

**Постановление Правительства РФ от 3 октября 2013 г. N 864
"О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного
движения в 2013 - 2020 годах"**

С изменениями и дополнениями от:

6 ноября 2014 г., 29 октября 2015 г.

Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Утвердить прилагаемую **федеральную целевую программу** "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах".

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

Председатель Правительства
Российской Федерации

Д. Медведев

Москва
3 октября 2013 г. N 864

**Федеральная целевая программа
"Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах"
(утв. **постановлением** Правительства РФ от 3 октября 2013 г. N 864)**

С изменениями и дополнениями от:

6 ноября 2014 г., 29 октября 2015 г.

ГАРАНТ:

См. **План** мероприятий, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий, утвержденный Правительством РФ 4 августа 2015 г.

Информация об изменениях:

Постановлением Правительства РФ от 29 октября 2015 г. N 1167 в паспорт внесены изменения

См. текст паспорта в предыдущей редакции

**Паспорт федеральной целевой программы "Повышение безопасности
дорожного движения в 2013 - 2020 годах"**

Наименование Программы	-	федеральная целевая программа "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах"
Дата принятия решения о разработке Программы	-	распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 октября 2012 г. N 1995-р
Государственный	-	Министерство внутренних дел Российской Федерации

заказчик - координатор Программы Государственные заказчики	Федерации - Министерство внутренних дел Российской Федерации, Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерство здравоохранения Российской Федерации, Министерство образования и науки Российской Федерации, Министерство промышленности и торговли Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное дорожное агентство
Основные разработчики Программы	- Министерство внутренних дел Российской Федерации, Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерство здравоохранения Российской Федерации, Министерство образования и науки Российской Федерации, Министерство промышленности и торговли Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное дорожное агентство, федеральное казенное учреждение "Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации"
Цель и задачи Программы	- целью является сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий к 2020 году на 8 тыс. человек (28,82 процента) по сравнению с 2012 годом; задачами являются: создание системы пропаганды с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения; формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах; повышение культуры вождения; развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях; повышение требований к подготовке водителей на получение права на управление транспортными средствами и требований к автошколам, осуществляющим такую подготовку
Целевые индикаторы и показатели Программы	- число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях;

Сроки и этапы реализации Программы	<p>- число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях;</p> <p>социальный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения);</p> <p>транспортный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 10 тыс. транспортных средств)</p> <p>2013 - 2020 годы, в том числе:</p> <p>I этап - 2013 - 2015 годы;</p> <p>II этап - 2016 - 2020 годы,</p> <p>В 2015 году необходимо проанализировать результаты реализации Программы, подготовить предложения по корректировке показателей, индикаторов и перечня мероприятий Программы</p>
Объемы и источники финансирования Программы	<p>- общий объем финансирования Программы на 2013 - 2020 годы (в ценах соответствующих лет) составляет 35654,51 млн. рублей, в том числе:</p> <p>за счет средств федерального бюджета - 16659,134 млн. рублей, из них:</p> <p>прикладные научные исследования и экспериментальные разработки, выполняемые по договорам на проведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ, - 892,662 млн. рублей;</p> <p>капитальные вложения - 2551,431 млн. рублей, в том числе:</p> <p>бюджетные инвестиции - 2296,604 млн. рублей;</p> <p>субсидии на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности субъектов Российской Федерации - 254,827 млн. рублей;</p> <p>прочие нужды - 13215,041 млн. рублей;</p> <p>за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 17927,916 млн. рублей, в том числе:</p> <p>капитальные вложения - 1011,724 млн. рублей;</p> <p>прочие нужды - 16916,192 млн. рублей;</p> <p>за счет средств внебюджетных источников - 1067,46 млн. рублей</p>
Ожидаемые конечные результаты реализации Программы и показатели	<p>- сокращение случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий, в том числе детей, к 2020 году на 8 тыс. человек (28,82 процента) по сравнению с 2012 годом;</p>

социально-экономическая эффективность

сокращение социального риска к 2020 году на 30,5 процента по сравнению с 2012 годом;
сокращение транспортного риска к 2020 году на 36,7 процента по сравнению с 2012 годом.

I. Характеристика проблемы, на решение которой направлена Программа

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

Ежегодно в Российской Федерации в результате дорожно-транспортных происшествий погибают или получают ранения свыше 275 тыс. человек. На дорогах за последние 9 лет погибли 9852 ребенка в возрасте до 16 лет, травмированы 209223 ребенка. Демографический ущерб от дорожно-транспортных происшествий и их последствий за 2004 - 2011 годы составил 571407 человек.

Размер социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий за 2004 - 2011 годы оценивается в 8188,3 млрд. рублей, что можно сопоставить с доходами консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации за 2012 год (8064,3 млрд. рублей). Несмотря на то что в 2011 году социально-экономический ущерб от дорожно-транспортных происшествий и их последствий снизился до 862 млрд. рублей, его годовой размер тем не менее все равно существенен и примерно равен расходам консолидированного бюджета субъектов Российской Федерации за 2011 год на жилищно-коммунальное хозяйство (881,25 млрд. рублей).

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

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

Внедрение программ повышения безопасности на дорогах России Президент Российской Федерации В.В. Путин в своем Послании Федеральному Собранию Российской Федерации на 2013 год назвал одной из актуальных задач развития страны.

Целями государственной демографической политики, установленными [Концепцией](#) долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной [распоряжением](#) Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. N 1662-р, являются снижение темпов естественной убыли населения, стабилизация и создание условий для роста его численности, а также повышение качества жизни и увеличение ее ожидаемой продолжительности.

Одним из главных направлений демографической политики в соответствии с [Концепцией](#) демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденной [Указом](#) Президента Российской Федерации от 9 октября 2007 г. N 1351, является снижение смертности населения, прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин, в том числе в результате дорожно-транспортных происшествий.

Одним из инструментов достижения целей демографической политики Российской Федерации согласно плану мероприятий по реализации в 2011 - 2015 годах [Концепции](#) демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденному [распоряжением](#) Правительства Российской Федерации от 10 марта 2011 г. N 367-р, должна стать федеральная целевая программа "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах" (далее - Программа).

Задачи по обеспечению безопасности дорожного движения также решаются в рамках реализации [государственной программы](#) Российской Федерации "Доступная среда" на 2011 - 2015 годы, утвержденной [распоряжением](#) Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2012 г. N 2181-р, целью которой является формирование к 2015 году условий для обеспечения равного доступа инвалидов (наравне с другими) к транспорту, информации и связи, а также к объектам и услугам, предоставляемым населению. Мероприятия государственной программы Российской Федерации "Доступная среда" на 2011 - 2015 годы носят адаптационный характер и нацелены на решение инфраструктурных проблем пользования транспортной системой людьми с ограниченными возможностями.

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

В [федеральную целевую программу](#) "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)", утвержденную [постановлением](#) Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. N 848, входит [подпрограмма](#) "Автомобильные дороги", целевые индикаторы которой отражают деятельность, направленную на увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям. Ожидаемые результаты реализации подпрограммы "Автомобильные дороги" предполагаются в виде снижения ограничения пропускной способности автомобильных дорог федерального значения, строительства и реконструкции таких дорог, включая строительство платных автомобильных и скоростных дорог в составе международных транспортных коридоров. На условиях софинансирования из федерального бюджета планируется построить и реконструировать автомобильные дороги регионального и межмуниципального значения.

В [Концепции](#) долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года одной из заявленных целей государственной политики в сфере развития транспорта является создание условий для повышения

конкуренентоспособности экономики и качества жизни населения, включая повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Цели повышения уровня безопасности транспортной системы, снижения тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий, числа пострадавших и погибших в них обозначены в [Транспортной стратегии](#) Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной [распоряжением](#) Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. N 1734-р. Задачи указанной Стратегии предлагают стратегические ориентиры в решении проблем безопасности всей транспортной системы России, в то время как Программа направлена на решение на тактическом уровне одной из задач указанной Стратегии - повышение безопасности дорожного движения.

Таким образом, задачи сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения (за счет повышения дисциплины на дорогах, качества дорожной инфраструктуры, организации дорожного движения, повышения качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим и др.) и, как следствие, сокращения демографического и социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий согласуются с приоритетными задачами социально-экономического развития Российской Федерации в долгосрочной и среднесрочной перспективе и направлены на обеспечение снижения темпов убыли населения Российской Федерации, создания условий для роста его численности.

Результаты реализации [федеральной целевой программы](#) "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах", утвержденной [постановлением](#) Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. N 100, свидетельствуют, что использование программно-целевых методов управления в этой сфере позволило значительно улучшить ситуацию с дорожно-транспортной аварийностью в стране. В ходе реализации этой программы основной акцент был сделан на таких важных направлениях, как предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, профилактика детского дорожно-транспортного травматизма, развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, совершенствование условий движения транспортных средств и повышение безопасности пешеходов. Активизировалась работа по обеспечению безопасности дорожного движения на региональном и муниципальном уровнях. Во всех субъектах Российской Федерации и большинстве муниципальных образований были приняты и реализовывались соответствующие программы. Таким образом, на федеральном, региональном и местном уровнях были сформированы единые подходы к снижению ущерба, наносимого государству и обществу последствиями дорожно-транспортных происшествий.

Итогом реализации программных мероприятий стало сокращение на 18,9 процента числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях. В количественном выражении этот показатель снизился с 34506 человек в 2004 году до 27991 человека в 2012 году. Также отмечается сокращение по таким важным индикаторам, как тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий (на 19 процентов), социальный и транспортный риски (на 17,6 процента и 41 процент соответственно). В целом за 7 лет действия Программы сохранены жизни более 35

тыс. человек.

Позитивное влияние программно-целевых методов управления на состояние аварийности подтверждается динамикой значений следующих основных показателей аварийности в 1997 - 2012 годах, где:

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

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

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

2008 - 2012 годы - период снижения числа лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, по сравнению с 2007 годом. Снижение составило 16 процентов.

В 2009 году после преодоления инерции стартового периода реализации [федеральной целевой программы](#) "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах" в России удалось впервые с 2000 года последовательно обеспечивать сокращение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими и достичь минимального зарегистрированного 20 лет назад уровня числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях за год. В этот период число погибших в дорожно-транспортных происшествиях не только сократилось, но и по темпам своего снижения опережало ожидаемую динамику значений этого показателя (за 2006 - 2010 годы - на 2039 человек).

Оценивая эффективность федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах", следует учитывать, что значительная часть периода ее реализации происходила в условиях недостаточного ресурсного обеспечения из-за последствий мирового финансового кризиса. В первую очередь это коснулось региональных целевых программ.

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

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

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

во всех субъектах Российской Федерации и более чем в 1500 муниципальных образованиях приняты и реализуются программы по обеспечению безопасности

дорожного движения;

активно работают региональные комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения.

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

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

В рамках [федеральной целевой программы](#) "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах" реализовано более 4 тысяч основных мероприятий стоимостью около 28 млрд. рублей, на средства федерального бюджета для субъектов Российской Федерации приобретено 13246 единиц материально-технических ресурсов на сумму свыше 7,9 млрд. рублей.

Для обучения детей правилам безопасного поведения на дороге построено и введено в действие 3 федеральных экспериментальных центра "Детский автогород" (в гг. Владивостоке, Ульяновске и Туапсе) и 15 детских автогородков, в 1000 общеобразовательных школ всех субъектов Российской Федерации для учащихся и учителей осуществлена рассылка комплектов учебно-методической литературы по безопасному участию детей в дорожном движении.

