 0 - 7 суток
84.			Строка 15.3	в том числе детей	в том числе детей

8. Описание процесса формирования базы данных (альбома форм) действующих показателей ГСО МЧС России, в том числе характеризующих его деятельность в области обеспечения БДД

(Отчет по мероприятию «Разработка единых критериев и методик анализа и оценки эффективности деятельности органов исполнительной власти, участвующих в обеспечении безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях», извлечения. Исполнитель ЗАО «Аудиторско-консультационная группа «Развитие бизнес-систем»)

В результате проведенного исследования выявлено, что в настоящее время в открытых (официальных) источниках представлена только одна форма ГСО, сбор и обработка данных по которой осуществляются в системе МЧС России, – форма №1-Пожары «Сведения о пожарах и последствиях от них». Учитывая, что данная форма не содержит показателей, характеризующих деятельность МЧС России по обеспечению БДД, можно констатировать отсутствие форм ГСО, в которые можно было бы внести изменения (уточнения) в части отражения деятельности МЧС по обеспечению БДД.

На сегодняшний день открытым источником статистических данных о деятельности системы МЧС России в области обеспечения БДД является информационно-образовательный портал МЧС России «Ликвидация последствий ДТП» (<http://dtprescue.ru>).

В альбом форм показателей МЧС России, характеризующих его деятельность в области обеспечения БДД, полностью без изменений включена имеющаяся в открытом доступе в разделе «Статистические данные» информационно-образовательного портала МЧС России «Ликвидация последствий ДТП» форма «Участие аварийно-спасательных формирований и пожарных подразделений в ликвидации последствий ДТП» в целом по России и по каждому региональному центру МЧС России.

Все показатели, представленные в составе формы «Участие аварийно-спасательных формирований и пожарных подразделений в ликвидации последствий ДТП» могут быть использованы для оценки деятельности МЧС России в области обеспечения БДД. Визуализация показателей данной формы представлена ниже:

№ п/п	Показатели	Значение (год)
1.	Кол-во ДТП, в ликвидации последствий которых участвовали спасатели	Всего по Российской Федерации
2.		На федеральных автодорогах
3.	Подразделения, участвовавшие в ликвидации последствий ДТП	Пожарные подразделения МЧС России
4.		Аварийно-спасательные формирования
5.		Пожарные подразделения, содержащиеся за счет местных бюджетов
6.		АСФ, содержащиеся за счет местных бюджетов

7.	Оказана помощь	Деблокировано и эвакуировано живых чел.	
8.		Деблокировано погибших чел.	
9.		Оказана медпомощь на месте ДТП без эвакуации в лечебное учреждение чел.	
10.	Среднее время реагирования на ДТП (минут)	Время прибытия к месту ДТП после получения сигнала оповещения	
11.		Средняя продолжительность АСР	

Включение в официальную государственную статистическую отчетность показателей, в настоящее время входящих в состав отчетной формы МЧС России «Участие аварийно-спасательных формирований и пожарных подразделений в ликвидации последствий ДТП», предлагается осуществить в полном объеме). Это связано с тем, что разработанная МЧС России отчетная форма целевым образом ориентирована на обеспечение мониторинга участия пожарно-спасательных формирований и пожарных подразделений в ликвидации последствий ДТП.

Показатель «Количество ДТП, в ликвидации последствий которых участвовали спасатели» помимо прямой оценки вовлеченности спасательных формирований в работу на месте ДТП позволяет также выполнять косвенные оценки тяжести последствий – как правило, вызов аварийно-спасательных или пожарных расчетов говорит о значительных повреждениях ТС.

Предлагаемый показатель «Подразделения, участвовавшие в ликвидации последствий ДТП» предоставляет возможность проводить оценку интенсивности привлечения каждого из видов подразделений МЧС России к ликвидации последствий ДТП, осуществлять планирование деятельности, оценивать потребности в изменении материально-технического обеспечения и кадрового состава.

Показатели по видам оказываемой помощи (включая «Деблокировано и эвакуировано живых», «Деблокировано погибших», «Оказана медпомощь на месте ДТП без эвакуации в лечебное учреждение») позволяют получить характеристику качества работы спасательных формирований МЧС России, чья целью – спасти пострадавшему жизнь (качественно и быстро деблокировать, оказать необходимую помощь до прибытия медиков).

При этом рассмотрение этих показателей совместно с показателями, характеризующими время реагирования на ДТП («Время прибытия к месту ДТП после получения сигнала оповещения», «Средняя продолжительность АСР») обеспечивает формирование целостной статистической картины деятельности по обеспечению БДД со стороны структур МЧС России, в том числе и в сравнении с другими службами.

9. Разработка методики оценки эффективности федеральных, региональных и местных целевых программ обеспечения безопасности дорожного движения

(Отчет по мероприятию «Проведение комплексных исследований и подготовка научно-обоснованных предложений по разработке методики оценки эффективности федеральных, региональных и местных программ обеспечения безопасности дорожного движения» - извлечение. Исполнитель: ЗАО «Аудиторско-консультационная группа «РАЗВИТИЕ БИЗНЕС-СИСТЕМ»)

Общие положения

Методика оценки эффективности федеральных, региональных и местных целевых программ обеспечения безопасности дорожного движения (далее - Методика) предназначена для оценки эффективности программной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения на всех уровнях власти.

Основной целью Методики является обеспечение возможности объективной оценки эффективности реализуемых целевых программ в области ОБДД.

Основным результатом применения Методики является комплексная оценка эффективности реализуемых целевых программ.

Рассчитанная комплексная оценка эффективности целевых программ может быть использована для:

- контроля и учета реализуемых программ в сфере ОБДД;
- корректировки целевых программ и отдельных программных мероприятий по ОБДД;
- анализа текущих и отчетных значений показателей, характеризующих выполнение целевых программ, для своевременного предупреждения проблем в их реализации и принятия управленческих решений;
- выявления целевых программ по ОБДД, фактическая реализация которых ведется на неудовлетворительном уровне;
- контроля эффективности использования бюджетных средств, направляемых на реализацию целевых программ по ОБДД.
- ранжирования целевых программ повышения безопасности дорожного движения по уровню их эффективности.

В настоящей Методике реализована универсальная схема оценки эффективности программ по ОБДД всех уровней – федерального, регионального и муниципального.

Эффективность программы в рамках Методики определяется оценкой по следующим двум направлениям оценивания:

- «Достижение заявленной цели» (рекомендуемый вес: $\alpha = 0,3$);
- «Соотношение результат-затраты» (рекомендуемый вес: $\beta = 0,7$).

Направление оценивания «Достижение заявленной цели» показывает, в какой мере достигнута главная цель программы. Для оценки результативности выполнения целевой программы, т.е. всей совокупности мероприятий, независимо от уровня государственного управления, применяется единый целевой

показатель – «Количество лиц, погибших в ДТП». Поэтому оценка O_1 по данному направлению рассчитывается исходя из планового и фактического значений данного показателя.

Направление оценивания «Соотношение результат-затраты» рассчитывается на основе вычисляемого для каждой программы показателя «Затраты на единичное сокращение количества погибших в ДТП». Итоговая оценка O_2 каждой программы по данному направлению получается путем сравнения со средним значением по всем программам.

Значения оценок по обоим направлениям являются нормированными, т.е. их нормативное значение составляет 1. Это позволяет вычислять комплексную оценку путем суммирования оценок по направлениям с весами α и β , в сумме равными 1:

$$O = \alpha O_1 + \beta O_2$$

Рекомендуются следующие значения весов: $\alpha = 0,3$, $\beta = 0,7$. Однако в случае, если это будет сочтено целесообразным, веса направлений оценивания могут быть пересмотрены.

Далее приводится алгоритм оценивания по, соответственно, первому и второму направлениям.

Направление оценивания «Достижение заявленной цели»

Достижение заявленных целей определяется соотношением фактически достигнутого и запланированного результатов. В соответствии с ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах», ожидаемым конечным результатом реализации ФЦП является сокращение к 2012 году количества лиц, погибших в ДТП, в 1,5 раза по сравнению с аналогичным показателем в 2004 году. Поэтому в качестве оценки достижения заявленной цели предлагается рассчитывать следующее значение:

$$O_1 = \frac{\text{Сокращение количества лиц, погибших в ДТП, по сравнению с 2004 годом (фактическое значение)}}{\text{Сокращение количества лиц, погибших в ДТП, по сравнению с 2004 годом (целевое значение)}}$$

В программе показатель может быть сформулирован несколько иначе, например «Количество лиц, погибших в ДТП». В этом случае следует перевести его в показатель *Сокращение количества лиц, погибших в ДТП, по сравнению с 2004 годом*.

Если в программе не содержится данное или аналогичное целевое значение, то это означает отсутствие согласования данной программы с ФЦП ПБДД в важнейшем аспекте целеполагания. В этом случае оценка по данному направлению равна нулю: $O_1 = 0$.

Направление оценивания «Соотношение результат-затраты»

Оценка по направлению оценивания «Соотношение результат-затраты» основывается на подсчете затрат на единичное сокращение ежегодного числа погибших в ДТП. Сокращение ежегодного числа погибших в ДТП – это разность между количеством погибших за последний год и количеством погибших

за год, предшествовавший началу реализации программы. Зная общую сумму бюджетных затрат на реализацию программы, можно подсчитать и затраты на единичное сокращение, т.е., условно говоря, затраты на спасение одной человеческой жизни в год.

Основная сложность при формировании оценки по данному направлению состоит в том, что на одной территории реализуются программы федерального, регионального и местного уровней. Эффективность каждой из этих программ должна оцениваться отдельно, поэтому требуется выделить влияние каждой из программ на достижение результата.

Шаг 1. В таблицу заносится численность населения каждого муниципалитета (1), а также сокращение ежегодного числа погибших в ДТП (по сравнению с 2004 годом) в данном муниципалитете (1а).

Шаг 2. Затраты на ФЦП ПБДД распределяются по муниципалитетам (2). Для этого для каждого мероприятия ФЦП определяется, в каком муниципалитете (муниципалитетах) используются его результаты. Если результаты какого-либо мероприятия невозможно распределить по муниципалитетам (например, научно-исследовательская работа), то распределение затрат осуществляется пропорционально численности населения муниципалитета.

Замечание 1. Распределение величины X пропорционально числам c_1, \dots, c_n означает вычисление чисел x_1, \dots, x_n по следующему правилу:

$$x_i = X \frac{c_i}{\sum_{i=1}^n c_i}, \quad i = 1, \dots, n.$$

Шаг 3. Затраты на каждую РЦП распределяются по муниципалитетам (3) (при этом не учитываются затраты, поступившие из федерального бюджета в рамках ФЦП ПБДД). Для этого для каждого мероприятия РЦП определяется, в каком муниципалитете (муниципалитетах) используются его результаты. Если результаты какого-либо мероприятия невозможно распределить по муниципалитетам (например, научно-исследовательская работа, создание видео- и телевизионной информационно-пропагандистской продукции и пр.), то распределение затрат осуществляется пропорционально численности населения муниципалитета.

Шаг 4. В таблицу заносятся затраты на каждую МЦП (4) (при этом не учитываются затраты, поступившие из федерального бюджета в рамках ФЦП ПБДД и регионального бюджета в рамках РЦП).

Замечание 2. Затраты на реализацию программ, привлекаемые из внебюджетных средств, в таблицу не заносятся.

Шаг 5. Показатель сокращение ежегодного числа погибших в ДТП по сравнению с 2004 г. для каждого муниципалитета распределяется по всем программам пропорционально затратам на соответствующую программу в данном муниципалитете (см. замечание 1 после шага 2).

Шаг 6. Для каждой программы суммируются по столбцам показатели как результата, так и затрат (6). Кроме этого, суммируются бюджетные затраты для каждого муниципалитета (6а) – это не требуется для расчета эффективности по программам, но может оказаться полезным для расчета эффективности по муниципалитетам.

Шаг 7. Для каждой программы затраты делятся на сокращения ежегодного числа погибших в ДТП по сравнению с 2004 г. В результате этого получают затраты на единичное сокращение ежегодного числа погибших в ДТП (7).

Шаг 8. Вычисляется среднее значение затрат на единичное сокращение ежегодного числа погибших в ДТП по всем программам. После этого соотношение результат-затраты (8) для каждой программы вычисляется путем деления этого среднего значения на значение затрат на единичное сокращение ежегодного числа погибших в ДТП данной программы. Полученная величина является оценкой O_2 по направлению «Соотношение результат-затраты».

Рекомендуемый перечень действий, предпринимаемых по результатам оценки эффективности программ

На основании оценок O_1 и O_2 могут быть сделаны те или иные выводы, приняты те или иные управленческие решения. Типовые выводы и решения рекомендуется применять к программам с наиболее высокими и наиболее низкими значениями оценок. Для выявления таких программ требуется провести следующую процедуру.

Распределить все оцененные программы на три множества в соответствии со значением O_1 :

- *Высокое* (O_1) – 20% программ с наиболее высоким значением O_1 ;
- *Низкое* (O_1) – 20% программ с наиболее низким значением O_1 ;
- *Среднее* (O_1) – 60% остальных программ.

Аналогично распределить все программы на другие три множества в соответствии со значением O_2 :

- *Высокое* (O_2) – 20% программ с наиболее высоким значением O_2 ;
- *Низкое* (O_2) – 20% программ с наиболее низким значением O_2 ;
- *Среднее* (O_2) – 60% остальных программ.

Таким образом, выявлены четыре класса программ с наиболее высокими и низкими значениями оценок. Типовые выводы и решения для них приведены в таблицах 1-3.

Таблица 1

	Высокое (O2)	Низкое (O2)
Высокое (O1)	Программа реализуется успешно. Рекомендуется рассмотреть вопрос об увеличении финансирования.	Возможно, на реализацию программы влияют неблагоприятные внешние факторы. Если нет, то рекомендуется рассмотреть вопрос о сокращении финансирования.
Низкое (O1)	Скорее всего, имеет место недофинансирование программы или (и) низкое качество планирования. Рекомендуется пересмотреть плановые параметры программы и, возможно, увеличить финансирование.	Программа unsuccessful. Рекомендуется рассмотреть вопрос о досрочном окончании ее реализации.

Основная таблица для расчета соотношения результат-затраты

Субъекты РФ	Муниципалитеты	Численность населения муниципалитетов	Сокращение ежегодного числа погибших в ДТП по сравнению с 2004 г.							
			Затраты (тыс. руб.)							
			ФЦП	РЦП 1	РЦП 2	...	МЦП 1	МЦП 2	...	Всего по муниципалитету
Субъект 1	Муниципалитет 1.1					...			...
	
Субъект 2	Муниципалитет 2.1					...			...
	
...
Всего по целевой программе						...			...
Затраты на единичное сокращение ежегодного числа погибших в ДТП, тыс. руб.						...			...
Соотношение результат-затраты						...			...

Таблица 3

Последовательность заполнения таблицы

Субъекты РФ	Муниципалитеты	Численность населения муниципалитетов	Сокращение ежегодного числа погибших в ДТП по сравнению с 2004 г.									
			ФЦП	РЦП 1	РЦП 2	...	МЦП 1	МЦП 2	...	Всего по муниципалитету		
Субъект 1	Муниципалитет 1.1	1	5	5	5	...	5	5	...	1а		
			2	3	3	...	4	4	...	6а		
	...	1	5	5	5	...	5	5	...	1а		
			2	3	3	...	4	4	...	6а		
Субъект 2	Муниципалитет 2.1	1	5	5	5	...	5	5	...	1а		
			2	3	3	...	4	4	...	6а		
	...	1	5	5	5	...	5	5	...	1а		
			2	3	3	...	4	4	...	6а		
...			
Всего по целевой программе			6	6	6	...	6	6	...	6	6	...
Затраты на единичное сокращение ежегодного числа погибших в ДТП, руб.			6	6	6	...	6	6	...	6	6	...
Соотношение результатов-затраты			7	7	7	...	7	7	...	7	7	...
			8	8	8	...	8	8	...	8	8	...

10. Тестовый расчет оценки эффективности федеральных, региональных и местных целевых программ обеспечения безопасности дорожного движения

(Отчет по мероприятию «Проведение комплексных исследований и подготовка научно-обоснованных предложений по разработке методики оценки эффективности федеральных, региональных и местных программ обеспечения безопасности дорожного движения», извлечение. Исполнитель: ЗАО «Аудиторско-консультационная группа «РАЗВИТИЕ БИЗНЕС-СИСТЕМ»)

Целевые программы всех уровней (федерального, регионального, местного) реализуются на одних и тех же территориях, оказывая суммарное воздействие на аварийность. Поэтому для оценки эффективности программ требуется проанализировать их суммарное воздействие.