В подмосковном г. Ногинске, пос. Ковалевка Ростовской области и пос. Иноземцово Ставропольского края построены учебно-тренировочные комплексы для подготовки спасателей Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий и отработки действий сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий.

В г. Москве введен в эксплуатацию комплекс административных зданий Центра специального назначения в области обеспечения безопасности дорожного движения, являющегося территориальным органом Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Модернизировано 1529 светофорных объектов, включая оснащение светодиодными светофорами, современными управляющими контроллерами, табло обратного отсчета времени разрешающего сигнала, дополнительными звуковыми сопровождающими сигналами и др.

На территории 12 субъектов Российской Федерации оснащены дорожными удерживающими и пешеходными ограждениями свыше 219 км наиболее опасных участков улично-дорожной сети.

Оборудовано искусственным освещением свыше 200 км автомобильных дорог общего пользования.

Созданы системы маршрутного ориентирования участников дорожного движения (разработка маршрутов, установка информационно-указательных дорожных знаков) более чем в 190 городах.

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

Построено 15 пешеходных переходов в гг. Казани (3 объекта), Кирове (3 объекта), Белгороде, Бердске, Благовещенске, Воронеже, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Оренбурге, Тамбове и станице Новотиторовская Краснодарского края.

Для подразделений Госавтоинспекции закуплено 6203 комплекса видеофиксации нарушений [Правил](#) дорожного движения Российской Федерации (далее - Правила дорожного движения), работающих в автоматическом режиме, и 3352 автомобиля, оборудованных средствами контроля и выявления правонарушений.

В 74 субъектах Российской Федерации созданы и функционируют центры автоматизированной фиксации правонарушений, обеспечивающие реализацию процедур обращения административных материалов к исполнению.

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

Произведена закупка оборудования для учебного центра подготовки преподавателей по обучению водителей, сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, приемам оказания первой медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий, на базе Института проблем медицины катастроф федерального государственного бюджетного учреждения "Всероссийский центр медицины катастроф "Защита" Министерства здравоохранения Российской Федерации.

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

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

В целом состояние дорожно-транспортной аварийности в России характеризуется следующими параметрами:

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

основными видами дорожно-транспортных происшествий продолжают оставаться происшествия с высокой тяжестью последствий, в частности наезд на

пешехода (30,7 процента всех дорожно-транспортных происшествий и 29 процентов погибших);

свыше половины (60,5 процента) погибших в дорожно-транспортных происшествиях в 2012 году составили лица в возрасте 26 - 60 лет, из которых более половины являлись лицами наиболее трудоспособного возраста (26 - 40 лет);

в 2012 году зарегистрировано 20879 дорожно-транспортных происшествий с участием детей и подростков в возрасте до 16 лет, в которых погибли 940 детей и получили ранения 22016 детей, 41,2 процента всех пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях детей являлись пешеходами (9462 человека), 45 процентов - пассажирами транспортных средств (10328 человек), 6,7 процента - велосипедистами, 6,7 процента - водителями транспортных средств;

каждый второй погибший в дорожно-транспортном происшествии ребенок участвовал в дорожном движении в качестве пассажира. В 8891 дорожно-транспортном происшествии с участием детей-пассажиров погибли 515 детей и получили ранения 9813 детей. Нарушение правил перевозки детей фиксируется при оформлении каждого десятого дорожно-транспортного происшествия;

в 2012 году зарегистрирован 9021 наезд на несовершеннолетних пешеходов, в которых погибли 309 детей и были ранены 9004 ребенка. Переход детьми проезжей части в неустановленном месте или неожиданный выход на проезжую часть из-за транспортных средств, деревьев и сооружений - самые распространенные причины наездов на детей (37,4 процента и 24,7 процента соответственно всех дорожно-транспортных происшествий по причинам нарушения детьми Правил дорожного движения);

в общей структуре аварийности наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий происходит по причине нарушения Правил дорожного движения водителями транспортных средств, в таких дорожно-транспортных происшествиях погибает и получает ранения подавляющее большинство пострадавших (85,9 процента общего числа погибших и 91 процент общего числа раненых);

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

в 2012 году основной причиной почти каждого пятого дорожно-транспортного происшествия (21 процент), гибели каждого четвертого участника дорожного движения (24,8 процента) и ранения каждого пятого участника дорожного движения (21,1 процента) являлись недостатки эксплуатационного состояния улично-дорожной сети;

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

Расчет прогнозных показателей аварийности показывает, что при отказе от продолжения применения программно-целевого метода управления в области обеспечения безопасности дорожного движения число погибших в

дорожно-транспортных происшествиях к 2020 году может достигнуть 32,5 тыс. человек.

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

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

невозможность формирования единых целевых индикаторов и показателей в этой сфере;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

экономической заинтересованности в достижении результата;

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

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

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

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

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

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

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

применять принципы бюджетного планирования, ориентированного на результат.

Продолжение применения программно-целевого метода для решения проблем дорожно-транспортной аварийности в России позволит не только сохранить накопленный потенциал и привести к сокращению числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях в Российской Федерации в 2020 году, гармонизации системы обеспечения безопасности дорожного движения в целях конституционной защиты прав и свобод человека и гражданина России, но и сформировать предпосылки для достижения более амбициозных стратегических целей снижения дорожно-транспортного травматизма на следующее десятилетие.

Вместе с тем реализация мероприятий Программы может сопровождаться возникновением следующих законодательных, информационных, кадровых и иных рисков:

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

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

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

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

II. Цель и задачи Программы, сроки и этапы ее реализации, а также целевые индикаторы и показатели, отражающие ход ее выполнения

Целью Программы является сокращение случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий, в том числе детей, к 2020 году на 8 тыс. человек (28,82 процента) по сравнению с 2012 годом.

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

создание системы пропагандистского воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;

формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах;

повышение культуры вождения;

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

повышение требований к подготовке водителей на получение права на управление транспортными средствами и требований к автошколам, осуществляющим такую подготовку.

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

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

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

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

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

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

число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях;

число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях;

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

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

Целевые индикаторы и показатели Программы по годам ее реализации приведены в [приложении N 1](#).

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

1-й этап - 2013 - 2015 годы;

2-й этап - 2016 - 2020 годы.

На 1-м этапе Программы планируется реализация следующих мероприятий:

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

изменение общественного отношения к проблемам безопасности дорожного движения;

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

совершенствование механизмов работы с субъектами Российской Федерации.

В 2015 году необходимо проанализировать результаты реализации 1-го этапа Программы и подготовить предложения по корректировке показателей, индикаторов и перечня мероприятий Программы.

На 2-м этапе Программы предусматривается реализация мероприятий, которые направлены на продолжение поступательного достижения целевого состояния аварийности на российских дорогах и преодоление дисбаланса в ситуации, связанной с аварийностью в регионах, и основаны на дифференцированном подходе к задачам по снижению дорожно-транспортного травматизма для каждого субъекта Российской Федерации и экономически выгодных механизмах софинансирования мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения за счет средств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации.

III. Мероприятия Программы

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

Объемы финансирования Программы за счет средств федерального бюджета носят прогнозный характер и подлежат ежегодному уточнению в

установленном порядке при формировании проектов федерального бюджета на очередной финансовый год и плановый период исходя из реальных возможностей.

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

развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения;

обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении;

повышение уровня технического состояния эксплуатируемых транспортных средств, их активной и пассивной безопасности;

развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов, повышение безопасности дорожных условий;

развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

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

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

Мероприятия Программы, направленные на развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения, приведены в [приложении N 2](#);

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

Мероприятия Программы, направленные на обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении, приведены в [приложении N 3](#).

Деятельность в рамках направления по повышению уровня технического состояния эксплуатирующихся транспортных средств, их активной и пассивной

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

Мероприятия Программы, направленные на повышение уровня технического состояния эксплуатируемых транспортных средств, их активной и пассивной безопасности, приведены в [приложении N 4](#).

Деятельность в рамках направления по развитию системы организации движения транспортных средств и пешеходов, повышению безопасности дорожных условий предусматривает обеспечение безопасного участия пешеходов в дорожном движении, устранение и профилактику возникновения опасных участков дорожного движения, пробок и заторов, организацию транспортного планирования с целью обеспечения безопасного и эффективного трафика, развитие интеллектуальных транспортных систем, обеспечение пассивной и послеаварийной безопасности дорог и дорожной инфраструктуры.

Мероприятия Программы, направленные на развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов, повышение безопасности дорожных условий, приведены в [приложении N 5](#).

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

Мероприятия Программы, направленные на развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, приведены в [приложении N 6](#).

Деятельность в рамках направления по совершенствованию нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения предусматривает устранение пробелов в законодательстве, разработку и внедрение практических инструментов реализации государственной политики, продолжение формирования основ институциональных преобразований, повышение имиджа Российской Федерации на мировой арене.

Мероприятия Программы, направленные на совершенствование нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, приведены в [приложении N 7](#).

Информация об изменениях:

[Постановлением Правительства РФ от 29 октября 2015 г. N 1167 в раздел IV внесены изменения](#)

[См. текст раздела в предыдущей редакции](#)

IV. Ресурсное обеспечение Программы

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

Финансирование мероприятий Программы будет осуществляться за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников. Общий объем финансирования Программы в 2013 - 2020 годах составляет 35654,51 млн. рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета - 16659,134 млн. рублей.

Объемы финансирования Программы за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и иных источников по направлениям расходования средств приведены в [приложении N 8](#).

Объемы финансирования Программы за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и иных источников по годам приведены в [приложении N 9](#).

Распределение объемов финансирования Программы за счет средств федерального бюджета между ее государственными заказчиками приведено в [приложении N 10](#).

Методика детализации укрупненных инвестиционных проектов, реализуемых в рамках Программы, приведена в [приложении N 11](#).

В случае невозможности освоения средств федерального бюджета, предусмотренных на реализацию Программы в 2013 году, в соответствии с положениями законодательства Российской Федерации освоение средств федерального бюджета в установленном размере переносится на 2014 год.

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

Финансирование мероприятий Программы, реализуемых субъектами Российской Федерации за счет средств федерального бюджета, предполагается осуществлять только при условии выделения средств из бюджетов субъектов Российской Федерации для софинансирования мероприятий Программы. При уменьшении согласованных объемов финансирования субъектами Российской Федерации пропорционально сокращаются средства федерального бюджета.

Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации

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

Часть привлекаемых средств бюджетов субъектов Российской Федерации предусматривается направить на капитальные вложения, включая строительство подземных и наземных пешеходных переходов, строительство автогородков; сооружение и оснащение площадок и специальных классов для практического обучения безопасному поведению детей на дорогах и др.

Бюджетные ассигнования федерального бюджета на осуществление капитальных вложений предусматриваются на строительство, реконструкцию, в том числе с элементами реставрации, техническое перевооружение объектов капитального строительства и приобретение объектов недвижимого имущества в государственную собственность Российской Федерации, а также на софинансирование в форме субсидий капитальных вложений в объекты государственной собственности субъектов Российской Федерации.

Правила предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной собственности субъектов Российской Федерации в рамках Программы приведены в [приложении N 11.1](#).

Средства бюджетов субъектов Российской Федерации на прочие расходы будут направляться на модернизацию светофорных объектов, в том числе вблизи образовательных организаций и учреждений здравоохранения, устройство ограждений на опасных участках автомобильных дорог, устройство искусственных неровностей на дорогах, установку дорожных знаков на опасных участках дорог, обеспечение детских образовательных организаций научно-методическими и информационными материалами, проведение обучающих семинаров по безопасности дорожного движения, создание печатной и видеопродукции, посвященной проблемам безопасности дорожного движения, приобретение световозвращающих элементов и распространение их среди детей и подростков, посещающих образовательные организации.

Привлечение средств внебюджетных источников должно осуществляться на постоянной основе. Для реализации программных мероприятий могут быть привлечены такие внебюджетные источники, как взносы участников Программы и государственных программ субъектов Российской Федерации, включая предприятия и организации различных форм собственности, целевые отчисления от прибыли предприятий, заинтересованных в осуществлении Программы, кредиты банков, средства фондов и общественных организаций, заинтересованных в реализации Программы (или ее отдельных мероприятий), а также другие поступления.

Мероприятия за счет средств внебюджетных источников реализуются на основании отдельных соглашений (согласований) государственных заказчиков

Программы с хозяйствующими субъектами, которые софинансируют реализацию мероприятий или непосредственно их выполняют.

Привлечение средств внебюджетных источников возможно для реализации мероприятий по следующим направлениям Программы:

развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения;

обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении;

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

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

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

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

В качестве механизмов привлечения внебюджетных средств может использоваться предоставление различных льгот со стороны органов государственной власти и органов местного самоуправления, в частности инвестиционный налоговый кредит, государственно-частное партнерство и государственная поддержка.

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

Государственно-частное партнерство может осуществляться путем заключения контрактов с частными компаниями (подрядный договор), договора на управление и договора аренды, заключения концессионных соглашений, создания государственно-частных предприятий, что предполагает участие частного сектора в капитале государственного предприятия путем акционирования или создания совместных предприятий.

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

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

техническое (управление системой уличного освещения, содержание и техническое обслуживание автомобильных дорог);
образовательное (организация центров повышения квалификации);
производственно-технологическое (разработка и изготовление технических средств для оснащения дорог);
информационное (учреждение печатных изданий);
информационно-технологическое (создание и ведение информационных баз).
Государственная поддержка негосударственных организаций, реализующих проекты в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, предоставляется путем проведения конкурсов на размещение заказов на выполнение работ и предоставление услуг по обеспечению безопасности дорожного движения за счет бюджетных средств.

Информация об изменениях:

[Постановлением Правительства РФ от 6 ноября 2014 г. N 1167 в раздел V внесены изменения](#)

[См. текст раздела в предыдущей редакции](#)

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

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

Управление реализацией Программы и контроль за ходом ее выполнения осуществляется в соответствии с [разделом VII](#) "Управление реализацией целевой программы и контроль за ходом ее выполнения" порядка разработки и реализации федеральных целевых программ и межгосударственных целевых программ, в осуществлении которых участвует Российская Федерация, утвержденного [постановлением](#) Правительства Российской Федерации от 26 июня 1995 г. N 594 "О реализации Федерального закона "О поставках продукции для федеральных государственных нужд".

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

В целях формирования единого подхода к управлению реализацией Программы и, как следствие, достижения планируемых результатов будет сформирована единая система управления реализацией Программы на федеральном, региональном и местном уровнях, основой которой будут сформированная система управления реализацией [федеральной целевой программы](#) "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах" и созданные прикладные инструменты управления ее реализацией в виде методических и регламентирующих документов, касающихся различных сфер управления, а также программные продукты.

В условиях ограниченного финансирования перечень мероприятий

Программы сформированы исходя из их непосредственного влияния на состояние аварийности. При этом значительные средства направлены на пропаганду безопасности дорожного движения. Условия реализации Программы отличаются от условий реализации [федеральной целевой программы](#) "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах". Соответственно, влияние на состояние аварийности предложенного комплекса мер может отличаться от прогнозного, что, в свою очередь, может привести к недостижению поставленной цели. В связи с этим обязательным элементом эффективного управления реализацией Программы является проведение ежегодного мониторинга выполнения ее мероприятий и анализа их эффективности, подготовка предложений о внесении корректировок для обеспечения достижения установленных значений индикаторов и показателей.

Управление реализацией Программы осуществляют:

на федеральном уровне - государственный заказчик - координатор Программы, государственные заказчики Программы, дирекция Программы;

на региональном уровне - представители государственных заказчиков, исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации в лице назначенных ответственных за взаимодействие по выполнению Программы и формирование информационной политики, комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения;

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

Функции по текущему управлению реализацией Программы возлагаются на федеральное казенное учреждение "Дирекция по управлению [федеральной целевой программой](#) "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах" (далее - дирекция Программы), которое находится в ведении Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Государственным заказчиком - координатором Программы по согласованию с государственными заказчиками Программы может быть создан совет по координации Программы - коллегиальный совещательный орган управления реализацией Программы, создаваемый для осуществления координации и взаимодействия участников реализации Программы.

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

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

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

согласовывает проект организационно-финансового плана реализации мероприятий Программы на очередной финансовый год, объемы финансирования программных мероприятий, предложения о финансировании государственных программ субъектов Российской Федерации в рамках подготовки проекта федерального бюджета;

рассматривает государственные программы субъектов Российской Федерации

Федерации и пакеты документов к ним с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти (в целях отбора государственных программ субъектов Российской Федерации государственный заказчик - координатор Программы может создать межведомственную рабочую группу либо рабочую группу по отбору государственных программ субъектов Российской Федерации) с целью выбора субъектов и мероприятий для предоставления софинансирования, осуществляет подготовку экспертного заключения в отношении каждой региональной программы;

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

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

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

заключает соглашения о взаимодействии (сотрудничестве) в реализации Программы на весь срок ее выполнения;

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

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

организует работу по привлечению внебюджетных источников финансирования Программы;

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

Государственные заказчики осуществляют:

разработку, согласование с государственным заказчиком - координатором Программы и утверждение проектов организационно-финансовых планов реализации программных мероприятий и направление их дирекции Программы;

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

подготовку, согласование с государственным заказчиком - координатором Программы и предоставление в установленном порядке предложений по

бюджетным ассигнованиям на исполнение расходных обязательств (программных мероприятий, предлагаемых к финансированию за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов, софинансируемых за счет средств федерального бюджета в установленном порядке) на очередной финансовый год и плановый период;

проведение торгов (конкурсов) и заключение государственных контрактов на поставку товаров (работ, услуг) для государственных нужд в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, в целях обеспечения реализации программных мероприятий;

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

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

согласование с государственным заказчиком - координатором Программы и утверждение порядка и методики проведения отбора государственных программ субъектов Российской Федерации для формирования адресного перечня объектов финансирования Программы;

анализ и оценку результатов выполнения работ по реализации программных мероприятий, подготовку и своевременное представление отчетных материалов дирекции Программы;

работу по привлечению внебюджетных источников финансирования Программы;

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

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

Дирекция Программы осуществляет следующие основные функции:

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

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

в установленном порядке подготовка соглашений о взаимодействии (сотрудничестве) по реализации Программы на весь срок ее реализации;

организация и проведение торгов (конкурсов) и заключение государственных контрактов на поставку товаров (работ, услуг) для государственных нужд в целях обеспечения реализации программных мероприятий, закрепленных за государственным заказчиком - координатором Программы, в порядке, установленном законодательством Российской Федерации;

выполнение комплекса мероприятий по скоординированному взаимодействию с государственными заказчиками, органами исполнительной

власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления и организациями различной организационно-правовой формы;

мониторинг результатов реализации мероприятий Программы, государственных программ субъектов Российской Федерации, сбор и систематизация статистической и аналитической информации об их реализации, проведение оценки эффективности реализации государственных программ субъектов Российской Федерации;

разработку утверждаемых государственным заказчиком -координатором Программы методических рекомендаций по проведению мониторинга Программы, содержащих перечень показателей для проведения мониторинга, формы для предоставления данных, инструкцию по заполнению форм, альбомы типовых форм для систематизации полученных данных в ходе мониторинга Программы, рекомендации по организации мониторинга Программы на уровне государственных заказчиков и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, ответственных за реализацию государственных программ субъектов Российской Федерации;

формирование аналитической информации о реализации программных мероприятий, подготовка отчетных материалов о результативности и эффективности реализации Программы, эффективности расходования бюджетных средств, результативности предоставления субсидий и представление их государственному заказчику - координатору Программы;

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

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

организация работы по привлечению внебюджетных источников финансирования Программы;

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

иные функции, предусмотренные уставом дирекции Программы.

Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации осуществляют:

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

заключение соглашений о взаимодействии (сотрудничестве) в реализации

Программы;

разработку, утверждение, реализацию и финансирование государственных программ субъектов Российской Федерации, содержащих целевые показатели и индикаторы и способы их достижения (мероприятия), аналогичные содержащимся в Программе;

подготовку бюджетной заявки на очередной финансовый год, пакета документов для получения финансирования из федерального бюджета на софинансирование государственных программ субъектов Российской Федерации и предоставление их дирекции Программы;

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

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

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

информационную поддержку деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Органы местного самоуправления муниципальных образований осуществляют:

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

заключение соглашений о взаимодействии (сотрудничестве) по реализации Программы и государственных программ субъектов Российской Федерации;

разработку, утверждение, реализацию и финансирование муниципальных программ, содержащих целевые показатели и индикаторы и способы их достижения (мероприятия), аналогичные содержащимся в государственных программах субъектов Российской Федерации;

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

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

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

информационную поддержку деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения.

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

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

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

Основные сведения о ходе и результатах реализации Программы, выполнении целевых показателей и индикаторов, объемах затраченных на выполнение Программы финансовых ресурсов, результатах мониторинга реализации Программы и государственных программ субъектов Российской Федерации размещаются в открытых источниках, информационно-телекоммуникационной сети "Интернет", на сайтах участников Программы, портале "Безопасность дорожного движения" и др.

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

Государственный заказчик - координатор Программы до начала реализации Программы утверждает положение об управлении реализацией Программы, определяющее порядок формирования организационно-финансового плана реализации Программы, механизмы корректировки мероприятий Программы и их ресурсного обеспечения в ходе реализации Программы, процедуры предоставления государственными заказчиками Программы государственному заказчику - координатору Программы отчетности о ходе и результатах реализации Программы, а также процедуры обеспечения публичности (открытости) информации о значениях индикаторов и показателей Программы, результатах мониторинга реализации Программы, мероприятиях Программы и об условиях участия в них исполнителей.

VI. Оценка социально-экономической и экологической эффективности Программы

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

Методика оценки эффективности Программы приведена в [приложении N 12](#).

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

Экологическая эффективность Программы обеспечивается выполнением программных мероприятий, результатом реализации которых является снижение количества дорожно-транспортных происшествий, особенно с участием транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов.

Положительные социально-экономические и экологические последствия реализации мероприятий Программы будут связаны с внедрением новых способов организации дорожного движения. За счет использования оптимальных маршрутов и меньшего времени нахождения в пути будут сокращаться выбросы окиси углерода и окислов азота, что окажет благоприятное воздействие на экологию.

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

Программа разработана в продолжение [федеральной целевой программы](#) "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах", в которой расчет социально-экономической и бюджетной эффективности реализован на основе данных о численности лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, расходовании средств федерального бюджета, индексе инфляции, коэффициенте дисконтирования и иных показателей, указанных в методике оценки социально-экономической и бюджетной эффективности федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах". Для показателей социально-экономической и бюджетной эффективности Программы актуально изменение таких параметров, как индекс инфляции и коэффициент дисконтирования, рассчитываемый как совокупность данных об основных рисках и безрисковой ставки облигаций федерального займа.