Полный сбор всех данных обо всех реализуемых целевых программах и их суммарном результате в каждом отдельном территориальном образовании для целей тестового расчета является нецелесообразным. Поэтому в качестве объекта для расчета рассмотрим условный пример шести программ, федеральной – ФЦП, двух региональных – РЦП1, РЦП2 и трех муниципальных – МЦП1, МЦП2, МЦП3, реализуемых на территории 5 муниципальных образований.

Требуемые для вычисления оценки O_1 по направлению «Достижение заявленной цели» данные и результаты вычисления оценки приведены в таблице 1. Полученные результаты показывают следующее: наибольшее значение оценки по данному показателю имеет программа МЦП1, наименьшее – программа МЦП3.

Таблица 1

Вычисление оценки по направлению «Достижение заявленной цели»

Целевая программа	Плановое значение показателя	Фактическое значение показателя	Оценка O_1
ФЦП	110	110	1,00
РЦП1	70	80	1,14
РЦП2	35	30	0,86
МЦП1	15	20	1,33
МЦП2	35	30	0,86
МЦП3	50	40	0,80

Для вычисления оценки O_2 по направлению «Соотношение результат-затраты» предположим, что программы реализуются в двух субъектах РФ, первый из которых состоит из трех, а второй из двух муниципалитетов. Исходные данные для расчета приведены в таблице 2.

Таблица 2

**Исходные данные для расчета оценки
по направлению «Соотношение результат-затраты»**

Субъекты РФ	Муниципалитеты	Численность населения муниципалитетов	Сокращение ежегодного числа погибших в ДТП по сравнению с 2004 г. Затраты (тыс. руб.)						
			ФЦП	РЦП 1	РЦП 2	МЦП 1	МЦП 2	МЦП 3	Всего по муниципалитету
Субъект 1	Муниципалитет 1.1	200 000							30
			300	300	0	20	0	0	620
	Муниципалитет 1.2	150 000							30
			200	180	0	0	30	0	410
	Муниципалитет 1.3	180 000							20
			250	250	0	0	0	0	500
Субъект 2	Муниципалитет 2.1	80 000							10
			90	0	330	0	0	40	460
	Муниципалитет 2.2	100 000							20
			80	0	200	0	0	0	280
Всего по целевой программе									
Затраты на единичное сокращение ежегодного числа погибших в ДТП, тыс. руб.									
Соотношение результат-затраты									

В результате распределения суммарного показателя по отдельным программам в соответствии с затратами заполняется таблице 3.

**Промежуточный этап расчета оценки
по направлению «Соотношение результат-затраты»**

Субъекты РФ	Муниципалитеты	Численность населения муниципалитетов	Сокращение ежегодного числа погибших в ДТП по сравнению с 2004 г. Затраты (тыс. руб.)						
			ФЦП	РЦП 1	РЦП 2	МЦП 1	МЦП 2	МЦП 3	Всего по муниципалитету
Субъект 1	Муниципалитет 1.1	200 000	14,52	14,52	0	0,97	0	0	30
			300	300	0	20	0	0	620
	Муниципалитет 1.2	150 000	14,63	13,17	0	0	2,20	0	30
			200	180	0	0	30	0	410
	Муниципалитет 1.3	180 000	10,00	10,00	0	0	0	0	20
			250	250	0	0	0	0	500
Субъект 2	Муниципалитет 2.1	80 000	1,96	0,00	7,17	0	0	0,87	10
			90	0	330	0	0	40	460
	Муниципалитет 2.1	100 000	5,71	0,00	14,29	0	0	0	20
			80	0	200	0	0	0	280
Всего по целевой программе									
Затраты на единичное сокращение ежегодного числа погибших в ДТП, тыс. руб.									
Соотношение результат-затраты									

Наконец, результаты итогового расчета оценки для каждой целевой программы приведены в таблице 4. Еще раз отметим, что расчет произведен одновременно для всех реализуемых на данных территориях программ.

Таблица 4

Итог расчета оценки по направлению «Соотношение результат-затраты»

Субъекты РФ	Муниципалитеты	Численность населения муниципалитетов	Сокращение ежегодного числа погибших в ДТП по сравнению с 2004 г. Затраты (тыс. руб.)						
			ФЦП	РЦП 1	РЦП 2	МЦП 1	МЦП 2	МЦП 3	Всего по муниципалитету
Субъект 1	Муниципалитет 1.1	200 000	14,52	14,52	0	0,97	0	0	30
			300	300	0	20	0	0	620
	Муниципалитет 1.2	150 000	14,63	13,17	0	0	2,20	0	30
			200	180	0	0	30	0	410
	Муниципалитет 1.3	180 000	10,00	10,00	0	0	0	0	20
			250	250	0	0	0	0	500
Субъект 2	Муниципалитет 2.1	80 000	1,96	0,00	7,17	0	0	0,87	10
			90	0	330	0	0	40	460
	Муниципалитет 2.1	100 000	5,71	0,00	14,29	0	0	0	20
			80	0	200	0	0	0	280
Всего по целевой программе			46,82	37,69	21,46	0,97	2,20	0,87	
			920	730	530	20	30	40	
Затраты на единичное сокращение ежегодного числа погибших в ДТП, тыс. руб.			19,65	19,37	24,70	20,67	13,67	46,00	
Соотношение результат-затраты			1,22	1,24	0,97	1,16	1,76	0,52	

Итог расчета комплексной оценки по обоим направлениям приведен в таблице 5.

Таблица 5

Итог расчета комплексной оценки

Целевая программа	Оценка по направлению «Достижение заявленной цели»	Оценка по направлению «Соотношение результат-затраты»	Комплексная оценка
ФЦП	1,00	1,22	1,16
РЦП1	1,14	1,24	1,21
РЦП2	0,86	0,97	0,94
МЦП1	1,33	1,16	1,21
МЦП2	0,86	1,76	1,49
МЦП3	0,80	0,52	0,61

Из таблицы 5 видно, в частности, что целевая программа МЦП3 реализуется неэффективно и, возможно, должна быть прекращена. В то же время программа МЦП2 реализуется очень успешно с точки зрения соотношения результата и затрат. Сравнительно низкая оценка по направлению «Достижение заявленной цели» обусловлена, возможно, недофинансированием программы либо низким качеством планирования. Рекомендуется пересмотреть плановые параметры программы МЦП2 и, возможно, увеличить финансирование.

11. Предложения по созданию некоммерческой организации, повышающей эффективность международного сотрудничества

(Отчет по мероприятию «Проведение комплексных исследований и подготовка научно-обоснованных предложений по совершенствованию форм и методов международного сотрудничества и координации в области обеспечения безопасности дорожного движения на основе анализа эффективности существующей практики и успешного опыта решения комплексных задач в других областях», извлечение. Исполнитель - Фонд «Центр стратегических разработок – Регион»)

Исследование зарубежного опыта и ответы, полученные в ходе опроса экспертов международных и зарубежных НПО, показали, что в мировой практике наиболее эффективной формой международного сотрудничества в сфере БДД является сотрудничество через неправительственные организации. НПО обладают той степенью свободы, которая позволяет им быть достаточно гибкими и обладать достаточными ресурсами, необходимыми для участия в международных программах. В каждой стране, в которой безопасность дорожного движения находится на высоком уровне, действуют как минимум один или несколько неправительственных организаций, глубоко интегрированных в международное сотрудничество и накопивших колоссальный практический опыт в сфере повышения безопасности дорожного движения.

Деятельность НПО гораздо меньше ограничена рамками нормативно-правовой базы, поэтому с их помощью значительно легче заниматься любой нестандартной деятельностью, в том числе изучением, апробацией и внедрением новых технологий, реформированием устаревших правил и т.д.

Внимание, которое уделяется высшим руководством страны проблеме БДД, позволило привлечь к ее решению большие ресурсы, что в конечном счете приведет к быстрому сокращению отставания от развитых стран. Уже сейчас по отдельным направлениям БДД Россия применяет самые современных технологии, всего за несколько лет сделав скачок через несколько технологических ступеней, для преодоления которых странам Запада потребовались десятки лет. Однако совершенствование технической базы должно происходить в рамках стратегии развития всей системы ОБДД, которая должна учитывать мировые тенденции и лучшие практики.

В условиях глобализации, политики открытости и интеграции в международное политическое и экономическое пространство, политика России в сфере безопасности дорожного движения должна также быть направлена на международную интеграцию, особенно с теми странами, связь с которыми возможна посредством автодорожной сети.

Органы исполнительной власти в сфере БДД активно участвуют в международном сотрудничестве, однако это участие не является комплексным, так как упускается множество возможностей применения передового опыта, технологий и знаний международных и зарубежных НПО по многим направлениям повышения безопасности дорожного движения, которые перечислены в предыдущих разделах настоящей работы.

Проблемы, которые мешают дальнейшему развитию международного сотрудничества, не новы, они отмечались еще в исследовании ЦСР-регион в 2007 году:

- недостаток собственных квалифицированных кадров;
- слабое взаимодействие российских и зарубежных научных кругов;
- недостаток внимания к накопленному зарубежному опыту и лучшим практикам на практическом уровне,
- недоиспользование западных методик и стандартов, отсталость российской политики в сфере транспортной безопасности,
- отсутствие у органов власти возможности внедрять инновации по совершенствованию нормативной основы транспортной безопасности в пилотном режиме с привлечением всех заинтересованных сторон, включая бизнес и общество, с тем, чтобы повысить качество НПА и сделать их удобными в применении.

На современном этапе реализации государственной политики по повышению безопасности дорожного движения, проблема недостатка внимания к накопленному зарубежному опыту и лучшим практикам видоизменилась. На уровне научных исследований проводится большая работа по изучению мирового опыта, однако многие исследования не доводятся до практической реализации, что приводит к снижению эффективности инноваций и повторению чужих ошибок, которых можно было избежать, внедрив технологии, уже зарекомендовавшие себя в странах с высоким уровнем БДД. Для этого во многих случаях достаточно вступить в международную программу, осуществляемую международным НПО, всем участникам которой предоставляются методика, инструменты реализации, консультативная поддержка, а также возможность обмена опытом реализации программы. Такие программы действуют во всех основных сферах БДД: EuroNCAP – в сфере повышения безопасности транспортных средств, iRAP – в сфере безопасности дорожно-транспортной инфраструктуры, программы ЕСТБ – в сфере взаимоотношений участников дорожного движения, и многие другие программы.

Наконец, в ходе опроса выяснилось, что многие международные неправительственные организации предпочли бы работать с аналогичной НПО в России, а не напрямую с органами власти. Однако в настоящее время в Российской Федерации нет ни одной неправительственной организации, которая могла справиться с ролью представителя России в международных проектах по повышению безопасности дорожного движения. Определенная деятельность ведется лишь на уровне обмена опытом между научно-исследовательскими организациями МАДИ, НАМИ и НИИАТ. Но эти институты нельзя отнести к неправительственным организациям, т.к. они входят в систему Министерства образования или Министерства транспорта и потому имеют очень ограниченные возможности участия в международном сотрудничестве. Кроме того деятельность в сфере БДД для них не является основной. Поэтому результаты их взаимодействия с зарубежными НПО незначительны и не могут оказать существенного влияния на повышение безопасности дорожного движения в стране.

Таким образом, в настоящее время созрела острая необходимость создания новой неправительственной организации в сфере повышения безопасности дорожного движения, которая смогла бы стать активным участником международного сотрудничества в сфере БДД и играть роль проводника в Россию международного опыта на практическом уровне.

Новая неправительственная организация должна иметь широкие контакты с западными неправительственными организациями, участвовать в постоянных международных программах и целевых проектах в сфере БДД.

Необходимо, чтобы такая организация имела широкие исследовательские возможности с тем, чтобы формировать комплексный подход к тематике транспортной безопасности в увязке с инфраструктурным, социальным и экономическим развитием РФ.

Необходимо, чтобы новая неправительственная организация имела достаточно ресурсов для развития собственного научного потенциала, выращивания собственных кадров за счет обучения у зарубежных экспертов и проведения собственных исследований, которые впоследствии будут востребованы различными органами власти всех уровней, а также другими НПО.

Необходимо, чтобы эта организация могла бы свободно становиться членом международных НПО, чтобы квалифицированно содействовать представлению интересов российского государства в международных программах, на уровне научно-исследовательской кооперации при разработке проектов международных соглашений в сфере безопасности транспортных систем, в частности, по унификации правил движения транспорта и наказаний за их нарушения, интеграции национальных баз данных нарушителей в международные, разработка технических стандартов для контрольных устройств и т.д.

Необходимо, чтобы эта организация имела возможности подготовки консолидированных предложений правительству с учетом интересов всех органов власти. Для этого необходимо, чтобы деятельность этой организации была прозрачна для представителей различных органов власти, что возможно через их включение в ее наблюдательный совет.

В целях повышения качества предложений по совершенствованию нормативно-правовой основы безопасности транспортных систем, необходимо применять новые исследовательские методы, вовлекать в процесс подготовки и согласования проектов нормативных документов не только органы власти, но и широкие круги общества и бизнеса, это возможно осуществить благодаря проведению пилотных проектов с практическими испытаниями в отдельных регионах страны, на базе создаваемой организации.

Ниже приводится пример новой неправительственной организации.

Предлагаемое название: ЦЕНТР БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ (ЦБД)

Цель: Содействие успешной политике страны в сфере повышения безопасности дорожного движения, путем экспертной и нормативно-правовой поддержки проводимых реформ, международного сотрудничества, адаптации передового зарубежного опыта.

Задачи:

- изучение и адаптация передового международного опыта в сфере повышения безопасности дорожного движения;
- участие в международных научно-исследовательских, нормотворческих и пропагандистских программах и проектах в сфере БДД;
- квалифицированное содействие представлению российских интересов в мировом научном сообществе при подготовке проектов международных соглашений в сфере БДД;
- развитие научно-исследовательского и кадрового потенциала в России в сфере БДД.

Сотрудничество Центра с международными и зарубежными неправительственными организациями. Создание Центра дает возможность вступления в международные НПО для участия в международных программах в сфере БДД:

1. В Европейский совет транспортной безопасности для присоединения в качестве наблюдателя к проектам PIN, ENFORCEMENT, Shlow, PRAISE, и др. а также к Европейской инициативе по снижению на 50% аварийности в 2010-20 гг., которые охватывают практически все направления БДД на европейском уровне, за исключением безопасности дорожной инфраструктуры и обучения специалистов.
2. Стать членом Глобального партнерства по безопасности дорожного движения для участия в международном обмене опытом практически по всем направлениям ОБДД, участия в обмене статистическими данными в рамках программы «БДД в цифрах», что повысит возможности анализа собираемой в России статистики аварийности и повысит доверие к ней.
3. Присоединиться к международным программам дорожного аудита безопасности дорог iRap, создав совместное предприятие RuRAP (РосПАД – Российская программа аудита дорог) для проведения дорожного аудита на предмет безопасности движения и присвоения рейтингов дорог с переходным периодом, что позволит резко усилить роль БДД при строительстве и ремонте дорожной сети.
4. Присоединиться к международной программе безопасности транспортных средств EuroNCAP, создав совместное предприятие RuNCAP (РосНПАТС – Российская национальная программа аудита транспортных средств) для проведения испытаний на пассивную безопасность по международным стандартам с переходным периодом, что позволит начать практические действия по планомерному повышению безопасности ТС в РФ.
5. В Международный транспортный форум, присоединившись к программе IRTAD в качестве статистической базы ДТП и площадки обмена опытом.
6. В Международный союз автомобильного транспорта (FIA) для участия в программах “MAKEROADSSAFE” («Сделаем Дороги Безопасными»)

и «MAKECARGREEN» («Сделаем автомобили экологически чистыми»), а также в Глобальной неделе по безопасности дорожного движения.