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

В расчетах эффективности Программы используются цены соответствующих лет, при этом норматив дисконтирования остается неизменным на протяжении всего периода реализации Программы и составляет 1,11, уровень инфляции определяется на основании данных Министерства экономического развития Российской Федерации и индексируется каждый последующий год реализации Программы, а норматив величины ущерба определяется в соответствии с методикой оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий.

Ожидаемый социально-экономический эффект от реализации программных мероприятий составляет 210889,58 млн. рублей (с учетом прогноза роста цен) при положительном эффекте для федерального бюджета, составляющем 41458,2 млн. рублей.

Расчет социально-экономической эффективности Программы приведен в [приложении N 13](#). Расчет бюджетной эффективности Программы приведен в [приложении N 14](#). Методика оценки социально-экономической и бюджетной эффективности Программы приведена в [приложении N 15](#).

Информация об изменениях:

[Постановлением](#) Правительства РФ от 29 октября 2015 г. N 1167 приложение изложено в новой редакции

[См. текст приложения в предыдущей редакции](#)

Приложение N 1
к [федеральной целевой программе](#)
"Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах"
(в редакции [постановления](#)
Правительства Российской Федерации
от 29 октября 2015 г. N 1167)

Целевые индикаторы и показатели
федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах" по годам ее реализации

	Единица измерения	2012 год	2013 - 2020 годы - всего	В том числе								
				2013 год (факт)	2014 год (факт)	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	
1.	Число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях	человек	27991	-	27025	26963	26814	26500	24390	22790	21270	19925
	изменение к 2012 году	процентов	-	-	-3,45	-3,67	-4,2	-5,33	-12,86	-18,58	-24,01	-28,82
	изменение к	человек	-	-28251	-966	-1028	-1177	-1491	-3601	-5201	-6721	-806

2.	2012 году Число детей, погибших в дорожно-тран спортных происшествия х	человек	940	-	872	878	872	830	792	739	675	6 673
	изменение к 2012 году	процентов	-	-	-7,23	-6,6	-7,23	-11,7	-15,74	-21,38	-28,19	-28,4
	изменение к 2012 году	человек	-	-1189	-68	-62	-68	-110	-148	-201	-265	-267
3.	Социальный риск (число лиц, погибших в дорожно-тран спортных происшествия х, на 100 тыс. населения)	единиц	20	-	18,8	18,4	18,9	18,5	17,9	15,8	14,5	13,9
	изменение к 2012 году	процентов	-	-	-6	-8	-5,5	-7,5	-10,5	-21	-27,5	-30,5
	изменение к 2012 году	единиц	-	-	-1,2	-1,6	-1,1	-1,5	-2,1	-4,2	-5,5	-6,1
4.	Транспортны й риск (число лиц, погибших в дорожно-тран спортных	единиц	6,1	-	5,6	5,3	5,88	5,7	5,33	4,39	3,98	3,9

происшествия
х, на 10 тыс.
транспортных
средств)

изменение к 2012 году	процентов	-	-	-8,2	-13,1	-3,61	-6,56	-12,62	-28,03	-34,75	-36,07
изменение к 2012 году	единиц	-	-	-0,5	-0,8	-0,22	-0,4	-0,77	-1,71	-2,12	-2,2

Информация об изменениях:

[Постановлением Правительства РФ от 29 октября 2015 г. N 1167 приложение изложено в новой редакции](#)

[См. текст приложения в предыдущей редакции](#)

Приложение N 2
к **федеральной целевой программе**
"Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах"
(в редакции **постановления**
Правительства Российской Федерации
от 29 октября 2015 г. N 1167)

Мероприятия

**федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах",
направленные на развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения**

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

	Период реализации	Объем финансирования - всего	В том числе			Ответственный исполнитель	Ожидаемый результат
			за счет средств	за счет средств	за счет средств		

федеральн ого бюджета	бюджетов субъектов Российской Федерации	внебюджет ных источников
-----------------------------	--	--------------------------------

I. Прикладные научные исследования и экспериментальные разработки, выполняемые по договорам на проведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ

1.	Выполнение комплексных научных исследований с применением методов математического анализа в области систематизации и оценки эффективности средств повышения и контроля безопасности дорожного движения, в том числе разработка типовых решений и макетов для практического внедрения наиболее эффективных	всего	34,9	34,9	-	-	МВД России	повышение профессиональной надежности водителей, сокращение дорожно-транспортных происшествий
	в том числе:							
	2013 год	-	-	-	-	-		
	2014 год	26	26	-	-	-		
	2015 год	8,9	8,9	-	-	-		
	2016 год	-	-	-	-	-		
	2017 год	-	-	-	-	-		
	2018 год	-	-	-	-	-		
	2019 год	-	-	-	-	-		
	2020 год	-	-	-	-	-		

<p>средств в практику профилактики дорожно-транспортных происшествий на федеральном, региональном и муниципальном уровнях</p>								
2.	Проведение научных исследований, разработка условий и требований по нормативно-правовому обеспечению внедрения и развития сервисов интеллектуальных транспортных систем в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, повышения качества функционирования региональных транспортных систем и работы	всего	60	60	-	-	Минтранс России	повышение безопасности дорожного движения и сокращение ущерба от дорожно-транспортных происшествий
		в том числе:						
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	-	-	-	-		
		2015 год	10	10	-	-		
		2016 год	10	10	-	-		
		2017 год	10	10	-	-		
		2018 год	10	10	-	-		
		2019 год	10	10	-	-		
		2020 год	10	10	-	-		

3. Разработка научно обоснованных предложений по совершенствованию системы подготовки и непрерывного повышения квалификации специалистов, ответственных за обеспечение безопасного функционирования автомобильного транспорта, и ее гармонизации с международной системой профессиональной подготовки. Разработка курсов дистанционного обучения и методики оценки освоения учебных материалов при дистанционной	автомобильного транспорта							
	всего	23,99	23,99	-	-	Минтранс России	повышение качества подготовки и повышения квалификации специалистов, ответственных за обеспечение безопасного функционирования автомобильного транспорта	
	в том числе:							
	2013 год	15	15*	-	-			
	2014 год	5	5	-	-			
	2015 год	3,99	3,99	-	-			
	2016 год	-	-	-	-			
	2017 год	-	-	-	-			
	2018 год	-	-	-	-			
2019 год	-	-	-	-				
2020 год	-	-	-	-				

форме обучения

4.	Разработка комплексного проекта совершенствования системы подготовки водителей транспортных средств различных категорий, включая водителей из числа лиц с ограниченными физическими возможностями, организационно-методических рекомендаций, программ, учебных и методических пособий, образовательных ресурсов (в том числе в электронном виде) по обучению вождению транспортных	всего в том числе:	33,48	33,48	-	-	Минобрнауки России	совершенствование подготовки водителей из числа лиц с ограниченными физическими возможностями
		2013 год	6	6*	-	-		
		2014 год	6	6	-	-		
		2015 год	4	4	-	-		
		2016 год	1	1	-	-		
		2017 год	4,12	4,12	-	-		
		2018 год	4,12	4,12	-	-		
		2019 год	4,12	4,12	-	-		
		2020 год	4,12	4,12	-	-		

средств различных
категорий

Итого по [разделу I](#)

в том числе:

	152,37	152,37	-	-
2013 год	21	21	-	-
2014 год	37	37	-	-
2015 год	26,89	26,89	-	-
2016 год	11	11	-	-
2017 год	14,12	14,12	-	-
2018 год	14,12	14,12	-	-
2019 год	14,12	14,12	-	-
2020 год	14,12	14,12	-	-

II. Капитальные вложения

5.	Техническое перевооружение, строительство, реконструкция центров подготовки (переподготовки), дополнительного профессионального образования, повышения квалификации специалистов в области обеспечения безопасности дорожного движения (не	всего	400	400	-	-	МВД России	повышение уровня подготовки сотруднико в и специалист ов в области обеспечени я безопаснос ти дорожного движения
		в том числе:						
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	400	400	-	-		
		2015 год	-	-	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		

	менее 10,2 тыс. кв. метров)							
6.	Создание 3 федеральных центров по подготовке и повышению квалификации специалистов, занимающихся обучением водителей транспортных средств, специалистов по приему квалификационных экзаменов на право управления транспортными средствами различных категорий и подкатегорий, водителей транспортных средств различных категорий, включая водителей транспортных	всего	606,258	606,258	-	-	Минобрнауки России	совершенствование процесса подготовки водителей транспортных средств
		в том числе:						
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	47,38	47,38	-	-		
		2015 год	65,102	65,102	-	-		
		2016 год	96,7	96,7	-	-		
		2017 год	97,076	97,076	-	-		
		2018 год	100	100	-	-		
		2019 год	100	100	-	-		
		2020 год	100	100	-	-		

средств из числа
 людей с
 ограниченными
 физическими
 возможностями, по
 подготовке и
 повышению
 квалификации
 специалистов по
 обучению
 управлению
 транспортными
 средствами лиц с
 ограниченными
 физическими
 возможностями на
 базе
 образовательных
 организаций
 высшего
 образования (до 30
 тыс. кв. метров
 плоскостных
 сооружений
 (оборудованные
 площадки по
 обучению)
 Итого по [разделу II](#)
 в том числе:

		1006,258	1006,258	-	-
2013 год		-	-	-	-
2014 год		447,38	447,38	-	-

2015 год	81,749	81,749	-	-
2016 год	96,7	96,7	-	-
2017 год	97,076	97,076	-	-
2018 год	100	100	-	-
2019 год	100	100	-	-
2020 год	100	100	-	-

III. Прочие нужды

7.	Оснащение системами автоматического контроля и выявления нарушений Правил дорожного движения улично-дорожной сети городов и иных населенных пунктов, дорог регионального и муниципального значения (не менее 3936 комплексов)	всего	6416,766	1218,122	5093,482	105,162	МВД России	повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности
		в том числе:						
		2013 год	1306,417	-	1306,417	-		
		2014 год	1782,971	181,069	1594,725	7,177		
		2015 год	240,309	73,053	162,34	4,916		
		2016 год	360,893	115	230	15,893		
		2017 год	643,294	174	450	19,294		
		2018 год	694,294	225	450	19,294		
		2019 год	694,294	225	450	19,294		
		2020 год	694,294	225	450	19,294		
8.	Создание, тиражирование и передача конечным пользователям учебно-методических и наглядных	всего	530	160	320	50	МВД России	повышение правосознания участников дорожного движения,
		в том числе:						
		2013 год	10,768	-	10,768	-		
		2014 год	40,555	40	0,555	-		
		2015 год	128,677	20	108,677	-		
		2016 год	70	20	40	10		

пособий, учебных фильмов, игр, программ для участников дорожного движения разных возрастных категорий, в том числе с использованием мультимедийных средств, освещающих вопросы безопасности дорожного движения	2017 год	70	20	40	10	ответственности и культуры безопасного поведения на дороге	
	2018 год	70	20	40	10		
	2019 год	70	20	40	10		
	2020 год	70	20	40	10		
9. Проведение информационно-пропагандистских кампаний, использующих наиболее действенные каналы коммуникации, с целью повышения грамотности, ответственности и	всего	376	236	-	140	МВД России	формирование у водителей и пассажиров ценностно-нормативной мотивации, направленной на повышение
	в том числе:						
	2013 год	-	-	-	-		
	2014 год	40	40	-	-		
	2015 год	36	36	-	-		
	2016 год	60,5	40	-	20,5		
	2017 год	59,875	30	-	29,875		
	2018 год	59,875	30	-	29,875		
	2019 год	59,875	30	-	29,875		
	2020 год	59,875	30	-	29,875		

	уровня самосознания участников дорожного движения и профилактики факторов риска, влияющих на количество дорожно-транспортных происшествий и тяжесть их последствий							правового сознания, ответственности и культуры безопасного поведения
10.	Подготовка и создание информационно-пропагандистских телерадиопрограмм, направленных на участников дорожного движения, для последующего размещения на федеральных, региональных и кабельных телевизионных каналах,	всего в том числе:	2472,855	799,638	1673,217	-	МВД России	повышение правосознания участников дорожного движения, ответственности и культуры безопасного поведения на дороге
		2013 год	7,481	-	7,481	-		
		2014 год	110,964	107,368	3,596	-		
		2015 год	674,646	144,789	529,857	-		
		2016 год	479,764	147,481	332,283	-		
		2017 год	200	-	200	-		
		2018 год	300	100	200	-		
		2019 год	300	100	200	-		
		2020 год	400	200	200	-		

11. Организация в печатных средствах массовой информации специальных тематических рубрик для систематического освещения проблемных вопросов по безопасности дорожного движения, выпуск специализированной печатной продукции	радиостанциях							
	Организация в печатных средствах массовой информации специальных тематических рубрик для систематического освещения проблемных вопросов по безопасности дорожного движения, выпуск специализированной печатной продукции	всего	726,992	216,992	440	70	МВД России	повышение правосознания участников дорожного движения ответственности и культуры безопасного поведения на дороге
		в том числе:						
		2013 год	0,938	-	0,938	-		
		2014 год	40,618	40	0,618	-		
		2015 год	165,444	27	138,444	-		
		2016 год	100	30	60	10		
		2017 год	104,992	29,992	60	15		
		2018 год	105	30	60	15		
12. Подготовка и издание учебно-методических и наглядных пособий, фильмов и других материалов, а также издание комплектов учебно-методических материалов по	Подготовка и издание учебно-методических и наглядных пособий, фильмов и других материалов, а также издание комплектов учебно-методических материалов по	всего	61	61	-	-	Минтранс России	повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности
		в том числе:						
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	10	10	-	-		
		2015 год	6	6	-	-		
		2016 год	5	5	-	-		
		2017 год	10	10	-	-		
		2018 год	10	10	-	-		
		2019 год	10	10	-	-		
	2020 год	10	10	-	-			

	курсу дистанционного обучения специалистов, ответственных за обеспечение безопасного функционирования автомобильного транспорта							
13.	Материально-техническое обеспечение федерального бюджетного учреждения "Агентство автомобильного транспорта" (оборудование, программные комплексы) в целях подготовки водителей, повышения квалификации инженерно-технического и руководящего состава	всего в том числе:	277,469	277,469	-	-	Минтранс России	повышение правового сознания, ответствен ности и культуры безопасно го поведения участников дорожного движения
	обеспечение федерального бюджетного учреждения "Агентство автомобильного транспорта" (оборудование, программные комплексы) в целях подготовки водителей, повышения квалификации инженерно-техниче ского и руководящего состава	2013 год	25	25*	-	-		
		2014 год	24,5	24,5	-	-		
		2015 год	24,5	24,5	-	-		
		2016 год	18,028	18,028	-	-		
		2017 год	35,441	35,441	-	-		
		2018 год	50	50	-	-		
		2019 год	50	50	-	-		
		2020 год	50	50	-	-		

автотранспортных
предприятий, а
также обучения
контрольно-надзор
ных органов в
сфере
автомобильного
транспорта

в том числе:
создание
аппаратно-програм
многo комплекса
организационно-ме
тодического
обеспечения
процессов
подготовки
водителей,
инженерно-техниче
ского и
руководящего
состава
автотранспортных
предприятий,
контроля и учета
выдачи
разрешительных
документов

14.	Ежегодное	всего	215	215	-	-	Минтранс	повышение
-----	-----------	-------	-----	-----	---	---	----------	-----------

	проведение	в том числе:					России	правового
	всероссийского	2013 год	25	25	-	-		сознания,
	конкурса	2014 год	25	25	-	-		ответствен
	профессионального	2015 год	20	20	-	-		ности и
	мастерства	2016 год	25	25	-	-		культуры
	водителей	2017 год	30	30	-	-		безопасног
	транспортных	2018 год	30	30	-	-		о
	средств,	2019 год	30	30	-	-		поведения
	проведение	2020 год	30	30	-	-		участников
	комплексной							дорожного
	информационно-пр							движения
	опагандистской							
	кампании,							
	направленной на							
	водителей							
	коммерческого,							
	грузового и							
	пассажирского							
	транспорта, в							
	целях повышения							
	их ответственности							
	и культуры							
	поведения на							
	дороге, подготовка							
	тематических							
	телепрограмм							
15.	Учебно-методическ	всего	197,78	197,78	-	-	Минобрна	развитие
	ое обеспечение	в том числе:					уки	системы
	техническими	2013 год	90	90*	-	-	России	подготовки
	средствами	2014 год	27	27	-	-		водителей

обучения,	2015 год	13,5	13,5	-	-	транспортных средств
наглядными,	2016 год	3	3	-	-	
учебными и	2017 год	1,187	1,187	-	-	
методическими	2018 год	21,031	21,031	-	-	
пособиями,	2019 год	21,031	21,031	-	-	
электронными	2020 год	21,031	21,031	-	-	
образовательными ресурсами федеральных центров по подготовке и повышению квалификации специалистов, занимающихся обучением водителей транспортных средств, специалистов по приему квалификационных экзаменов на право управления транспортными средствами различных категорий и подкатегорий, водителей						

	транспортных средств различных категорий, включая водителей							
	транспортных средств из числа людей с ограниченными физическими возможностями							
16.	Разработка организационно-методических рекомендаций, обеспечивающих внедрение программ подготовки и переподготовки водителей транспортных средств различных категорий и подкатегорий, мониторинг их применения, в том числе водителей из числа лиц с ограниченными физическими	всего	33,298	33,298	-	-	Минобрнауки России	развитие системы подготовки водителей транспортных средств
		в том числе:						
		2013 год	15,898	15,898*	-	-		
		2014 год	4	4	-	-		
		2015 год	5,4	5,4	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	2	2	-	-		
		2018 год	2	2	-	-		
		2019 год	2	2	-	-		
		2020 год	2	2	-	-		

возможностями,
специальных
методических
рекомендаций для
создания
федеральных
центров по
подготовке и
повышению
квалификации
специалистов,
занимающихся
обучением
водителей
транспортных
средств, а также
специалистов по
приему
квалификационных
экзаменов на право
управления
транспортными
средствами
различных
категорий и
подкатегорий, по
подготовке и
переподготовке
водителей
различных

категорий, водителей из числа лиц с ограниченными физическими возможностями								
17. Издание и рассылка научно-методическ их материалов, образовательных ресурсов (в том числе в электронном виде) для совершенствования подготовки водителей из числа лиц с ограниченными физическими возможностями	всего в том числе:	24,653	24,653	-	-	Минобрна уки России	развитие системы подготовки водителей транспортн ых средств из числа лиц с ограниченн ыми физически ми возможност ями	
	2013 год	4	4*	-	-			
	2014 год	4,462	4,462	-	-			
	2015 год	4,191	4,191	-	-			
	2016 год	-	-	-	-			
	2017 год	3	3	-	-			
	2018 год	3	3	-	-			
	2019 год	3	3	-	-			
	2020 год	3	3	-	-			
Итого по разделу III в том числе:		11331,813	3439,951	7526,7	365,162			
	2013 год	1485,503	159,898	1325,605	-			
	2014 год	2110,07	503,399	1599,494	7,177			
	2015 год	1318,667	374,433	939,318	4,916			
	2016 год	1122,185	403,509	662,283	56,393			
	2017 год	1159,788	335,619	750	74,169			
	2018 год	1345,2	521,031	750	74,169			
	2019 год	1345,2	521,031	750	74,169			

I. Прикладные научные исследования и экспериментальные разработки, выполняемые по договорам на проведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ

1.	Разработка комплексного проекта профилактики детского дорожно-транспортного травматизма на период 2013 - 2020 годов, программ, учебно-методических пособий, образовательных ресурсов (в том числе в электронном виде), разработка специализированного интернет-портала по обучению безопасному участию в дорожном движении учащихся,	всего в том числе:	40,3	40,3	-	-	Минобрнауки России	обеспечение безопасности участия детей в дорожном движении
		2013 год	9	9*	-	-		
		2014 год	7	7	-	-		
		2015 год	4,3	4,3	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	5	5	-	-		
		2018 год	5	5	-	-		
		2019 год	5	5	-	-		
		2020 год	5	5	-	-		

	воспитанников дошкольных образовательных организаций и общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования, в том числе с использованием инновационных образовательных продуктов и современных компьютерных технологий							
2.	Разработка модульных программ повышения квалификации педагогических работников дошкольных образовательных организаций и общеобразовательных организаций,	всего в том числе:	2	2	-	-	Минобрнауки России	предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма
		2013 год	1	1*	-	-		
		2014 год	0,5	0,5	-	-		
		2015 год	-	-	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	0,125	0,125	-	-		
		2018 год	0,125	0,125	-	-		
		2019 год	0,125	0,125	-	-		
		2020 год	0,125	0,125	-	-		

	дополнительного образования по вопросам обучения учащихся, воспитанников навыкам безопасного участия в дорожном движении и рекомендаций по их использованию							
3.	Разработка оборудования (уголки по правилам дорожного движения, тренажеры, компьютерные программы и др.) для образовательных организаций в целях использования их в процессе обучения детей безопасному	всего	15,892	15,892	-	-	Минобрнауки России	организация процесса обучения детей безопасному поведению на дорогах
		в том числе:						
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	2	2	-	-		
		2015 год	2,6	2,6	-	-		
		2016 год	2,908	2,908	-	-		
		2017 год	0,884	0,884	-	-		
		2018 год	2,5	2,5	-	-		
		2019 год	2,5	2,5	-	-		
		2020 год	2,5	2,5	-	-		

	поведению на дорогах								
4.	Разработка программ, учебно-методических материалов для курсов по обучению вождению транспортных средств в системе дополнительного образования детей	всего	13,7	13,7	-	-	Минобрнауки России	совершенствование подготовки водителей транспортных средств	
		в том числе:							
		2013 год	2	2*	-	-			
		2014 год	2	2	-	-			
		2015 год	1,7	1,7	-	-			
		2016 год	-	-	-	-			
		2017 год	2	2	-	-			
		2018 год	2	2	-	-			
		2019 год	2	2	-	-			
		2020 год	2	2	-	-			
	Итого по разделу I		71,892	71,892					
	в том числе:	2013 год	12	12	-	-			
		2014 год	11,5	11,5	-	-			
		2015 год	8,6	8,6	-	-			
		2016 год	2,908	2,908	-	-			
		2017 год	8,009	8,009	-	-			
		2018 год	9,625	9,625	-	-			
		2019 год	9,625	9,625	-	-			
		2020 год	9,625	9,625	-	-			
			II. Капитальные вложения						
5.	Создание федеральных экспериментальных центров (полигонов)	всего	395	395	-	-	Минобрнауки России	совершенствование обучения детей правилам	
		в том числе:							
		2013 год	-	-	-	-			
		2014 год	110	110	-	-			
		2015 год	20	20	-	-			