7. В **Международный союз автомобильного транспорта (IRU)** для участия в программах Евразийский транспортный коридор (НЕЛТИ), программе автомобильных перевозок опасных грузов (ДОПОГ), в международном конкурсе за безопасное вождение, обучении российских специалистов в Академии MCAT, а также участия в комитетах и комиссиях этой организации в части БДД, которые занимаются унификацией и стандартизацией в сфере грузовых и пассажирских перевозок.
8. В **Международный форуме транспортных работников (ITWF)** для участия в международном профсоюзном движении, в акциях и кампаниях по повышению БДД.
9. В **Международную организацию по предотвращению ДТП (PRI)** для участия в международной программе волонтерского движения по повышению БДД (VAMOS II), в обмене информацией о проводимых этим НПО и его партнерами акциях и проектах в сфере БДД во всем мире через портал RoadSafetyWeb.net, в ежегодных конференциях, обучающих семинарах как общих так и тематических, которые проводятся в различных странах мира, так и дистанционно по ИТ-каналам (телематические и вебинары).
10. В **Постоянную Международную Ассоциацию Дорожных Конгрессов (PIARC)** для участия в работе постоянного Комитета «С» по безопасности дорог.
11. В **Международный комитет по проведению квалификационных экзаменов на право управления транспортными средствами (CIECA)** для участия в качестве ассоциированного члена в проектах по обучению молодых водителей CLOSE TO, проекте по повышению квалификации инструкторов по вождению HERMES, а также по инициации проведения в России программы SUPREME по совершенствованию системы обучения и экзаменации водителей ТС.
12. В **Европейскую ассоциацию профилактики травматизма и повышения безопасности (EuroSafe)** для участия в панъевропейских проектах НПО по повышению безопасности жизни, включающей БДД, отдельных категорий граждан, входящих в группу риска – детей, подростков и пенсионеров, а также в программе совершенствования методов сбора и обработки данных по ДТП.
13. В **Форум европейских исследовательских центров по безопасности дорожного движения (FERSI)** для участия в научном обмене между 21 исследовательскими организациями Европы в сфере БДД (присутствуют все нам известные НПО) путем участия в конференциях и семинарах, доступа к научным работам членов НПО, а также участия в тематических проектах, по всем направлениям БДД (в настоящее

время идут проекты посвященные повышению безопасности движения двухколесных ТС).

14. Присоединиться к международной организации Интеллектуальные транспортные системы (ITS) для участия в проектах по внедрению новых информационных технологий безопасности движения ТС, а также внедрения технических средств контроля безопасности дорожного движения.

Также Центр сможет привлекать для участия в своей деятельности крупнейшие зарубежные научно-исследовательские НПО, в том числе в качестве основных партнеров:

- KfV,
- INTRAS,
- SVOW.

В качестве дополнительных партнеров:

- TRL,
- TOI,
- VTI,
- MHF.

Эти зарубежные научно-исследовательские НПО могут быть эффективно использованы как соисполнители научно-исследовательских работ, проводимых Центром и другими российскими научными организациями.

12. Методические рекомендации по проведению в управлениях ГИБДД по субъектам Российской Федерации аналитической работы по повышению безопасности дорожного движения

(Отчет по мероприятию «Разработка оптимальной модели управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях на основе научного анализа динамики социально-экономических процессов, сложившейся системы государственного управления и опыта зарубежных стран», извлечение. Исполнитель: ЗАО «Аудиторско-консультационная группа «Развитие бизнес-систем»)

1. Общие положения

В настоящих методических рекомендациях по проведению в Управлениях ГИБДД по субъектам Российской Федерации аналитической работы по повышению безопасности дорожного движения отражено методическое обеспечение проведения периодического анализа аварийности.

Объектами анализа аварийности являются сведения о ДТП и показатели, адекватно характеризующие обстановку.

В качестве исходных показателей применяются показатели аварийности, показатели административной практики, социально-экономические показатели региона.

В структуру исходных показателей для проведения анализа аварийности входят значения как абсолютных, удельных, так и относительных показателей.

Анализ аварийности предусматривает применение ряда методов анализа аварийности, такие как статистический, структурный и динамический виды анализа.

Анализ аварийности также обеспечивает при необходимости проведение более подробного анализа, связанного с «необычным» состоянием аварийности, который структурирован по районам, муниципалитетам и/или строевым подразделениям ДПС (территориальная детализация).

1.1. Исходные данные для анализа аварийности на региональном и местном уровнях

К исходным данным для анализа аварийности относятся:

Группа I. Показатели аварийности (количество ДТП, число погибших, число раненых).

Группа II. Показатели административной практики (выявлено административных правонарушений, вынесено постановлений (определений) о назначении административного штрафа).

Группа III. Социально-экономического показатели региона.

Показатели группы II и группы III используются как вспомогательные при расчетах относительных показателей для анализа аварийности.

2. Периодический Анализ аварийности

2.1. Анализ аварийности за сутки

Анализ аварийности за сутки проводится в течение дня, следующего за анализируемым периодом. Период для анализа аварийности за сутки: с 00:00 часов анализируемых суток до 00:00 часов следующих суток.

Исходные данные для анализа аварийности за сутки

При анализе аварийности за сутки используются **показатели I группы – основные показатели аварийности:**

- количество ДТП с пострадавшими;
- число погибших в ДТП;
- число раненых в ДТП.

Методология проведения анализа аварийности за сутки

При анализе аварийности за сутки используются следующие методы:

- **в обязательном порядке:** первичный анализ аварийности (указываются абсолютные значения анализируемых показателей);
- **при необходимости:** динамический анализ аварийности к а) предыдущим суткам, б) к предыдущему аналогичному дню недели (могут указываться темп роста и/или темп прироста анализируемых показателей).

Рекомендуемые срезы анализа аварийности за сутки

При необходимости, более подробного анализа, связанного с «необычным» состоянием аварийности, данные по анализу аварийности за сутки могут быть структурированы по районам, муниципалитетам и/или строевым подразделениям ДПС (территориальная детализация).

2.2. Анализ аварийности по итогам недели

Анализ аварийности по итогам недели проводится в течение дня, следующего за анализируемым периодом. Период для анализа аварийности по итогам недели: с 00:00 часов понедельника анализируемой недели до 00:00 часов понедельника следующей недели.

Исходные данные для анализа аварийности по итогам недели

При анализе аварийности по итогам недели используются показатели группы I верхнего уровня:

- количество ДТП с пострадавшими;
- число погибших в ДТП;
- число раненых в ДТП.

Методология проведения анализа аварийности по итогам недели

При анализе аварийности по итогам недели используются следующие методы:

- **в обязательном порядке:** статистический анализ аварийности (указываются абсолютные значения анализируемых показателей);

- при необходимости: динамический анализ аварийности к предыдущей неделе (могут указываться темп роста и/или темп прироста анализируемых показателей);
- при необходимости: структурный анализ аварийности по дням недели (могут указываться абсолютные и/или удельные значения анализируемых показателей по дням недели).

Анализ аварийности по итогам недели

При необходимости, данные по анализу аварийности по итогам недели могут быть структурированы по:

- районам, муниципалитетам и/ или строевым подразделениям ДПС (территориальная детализация);
- дням в течение недели (календарный срез);
- часам суток (временной срез).

2.3. Анализ аварийности по итогам месяца

Анализ аварийности проводится по итогам календарного месяца в течение ____ дней, следующих за анализируемым периодом. Период анализа аварийности по итогам календарного месяца: с 00:00 часов первого дня анализируемого месяца до 00:00 часов первого дня следующего месяца.

Исходные данные для анализа аварийности по итогам месяца

При анализе аварийности по итогам месяца используются основные показатели, сформированные в три группы.

Показатели I группы – основные показатели аварийности:

- количество ДТП с пострадавшими;
- число погибших в ДТП;
- число раненых в ДТП.

Показатели II группы – показатели административной практики:

- выявлено административных нарушений;
- вынесено постановлений (определений) о назначении административного штрафа.

Показатели III группы – социально-экономические показатели региона:

- численность населения;
- число водителей транспортных средств;
- количество ТС;
- протяженность автомобильных дорог;
- перевозка автомобильным транспортом.

Методология проведения анализа аварийности по итогам месяца

При проведении анализа аварийности по итогам месяца применяются следующие методы в обязательном порядке:

- **статистический анализ аварийности** (указываются абсолютные, удельные значения анализируемых показателей)

По показателям I группы – основным показателям аварийности:

- количество ДТП с пострадавшими;
- число погибших в ДТП;
- число раненых в ДТП.

С последующей детализацией каждого показателя по:

- степени тяжести;
- факторам, способствующим возникновению ДТП;
- основным видам ДТП;
- месту совершения ДТП;
- времени совершения ДТП;
- дням недели;
- месяцам внутри года;
- погодным условиям;
- категории участников дорожного движения;
- типу транспортных средств;
- типу перевозок;
- значению дорог;
- типу перевозок;
- значению дорог;
- территориальному делению.

По показателям II группы – показатели административной практики:

- выявлено административных нарушений;
- вынесено постановлений (определений) о назначении административного штрафа.

С последующей детализацией каждого показателя по:

- участникам движения;
- категориям;
- организаторам дорожного движения;
- организаторам перевозки;
- по видам нарушений.

- **структурный метод анализа аварийности** (указываются абсолютные, удельные значения анализируемых показателей):

По показателям I группы – основным показателям аварийности:

- количество ДТП с пострадавшими;
- число погибших в ДТП;
- число раненых в ДТП.

С последующей детализацией каждого показателя по:

- степени тяжести;
- факторам, способствующим возникновению ДТП;
- основным видам ДТП;
- месту совершения ДТП;
- времени совершения ДТП;
- дням недели;
- месяцам внутри года;
- погодным условиям;

- категории участников дорожного движения;
- типу транспортных средств;
- типу перевозок;
- значению дорог;
- типу перевозок;
- значению дорог;
- территориальному делению.

По показателям II группы – показатели административной практики:

- выявлено административных нарушений;
- вынесено постановлений (определений) о назначении административного штрафа.

С последующей детализацией каждого показателя по:

- участникам движения;
- категориям;
- организаторам дорожного движения;
- организаторам перевозки;
- по видам нарушений.

- **динамический анализ аварийности** (указываются абсолютные и/или удельные значения анализируемых показателей за прошлый месяц, АППГ, за аналогичный месяц к базовому периоду; за месяц за 5 предыдущих лет). Динамический анализ аварийности проводится:

По показателям I группы – основным показателям аварийности:

- количество ДТП с пострадавшими;
- число погибших в ДТП;
- число раненых в ДТП.

С последующей детализацией каждого показателя по:

- степени тяжести;
- факторам, способствующим возникновению ДТП;
- основным видам ДТП;
- месту совершения ДТП;
- времени совершения ДТП;
- дням недели;
- месяцам внутри года;
- погодным условиям;
- категории участников дорожного движения;
- типу транспортных средств;
- типу перевозок;
- значению дорог;
- типу перевозок;
- значению дорог;
- территориальному делению.

По показателям II группы – показатели административной практики:

- выявлено административных нарушений;

- вынесено постановлений (определений) о назначении административного штрафа.

С последующей детализацией каждого показателя по:

- участникам движения;
- категориям;
- организаторам дорожного движения;
- организаторам перевозки;
- по видам нарушений.

При проведении анализа аварийности по итогам месяца также рассчитываются **относительные показатели аварийности** (*важнейшие индикаторы Программы*):

- количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 10 тыс. транспортных средств;
- количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 тыс. населения;
- количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 пострадавших;
- количество дорожно-транспортных происшествий по вине водителей, стаж управления транспортным средством которых не превышает 3 лет, на 10 тыс. транспортных средств;
- количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими на 10 тыс. транспортных средств;
- количество детей, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий;
- количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий.

При необходимости, данные по анализу аварийности по итогам месяца могут быть структурированы по:

- районам, муниципалитетам и/или строевым подразделениям ДПС (территориальная детализация).

2.4. Анализ аварийности по итогам квартала

Анализ аварийности по итогам квартала проводится в течение __ дней, следующих за анализируемым периодом. Период для анализа аварийности по итогам квартала: с 00.00 часов первого дня анализируемого квартала до 00.00 часов первого дня следующего квартала.

Исходные данные для анализа аварийности по итогам квартала

При анализе аварийности по итогам квартала используются основные показатели, сформированные в три группы.

Показатели I группы – основные показатели аварийности:

- количество ДТП с пострадавшими;
- число погибших в ДТП;
- число раненых в ДТП.

Показатели II группы – показатели административной практики:

- выявлено административных нарушений;
- вынесено постановлений (определений) о назначении административного штрафа.

Показатели III группы – социально-экономические показатели региона:

- численность населения;
- число водителей транспортных средств;
- количество ТС;
- протяженность автомобильных дорог;
- перевозка автомобильным транспортом.

Методология проведения анализа аварийности по итогам квартала

При проведении анализа аварийности по итогам квартала применяются следующие методы **в обязательном порядке:**

- **статистический анализ аварийности** (указываются абсолютные, удельные значения анализируемых показателей)

По показателям I группы – основным показателям аварийности:

- количество ДТП с пострадавшими;
- число погибших в ДТП;
- число раненых в ДТП.

С последующей детализацией каждого показателя по:

- степени тяжести;
 - факторам, способствующим возникновению ДТП;
 - основным видам ДТП;
 - месту совершения ДТП;
 - времени совершения ДТП;
 - дням недели;
 - погодным условиям;
 - категории участников дорожного движения;
 - типу транспортных средств;
 - типу перевозок;
 - значению дорог;
 - типу перевозок;
 - значению дорог;
 - территориальному делению.
- **структурный метод анализа аварийности** (указываются абсолютные, удельные значения анализируемых показателей)
- По показателям I группы – основным показателям аварийности:
- количество ДТП с пострадавшими;
 - число погибших в ДТП;
 - число раненых в ДТП.

С последующей детализацией каждого показателя по:

- степени тяжести;
- факторам, способствующим возникновению ДТП;

- основным видам ДТП;
 - месту совершения ДТП;
 - времени совершения ДТП;
 - дням недели;
 - погодным условиям;
 - категории участников дорожного движения;
 - типу транспортных средств;
 - типу перевозок;
 - значению дорог;
 - типу перевозок;
 - значению дорог;
 - территориальному делению.
- **динамический анализ аварийности** (указываются абсолютные и/или удельные значения анализируемых показателей АППГ)

По показателям I группы – основным показателям аварийности:

- количество ДТП с пострадавшими;
- число погибших в ДТП;
- число раненых в ДТП.

С последующей детализацией каждого показателя по:

- степени тяжести;
- факторам, способствующим возникновению ДТП;
- основным видам ДТП;
- месту совершения ДТП;
- времени совершения ДТП;
- дням недели;
- погодным условиям;
- категории участников дорожного движения;
- типу транспортных средств;
- типу перевозок;
- значению дорог;
- типу перевозок;
- значению дорог;
- территориальному делению.

При проведении анализа аварийности по итогам квартала также рассчитываются **относительные показатели аварийности** (*важнейшие индикаторы Программы*):

- количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 10 тыс. транспортных средств;
- количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 тыс. населения;
- количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 пострадавших;

- количество дорожно-транспортных происшествий по вине водителей, стаж управления транспортным средством которых не превышает 3 лет, на 10 тыс. транспортных средств;
- количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими на 10 тыс. транспортных средств;
- количества детей, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий;
- количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий.

при необходимости:

- **структурный метод анализа аварийности** (указываются абсолютные, удельные значения анализируемых показателей)

По показателям II группы – показатели административной практики:

- выявлено административных нарушений;
- вынесено постановлений (определений) о назначении административного штрафа.

С последующей детализацией каждого показателя по:

- участникам движения;
- категориям;
- организаторам дорожного движения;
- организаторам перевозки;
- по видам нарушений.

- **динамический анализ аварийности** (указываются абсолютные и/или удельные значения анализируемых показателей за прошлый месяц, АППГ, за аналогичный месяц к базовому периоду; за месяц за пять предыдущих лет). Динамический анализ аварийности проводится:

По показателям II группы – показатели административной практики:

- выявлено административных нарушений;
- вынесено постановлений (определений) о назначении административного штрафа.

С последующей детализацией каждого показателя по:

- участникам движения;
- категориям;
- организаторам дорожного движения;
- организаторам перевозки;
- по видам нарушений.

При необходимости, данные по анализу аварийности по итогам квартала могут быть структурированы по:

- районам, муниципалитетам и/или строевым подразделениям ДПС (территориальная детализация).

2.5. Анализ аварийности по итогам первого полугодия

Анализ аварийности по итогам первого полугодия проводится в течение ___ дней, следующих за анализируемым периодом. Период для анализа аварийности по итогам первого полугодия: с 00.00 час. первого января соответствующего года до 00.00 час. первого июля соответствующего года.

Исходные данные для анализа аварийности по итогам первого полугодия

При анализе аварийности по итогам первого полугодия используются основные показатели, сформированные в три группы.

Показатели I группы – основные показатели аварийности:

- количество ДТП с пострадавшими;
- число погибших в ДТП;
- число раненых в ДТП.

Показатели II группы – показатели административной практики:

- выявлено административных нарушений;
- вынесено постановлений (определений) о назначении административного штрафа.

Показатели III группы – социально-экономические показатели региона:

- численность населения;
- число водителей транспортных средств;
- количество ТС;
- протяженность автомобильных дорог;
- перевозка автомобильным транспортом.