"Детский автогород" (не менее 3 центров с общей территорией до 4,5 тыс. кв. метров учебных помещений (зданий) и 60 тыс. кв. метров плоскостных сооружений (оборудование площадки автогородков)	2016 год	65	65	-	-	дорожного движения и повышении их безопасности и ответственного поведения на дороге
	2017 год	50	50	-	-	
	2018 год	50	50	-	-	
	2019 год	50	50	-	-	
	2020 год	50	50	-	-	

Субсидии на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности субъектов Российской Федерации

6.	Строительство детских автогородков, организация на их основе базовых учебно-методических центров по изучению детьми, а также педагогическим составом общеобразовательных организаций,	всего в том числе:	266,55	254,828	11,723	-	Минобрнауки России	предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	32,143	32,143	-	-		
		2015 год	1,414	1,343	0,071	-		
		2016 год	23,491	22,316	1,175	-		
		2017 год	51,607	49,025	2,582	-		
		2018 год	52,632	50	2,632	-		
		2019 год	52,632	50	2,632	-		
		2020 год	52,632	50	2,632	-		

организаций
дополнительного
образования
детей и
дошкольных
образовательных
организаций
основ безопасного
участия в
дорожном
движении (не
менее 40
автогородков, не
менее 20 тыс. кв.
метров)

Итого по [разделу II](#)

в том числе:

2013 год	-	-	-	-
2014 год	142,143	142,143	-	-
2015 год	131,414	131,343	0,071	-
2016 год	88,491	87,316	1,175	-
2017 год	101,607	99,025	2,582	-
2018 год	102,632	100	2,632	-
2019 год	102,632	100	2,632	-
2020 год	102,632	100	2,632	-

661,55 649,828 11,723

III. Прочие нужды

7.	Приобретение мобильных автогородков для	всего	937,455	240	480	217,455	МВД России	предупреж дение детского
		в том числе:						
		2013 год	-	-	-	-		

организаций в субъектах Российской Федерации, осуществляющих деятельность по формированию у детей дошкольного и школьного возраста навыков безопасного поведения на дороге (закупка не менее 269 мобильных автогородков)	2014 год	-	-	-	-		дорожно-транспортного травматизма
	2015 год	133,87	40	80	13,87		
	2016 год	151,949	40	80	31,949		
	2017 год	162,909	40	80	42,909		
	2018 год	162,909	40	80	42,909		
	2019 год	162,909	40	80	42,909		
	2020 год	162,909	40	80	42,909		
8. Приобретение для дошкольных образовательных организаций оборудования, позволяющего в игровой форме формировать навыки безопасного поведения на дороге (не менее 1390 комплектов)	всего	740,501	260,501	480	-	МВД России	совершенствование обучения детей правилам дорожного движения и повышение их безопасности и ответствен
	в том числе:						
	2013 год	57,359	-	57,359	-		
	2014 год	147,279	142,501	4,778	-		
	2015 год	235,863	18	217,863	-		
	2016 год	60	20	40	-		
	2017 год	60	20	40	-		
	2018 год	60	20	40	-		
	2019 год	60	20	40	-		
	2020 год	60	20	40	-		

9.	Обеспечение проведения тематических информационно-пропагандистских мероприятий, межгосударственных слетов, всероссийских конкурсов, фестивалей с несовершеннолетними участниками дорожного движения, в том числе общественными формированиями детей	всего в том числе:	418	138	280	-	МВД России	ного поведения на дороге повышение правового сознания несовершеннолетних участников дорожного движения, ответственности и культуры безопасного поведения на дороге
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	21,698	20	1,698	-		
		2015 год	96,302	18	78,302	-		
		2016 год	60	20	40	-		
		2017 год	60	20	40	-		
		2018 год	60	20	40	-		
		2019 год	60	20	40	-		
		2020 год	60	20	40	-		
10.	Изготовление и распространение световозвращающих приспособлений среди дошкольников и учащихся	всего в том числе:	950,843	199,87	429,74	321,233	МВД России	снижение вероятности наездов на детей на дороге в темное время суток
		2013 год	3,767	-	3,767	-		
		2014 год	101,15	69,87	3,653	27,627		
		2015 год	223,316	20	172,32	30,996		
		2016 год	125,305	25	50	50,305		
		2017 год	113,076	10	50	53,076		
		2018 год	128,076	25	50	53,076		

	младших классов образовательных организаций (не менее 15 млн. штук)	2019 год	128,076	25	50	53,076		
		2020 год	128,076	25	50	53,076		
11.	Разработка организационно-методических рекомендаций, обеспечивающих функционирование системы обучения безопасному участию в дорожном движении и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, а также организационно-методических рекомендаций и образовательных ресурсов, обеспечивающих внедрение	всего	34,4	34,4	-	-	Минобрнауки России	совершенствование нормативной базы в части предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма
		в том числе:						
		2013 год	2	2*	-	-		
		2014 год	5	5	-	-		
		2015 год	4,5	4,5	-	-		
		2016 год	2	2	-	-		
		2017 год	5,225	5,225	-	-		
		2018 год	5,225	5,225	-	-		
		2019 год	5,225	5,225	-	-		
		2020 год	5,225	5,225	-	-		

программ и
организацию
обучения
вождению
транспортных
средств
различных
категорий в
образовательных
организациях и
организациях
дополнительного
образования,
обеспечение
деятельности
специализированн
ого
интернет-портала
по обучению
безопасному
участию в
дорожном
движении
учащихся,
воспитанников
дошкольных
образовательных
организаций и
общеобразовател
ьных организаций,

	организаций дополнительного образования							
12.	Проведение всероссийских массовых мероприятий с детьми (конкурсы, фестивали отрядов юных инспекторов движения "Безопасное колесо", профильные смены активистов отрядов юных инспекторов движения, чемпионаты юношеских автошкол по автомногоборью, конкурсы образовательных организаций по профилактике детского дорожно-транспортного	всего в том числе:	143,6	143,6	-	-	Минобрнауки России	повышение правового сознания участников дорожного движения, ответственности и культуры поведения на дороге
		2013 год	30	30*	-	-		
		2014 год	16	16	-	-		
		2015 год	15,6	15,6	-	-		
		2016 год	12	12	-	-		
		2017 год	10	10	-	-		
		2018 год	20	20	-	-		
		2019 год	20	20	-	-		
		2020 год	20	20	-	-		

	травматизма) по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и обучению безопасному участию в дорожном движении								
13.	Издание и рассылка научно-методических материалов, печатных и электронных учебных пособий, образовательных ресурсов для дошкольных образовательных организаций, общеобразовательных организаций и организаций дополнительного образования по обучению детей безопасному	всего в том числе:	70	70	-	-	Минобрнауки России	совершенствование нормативной базы в части предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма	
		2013 год	40	40*	-	-			
		2014 год	4	4	-	-			
		2015 год	6	6	-	-			
		2016 год	-	-	-	-			
		2017 год	5	5	-	-			
		2018 год	5	5	-	-			
		2019 год	5	5	-	-			
		2020 год	5	5	-	-			

14.	участию в дорожном движении (обеспечение образовательных организаций пилотными комплектами учебных пособий и программ), в том числе учебно-методических пособий по работе с родителями и детьми в целях профилактики детских дорожно-транспортных происшествий, проведение родительского всеобуча, семейных конкурсов на знание правил дорожного движения	всего	15,8	15,8	-	-	Минобрнау предупреж
-----	---	-------	------	------	---	---	---------------------

	состояния	в том числе:					ки России	дение
	материальной и	2013 год	-	-	-	-		детского
	учебно-методичес	2014 год	2	2	-	-		дорожно-т
	кой базы	2015 год	1,8	1,8	-	-		ранспортн
	общеобразовател	2016 год	2	2	-	-		ого
	ьных организаций	2017 год	2,5	2,5	-	-		травматиз
	по обучению	2018 год	2,5	2,5	-	-		ма
	детей правилам	2019 год	2,5	2,5	-	-		
	дорожного	2020 год	2,5	2,5	-	-		
	движения и							
	формированию у							
	них навыков							
	безопасного							
	участия в							
	дорожном							
	движении							
15.	Реализация	всего	28,8	28,8	-	-	Минобрнау	предупреж
	типовых проектов	в том числе:					ки России	дение
	мобильных	2013 год	15	15*	-	-		детского
	автогородков	2014 год	5	5	-	-		дорожно-т
	(создание	2015 год	4,5	4,5	-	-		ранспортн
	опытных образцов	2016 год	4,3	4,3	-	-		ого
	мобильных	2017 год	-	-	-	-		травматиз
	автогородков и	2018 год	-	-	-	-		ма
	проведение их	2019 год	-	-	-	-		
	апробации) для	2020 год	-	-	-	-		
	обучения с их							
	помощью детей и							
	педагогического							
	состава							

	общеобразовательных и дошкольных образовательных организаций, организаций дополнительного образования							
	основам безопасного участия в дорожном движении (не менее 6 мобильных автогородков)							
16.	Учебно-методическое обеспечение техническими средствами обучения, наглядными, учебными и методическими пособиями, электронными образовательными ресурсами федеральных экспериментальн	всего	91,364	91,364	-	-	Минобрнауки России	предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма
		в том числе:						
		2013 год	56,568	56,568*	-	-		
		2014 год	5,484	5,484	-	-		
		2015 год	6,316	6,316	-	-		
		2016 год	2,996	2,996	-	-		
		2017 год	5	5	-	-		
		2018 год	5	5	-	-		
		2019 год	5	5	-	-		
		2020 год	5	5	-	-		

	ых центров (полигонов) "Детский автогород"								
17.	Повышение квалификации (в том числе по модульным курсам) преподавательско го состава общеобразовател ьных организаций, организаций дополнительного образования и дошкольных образовательных организаций в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении	всего в том числе: 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год 2017 год 2018 год 2019 год 2020 год	105,2 25 5 7,2 8 15 15 15 15	105,2 25* 5 7,2 8 15 15 15 15	- - - - - - - -	- - - - - - - -	Минобрнау ки России	предупреж дение детского дорожно-т ранспортн ого травматиз ма	
18.	Оснащение техническими средствами	всего в том числе: 2013 год	93,99 -	47,714 -	46,276 -	- -	Минобрнау ки России	предупреж дение детского	

обучения,	2014 год	2	2	-	-	дорожно-транспортного травматизма
оборудованием и	2015 год	5,7	2,7	3	-	
учебно-методическими	2016 год	6,823	3,377	3,446	-	
материалами	2017 год	19,721	9,764	9,958	-	
детских	2018 год	19,915	9,958	9,958	-	
автогородков	2019 год	19,915	9,958	9,958	-	
	2020 год	19,915	9,958	9,958	-	
Итого по разделу III		3629,954	1375,25	1716,016	538,688	
в том числе:						
	2013 год	229,694	168,568	61,126	-	
	2014 год	314,611	276,855	10,129	27,627	
	2015 год	740,967	144,616	551,485	44,866	
	2016 год	435,373	139,673	213,446	82,254	
	2017 год	458,432	142,489	219,958	95,985	
	2018 год	483,625	167,683	219,958	95,985	
	2019 год	483,625	167,683	219,958	95,985	
	2020 год	483,625	167,683	219,958	95,985	

* Средства возвращены в федеральный бюджет в связи с невозможностью их освоения.