Методология проведения анализа аварийности по итогам первого полугодия

При проведении анализа аварийности по итогам первого полугодия применяются следующие методы **в обязательном порядке**

- **статистический анализ аварийности** (указываются абсолютные, удельные значения анализируемых показателей):

По показателям I группы – основным показателям аварийности:

- количество ДТП с пострадавшими;
- число погибших в ДТП;
- число раненых в ДТП.

С последующей детализацией каждого показателя по:

- степени тяжести;
- факторам, способствующим возникновению ДТП;
- основным видам ДТП;
- месту совершения ДТП;
- времени совершения ДТП;
- дням недели;
- месяцам внутри года;
- погодным условиям;
- категории участников дорожного движения;

- типу транспортных средств;
- типу перевозок;
- значению дорог;
- типу перевозок;
- значению дорог;
- территориальному делению.

По показателям II группы – показатели административной практики:

- выявлено административных нарушений;
- вынесено постановлений (определений) о назначении административного штрафа.

С последующей детализацией каждого показателя по:

- участникам движения;
- категориям;
- организаторам дорожного движения;
- организаторам перевозки;
- по видам нарушений.

- **структурный метод анализа аварийности** (указываются абсолютные, удельные значения анализируемых показателей)

По показателям I группы – основным показателям аварийности:

- количество ДТП с пострадавшими;
- число погибших в ДТП;
- число раненых в ДТП.

С последующей детализацией каждого показателя по:

- степени тяжести;
- факторам, способствующим возникновению ДТП;
- основным видам ДТП;
- месту совершения ДТП;
- времени совершения ДТП;
- дням недели;
- месяцам внутри года;
- погодным условиям;
- категории участников дорожного движения;
- типу транспортных средств;
- типу перевозок;
- значению дорог;
- типу перевозок;
- значению дорог;
- территориальному делению.

По показателям II группы – показатели административной практики:

- выявлено административных нарушений;
- вынесено постановлений (определений) о назначении административного штрафа.

С последующей детализацией каждого показателя по:

- участникам движения;

- категориям;
 - организаторам дорожного движения;
 - организаторам перевозки;
 - по видам нарушений.
- **динамический анализ аварийности** (указываются абсолютные и/или удельные значения анализируемых показателей АППГ, за аналогичный период первого полугодия к базовому периоду; за аналогичный период первого полугодия за 5 предыдущих лет).

По показателям I группы – основным показателям аварийности:

- количество ДТП с пострадавшими;
- число погибших в ДТП;
- число раненых в ДТП.

С последующей детализацией каждого показателя по:

- степени тяжести;
- факторам, способствующим возникновению ДТП;
- основным видам ДТП;
- месту совершения ДТП;
- времени совершения ДТП;
- дням недели;
- месяцам внутри года;
- погодным условиям;
- категории участников дорожного движения;
- типу транспортных средств;
- типу перевозок;
- значению дорог;
- типу перевозок;
- значению дорог;
- территориальному делению.

По показателям II группы – показатели административной практики:

- выявлено административных нарушений;
- вынесено постановлений (определений) о назначении административного штрафа.

С последующей детализацией каждого показателя по:

- участникам движения;
- категориям;
- организаторам дорожного движения;
- организаторам перевозки;
- по видам нарушений.

При проведении анализа аварийности по итогам первого полугодия также рассчитываются **относительные показатели аварийности** (*важнейшие индикаторы Программы*):

- количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 10 тыс. транспортных средств;

- количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 тыс. населения;
- количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 пострадавших;
- количество дорожно-транспортных происшествий по вине водителей, стаж управления транспортным средством которых не превышает 3 лет, на 10 тыс. транспортных средств;
- количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими на 10 тыс. транспортных средств;
- количество детей, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий;
- количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий.

При необходимости, данные по анализу аварийности по итогам первого полугодия могут быть структурированы по:

- районам, муниципалитетам и/или строевым подразделениям ДПС (территориальная детализация).

2.6. Анализ аварийности по итогам года

Анализ аварийности по итогам года проводится в течение __ дней, следующих за анализируемым периодом. Период для анализа аварийности по итогам года: с 00:00 часов первого января соответствующего года до 00:00 часов первого января следующего года.

Исходные данные для анализа аварийности по итогам года

При анализе аварийности по итогам года используются основные показатели, сформированные в три группы.

Показатели I группы – основные показатели аварийности:

- количество ДТП с пострадавшими;
- число погибших в ДТП;
- число раненых в ДТП.

Показатели II группы – показатели административной практики:

- выявлено административных нарушений;
- вынесено постановлений (определений) о назначении административного штрафа.

Показатели III группы – социально-экономические показатели региона:

- численность населения;
- число водителей транспортных средств;
- количество ТС;
- протяженность автомобильных дорог;
- перевозка автомобильным транспортом.

Методология проведения анализа аварийности по итогам года

При проведении анализа аварийности по итогам года применяются следующие методы **в обязательном порядке:**

- **статистический анализ аварийности** (указываются абсолютные, удельные значения анализируемых показателей)

По показателям I группы – основным показателям аварийности:

- количество ДТП с пострадавшими;
- число погибших в ДТП;
- число раненых в ДТП.

С последующей детализацией каждого показателя по:

- степени тяжести;
- факторам, способствующим возникновению ДТП;
- основным видам ДТП;
- месту совершения ДТП;
- времени совершения ДТП;
- дням недели;
- месяцам внутри года;
- погодным условиям;
- категории участников дорожного движения;
- типу транспортных средств;
- типу перевозок;
- значению дорог;
- типу перевозок;
- значению дорог;
- территориальному делению.

По показателям II группы – показатели административной практики:

- выявлено административных нарушений;
- вынесено постановлений (определений) о назначении административного штрафа.

С последующей детализацией каждого показателя по:

- участникам движения;
- категориям;
- организаторам дорожного движения;
- организаторам перевозки;
- по видам нарушений.

По показателям III группы – социально-экономические показатели региона:

- численность населения;
- число водителей транспортных средств.

С последующей детализацией показателя:

- по отдельным категориям управления ТС;
- по стажу управления ТС;
- по полу;
- по возрасту;
- количеству ТС;

С последующей детализацией показателя:

- по типу;

- по производителям;
 - по сроку эксплуатации;
 - по форме собственности.
 - протяженность автомобильных дорог.
- С последующей детализацией показателя:
- по значению автомобильных дорог.
- **структурный метод анализа аварийности** (указываются абсолютные, удельные значения анализируемых показателей):
- По показателям I группы – основным показателям аварийности:
- количество ДТП с пострадавшими;
 - число погибших в ДТП;
 - число раненых в ДТП.
- С последующей детализацией каждого показателя по:
- степени тяжести;
 - факторам, способствующим возникновению ДТП;
 - основным видам ДТП;
 - месту совершения ДТП;
 - времени совершения ДТП;
 - дням недели;
 - месяцам внутри года;
 - погодным условиям;
 - категории участников дорожного движения;
 - типу транспортных средств;
 - типу перевозок;
 - значению дорог;
 - типу перевозок;
 - значению дорог;
 - территориальному делению.
- По показателям II группы – показатели административной практики:
- выявлено административных нарушений;
 - вынесено постановлений (определений) о назначении административного штрафа.
- С последующей детализацией каждого показателя по:
- участникам движения;
 - категориям;
 - организаторам дорожного движения;
 - организаторам перевозки;
 - по видам нарушений.
- По показателям III группы – социально-экономические показатели региона:
- численность населения;
 - число водителей транспортных средств;
- С последующей детализацией показателя:
- по отдельным категориям управления ТС;

- по стажу управления ТС;
- по полу;
- по возрасту.
- количество ТС;

С последующей детализацией показателя:

- по типу;
- по производителям;
- по сроку эксплуатации;
- по форме собственности.

- протяженность автомобильных дорог.

С последующей детализацией показателя:

- по значению автомобильных дорог.

- **динамический анализ аварийности** (указываются абсолютные и/или удельные значения анализируемых показателей АППГ, за аналогичный период по итогам года к базовому периоду; за аналогичный период по итогам года за 5 предыдущих лет). Динамический анализ аварийности проводится:

По показателям I группы – основным показателям аварийности:

- количество ДТП с пострадавшими;
- число погибших в ДТП;
- число раненых в ДТП.

С последующей детализацией каждого показателя по:

- степени тяжести;
- факторам, способствующим возникновению ДТП;
- основным видам ДТП;
- месту совершения ДТП;
- времени совершения ДТП;
- дням недели;
- месяцам внутри года;
- погодным условиям;
- категории участников дорожного движения;
- типу транспортных средств;
- типу перевозок;
- значению дорог;
- типу перевозок;
- значению дорог;
- территориальному делению.

По показателям II группы – показатели административной практики:

- выявлено административных нарушений;
- вынесено постановлений (определений) о назначении административного штрафа.

С последующей детализацией каждого показателя по:

- участникам движения;
- категориям;

- организаторам дорожного движения;
- организаторам перевозки;
- по видам нарушений.

По показателям III группы – социально-экономические показатели региона:

- численность населения;
- число водителей транспортных средств.

С последующей детализацией показателя:

- по отдельным категориям управления ТС;
- по стажу управления ТС;
- по полу;
- по возрасту.
- количество ТС.

С последующей детализацией показателя:

- по типу;
- по производителям;
- по сроку эксплуатации;
- по форме собственности.
- протяженность автомобильных дорог.

С последующей детализацией показателя:

- по значению автомобильных дорог.

При проведении анализа аварийности по итогам года также рассчитываются **относительные показатели аварийности** (важнейшие индикаторы Программы):

- количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 10 тыс. транспортных средств;
- количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 тыс. населения;
- количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, на 100 пострадавших;
- количество дорожно-транспортных происшествий по вине водителей, стаж управления транспортным средством которых не превышает 3 лет, на 10 тыс. транспортных средств;
- количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими на 10 тыс. транспортных средств;
- количество детей, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий;
- количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий.

при необходимости:

- **структурный метод анализа аварийности** (указываются абсолютные, удельные значения анализируемых показателей)

По показателям III группы – социально-экономические показатели региона:

- число водителей транспортных средств.

С последующей детализацией показателя:

- по социальному положению населения.
- **динамический анализ аварийности** (указываются абсолютные и/или удельные значения анализируемых показателей АППГ, за аналогичный период по итогам года к базовому периоду; за аналогичный период по итогам года за 5 предыдущих лет)

По показателям III группы – социально-экономические показатели региона:

- число водителей транспортных средств.

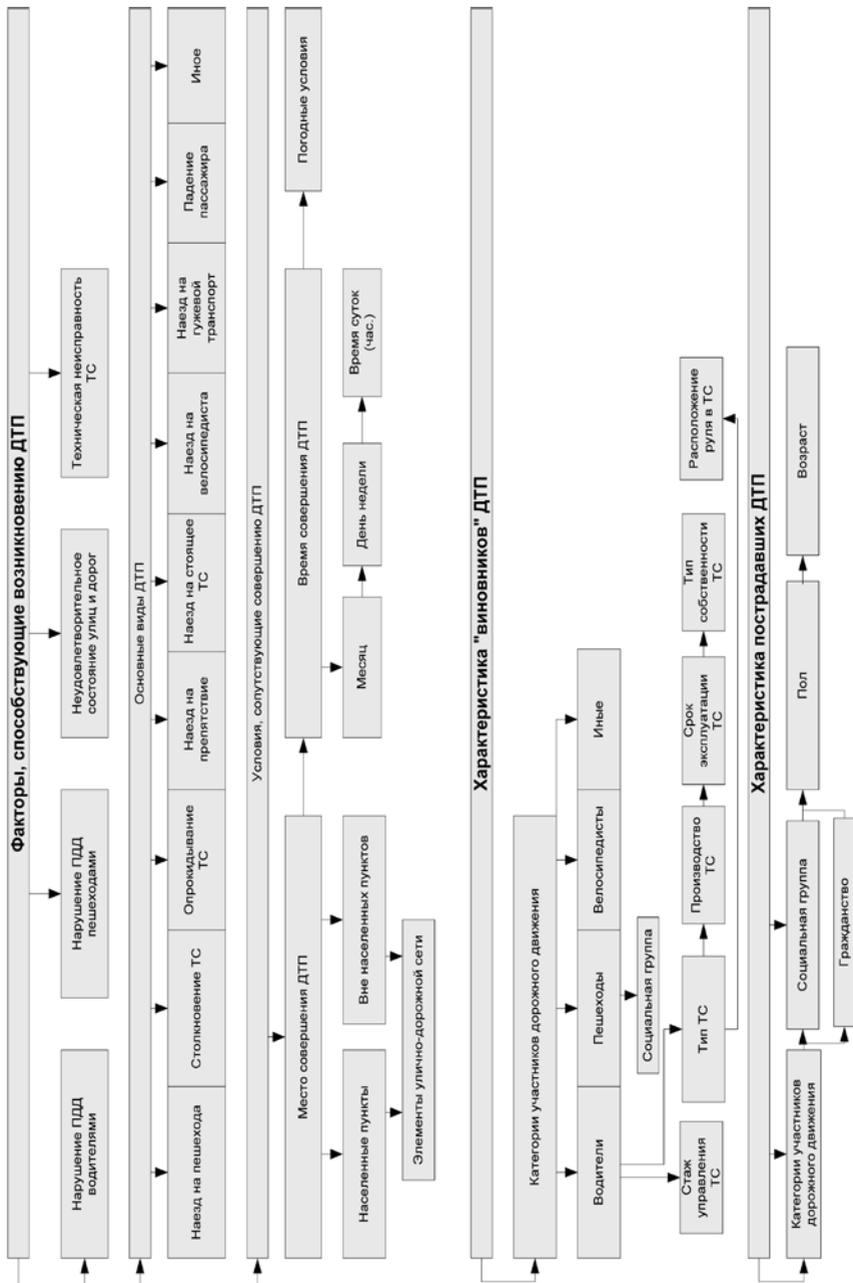
С последующей детализацией показателя:

- по социальному положению населения.

При необходимости, данные по анализу аварийности по итогам года могут быть структурированы по:

- районам, муниципалитетам и/или строевым подразделениям ДПС (территориальная детализация).

3. Блок-схема проведения анализа аварийности



Блок-схема проведения детализированного анализа аварийности

13. Перечень государственных и муниципальных услуг, оказываемых физическим и юридическим лицам в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, за предоставление которых предусмотрено взимание платы

(Отчет по мероприятию «научно-методическое обеспечение формирования правовых, организационных, финансово-экономических, инженерных, информационных, социально-политических, психологических и иных аспектов основ безопасности дорожного движения», извлеченная. Исполнитель ЗАО «АУДИТОРСКО-КОНСУЛЬТАЦИОННАЯ ГРУППА «РАЗВИТИЕ БИЗНЕС-СИСТЕМ»)

№ п/п	Наименование услуги	Орган исполнения	Основания для оказания услуг	Форма взимания платы	Основания для размера платы	Размер платы, руб.
1	2	3	4	5	6	7
1.	Выдача специальных разрешений на перевозки крупногабаритных или тяжелых грузов		1) Статья 31 Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ 2) Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации» (Утв. Минтрансом РФ 27.05.1996)			
1.1.	При международном транспортном сообщении	Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)		Расчет сумм платы производится в соответствии с методикой расчета платы за провоз тяжелых грузов по дорогам Российской Федерации» (Утв. Минтрансом РФ 27.05.1996)	«Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации» (Утв. Минтрансом РФ 27.05.1996)	Индивидуальный расчет

№ п/п	Наименование услуги	Орган исполнения	Основания для оказания услуг	Форма взимания платы	Основания для размера платы	Размер платы, руб.
1	2	3	4	5	6	7
1.2	В случае если маршрут, часть маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозку крупногабаритных или тяжеловесных грузов, проходят по автомобильным дорогам федерального значения, участкам таких автомобильных дорог или по территориям двух и более субъектов Российской Федерации;	Федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, территориальные органы Росавтодора в субъектах РФ)	П.1 части 6 статьи 31 ФЗ №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные акты Российской Федерации»	1) Госпошлина	1) (п.111) части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ 2) Постановление Правительства РФ от 16.11.2009 № 934	1) Госпошлина за выдачу специального разрешения на движение по автомобильной дороге транспортного средства, осуществляющего перевозку крупногабаритных грузов, проходящего по автомобильным дорогам регионального значения, или межмуниципального значения, участкам таких автомобильных дорог, по автомобильным дорогам местного значения, расположенным на территориях двух и более муниципальных образований (муниципальных районов, городских округов), при условии, что маршрут такого транспортного средства проходит в границах такого субъекта Российской Федерации и указанные маршруты, часть маршрута не проходят по автомобильным дорогам федерального значения, участкам таких
1.3.	Если маршрут, часть маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, проходят по автомобильным дорогам регионального значения, участкам таких автомобильных дорог, по автомобильным дорогам местного значения, расположенным на территориях двух и более муниципальных образований (муниципальных районов, городских округов), при условии, что маршрут такого транспортного средства проходит в границах такого субъекта Российской Федерации и указанные маршруты, часть маршрута не проходят по автомобильным дорогам	орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации	П.1 части 6 статьи 31 ФЗ №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные акты Российской Федерации»	1) Госпошлина	1) (п.111) части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ 2) Постановление Правительства РФ от 16.11.2009 № 934	1) Госпошлина за выдачу специального разрешения на движение по автомобильной дороге транспортного средства, осуществляющего перевозку крупногабаритных грузов, проходящего по автомобильным дорогам регионального значения, участкам таких автомобильных дорог, по автомобильным дорогам местного значения, расположенным на территориях двух и более муниципальных образований (муниципальных районов, городских округов), при условии, что маршрут такого транспортного средства проходит в границах такого субъекта Российской Федерации и указанные маршруты, часть маршрута не проходят по автомобильным дорогам

№ п/п	Наименование услуги	Орган исполнения	Основания для оказания услуг	Форма взимания платы	Основания для размера платы	Размер платы, руб.
1	2	3	4	5	6	7
1.4.	Если маршрут, часть маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжелых грузов, и (или) крупногабаритных грузов, проходят по автомобильным дорогам местного значения муниципального района, по автомобильным дорогам местного значения, расположенным на территориях двух и более поселений в границах муниципального района, и не проходят по автомобильным дорогам федерального, регионального или межмуниципального значения, участкам таковых автомобильных дорог	орган местного самоуправления муниципального района	П.1 части 6 статьи 31 ФЗ №257-ФЗ «Об автотомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные акты Российской Федерации»	1) Госпошлина	1) (п.111) части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ 2) Постановление Правительства РФ от 16.11.2009 № 934	1) Госпошлина за выдачу специального разрешения на движение по автомобильной дороге транспортного средства, осуществляющего перевозку грузов 2) плата за возмещение вреда (размер платы – расчетный)
1.5.	Если маршрут, часть маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжелых грузов, и (или) крупногабаритных грузов, проходят по автомобильным дорогам местного значения поселения, при условии, что маршрут такого транспортного средства проходит в границах такого поселения и указанные маршрут, часть маршрута не проходят по автомобильным дорогам федерального, регионального или межмуниципального, местного значения муниципального района, участкам таких автомобильных дорог	орган местного самоуправления поселения			1) (п.111) части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ 2) Постановление Правительства РФ от 16.11.2009 № 934	1) Госпошлина за выдачу специального разрешения на движение по автомобильной дороге транспортного средства, осуществляющего перевозку грузов 2) плата за возмещение вреда (размер платы – расчетный)

№ п/п	Наименование услуги	Орган исполнения	Основания для оказания услуг	Форма взимания платы	Основания для размера платы	Размер платы, руб.
1	2	3	4	5	6	7
1.6.	Если маршрут, часть маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, проходят по автомобильным дорогам местного значения городского округа и не проходят по автомобильным дорогам федерального, регионального или межмуниципального значения, участкам таких автомобильных дорог	орган местного самоуправления городского округа			1) (п. 111) части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ 2) Постановление Правительства РФ от 16.11.2009 № 934»	1) Госпошлина за выдачу специального разрешения на движение по автомобильной дороге транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов –2) плата за возмещение вреда (размер платы – расчетный)
2.	Выдача специального разрешения на движение по автомобильной дороге транспортного средства, осуществляющего перевозки (за исключением транспортного средства, осуществляющего международные автомобильные перевозки) опасных грузов		1) Часть 7 статьи 31 ФЗ№257-ФЗ) 2) п. 111 части 1 статьи 333.33 НК РФ	Госпошлина	п. 111 части 1 статьи 333.33 НК РФ	800 руб. (за исключением транспортного средства, осуществляющего международные автомобильные перевозки)
2.1.	В отношении движения по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов, в случае, если маршрут, часть маршрута указанного транспортного средства проходит по автомобильным дорогам федерального значения, участкам таких автомобильных дорог или по территориям двух и более субъектов Российской Федерации;	уполномоченный федеральный орган исполнительной власти (Росавтодор)	1) Часть 7 статьи 31 ФЗ№257-ФЗ) 2) п. 111 части 1 статьи 333.33 НК РФ	Госпошлина	п. 111 части 1 статьи 333.33 НК РФ	800 руб. (за исключением транспортного средства, осуществляющего международные автомобильные перевозки)

№ п/п	Наименование услуги	Орган исполнения	Основания для оказания услуг	Форма взимания платы	Основания для размера платы	Размер платы, руб.
1	2	3	4	5	6	7
2.2.	Если маршрут, часть маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов, проходят по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального значения, участкам таких автомобильных дорог, по автомобильным дорогам местного значения, расположенным на территориях двух и более муниципальных образований (муниципальных районов, городских округов), при условии, что маршрут такого транспортного средства проходит в границах такого субъекта Российской Федерации и указанные маршрут, часть маршрута не проходят по автомобильным дорогам федерального значения, участкам таких автомобильных дорог	орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации	1) Часть 7 статьи 31 ФЗ№257-ф) 2) п. 111 части 1 статьи 333.33 НК РФ	Госпошлина	п. 111 части 1 статьи 333.33 НК РФ	800 руб. (за исключением транспортного средства, осуществляющего международные автомобильные перевозки)
2.3.	Если маршрут, часть маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов, проходят по автомобильным дорогам местного значения муниципального района, по автомобильным дорогам местного значения, расположенным на территориях двух и более поселений в границах муниципального района, и не проходят по автомобильным дорогам федерального, регионального или межмуниципального значения, участкам таких автомобильных дорог	орган местного самоуправления муниципального района	1) Часть 7 статьи 31 ФЗ№257-ф) 2) п. 111 части 1 статьи 333.33 НК РФ	Госпошлина	п. 111 части 1 статьи 333.33 НК РФ	800 руб. (за исключением транспортного средства, осуществляющего международные автомобильные перевозки)

№ п/п	Наименование услуги	Орган исполнения	Основания для оказания услуг	Форма взимания платы	Основания для размера платы	Размер платы, руб.
1	2	3	4	5	6	7
2.4.	Если маршрут, часть маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных, грузов, проходят по автомобильным дорогам местного значения поселения, при условии, что маршрут такого транспортного средства проходит в границах такого поселения и указанные маршрут, часть маршрута не проходят по автомобильным дорогам федерального, регионального или муниципального, местного значения муниципального района, участкам таких автомобильных дорог	орган местного самоуправления поселения	1) Часть 7 статьи 31 ФЗ№257-ф) 2) п. 111 части 1 статьи 333.33 НК РФ	Госпошлина	п. 111 части 1 статьи 333.33 НК РФ	800 руб. (за исключением транспортного средства, осуществляющего международные автомобильные перевозки)
2.5.	Если маршрут, часть маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов, проходят по автомобильным дорогам местного значения городского округа и не входят по автомобильным дорогам федерального, регионального или муниципального значения, участкам таких автомобильных дорог	орган местного самоуправления городского округа				
3.	Сопровождение перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов пагрузным автомобилем ГИБДД	ГИБДД	пункт 4.4. раздела 4, «Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильными дорогам Российской Федерации» (утв. Минтрансом РФ 27.05.1996)	Не вывлекено	Размер оплаты (порядок расчета) за дополнительные услуги по сопровождению нормативно не определен	Нормативных правовых актов, устанавливающих размер платы или порядок его определения не вывлекено
4.	Государственная регистрация автомобилей транспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации		Налоговый Кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ Постановление Правительства РФ от 12.08.1994 № 938		П. 36 -40 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	Госпошлина

№ п/п	Наименование услуги	Орган исполнения	Основания для оказания услуг	Форма взимания платы	Основания для размера платы	Размер платы, руб.
1	2	3	4	5	6	7
4.1.	Государственная регистрация автотранспортных средств, имеющих максимальную конструктивную скорость более 50 км/час, и прицепов к ним, предназначенных для движения по автомобильным дорогам общего пользования и совершение иных регистрационных действий, в том числе:	ГИБДД (регистрационные подразделения)	Налоговый Кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	Госпошлина	П. 36 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	300 руб.
4.1.1.	Выдача свидетельства о регистрации транспортного средства, в том числе взамен утраченного или пришедшего в негодность		Налоговый Кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	Госпошлина	П. 36 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	300 руб.
4.1.2.	Выдача государственных регистрационных знаков на автомобили, в том числе взамен утраченных или пришедших в негодность		Налоговый Кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	Госпошлина	П. 36 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	1 500 руб.
4.1.3.	Выдача паспорта транспортного средства, в том числе взамен утраченного или пришедшего в негодность		Налоговый Кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	Госпошлина	П. 36 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	500 руб.
4.1.4.	Внесение изменений в выданный ранее паспорт транспортного средства		Налоговый Кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ		П. 38 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	200 руб.

№ п/п	Наименование услуги	3	4	5	6	7
1	2	3	4	5	6	7
4.1.5.	Временная регистрация ранее зарегистрированных транспортных средств по месту их пребывания		Налоговый Кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	Госпошлина	П. 37 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	200 руб.
4.1.6.	Выдача государственных регистрационных знаков транспортных средств «Транзит», в том числе взамен утраченных или пришедших в негодность			Госпошлина	П. 39 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	- изготавливаемые из расходных материалов на металлизированной основе, на мотоциклетные средства, прицепы, - 500 руб.; - изготавливаемые из расходных материалов на металлизированной основе, на мотоциклетные средства, прицепы, - 500 руб.;
4.1.7.	Выдача свидетельства на высвобожденный номерной агрегат, в том числе взамен утраченного или пришедшего в негодность		Налоговый Кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	Госпошлина	П. 40 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	200 руб.

№ п/п	Наименование услуги	Орган исполнения	Основания для оказания услуг	Форма взимания платы	Основания для размера платы	Размер платы, руб.
1	2	3	4	5	6	7
4.2.	Государственная регистрация тракторов, самоходных дорожно-строительных и иных машин и прицепов к ним, включая автототранспортные средства, имеющие максимальную конструктивную скорость 50 км/час и менее, а также не предназначенные для движения по автомобильным дорогам общего пользования и совершение иных регистрационных действий, в том числе:	Органы гос. надзора за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники в РФ (Инспекции Госнадзора субъектов Российской Федерации)	Налоговый Кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ Пункт 6 Постановления Правительства РФ от 13.12.1993 № 1291	Госпошлина	П. 36-40 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	300 руб.
4.2.1.	Выдача свидетельства о регистрации транспортного средства, в том числе взамен утраченного или пришедшего в негодность		Налоговый Кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	Госпошлина	П. 36 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	1 000 руб.
4.2.2.	Выдача государственных регистрационных знаков на автомобили, в том числе взамен утраченных или пришедших в негодность		Налоговый Кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	Госпошлина	П. 36 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	500 руб.
4.2.3.	Выдача паспорта транспортного средства, в том числе взамен утраченного или пришедшего в негодность		Налоговый Кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	Госпошлина	П. 38 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	200 руб.
4.2.4.	Внесение изменений в выданный ранее паспорт транспортного средства		Налоговый Кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	Госпошлина	П. 38 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	200 руб.

№ п/п	Наименование услуги	Орган исполнения	Основания для оказания услуг	Форма взимания платы	Основания для размера платы	Размер платы, руб.
1	2	3	4	5	6	7
4.2.5.	Временная регистрация ранее зарегистрированных транспортных средств по месту их пребывания		Налоговый Кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	Госпошлина	п. 37 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	200 руб.
4.2.6.	Выдача государственных регистрационных знаков транспортных средств «Транзит», в том числе взамен утраченных или пришедших в негодность		Налоговый Кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	Госпошлина	п. 39 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	- изготавливаемые из расходных материалов на металл-чекской основе, намототранспортные средства, прицепы, тракторы, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины - 500 руб.;
4.2.7.	Выдача свидетельства на высвобожденный номерной агрегат, в том числе взамен утраченного или пришедшего в негодность		Налоговый Кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	Госпошлина	п. 40 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	- изготавливаемые из расходных материалов на бумажной основе - 100 руб. 200 руб.

№ п/п	Наименование услуги	Орган исполнения	Основания для оказания услуг	Форма взимания платы	Основания для размера платы	Размер платы, руб.
1	2	3	4	5	6	7
4.	Выдача талона о прохождении государственного технического осмотра, в том числе взамен утраченного или пришедшего в негодность	ГИБДД – в отношении автотранспортных средств и прицепов к ним, зарегистрированных в установленном порядке в ГИБДД Гостехнадзор – в отношении тракторов, самоходных дорожно-строительных и иных машин и прицепов к ним, зарегистрированных в установленном порядке в Ростехнадзор	Налоговый Кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	Госпошлина	п. 41 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	300 руб.
5.	Выдача международного сертификата технического осмотра, в том числе взамен утраченного или пришедшего в негодность	ГИБДД	Налоговый Кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	Госпошлина	п. 42 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	300 руб.
6.	Оплата стоимости работ по проверке технического состояния транспортных средств с использованием средств технического диагностирования	Юридические лица и индивидуальные предприниматели	Пункт 4 «Порядка установления размеров платы за проведение государственного технического осмотра транспортных средств», утв. Приказом МВД РФ № 708, Минфина РФ № 61н, Минтранса РФ № 126 от 03.08.2001	Оплата собственниками или представителями собственников транспортных средств по проверке технического состояния транспортных средств с использованием средств технического диагностирования производится непосредственно их исполнителем	Нормативные правовые акты субъектов РФ	Размер платы за проведение государственного технического осмотра, в том числе с использованием средств технического диагностирования, устанавливается органами исполнительной власти субъектов РФ

№ п/п	Наименование услуги	Орган исполнения	Основания для оказания услуг	Форма взимания платы	Основания для размера платы	Размер платы, руб.
1	2	3	4	5	6	7
7.	Выдача удостоверения тракториста-машиниста (тракториста), в том числе взамен утраченного или пришедшего в негодность	Гостехнадзор	Налоговый Кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	Госпошлина	п. 43 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	из расходных материалов на бухгалтерской основе - 400 руб.; из расходных материалов на плановой основе - 800 руб.
8.	Выдача национального водительского удостоверения	ГИБДД (экзаменационные подразделения)	Налоговый Кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	Госпошлина	п. 43 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	из расходных материалов на бухгалтерской основе - 400 руб. из расходных материалов на плановой основе - 800 руб.
9.	Выдача международного водительского удостоверения, в том числе взамен утраченного или пришедшего в негодность	ГИБДД (в пределах субъекта РФ, на территории которого гражданин зарегистрирован по месту жительства или по месту пребывания.)	Налоговый Кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	Госпошлина	п. 44 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	1000 руб.
10.	Выдача временного разрешения на право управления транспортными средствами, в том числе взамен утраченного или пришедшего в негодность	ГИБДД – в отношении автотранспортных средств и прицепов к ним, зарегистрированных в установленном порядке в ГИБДД Гостехнадзор - в отношении тракторов, самоходных дорожно-строительных и иных машин и прицепов к ним, зарегистрированных в установленном порядке в Ростехнадзор	Налоговый Кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	Госпошлина	п. 45 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	500 руб.

№ п/п	Наименование услуги	Орган исполнения	Основания для оказания услуг	Форма взимания платы	Основания для размера платы	Размер платы, руб.
1	2	3	4	5	6	7
11.	Выдача свидетельства о соответствии конструкции транспортного средства требованиям безопасности дорожного движения, в том числе взамен утраченного или пришедшего в негодность	Аккредитованные лаборатории, проводящие испытания по комплексу Правил ЕЭК ООН	Постановление Государственного комитета РФ по стандартизации, метрологии и сертификации от 1.04.1998 № 19 «О совершенствовании сертификации механических транспортных средств и прицепов» Налоговый Кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	Госпошлина	П. 46 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	500 руб.
12.	Аккредитация органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров), выполняющих работы по подтверждению соответствия автомобильной техники требованиям технического регламента «о требованиях к выпускаемой в обращение на территории российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ»	Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии	Налоговый Кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	Госпошлина	П. 75, 77 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	За выдачу документа - 2 000 руб.; за выдачу дубликата документа, подтверждающего аккредитацию (государственную аккредитацию), - 200 руб.
13	Аккредитация органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров), выполняющих работы по подтверждению соответствия автомобильной техники требованиям безопасности колесных транспортных средств	Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии	Налоговый Кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	Госпошлина	П. 75, 77 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	За выдачу документа - 2 000 руб.; за выдачу дубликата документа, подтверждающего аккредитацию - 200 руб.
14	Выдача учебным учреждениям свидетельства о соответствии требованиям оборудования и оснащённости образовательного процесса для рассмотрения вопроса соответствующими органами об аккредитации и о выдаче право подготовки трактористов и машинистов транспортных машин	Ростехнадзор (Государственные инспекции Ростехнадзора субъектов РФ)	П. 47 части 1 статьи 333.33 НК РФ	Госпошлина	П. 47 части 1 статьи 333.33 НК РФ	1 000 руб.