Информация об изменениях:

[Постановлением Правительства РФ от 29 октября 2015 г. N 1167 приложение изложено в новой редакции](#)

[См. текст приложения в предыдущей редакции](#)

Приложение N 4
к [федеральной целевой программе](#)
"Повышение безопасности дорожного

движения в 2013 - 2020 годах"
(в редакции постановления
Правительства Российской Федерации
от 29 октября 2015 г. N 1167)

Мероприятия
федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах",
направленные на повышение уровня технического состояния эксплуатируемых транспортных средств, их
активной и пассивной безопасности

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

	Период реализации	Объем финансирования - всего	В том числе			Ответственный исполнитель	Ожидаемый результат
			за счет средств федерального бюджета	за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет средств внебюджетных источников		

I. Прикладные научные исследования и экспериментальные разработки, выполняемые по договорам на проведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ

1. Проведение научных исследований и разработка рекомендаций по возможности использования	всего	48,677	48,677	-	-	Минпромторг России	повышение активной безопасности транспортных средств.
	в том числе:						
	2013 год	5	5*	-	-		
	2014 год	3,125	3,125	-	-		
	2015 год	3,6	3,6	-	-		

	современных систем	2016 год	6	6				Разработка
	повышения активной	2017 год	7	7				соответству
	безопасности	2018 год	7,984	7,984	-	-		ющих
	автомобилей с учетом	2019 год	7,984	7,984	-	-		методов на
	российских условий	2020 год	7,984	7,984	-	-		основании
	эксплуатации.							анализа
	Разработка методов							международ
	оценки эффективности							ных
	электронных систем							документов
	контроля устойчивости							по
	(EVSC) коммерческих							применению
	транспортных средств							и оценке
	на основании анализа							электронны
	соответствующих							х систем
	международных							контроля
	документов и с учетом							устойчивост
	российских условий							и (EVSC)
	эксплуатации							
2.	Проведение поисковых	всего	34,494	34,494	-	-	Минпромто	повышение
	исследований и	в том					рг России	конструктив
	создание	числе:						ной
	перспективных	2013 год	3	3*	-	-		безопасност
	технологий по защите	2014 год	5,125	5,125	-	-		и
	от поражения	2015 год	1,8	1,8	-	-		электромоб
	электрическим током	2016 год	4	4	-	-		илей
	на автомобилях с	2017 год	4,8	4,8	-	-		
	комбинированной	2018 год	5,323	5,323	-	-		
	энергетической	2019 год	5,323	5,323	-	-		
	установкой и	2020 год	5,323	5,323	-	-		

электромобилях

3.	Проведение научных исследований в области пассивной безопасности транспортных средств, направленных на снижение травмирования водителей, пассажиров и пешеходов при дорожно-транспортных происшествиях	всего	65,57	65,57	-	-	Минпромто рг России	повышение пассивной безопасности и транспортных средств	
		в том числе:							
		2013 год	8,3	8,3*	-	-			
		2014 год	5,125	5,125	-	-			
		2015 год	9	9	-	-			
		2016 год	7	7	-	-			
		2017 год	8,2	8,2	-	-			
		2018 год	9,315	9,315	-	-			
4.	Проведение научных исследований в целях создания перспективной методологии подготовки водителей транспортных средств на базе компьютерных обучающих программ и модельного ряда автотренажеров различной степени сложности	всего	6,825	6,825	-	-	Минпромто рг России	повышение эффективности обучения водителей транспортных средств	
		в том числе:							
		2013 год	3,7	3,7*	-	-			
		2014 год	3,125	3,125	-	-			
		2015 год	-	-	-	-			
		2016 год	-	-	-	-			
		2017 год	-	-	-	-			
		2018 год	-	-	-	-			
2019 год	-	-	-	-					
2020 год	-	-	-	-					

Итого по разделу I		155,766	155,766	—			
в том числе:							
	2013 год	20	20	-	-		
	2014 год	16,5	16,5	-	-		
	2015 год	14,4	14,4	-	-		
	2016 год	17	17	-	-		
	2017 год	20	20	-	-		
	2018 год	22,622	22,622	-	-		
	2019 год	22,622	22,622	-	-		
	2020 год	22,622	22,622	-	-		
II. Прочие нужды							
5.	Обоснование	всего	96,766	96,766	-	-	Минпромто
	технических	в том					рг России
	требований и	числе:					
	адаптация конструкций	2013 год	32,2	32,2*	-	-	повышение
	транспортных средств	2014 год	13,1	13,1	-	-	активной
	с компонентами	2015 год	4,477	4,477	-	-	безопасност
	электронных систем,	2016 год	7,83	7,83	-	-	и
	обеспечивающих	2017 год	7,9	7,9	-	-	транспортн
	выполнение	2018 год	8,352	8,352	-	-	ых средств
	перспективных	2019 год	11,454	11,454	-	-	
	требований	2020 год	11,454	11,454	-	-	
	технического						
	законодательства в						
	области безопасности						
	колесных						
	транспортных средств,						
	посредством						
	внедрения элементов						

интеллектуальных
транспортных систем в
целях повышения
активной
безопасности: системы
автоматической
регистрации
параметров движения
транспортных средств;
системы регистрации
параметров
дорожно-транспортных
происшествий;
системы
автоматического
экстренного
торможения (AEBS);
системы
предупреждения о
выходе с полосы
движения (LDWS);
электронной системы
контроля устойчивости
и помощи водителю
при экстренном
торможении; системы
мониторинга давления
воздуха в шинах;
системы контроля
состояния водителя

6.	Разработка прикладных программ моделирования движения автотранспортных средств для расчета параметров активной безопасности. Проведение виртуальных исследований движения автотранспортных средств с интеллектуальными системами активной безопасности в различных критических и экстремальных условиях	всего	49,37	49,37	-	-	Минпромто рг России	повышение активной безопасности и транспортных средств	
		в том числе:							
		2013 год	14,15	14,15*	-	-			
		2014 год	5,091	5,091	-	-			
		2015 год	1,777	1,777	-	-			
		2016 год	4,157	4,157	-	-			
		2017 год	7,6	7,6	-	-			
		2018 год	7,6	7,6	-	-			
		2019 год	4,498	4,498	-	-			
7.	Материально-техническое, метрологическое и методологическое обеспечение проведения научных исследований, направленных на повышение активной и пассивной	всего	170,877	170,877	-	-	Минпромто рг России	повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности и, повышение активной и	
		в том числе:							
		2013 год	17,014	17,014*	-	-			
		2014 год	18,1	18,1	-	-			
		2015 год	22,477	22,477	-	-			
		2016 год	17,808	17,808	-	-			
		2017 год	20,573	20,573	-	-			
2018 год	24,969	24,969	-	-					

безопасности автотранспортных средств	2019 год	24,969	24,969	-	-	пассивной безопасност и транспортн ых средств
	2020 год	24,969	24,969	-	-	
Итого по разделу II в том числе:		317,013	317,013	-	-	
	2013 год	63,364	63,364	-	-	
	2014 год	36,291	36,291	-	-	
	2015 год	28,73	28,73	-	-	
	2016 год	29,795	29,795	-	-	
	2017 год	36,073	36,073	-	-	
	2018 год	40,92	40,92	-	-	
	2019 год	40,92	40,92	-	-	
	2020 год	40,92	40,92	-	-	

* Средства возвращены в федеральный бюджет в связи с невозможностью их освоения.

Информация об изменениях:

[Постановлением Правительства РФ от 29 октября 2015 г. N 1167 приложение изложено в новой редакции](#)

[См. текст приложения в предыдущей редакции](#)

Приложение N 5
к [федеральной целевой программе](#)
"Повышение безопасности дорожного

движения в 2013 - 2020 годах"
(в редакции постановления
Правительства Российской Федерации
от 29 октября 2015 г. N 1167)

Мероприятия
федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах",
направленные на развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов, повышение
безопасности дорожных условий

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

	Период реализации	Объем финансирования - всего	В том числе			Ответственный исполнитель	Ожидаемый результат
			за счет средств федерального бюджета	за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет средств внебюджетных источников		

I. Прикладные научные исследования и экспериментальные разработки, выполняемые по договорам на проведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ

1.	Проведение научных исследований, направленных на разработку современных методов организации	всего в том числе:	77,9	77,9	-	-	Минтранс России	улучшение условий дорожного движения
		2013 год	10	10*	-	-		
		2014 год	10	10	-	-		
		2015 год	8,8	8,8	-	-		

	дорожного движения, в том числе основанных на исследовании влияния режимов движения транспортных потоков на безопасность дорожного движения	2016 год	9,1	9,1	-	-		
		2017 год	10	10	-	-		
		2018 год	10	10	-	-		
		2019 год	10	10	-	-		
		2020 год	10	10	-	-		
2.	Разработка научно обоснованных предложений по созданию, развитию и функционированию единого парковочного пространства в городах Российской Федерации	всего	50,5	50,5	-	-	Минтранс России	совершенствование нормативно-технической базы
		в том числе:						
		2013 год	10	10*	-	-		
		2014 год	35	35	-	-		
		2015 год	5,5	5,5	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
3.	Разработка научно обоснованных предложений по системе оценки качества и эффективности организации дорожного движения в Российской Федерации	всего	40,71	40,71	-	-	Минтранс России	улучшение условий дорожного движения
		в том числе:						
		2013 год	7	7*	-	-		
		2014 год	18	18	-	-		
		2015 год	11,71	11,71	-	-		
		2016 год	4	4	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		

4.	Разработка методики проведения аудита безопасности движения при проектировании, строительстве и эксплуатации автомобильных дорог	всего	40,373	40,373	-	-	Росавтодор	снижение аварийности и сокращение социально-экономических потерь от дорожно-транспортных происшествий	
		в том числе:							
		2013 год	14	14*	-	-			
		2014 год	10	10	-	-			
		2015 год	3,6	3,6	-	-			
		2016 год	12,773	12,773	-	-			
		2017 год	-	-	-	-			
		2018 год	-	-	-	-			
5.	Разработка методических документов по созданию и развитию интеллектуальных транспортных систем	всего	50,005	50,005	-	-	Росавтодор	повышение безопасности дорожного движения за счет снижения рисков возникновения дорожно-транспортных происшествий в темное время суток за счет применения современных	
		в том числе:							
		2013 год	-	-	-	-			
		2014 год	-	-	-	-			
		2015 год	-	-	-	-			
		2016 год	-	-	-	-			
		2017 год	11,005	11,005	-	-			
		2018 год	13	13	-	-			
2019 год	13	13	-	-					
2020 год	13	13	-	-					

технических
средств
регулирован
ия
дорожного
движения

Итого по [разделу I](#)
в том числе:

	2013 год	41	41	-	-
	2014 год	73	73	-	-
	2015 год	29,61	29,61	-	-
	2016 год	25,873	25,873	-	-
	2017 год	21,005	21,005	-	-
	2018 год	23	23	-	-
	2019 год	23	23	-	-
	2020 год	23	23	-	-

II. Капитальные вложения

6.	Строительство в местах повышенной аварийности в городах и населенных пунктах быстровозводимых конструкций надземных пешеходных переходов (не менее 300)	всего в том числе:	1500	500	1000	-	МВД России	повышение безопасност и дорожного движения транспортны х средств и пешеходов
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	-	-	-	-		
		2015 год	-	-	-	-		
		2016 год	300	100	200	-		
		2017 год	300	100	200	-		
		2018 год	300	100	200	-		
		2019 год	300	100	200	-		
		2020 год	300	100	200	-		
7.	Строительство, реконструкция и	всего в том	104	104	-	-	Росавтодор	снижение числа