№ п/п	Наименование услуги	Орган исполнения	Основания для оказания услуг	Форма взимания платы	Основания для размера платы	Размер платы, руб.
1	2	3	4	5	6	7
15	Выписка из единого государственного реестра автомобильных дорог	Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)	1) Часть 6 статьи 10 ФЗ №257-ФЗ 2) п.4 Порядка предоставления сведений, содержащихся в едином государственном реестре автомобильных дорог, утв. Приказом Минтранса России от 20.05.2009 № 80	Оплата в доход федерального бюджета	Постановление Правительства РФ от 8.01.2009 г. №5 «Об установлении предельного размера платы за предоставление сведений, содержащихся в едином государственном реестре автомобильных дорог»	200 руб.
16	Аттестация лиц, занимающих должности исполнителей, специалистов, связанных с обеспечением безопасной эксплуатации транспортных средств	Аттестационные комиссии региональных или иных органов государственного управления на транспорте, а в случае их отсутствия в органах, выдающих соответствующие лицензии организациям (аттестационные комиссии Ространснадзора)	Приказ Минтранса РФ, Минтруда РФ от 11.03.1994 № 13/11 (ред. от 11.05.2000) «Об утверждении Положения о порядке аттестации лиц, занимающих должности исполнителей и специалистов руководителей и специалистов предприятий транспорта» Налоговый Кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	Госпошлина	П. 72 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	выдача аттестата, -800 руб.; внесение изменений, -200 руб.; выдача дубликата, - 800 рублей; продление действия, 400 руб.
17	Профессиональная аттестация экспертов-техников, осуществляющих независимую техническую экспертизу транспортных средств	Межведомственная аттестационная комиссия	Приказ Минтранса РФ № 124, Минтруда РФ № 315, МВД РФ № 817, Миндравсоцразвития РФ № 714 от 17.10.2006	Госпошлина	П. 72 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	выдача аттестата, -800 руб.; внесение изменений, 200 руб.; выдача дубликата, - 800 руб.; 400 руб.

№ п/п	Наименование услуги	Орган исполнения	Основания для оказания услуг	Форма взимания платы	Основания для размера платы	Размер платы, руб.
1	2	3	4	5	6	7
18	Выдача разрешения на размещение рекламной конструкции на полосах отвода и придорожных полосах дорог общего пользования	Орган местного самоуправления (по согласованию с ГИБДД и органом, осуществляющим управление соответствующей дорогой)	Налоговый Кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	Госпошлина	П. 105 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	за выдачу разрешения на установку новой рекламной конструкции - 3 000 руб.
19	Лицензирование страховых организаций, осуществляющих страхование гражданской ответственности владельца транспортного средства	Федеральный орган исполнительной власти по надзору за страховой деятельностью (Росстарх-надзор)	(п 92 части 1 статьи 333.33 НК РФ)	Госпошлина	п 92 части 1 статьи 333.33 НК РФ	Госпошлина - 2 600 рублей; переоформление документа, - 200 руб.; выдача дубликата, - 200 руб.; продление срока - 200 руб.
20	Выдача лицензии образовательным учреждениям, осуществляющим подготовку и переподготовку водителей транспортных средств, трактористов, машинистов самоходных машин	В части федеральных учебных заведений - Рособрнадзор По остальным образовательным учреждениям - орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, уполномоченный в сфере образования	1. Пункт 18 положения о лицензировании образовательной деятельности, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 18.10.2000 № 796	1. Перечисления на расчетный счет соответствующего органа (организации) производящего экспертизу	1. Порядок определения размера платы за проведение экспертизы и изготовления бланка лицензии на осуществление образовательной деятельности, утвержденный приказом Министра образования РФ от 13.04.2001 № 1690 2. п. 92 части 1 статьи 333.33 НК РФ	1. Стоимость расчетная 2. Предоставление лицензии - 2 600 руб.; переоформление документа, подтверждающего наличие лицензии, - 200 руб.; выдача дубликата, подтверждающего наличие лицензии - 200 руб.; продление срока действия лицензии - 200 руб.

№ п/п	Наименование услуги	Орган исполнения	Основания для оказания услуг	Форма взимания платы	Основания для размера платы	Размер платы, руб.
1	2	3	4	5	6	7
21	Выдача лицензии медицинским учреждениям (в том числе на право осуществления предрейсового, послерейсового медицинского осмотра водителей, на осуществление медицинской деятельности, включающей работы и услуги по медицинскому (наркологическому) освидетельствованию)	Росздравнадзор (территориальные органы)	п. 92 части 1 статьи 333.33 НК РФ	Госпошлина	п. 92 части 1 статьи 333.33 НК РФ	Предоставление лицензии - 2600 руб.; пересформирование документа - 200 руб.; выдача дубликата - 200 руб.; продление срока действия - 200 руб.
22	Государственная экспертиза результатов инженерных изысканий в отношении автомобильных дорог федерального значения	Министерство регионального развития (подведомственное государственное учреждение)	1) Постановление Правительства РФ от 02.12.2009 № 984 2) Постановление Правительства РФ от 05.03.2007 № 145	Плата за проведение экспертизы	Постановление Правительства РФ от 05.03.2007 № 145	Расчетный Дифференцированный
23	Государственная экспертиза проектной документации в отношении автомобильных дорог федерального значения					
24	Государственная экспертиза результатов инженерных изысканий в отношении автомобильных дорог федерального значения	Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации или подведомственные этим органам государственные учреждения, уполномоченные на проведение государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий	1) Постановление Правительства РФ от 02.12.2009 № 984 2) Постановление Правительства РФ от 05.03.2007 № 145	Плата за проведение экспертизы	Постановление Правительства РФ от 05.03.2007 № 145 «О порядке организации и проведения государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий	Расчетный Дифференцированный
25	Государственная экспертиза проектной документации в отношении автомобильных дорог федерального значения					

№ п/п	1	2	3	4	5	6	7
Наименование услуги	26	27	3	4	5	6	7
Орган исполнения	3	4	5	6	7	8	9
Основания для оказания услуг	3	4	5	6	7	8	9
Форма взимания платы	5	6	7	8	9	10	11
Основания для размера платы	6	7	8	9	10	11	12
Размер платы, руб.	7	8	9	10	11	12	13
26	Аттестация государственных экспертов (государственных экспертов в области государственной экспертизы проектной документации и инженерных изысканий)	Министерство регионального развития (Центральная и региональные аттестационные комиссии)	Приказ Минрегиона РФ от 13.04.2009 № 133 «Об аттестации государственных экспертов» (вместе с «Положением о порядке аттестации государственных экспертов»)	Госпошлина	П. 72 части 1 статьи 333.33 главы 25.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ	Выдача аттестата, - 800 руб.; внесение - 200 руб.; выдача дубликата, - 800 руб.; продление действия - 400 руб..	
27	Лицензирование перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения существенных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя), осуществляемых юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями	Федеральная служба по контролю в сфере транспорта (Ространснадзор)	1) П.62 части 1 статьи 17 Федерального закона от 08.08.2001 № 128-ФЗ 2) П.6 Положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек 3) пункт 1 статьи 9 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности»	Госпошлина	П. 12 административного регламента, утв. Приказом от 18.12.2006 № 153	П. 92 части 1 статьи 333.3. НК РФ; за следующие действия уполномоченных органов, связанных с лицензированием, представленные лицензии - 2 600 руб.; переоформление документа, подтверждающего наличие лицензии - 200 руб.; выдача дубликата, подтверждающего наличие лицензии, - 200 руб.;	Продление срока действия лицензии - 200 руб.;

14. Разработка научно обоснованных предложений по совершенствованию правовых и организационных вопросов регистрации и сбора штрафов за нарушение правил дорожного движения и администрирования денежных взысканий (штрафов) за административные правонарушения в области дорожного движения

(Отчет по мероприятию «Проведение системных исследований и подготовка научнообоснованных предложений по совершенствованию системы регистрации и сбора штрафов за нарушение правил дорожного движения», извлечения. Исполнитель ЗАО «Аудиторско-консультационная группа «РАЗВИТИЕ БИЗНЕС-СИСТЕМ»)

Проблемная ситуация 1

Совокупность положений статьи 32.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, Федерального закона «О деятельности по приему платежей физических лиц, осуществляемой платежными агентами» и Федерального закона «О банках и банковской деятельности» позволяет сделать вывод, что лицо, привлеченное к административной ответственности, вносит или перечисляет сумму административного штрафа в банк или в иную кредитную организацию либо платежному агенту, осуществляющему деятельность по приему платежей физических лиц, или банковскому платежному агенту, осуществляющему деятельность в соответствии с законодательством о банках и банковской деятельности.

ГИБДД должно располагать информацией об уплате административного штрафа лицом, привлеченным к административной ответственности, так как при ее отсутствии возбуждается исполнительное производство, даже при фактическом исполнении наказания нарушителем. Кроме того, данная информация необходима ГИБДД для выполнения функций администрирования штрафов в области дорожного движения.

В связи с отменой нормы КоАП, устанавливающей обязанность лица, привлеченного к административной ответственности, представить копию документа, свидетельствующего об уплате административного штрафа, судье, должностному лицу, вынесшему постановление об административном наказании, у ГИБДД отсутствует возможность получить данную информацию от правонарушителя.

ГИБДД может получить данную информацию от правонарушителя, только в случае добровольного предоставления им квитанции об уплате штрафа в ГИБДД. Еще одним каналом данной информации являются организации, осуществляющие деятельность по приему платежей населения.

Действующее законодательство Российской Федерации не предусматривает обязанность банков, иных кредитных организаций и банковских платежных агентов, осуществляющих деятельность в соответствии с законодательством о банках и банковской деятельности, предоставлять ГИБДД информацию о принятых от населения средствах в счет уплаты административных штрафов за нарушения в области дорожного движения.

Федеральный закон «О деятельности по приему платежей физических лиц, осуществляемой платежными агентами», Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, Закон Российской Федерации «О милиции» и иные нормативные правовые акты, корреспондирующие теме исследования, не содержат положений, обязывающих платежных агентов, осуществляющих деятельность по приему платежей физических лиц, направлять судьям или органам ГИБДД (их должностным лицам) информацию о принятых платежах в счет уплаты административных штрафов.

В настоящее время УГИБДД по субъектам Российской Федерации заключают договор с региональными филиалами ОАО «Сбербанк» об информационном взаимодействии (в соответствии с совместным письмом ДОБДД МВД РФ и Сбербанка России «О приеме платежей физических лиц по оплате штрафов, выписанных подразделениями ГИБДД»). При этом информационное взаимодействие осуществляется по двум схемам:

1) Односторонний обмен информацией – информация о полученных платежах в форме электронных реестров платежей предоставляется региональным филиалом ОАО «Сбербанк» в УГИБДД.

2) Двусторонний обмен информацией – УГИБДД направляет в электронном виде в региональный филиал ОАО «Сбербанк» распределенную информацию о постановлениях на уплату административного штрафа; региональный филиал ОАО «Сбербанк» направляет в УГИБДД информацию о полученных платежах по каждому постановлению.

Заключение договоров с региональными филиалами ОАО «Сбербанк» позволяет частично решить проблему получения информации об уплаченных административных штрафах.

Предложение: принять меры, позволяющие органам ГИБДД получать информацию об уплате административного штрафа от банков, кредитных организаций и иных организаций, осуществляющих деятельность по приему платежей населения, ФГУП «Почта России». С целью получения оперативной и достоверной информации об уплате административных штрафов предлагается:

1) Организовать информационное взаимодействие ГИБДД с банками, кредитными и иными организациями, осуществляющими деятельность по приему платежей, с целью предоставления органам ГИБДД сведений о принятых платежах в связи с уплатой правонарушителями административного штрафа за нарушения в области дорожного движения.

В этой связи необходимо установить правила передачи банками, кредитными и иными организациями, осуществляющими деятельность по приему платежей, сведений об уплате административных штрафов за нарушения в области дорожного движения судьям, в органы ГИБДД и их должностным лицам, которые вынесли постановление по делу об административном правонарушении и назначили наказание в виде штрафа.

Реализация данного предложения требует дополнительного правового регулирования рассматриваемой области общественных отношений и подготовки проекта нормативного документа, регламентирующего порядок и условия

информационного взаимодействия: полномочия участников взаимодействия, условия и периодичность представления информации, формат и каналы связи для информационного обмена и т.д. Соответствующий документ предлагается утвердить постановлением Правительства Российской Федерации.

2) На переходный период предлагается организовать заключение договоров между Министерствами (ГУВД, УВД) по субъекту Российской Федерации и банками (кредитными организациями и иными организациями, осуществляющими деятельность по приему платежей) соглашений об информационном взаимодействии, с учетом опыта взаимодействия УГИБДД по субъектам Российской Федерации и региональных филиалов ОАО «Сбербанк».

При заключении соглашения предусматривать возможность двухстороннего обмена информацией: Управление (отдел) ГИБДД направляет в электронном виде в организацию, осуществляющую деятельность по приему платежей населения, распределенную информацию о постановлениях на уплату административного штрафа; организация, осуществляющая деятельность по приему платежей населения, направляет в УГИБДД информацию о полученных платежах по каждому постановлению.

При отсутствии финансовой и технической возможности двухстороннего электронного обмена важно предусмотреть в проекте документа возможность предоставления банками и иными организациями, осуществляющими деятельность по приему платежей, информации о поступивших средствах от денежных взысканий в одностороннем порядке.

В проекте постановления Правительства Российской Федерации предусмотреть обязанность банка, иной кредитной организации, осуществляющей деятельность по приему платежей от населения, обеспечить корректный ввод полной информации о принимаемых платежах, позволяющий идентифицировать платеж по серии, номеру и дате постановления об АПН:

- ОКАТО района совершения правонарушения;
- тип документа, на основании которого совершается платеж;
- серию и номер постановления о назначении штрафа;
- дату вынесения постановления о назначении штрафа;
- сумму платежа.

Проблемная ситуация 2

Кодексом об административных правонарушениях не предусмотрена возможность уплаты административного штрафа через отделения ФГУП «Почта России». На практике административные штрафы уплачиваются лицами, привлеченными к административной ответственности, через отделения ФГУП «Почта России». Следовательно, ФГУП «Почта России» также является каналом получения информации для должностных лиц, вынесших постановление об административной ответственности, об уплате административных штрафов. В настоящее время информацию об уплате штрафа через отделения ФГУП «Почта России» поступают в ГИБДД из соответствующих Управлений Федерального казначейства.

Предложение: расширить перечень организаций, осуществляющих прием платежей от физических лиц в счет уплаты административных штрафов. В этой связи требуется обеспечить оказание услуги по приему таких платежей в отделениях почтовой связи ФГУП «Почта России» (в настоящее время этот вид услуги оказывается на договорной основе), что требует внесения соответствующих изменений в Федеральный закон «О почтовой связи» и подзаконные нормативные правовые акты, корреспондирующие заданной тематике.

На переходный период предлагается организовать заключение договоров между Министерствами (ГУВД, УВД) по субъекту Российской Федерации и филиалами ФГУП «Почта России» (при условии согласования последними данного соглашения с ФГУП «Почта России») и определением стоимости таких услуг на договорной основе. В целях получения органами ГИБДД сведений о принимаемых в отделениях ФГУП «Почта России» платежах в счет уплаты административных штрафов за нарушения в области дорожного движения в договоре между вышеуказанными субъектами права необходимо подробно регламентировать порядок и условия информационного взаимодействия (по аналогии организации и условий взаимодействия с территориальными банками Сбербанка России).

Для повышения доступности услуги по переводу в бюджетную систему Российской Федерации, платежей поступающих от денежных взысканий (штрафов), предлагается осуществлять государственное регулирование цен на данный вид услуги.

При заключении соглашения предусматривать возможность двухстороннего обмена информацией: УГИБДД направляет в электронном виде в ФГУП «Почта Россия» распределенную информацию о постановлениях на уплату административного штрафа; ФГУП «Почта Россия» направляет в УГИБДД информацию о полученных платежах по каждому постановлению.

При отсутствии финансовой и технической возможности двухстороннего электронного обмена информацией в заключаемых соглашениях предусматривать представление отделениями почтовой связи сведений об уплаченных штрафах в одностороннем порядке. При этом в договоре предусмотреть обязанность отделений почтовой связи проверять наличие в платежном документе реквизитов, позволяющих идентифицировать платеж по серии, номеру и дате постановления об АПН:

- ОКАТО района совершения правонарушения;
- тип документа, на основании которого совершается платеж;
- серию и номер постановления о назначении штрафа;
- дату вынесения постановления о назначении штрафа;
- сумму платежа.

Проблемная ситуация 3

Взаимодействие Федерального казначейства с администраторами поступлений в бюджет (органов ГИБДД) заключается в предоставлении Федеральным

казначейством администраторам документов о проведенных операциях по учету поступлений в бюджетную систему Российской Федерации, а также в получении Федеральным казначейством от администраторов документов о возврате (зачете) плательщикам излишне (ошибочно) перечисленных в бюджет платежей, документов об уточнении вида и принадлежности поступлений. Документы о поступлениях предоставляются органами Федерального казначейства администраторам в пределах возложенных на администраторов полномочий.

Учет поступлений в бюджетную систему Российской Федерации органы Федерального казначейства осуществляют на основании расчетных документов, полученных из расчетной сети Банка России.

В связи с отсутствием в управлениях Федерального казначейства полноформатного массива данных в электронном виде о поступающих платежах (платежи идентифицируются с плательщиком, а не с правонарушителем и конкретным правонарушением), в ГИБДД поступают из управлений (отделов) Федерального казначейства бумажные платежные квитанции, которые сложно сопоставить с конкретными постановлениями по делу об АПН.

Органы ГИБДД осуществляют обработку данных квитанций и заносят данные в региональные базы данных.

При получении информации об уплате административного штрафа у органов ГИБДД возникают трудности с идентификацией платежа. Данная проблема возникает также из-за того, что лицами, привлеченными к административной ответственности, не всегда правильно заполняются платежные документы на уплату административного штрафа, в платежных документах не указываются реквизиты постановления о наложении административного штрафа.

Предложение: для упрощения процедуры идентификации платежа предлагается установить обязательные для исполнения в отношении неопределенного круга лиц требования к содержанию информационных полей платежных документов, на основании которых будут перечисляться денежные средства в бюджетную систему Российской Федерации от уплаты административных штрафов за административные правонарушения.

Органам ГИБДД выдавать правонарушителем вместе с постановлением о наложении административного взыскания платежные документы, которые содержат следующие реквизиты:

- номер расчетного (текущего) счета;
- наименование и реквизиты банка, где открыт счет соответствующего УФК;
- ИНН получателя;
- КПП получателя;
- код ОКАТО;
- код бюджетной классификации;
- серия и номер и дата постановления о вынесении штрафа;
- дата постановления о вынесении штрафа.

Проблемная ситуация 4

При отсутствии документа об уплате административного штрафа по истечении тридцати дней со дня вступления постановления о наложении административного штрафа в законную силу судьи и органы ГИБДД (их должностные лица) направляют административные материалы в подразделения ФСПП по месту жительства (месту пребывания или местонахождению имущества) лица, в отношении которого отсутствует информация об уплате административного штрафа в соответствии с Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях.

Судебные приставы информируют судей и органы ГИБДД (их должностных лиц) о принятии следующих решений:

- о возбуждении исполнительного производства;
- об отказе в возбуждении исполнительного производства;
- об окончании исполнительного производства и направлении соответствующих материалов в территориальный орган ФСПП (его подразделение) для возбуждения исполнительного производства по новому месту жительства должника, месту его пребывания или по новому местонахождению его имущества;
- об отложении исполнительных действий и применении мер принудительного исполнения;
- о прекращении исполнительного производства;
- и о других принятых решениях.

Вместе с тем не организован электронный документооборот между органами ГИБДД, мировыми судьями и подразделениями ФСПП (судебными приставами-исполнителями), что не позволяет обеспечить оперативный обмен данными об исполненных (неисполненных) административных наказаниях в виде штрафа за нарушения в области дорожного движения.

Предложение: организовать информационное взаимодействие между органами ГИБДД, мировыми судьями и подразделениями ФСПП (судебными приставами-исполнителями) посредством организации электронного документооборота между указанными субъектами права в рамках реализации мероприятий, предусмотренных ФЦП «Электронная Россия».

Проблемная ситуация 5

В соответствии с частью 2 статьи 29.11 КоАП РФ копия вынесенного судьей постановления по делу об административном правонарушении направляется должностному лицу, составившему протокол об административном правонарушении, в течение трех дней со дня вынесения указанного постановления. В тоже время с позиции администрирования поступлений от денежных штрафов процесс учета прохождения материалов по делу об административном правонарушении имеет пробелы. В частности не установлена необходимость направлять информацию об исполнении постановлений по делам об административных правонарушениях из органов судебной власти, уполномоченных

назначать административные наказания в виде штрафов за нарушения в области дорожного движения, в органы ГИБДД. Отсутствие таких сведений негативно отражается на качестве исполнения органами ГИБДД функции администратора доходов от денежных взысканий (штрафов).

Предложение: представляется целесообразным установить обязанность органов судебной власти, уполномоченных рассматривать дела об административных правонарушениях в области дорожного движения и назначать наказания в виде штрафа, направлять в органы ГИБДД информацию об исполненных постановлениях по делам об административных правонарушениях.

Проблемная ситуация 6

При осуществлении банком перевода принятых от физических лиц денежных средств в адрес одного получателя платежное поручение заполняется банками – отправителями платежа, как правило, на общую сумму. В этой связи органы Федерального казначейства не имеют возможности представить органам ГИБДД в электронном виде данные о платежах, поступающих в бюджетную систему от денежных взысканий за нарушения в области дорожного движения, в формате, позволяющем идентифицировать платеж с конкретным постановлением по делу об административном правонарушении, что обуславливает необходимость «ручной» обработки данных в органах ГИБДД. Эта работа трудоемка, занимает много времени и не позволяет рационально использовать имеющиеся у органов ГИБДД организационные и кадровые ресурсы. При их обработке также возникают трудности с идентификацией платежа, так как лица, привлеченные к административной ответственности и уплачивающие административный штраф, не всегда правильно заполняют платежные документы.

Предложение: к полномочиям Банка России относится установление обязательных для кредитных организаций и банковских групп правил проведения банковских операций. В этой связи представляется целесообразным Банку России разработать и утвердить указания о необходимости формирования банками и иными кредитными организациями полноформатных платежных поручений при осуществлении перевода принятых от физических лиц денежных средств в счет уплаты налогов, сборов и иных платежей в бюджетную систему Российской Федерации на каждый платеж.

Проблемная ситуация 7

При поступлении из органов Федерального казначейства платежных квитанций в органы ГИБДД процедура идентификации платежа с конкретными постановлениями по делам об административных правонарушениях осложняется неправильным отображением нужной информации (указывается плательщик вместо правонарушителя) или отсутствием необходимой информации в информационных полях платежных документов.

Предложение: для упрощения процедуры идентификации платежа предлагается установить обязательные для исполнения в отношении неопределенного круга лиц требования к содержанию информационных полей платежных документов, на основании которых будут перечисляться денежные сред-

ства в бюджетную систему Российской Федерации от уплаты административных штрафов за административные правонарушения.

Проблемная ситуация 8

Не организован электронный документооборот между органами ГИБДД, мировыми судьями и подразделениями ФССП (судебными приставами-исполнителями), что не позволяет обеспечить оперативный обмен данными об исполненных (неисполненных) административных наказаниях в виде штрафа за нарушения в области дорожного движения.

Предложение: организовать информационное взаимодействие между органами ГИБДД, мировыми судьями и подразделениями ФССП (судебными приставами-исполнителями) посредством организации электронного документооборота между указанными субъектами права в рамках реализации мероприятий, предусмотренных ФЦП «Электронная Россия».

Проблемная ситуация 9

В соответствии с частью 2 статьи 29.11 КоАП РФ копия вынесенного судьей постановления по делу об административном правонарушении направляется должностному лицу, составившему протокол об административном правонарушении, в течение трех дней со дня вынесения указанного постановления. В тоже время с позиции администрирования поступлений от денежных штрафов процесс учета прохождения материалов по делу об административном правонарушении имеет пробелы. В частности не установлена необходимость направлять информацию об исполнении постановлений по делам об административных правонарушениях из органов судебной власти, уполномоченных назначать административные наказания в виде штрафов за нарушения в области дорожного движения, в органы ГИБДД. Отсутствие таких сведений негативно отражается на качестве исполнения органами ГИБДД функции администратора доходов от денежных взысканий (штрафов).

Предложение: представляется целесообразным установить обязанность органов судебной власти, уполномоченных рассматривать дела об административных правонарушениях в области дорожного движения и назначать наказания в виде штрафа, направлять в органы ГИБДД информацию об исполненных постановлениях по делам об административных правонарушениях.

Проблемная ситуация 10

При осуществлении банком перевода принятых от физических лиц денежных средств в адрес одного получателя платежное поручение заполняется банками – отправителями платежа, как правило, на общую сумму. В этой связи органы Федерального казначейства не имеют возможности представить органам ГИБДД в электронном виде данные о платежах, поступающих в бюджетную систему от денежных взысканий за нарушения в области дорожного движения, в формате, позволяющем идентифицировать платеж с конкретным постановлением по делу об административном правонарушении, что обуславливает необходимость «ручной» обработки данных в органах ГИБДД. Эта работа трудоемка, занимает много времени и не позволяет рационально исполь-

зывать имеющиеся у органов ГИБДД организационные и кадровые ресурсы. При их обработке также возникают трудности с идентификацией платежа, так как лица, привлеченные к административной ответственности и уплачивающие административный штраф, не всегда правильно заполняют платежные документы.

Предложение: к полномочиям Банка России относится установление обязательных для кредитных организаций и банковских групп правил проведения банковских операций. В этой связи представляется целесообразным Банку России разработать и утвердить указания о необходимости формирования банками и иными кредитными организациями полноформатных платежных поручений при осуществлении перевода принятых от физических лиц денежных средств в счет уплаты налогов, сборов и иных платежей в бюджетную систему Российской Федерации на каждый платеж.

Проблемная ситуация 11

Федеральный закон от 03.06.2009 №103-ФЗ «О деятельности по приему платежей физических лиц, осуществляемой платежными агентами» не устанавливает прямой обязанности платежного агента в случае приема платежей по административным штрафам направлять судьям, органам, должностным лицам, вынесшим постановление о назначении административного штрафа, информацию о принятых платежах по административным штрафам. Указанные сведения могут предоставляться на основе договора, которым будет установлена соответствующая обязанность оператора по приему платежей. Также в договоре могут быть определены существенные условия, состав и формат передаваемых данных.

При оплате административного штрафа в банке или иной кредитной организации, деятельность последних осуществляется в соответствии с Федеральным законом «О банках и банковской деятельности».

Федеральный закон от 02.12.1990 №395-1 «О банках и банковской деятельности» также не устанавливает специальных правил в отношении приема платежей по административным штрафам, а также обязанности банков и кредитных организаций направлять информацию о принятых платежах в органы ГИБДД.

Ранее обязанность предоставить подтверждение оплаты штрафа возлагалась на лицо, привлеченное к административной ответственности. Согласно части 4 статьи 32.2 КоАП РФ копию документа, свидетельствующего об уплате административного штрафа, лицо, привлеченное к административной ответственности, направляет судье, в орган, должностному лицу, вынесшим постановление. Данное положение утратило силу с 1 января 2008 года в связи с принятием Федерального закона от 24.07.2007 №210-ФЗ.

КоАП РФ не предусматривается обязанности иных лиц предоставить информацию, свидетельствующую об уплате административного штрафа, в орган, должностному лицу, вынесшим постановление, что определенным образом препятствует своевременному внесению данных об исполненных и неис-

полненных постановлениях об административных правонарушениях в систему регистрации сбора штрафов.

Выявленный правовой пробел не позволяет указанным органам административной юрисдикции своевременно получать данные об уплате и регистрировать факт исполнения (неисполнения) постановлений по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения.

В тоже время КоАП РФ установлено, что при отсутствии документа, свидетельствующего об уплате административного штрафа, по истечении шестидесяти дней со дня вступления постановления о наложении административного штрафа в законную силу либо со дня истечения срока отсрочки или срока рассрочки, судья, орган, должностное лицо, вынесшие постановление, направляют соответствующие материалы судебному приставу-исполнителю для взыскания суммы административного штрафа в порядке, предусмотренном федеральным законодательством.

Отсутствие документа, свидетельствующего об уплате административного штрафа, не позволяет обеспечить эффективное взаимодействие с судебными приставами и может повлечь необоснованное привлечение гражданина к административной ответственности, предусмотренной статьей 20.25 Кодекса Российской Федерации об административных нарушениях.

Предложение: предлагается внести дополнение в статью 32.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, предусматривающее возложение на банки, иные кредитные организации, платежных агентов обязанности предоставить сведения о поступивших денежных средствах по оплате административного штрафа судьбе, в орган, должностному лицу, вынесшим постановление.

Так, предлагается дополнить статью 32.2 КоАП РФ частью следующего содержания:

«Сведения об уплате административного штрафа банк или иная кредитная организация либо платежный агент, осуществляющий деятельность по приему платежей физических лиц, или банковский платежный агент, осуществляющий деятельность в соответствии с законодательством о банках и банковской деятельности, в которые поступила сумма административного штрафа, в течение пяти дней со дня уплаты административного штрафа направляют судьбе, в орган, должностному лицу, вынесшим постановление.»

Направление сведений об уплате административного штрафа судьбе, в орган, должностному лицу, вынесшим постановление позволит также оптимизировать процесс администрирования уплаченных штрафов, сумма которого поступила в организацию, принимающую платеж, расположенную в другом субъекте Российской Федерации.

Вопросы порядка предоставления указанной информации, включая способы передачи данных и их состав, целесообразно определить постановлением Правительства Российской Федерации.

В проекте постановления Правительства Российской Федерации предлагается регламентировать следующие вопросы, касающиеся предоставления

банками и иными кредитными организациями информации об уплаченных административных штрафах:

- определение схемы обмена данными между банками (иными кредитными организациями, платежными агентами и организациями федеральной почтовой связи) и органами административной юрисдикции, назначившими административное наказание в виде штрафа (организация одно- или двухстороннего обмена информацией);
- перечень сведений, подлежащих представлению в органы административной юрисдикции (ФИО, дата вынесения, номер постановления об АПН и т.д.);
- сроки и периодичность представления информации при организации одно- и двухстороннего информационного обмена;
- права и обязанности участников информационного взаимодействия;
- порядок организации информационного взаимодействия (субъекты, уполномоченные инициировать процесс информационного обмена; условия определения должностных лиц, ответственных за предоставление данных и т.д.);
- определить каналы связи и требования по обеспечению безопасности передачи данных;
- в случае необходимости определить формат передаваемой информации.

Данное правовое решение, в случае его принятия, потребует также соответствующего нормативного и методического закрепления на уровне Центрального банка России и Минфина РФ. Так, целесообразно разработка и принятие указаний ЦБ РФ по вопросу организации информационного обмена между организациями, принимающими платежи по административным штрафам, и органами, вынесшими постановление по делу об административном правонарушении.

Со стороны Минфина РФ могут быть подготовлены соответствующие методические рекомендации, которыми будет определять примерный порядок направления сведений об уплате административного штрафа в органы, вынесшие постановление.

Проблемная ситуация 12

Согласно приказу Минфина РФ от 30.12.2009 №150н «Об утверждении Указаний о порядке применения бюджетной классификации Российской Федерации» администрирование доходов бюджета от денежных взысканий (штрафов) осуществляется органами государственной власти, вынесшими постановления о наложении штрафов по результатам рассмотрения дел об административных правонарушениях в соответствии с законодательством об административных правонарушениях.

В случае вынесения постановления о наложении штрафа судом (мировым судьей) по результатам рассмотрения дела, направленного органом государственной власти, органом местного самоуправления, органом управления го-

сударственным внебюджетным фондом, администрирование соответствующих поступлений осуществляется органом государственной власти, органом местного самоуправления, органом управления государственным внебюджетным фондом, направившим дело на рассмотрение в суд (мировому судье).

Таким образом, администрирование доходов бюджета от административных штрафов в области дорожного движения осуществляется органами ГИБДД, вынесшими постановления о наложении штрафов по результатам рассмотрения дел об административных правонарушениях, либо направившими дело на рассмотрение в суд (мировому судье).

Судебные органы не выполняют функции администратора поступлений в бюджет, в данной связи отсутствует взаимодействие судов с организациями, уполномоченными принимать платежи по административным штрафам, а также органами Федерального казначейства по вопросам поступления денежных средств по административным штрафам и перечислении их в бюджетную систему Российской Федерации.

В настоящее время КоАП РФ не предусматривает обязанности судебных органов направлять информацию в органы ГИБДД об исполнении постановлений по делам об административных правонарушениях.

Предложение: в случае если в КоАП РФ будет заложена обязанность банков, иных кредитных организаций, платежных агентов предоставить сведения о поступивших денежных средствах по оплате административного штрафа судье, в орган, должностному лицу, вынесшим постановление, целесообразно предусмотреть необходимость передачи данных сведений соответствующим администраторам поступлений денежных средств в бюджет.

Так, предлагается дополнить статью 32.2 КоАП РФ частью следующего содержания:

«Сведения об уплате административного штрафа поступившие в суд, вынесший постановление, направляются должностному лицу, составившему протокол об административном правонарушении, в течение трех дней со дня поступления указанных сведений».

Направление судебными органами сведений об уплате административного штрафа поступившим в суд, должностному лицу, составившему протокол об административном правонарушении, обеспечит учет исполнения постановлений, вынесенных в другом субъекте Российской Федерации, органами и должностными лицами, составившими протокол об административном правонарушении, что в свою очередь оптимизирует процесс администрирования уплаченных штрафов.

Вопросы порядка передачи указанной информации, включая способы передачи данных и их состав, могут быть определены постановлением Правительства Российской Федерации.

Проблемная ситуация 13

При отсутствии документа, свидетельствующего об уплате административного штрафа, помимо направления соответствующих материалов судеб-

ному приставу-исполнителю для взыскания суммы административного штрафа, должностное лицо федерального органа исполнительной власти, структурного подразделения или территориального органа, а также иного государственного органа, уполномоченного осуществлять производство по делам об административных правонарушениях (за исключением судебного пристава-исполнителя), составляет протокол об административном правонарушении, предусмотренном частью 1 статьи 20.25 КоАП РФ, в отношении лица, не уплатившего административный штраф.

Данная статья предусматривает ответственность за неуплату административного штрафа в срок, предусмотренный КоАП РФ. Санкция за данное правонарушение установлена в виде административного штрафа в двукратном размере суммы неуплаченного административного штрафа либо административный арест на срок до пятнадцати суток.

Представляется, что при минимальном размере штрафа 100 рублей, санкция, предусмотренная частью 1 статьи 20.25 КоАП РФ, не в полной мере соответствует общественной опасности рассматриваемого правонарушения и не обеспечивает задачи соблюдения административного законодательства.

Предложение: внести дополнения в часть 1 статьи 20.25 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, предусматривающие установление минимального штрафа за данное правонарушение в размере 500 рублей.

Так, предлагается изложить часть 1 статьи 20.25 КоАП РФ в следующей редакции:

«1. Неуплата административного штрафа в срок, предусмотренный настоящим Кодексом, -влечет наложение административного штрафа в двукратном размере суммы неуплаченного административного штрафа, но не менее пяти-сот рублей, либо административный арест на срок до пятнадцати суток.»

Проблемная ситуация 14

Согласно часть 3 статьи 32.2 КоАП Российской Федерации Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях сумма административного штрафа вносится или перечисляется лицом, привлеченным к административной ответственности, в банк или в иную кредитную организацию либо платежному агенту, осуществляющему деятельность по приему платежей физических лиц, или банковскому платежному агенту.

В тоже время исходя из Федерального закона от 17.07.1999 №176-ФЗ «О почтовой связи» услуги по приему оплаты административных штрафов могут оказываться организациями федеральной почтовой связи. Однако Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях данные организации в качестве принимающих платежи не называет.

Предложение: внести дополнения в часть 3 статьи 32.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, согласно которым в состав субъектов, уполномоченных принимать платежи по административным штрафам, будут включены организации федеральной почтовой связи.

Поскольку Федеральный закон «О почтовой связи» не относит прием платежей административных штрафов к перечню обязательных услуг, предоставляемых организациями почтовой связи (в настоящее время этот вид услуги оказывается на договорной основе), предлагается развить предлагаемую правовую норму в отраслевом законодательстве о почтовой связи.

Представляется целесообразным внести изменения в статью 18 Федерального закона «О почтовой связи», определив, что организации почтовой связи общего пользования также обеспечивают прием платежей по административным штрафам. Таким образом, будет расширен перечень организаций, осуществляющих прием платежей от физических лиц в счет уплаты административных штрафов.

Одновременно предлагается данную услугу по приему платежей по административным штрафам включить в перечень услуг общедоступной электросвязи и общедоступной почтовой связи, государственное регулирование тарифов на которые на внутреннем рынке Российской Федерации осуществляет Федеральная служба по тарифам, внося соответствующие изменения в Постановление Правительства РФ от 24.10.2005 №637 .

Таким образом, будет осуществляться государственное регулирование цены на данный вид услуги в целях повышения доступности услуги по переводу платежей в бюджетную систему Российской Федерации, поступающих от денежных взысканий (штрафов).

Проблемная ситуация 16

Согласно статье 29.10 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в постановлении по делу об административном правонарушении должны быть указаны:

- должность, фамилия, имя, отчество судьи, должностного лица, наименование и состав коллегиального органа, вынесших постановление, их адрес;
- дата и место рассмотрения дела;
- сведения о лице, в отношении которого рассмотрено дело;
- обстоятельства, установленные при рассмотрении дела;
- статья КоАП РФ или закона субъекта Российской Федерации, предусматривающая административную ответственность за совершение административного правонарушения, либо основания прекращения производства по делу;
- мотивированное решение по делу;
- срок и порядок обжалования постановления.

В случае наложения административного штрафа в постановлении по делу об административном правонарушении, помимо указанных сведений, должна быть также указана информация о получателе штрафа, необходимая в соответствии с правилами заполнения расчетных документов на перечисление суммы административного штрафа.

Среди указанных требований отсутствует указание на необходимость наличия такого реквизита, как номер постановления, что затрудняет идентификацию платежей по административным штрафам.

В настоящее время, как показало исследование правоприменительной практики, при осуществлении администрирования поступивших платежей по административных штрафов, зачастую возникают сложности с персонификацией оплаченных штрафов, а также соотносением платежных документов с конкретным постановлением по делу об административном правонарушении.

В данной связи, возникают затруднения по внесению достоверных данных об оплаченных административных штрафах органами ГИБДД в специализированный федеральный учет лиц, привлеченных к административной ответственности за нарушения правил дорожного движения (АИПС «Адмпрактика»), а также региональные базы данных.

Приложение №8 к Административному регламенту Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения, утвержденному Приказом МВД РФ от 02.03.2009 №185, которое устанавливает типовую форму постановления по делу об административном правонарушении, такой номер предусматривает. В тоже время, указанное требование не является обязательным.

Постановления по делу об административном правонарушении, выносимые судебными органами, как правило, такого номера не имеют.

Применение уникального номера при администрировании административных штрафов позволит оптимизировать учет поступивших денежных средств, а также обеспечит дополнительные гарантии защиты персональных данных граждан в целях реализации положений Федерального закона от 27.07.2006 №152-ФЗ «О персональных данных», поскольку для идентификации платежа будет использоваться только номер постановления, без указания персональных данных гражданина (таких как: фамилия, имя, отчество, адрес места жительства).

Предложение: внести дополнения в статью 29.10 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, согласно которым в перечень обязательных реквизитов, указываемых в постановлении по делу об административном правонарушении, должен входить уникальный номер постановления.

Также в КоАП РФ необходимо установить, что уникальный номер постановления по делу об административном правонарушении должен вноситься в платежные документы по оплате административного штрафа.

Коррелирующие изменения целесообразно внести в правила заполнения расчетных документов на перечисление суммы административного штрафа, в которых необходимо в качестве обязательного реквизита платежной квитанции определить номер постановления, которым назначен административный штраф.

Порядок присвоения уникальных номеров постановлений по делу об административном правонарушении может быть установлен Минюстом России на основании поручения Правительства Российской Федерации, которое рекомендуется включить в проект постановления высшего органа исполнительной власти Российской Федерации с целью регулирования общественных отношений по вопросу информационного обмена данными между органами административной юрисдикции и организациями (индивидуальными предпринимателями), осуществляющими деятельность по приему платежей в счет уплаты административных штрафов.

Проблемная ситуация 17

Согласно статье 29.10 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в случае наложения административного штрафа в постановлении по делу об административном правонарушении, помимо указанных сведений, должна быть также указана информация о получателе штрафа, необходимая в соответствии с правилами заполнения расчетных документов на перечисление суммы административного штрафа.

Как показало исследование правоприменительной практики, в отдельных субъектах Российской Федерации (Тверская область) на оборотной стороне постановления также приводится расчетная квитанция на оплату административного штрафа с указанием соответствующих реквизитов. Указанное позволяет избежать ошибок в заполнении расчетных документов на перечисление суммы административного штрафа посредством применения данной расчетной формы.

В тоже время КоАП РФ не содержит обязательного требования вручать лицу, привлеченному к административной ответственности, подобные формы расчетных документов на перечисление суммы административного штрафа.

Предложение: в целях нормативного закрепления существующей практики, целесообразно внести дополнения в статью 29.10 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, согласно которым лицу, привлеченному к административной ответственности, вместе с постановлением вручается бланк платежной квитанции, содержащий информацию о получателе штрафа, необходимую в соответствии с правилами заполнения расчетных документов на перечисление суммы административного штрафа.

Проблемная ситуация 18

Результаты комплексного исследования действующего законодательства Российской Федерации показывают, что общественные отношения по вопросу создания и обеспечения эксплуатации системы регистрации и сбора административных штрафов за нарушения в области дорожного движения не подлежат подробному нормативно-правовому регулированию, отражающему специфику установленной сферы деятельности. В этой связи органы и должностные лица ГИБДД, назначающие данный вид административного наказания, зачастую испытывают сложности своевременного получения достоверной информации об исполнении (неисполнении) виновным лицом обязанности по уплате

те штрафа. Ввиду отсутствия в действующем законодательстве детализированного алгоритма действий сотрудников ГИБДД проблематично обеспечить единство правоприменительной практики, что порождает для инспекторов ГИБДД ряд сложностей на стадии применения положений КоАП Российской Федерации.

В целях устранения данной проблемы и в рамках настоящей НИР сформирован пакет научно-обоснованных предложений по внесению изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, направленных на совершенствование системы регистрации и сбора штрафов за нарушения в области дорожного движения. Однако для исключения проблем в процессе правоприменительной практики необходимо с учетом подготовленных поправок в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях подробно регламентировать порядок исполнения должностными лицами ГИБДД функций, связанных с регистрацией и сбором штрафов за нарушения в области дорожного движения.

Предложение: как показывают итоги анализа Административных регламентов федеральных органов исполнительной власти, уполномоченных осуществлять контрольно-надзорные функции, практика по определению алгоритма действия должностных лиц в связи с проведением мероприятий по обращению постановления по делу об административном правонарушении к исполнению существует и уже апробирована. Например, в главе «Административные процедуры» Административного регламента финансово-бюджетного надзора содержится раздел «Обращение постановления по делу об административном правонарушении к исполнению»; в Административном регламенте Федеральной службы по надзору в сфере природопользования по исполнению государственной функции контролю и надзору за соблюдением в пределах своей компетенции законодательства Российской Федерации в области охраны атмосферного воздуха в разделе III «Административные процедуры» существует глава «Исполнение постановления о назначении административного наказания», определяющая алгоритм действий должностных лиц контрольно-надзорного органа государственной власти.

Учитывая вышеизложенное, предлагается регламентировать порядок исполнения функции, связанной с обращением постановления по делу об административном правонарушении к исполнению, отдельным нормативным правовым актом МВД России при условии вступления в силу постановления Правительства Российской Федерации, устанавливающего правила информационного взаимодействия между органами административной юрисдикции и организациями (индивидуальными предпринимателями), осуществляющими прием платежей в счет уплаты административных штрафов.

В этом документе предлагается нормативно урегулировать вопрос о порядке исполнения сотрудниками ГИБДД действий, связанных с регистрацией и сбором административных штрафов за нарушения в области дорожного движения: установить обязанность должностных лиц ГИБДД, назначающих администра-

тивные наказания в виде штрафов, заносить данные о вынесенных постановлениях по делам об административных правонарушениях в региональные информационные системы ГИБДД; определить максимально допустимые сроки занесения данных в информационные системы ГИБДД и сроки передачи данных о назначенных штрафах в банки и иные кредитные организации и т.д.

В данном проекте приказа МВД России также целесообразно нормативно определить общие требования к формату и структуре сведений об уплаченных платежах, получаемых органами ГИБДД от платежных агентов и организаций федеральной почтовой связи¹, требований к содержанию соглашений (договоров) с платежными агентами по вопросу приема последними платежей в счет уплаты административных штрафов.

Проблемная ситуация 19

В целях повышения эффективности информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции 3 декабря 2007 года МВД России принят приказ №1144 «О системе информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции», который определяет основные задачи Федеральной информационной системы ГИБДД, к числу которых относится обеспечение подразделений Госавтоинспекции значимой информацией.

Вместе с тем, наличие в данном подзаконном нормативном правовом акте незначительных правовых пробелов негативно влияет на эффективность реализации предоставленных органам ГИБДД полномочий, в том числе на решение задачи по созданию эффективной системы регистрации и сбора административных штрафов.

Например, в число основных задач ФИС ГИБДД не включена задача по регистрации и учету назначенных и исполненных (неисполненных) административных штрафов, поскольку согласно пункту 3.1 Положения о системе информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции необходимо вести учет лиц, привлеченных к административной ответственности за нарушения правил дорожного движения. Таким образом, в качестве критерия для ведения регистрационного учета используется «лицо, привлеченное к ответственности», а не «назначенное и исполненное (неисполненное) административное наказание». Отсутствие в государственной информационной системе ГИБДД информации о неисполненных наказаниях не позволяет более эффективно применять меры административного воздействия в отношении лиц, не уплативших штраф за нарушения в области дорожного движения (ст. 20.25 КоАП Российской Федерации).

Согласно пункту 2.4 Наставления по организации формирования и ведения специализированных учетов федеральной специализированной территориально распределенной информационной системы Госавтоинспекции учету подлежат все оформленные подразделениями Госавтоинспекции административные правонарушения в области дорожного движения. Вместе с тем, что по-

¹ См. Федеральный закон от 17.07.1999 №176-ФЗ «О почтовой связи»

нимать под оформленными правонарушениями (протокол об АПН или постановление, об АПН), рассматриваемый ведомственный документ МВД России в данном случае не разъясняет.

Ответ на данный вопрос содержится в пункте 9 Наставления по организации формирования и ведения специализированных учетов федеральной специализированной территориально распределенной информационной системы Госавтоинспекции, согласно которому основанием для постановки на региональный учет является оформление соответствующего протокола об административном правонарушении в области дорожного движения.

Таким образом, ФИС ГИБДД и его территориальные подсистемы де-юре не предусматривают регистрацию должностными лицами ГИБДД в региональных базах данных факта вынесения постановления по делу об административном правонарушении, что создает дополнительные препятствия для исполнения административного наказания в виде штрафа.

Предложение: внести изменения в приказ МВД России от 03.12.2007 №1144 «О системе информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции, дополнив пункт 3.1 Положения о системе информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции и пункт 9 Наставления по организации формирования и ведения специализированных учетов федеральной специализированной территориально распределенной информационной системы Госавтоинспекции положениями, предусматривающими: а) регистрацию и учет постановлений по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения; б) регистрацию исполненных (неисполненных) постановлений по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения.

Проблемная ситуация 20

В целях качественного исполнения функции администратора дохода по платежам, поступаемых в бюджетную систему Российской Федерации в связи с уплатой административных штрафов за нарушения в области дорожного движения, органы ГИБДД организуют информационное взаимодействие с банками и иными кредитными организациями (информационное взаимодействие органов ГИБДД с платежными агентами и организациями федеральной почтовой связи осуществляется на основании заключаемых в силу предписаний федерального законодательства соглашений и договоров). Однако отсутствие в Правилах указания информации, идентифицирующей платеж, в расчетных документах на перечисление иных платежей в бюджетную систему Российской Федерации специальных требований к содержанию информационных полей платежных документов при перечислении денежных средств через банки (иные кредитные организации) в счет оплаты административного штрафа осложняет процесс идентификации платежа с конкретным постановлением по делу об административном правонарушении.

Предложение: в целях устранения указанного негативного явления предлагается разработать «Правила указания информации в полях расчетных документов на перечисление административных штрафов в бюджетную систему Российской Федерации» (в части документов об оплате административных штрафов, администратором которых является МВД Российской Федерации) и утвердить проект данного нормативного документа путем внесения изменений в приказ Минфина Российской Федерации от 24.11.2004 №106н «Об утверждении правил указания информации в полях расчетных документов на перечисление налогов, сборов и иных платежей в бюджетную систему Российской Федерации».