	техническое перевооружение пересечений автомобильных дорог общего пользования федерального значения в целях увеличения пропускной способности и совершенствования организации дорожного движения (не менее 81 пересечения)	числе: 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год 2017 год 2018 год 2019 год 2020 год	52 52 - - - - - -	52* 52 - - - - - -	- - - - - - - -	- - - - - - - -	погибших пешеходов, а также других участников дорожного движения
8.	Строительство, реконструкция и техническое перевооружение (оборудование средствами искусственного освещения) мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на участках автомобильных дорог общего пользования федерального	всего в том числе: 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год 2017 год 2018 год 2019 год 2020 год	130,851 59,16 71,691 - - - - - -	130,851 59,16* 71,691 - - - - - -	- - - - - - - -	- - - - - - - -	Росавтодор снижение числа погибших пешеходов, а также других участников дорожного движения

значения, проходящих по территориям населенных пунктов (не менее 144 мест)

Итого по [разделу II](#)

в том числе:

	1734,851	734,851	1000	-
2013 год	111,16	111,16	-	-
2014 год	123,691	123,691	-	-
2015 год	-	-	-	-
2016 год	300	100	200	-
2017 год	300	100	200	-
2018 год	300	100	200	-
2019 год	300	100	200	-
2020 год	300	100	200	-

III. Прочие нужды

9. Оснащение участков улично-дорожной сети городов и населенных пунктов пешеходными ограждениями, в том числе в зоне пешеходных переходов (не менее 809 км)	всего	2825,17	882,76	1778,8	163,61	МВД России	повышение безопасности и дорожного движения
	в том числе:						
	2013 год	268,178	-	268,178	-		
	2014 год	369,411	231	138,411	-		
	2015 год	247,971	59,76	188,211	-		
	2016 год	302,443	92	184	26,443		
	2017 год	409,291	125	250	34,291		
	2018 год	409,292	125	250	34,292		
	2019 год	409,292	125	250	34,292		
2020 год	409,292	125	250	34,292			
10. Модернизация нерегулируемых пешеходных переходов, в том	всего	3831,504	1219,634	2611,87	-	МВД России	повышение безопасности и дорожного движения на
	в том числе:						
2013 год	41,717	-	41,717	-			

числе прилегающих непосредственно к дошкольным образовательным организациям, общеобразовательным организациям и организациям дополнительного образования, средствами освещения, искусственными дорожными неровностями, светофорами Т.7, системами светового оповещения, дорожными знаками с внутренним освещением и светодиодной индикацией, Г-образными опорами, дорожной разметкой, в том числе с применением штучных форм и цветных дорожных покрытий, световозвращателями	2014 год	260,604	108,41	152,194	-	пешеходных переходах
	2015 год	550,761	163,816	386,945	-	
	2016 год	429,339	143,113	286,226	-	
	2017 год	586,197	150	436,197	-	
	2018 год	654,296	218,099	436,197	-	
	2019 год	654,295	218,098	436,197	-	
2020 год	654,295	218,098	436,197	-	-	

	и индикаторами, а также устройствами дополнительного освещения и другими элементами повышения безопасности дорожного движения (не менее 2427 переходов)							
11.	Модернизация светофорных объектов (не менее 2874)	всего	4021,038	836,303	3184,735	-	МВД России	повышение пропускной способности улично-дорожной сети
		в том числе:						
		2013 год	515,249	-	515,249	-		
		2014 год	1505,789	176,303	1329,486	-		
		2015 год	290	90	200	-		
		2016 год	210	70	140	-		
		2017 год	375	125	250	-		
		2018 год	375	125	250	-		
		2019 год	375	125	250	-		
		2020 год	375	125	250	-		
12.	Создание аппаратно-программного комплекса автоматизированного учета и предоставления тахографической информации для осуществления	всего	679,025	679,025	-	-	Минтранс России	повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности
		в том числе:						
		2013 год	82,705	82,705*	-	-		
		2014 год	86,116	86,116	-	-		
		2015 год	83,828	83,828	-	-		
		2016 год	76,351	76,351	-	-		
		2017 год	80	80	-	-		
		2018 год	90,009	90,009	-	-		

	контрольно-надзорной деятельности в области организации движения транспортных средств, соблюдения маршрута движения, режима труда и отдыха водителей	2019 год	90,009	90,009	-	-		
		2020 год	90,009	90,009	-	-		
13.	Проведение специализированных обучающих конференций и семинаров, посвященных вопросам совершенствования организации дорожного движения, освещение проблем организации дорожного движения в средствах массовой информации	всего	156	156	-	-	Минтранс России	повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности и
		в том числе:						
		2013 год	20	20*	-	-		
		2014 год	20	20	-	-		
		2015 год	16	16	-	-		
		2016 год	20	20	-	-		
		2017 год	20	20	-	-		
		2018 год	20	20	-	-		
		2019 год	20	20	-	-		
		2020 год	20	20	-	-		
14.	Подготовка ежегодных аналитических обзоров и предложений по совершенствованию законодательного и	всего	15,5	15,5	-	-	Минтранс России	повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности
		в том числе:						
		2013 год	2	2*	-	-		
		2014 год	2	2	-	-		
		2015 год	1,5	1,5	-	-		

	нормативно-правового регулирования в сфере обеспечения безопасности автомобильных перевозок пассажиров и грузов	2016 год	2	2	-	-		и
		2017 год	2	2	-	-		
		2018 год	2	2	-	-		
		2019 год	2	2	-	-		
		2020 год	2	2	-	-		
15.	Освещение проблем организации дорожного движения в средствах массовой информации	всего	64,47	64,47	-	-	Росавтодор	повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности
		в том числе:						
		2013 год	10	10*	-	-		
		2014 год	2	2	-	-		
		2015 год	1,8	1,8	-	-		
		2016 год	1,96	1,96	-	-		
		2017 год	11,21	11,21	-	-		
		2018 год	12,5	12,5	-	-		
		2019 год	12,5	12,5	-	-		
		2020 год	12,5	12,5	-	-		
16.	Разработка программного продукта по информационному обмену данными между Росавтодором, ГИБДД и МЧС России	всего	73,211	73,211	-	-	Росавтодор	повышение эффективности межведомственного взаимодействия
		в том числе:						
		2013 год	11,863	11,863*	-	-		
		2014 год	8,463	8,463	-	-		
		2015 год	5,599	5,599	-	-		
		2016 год	5,049	5,049	-	-		
		2017 год	7,789	7,789	-	-		
		2018 год	11,483	11,483	-	-		
		2019 год	11,483	11,483	-	-		
		2020 год	11,483	11,483	-	-		

17.	Обустройство пересечений на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения в целях увеличения пропускной способности и совершенствования организации дорожного движения (не менее 81 пересечения)	всего	410,842	410,842	-	-	Росавтодор	снижение числа погибших пешеходов, а также других участников дорожного движения	
		в том числе:							
		2013 год	-	-	-	-			
		2014 год	-	-	-	-			
		2015 год	58,5	58,5	-	-			
		2016 год	59,842	59,842	-	-			
		2017 год	67,5	67,5	-	-			
		2018 год	75	75	-	-			
		2019 год	75	75	-	-			
18.	Оборудование искусственным освещением мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на участках автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территориям населенных пунктов (не менее 144 мест)	всего	430,787	430,787	-	-	Росавтодор	снижение числа погибших пешеходов, а также других участников дорожного движения	
		в том числе:							
		2013 год	-	-	-	-			
		2014 год	-	-	-	-			
		2015 год	78,445	78,445	-	-			
		2016 год	59,842	59,842	-	-			
		2017 год	67,5	67,5	-	-			
		2018 год	75	75	-	-			
		2019 год	75	75	-	-			
	2020 год	75	75	-	-				
Итого по разделу III			12507,546	4768,531	7575,405	163,61			

в том числе:	2013 год	951,712	126,568	825,144	-
	2014 год	2254,383	634,292	1620,091	-
	2015 год	1334,404	559,248	775,156	-
	2016 год	1166,825	530,156	610,226	26,443
	2017 год	1626,487	655,999	936,197	34,291
	2018 год	1724,579	754,09	936,197	34,292
	2019 год	1724,578	754,089	936,197	34,292
	2020 год	1724,578	754,089	936,197	34,292

* Средства возвращены в федеральный бюджет в связи с невозможностью их освоения.

Информация об изменениях:

[Постановлением Правительства РФ от 29 октября 2015 г. N 1167 приложение изложено в новой редакции](#)

[См. текст приложения в предыдущей редакции](#)

Приложение N 6
к **федеральной целевой программе**
"Повышение безопасности дорожного
движения в 2013 - 2020 годах"
(в редакции [постановления](#)
Правительства Российской Федерации
от 29 октября 2015 г. N 1167)

Мероприятия
федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах",
направленные на развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

	Период	Объем	В том числе	Ответствен	Ожидаемый
--	--------	-------	-------------	------------	-----------

	реализации	финансирования - всего	за счет средств федерального бюджета	за счет средств бюджетов субъектов Российско й Федерации	за счет средств внебюджетных источников	ный исполнитель	результат
--	------------	---------------------------	---	--	--	--------------------	-----------

I. Прикладные научные исследования и экспериментальные разработки, выполняемые по договорам на проведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ

1.	Проведение научных исследований, направленных на совершенствование нормативной и методической базы в области ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	всего	35,775	35,775	-	-	МЧС России	совершенствование нормативной и методической базы в области ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	
		в том числе:							
		2013 год	5,2	5,2	-	-			
		2014 год	5	5	-	-			
		2015 год	3,6	3,6	-	-			
		2016 год	3	3	-	-			
		2017 год	3,112	3,112	-	-			
		2018 год	5,287	5,287	-	-			
2.	Разработка научно обоснованных предложений по совершенствованию информационно-аналитического обеспечения функционирования системы ликвидации	всего	51,597	51,597	-	-	МЧС России	происшествий	
		в том числе:							
		2013 год	7	7	-	-			
		2014 год	6,76	6,76	-	-			
		2015 год	6,102	6,102	-	-			
		2016 год	5,76	5,76	-	-			
		2017 год	3,1	3,1	-	-			

последствий	2018 год	7,625	7,625	-	-
дорожно-транспортны	2019 год	7,625	7,625	-	-
х происшествий	2020 год	7,625	7,625	-	-
Итого по разделу I		87,372	87,372	-	-
в том числе:	2013 год	12,2	12,2	-	-
	2014 год	11,76	11,76	-	-
	2015 год	9,702	9,702	-	-
	2016 год	8,76	8,76	-	-
	2017 год	6,212	6,212	-	-
	2018 год	12,912	12,912	-	-
	2019 год	12,913	12,913	-	-
	2020 год	12,913	12,913	-	-

II. Капитальные вложения

3.	Строительство учебно-тренировочного комплекса для подготовки сотрудников МЧС России и отработки действий экстренных служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий в Сибирском федеральном округе (пос. Дивногорск,	всего	127,095	127,095	-	-	МЧС России	совершенствование подготовки специалистов в области ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
		в том числе:						
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	110,255	110,255	-	-		
		2015 год	16,84	16,84	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		

Красноярский край) (не менее 1,7 тыс. кв. метров)								
4.	Строительство и реконструкция натуральных площадок для отработки современных методов и способов ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий (не менее 800 кв. метров)	всего	33,4	33,4	-	-	МЧС России	повышение уровня практической подготовки сотрудников подразделений МЧС России, привлекаемых к ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
		в том числе:						
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	-	-	-	-		
		2015 год	3,5	3,5	-	-		
		2016 год	29,9	29,9	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
Итого по разделу II			160,495	160,495	-	-		
в том числе:		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	110,255	110,255	-	-		
		2015 год	20,34	20,34	-	-		
		2016 год	29,9	29,9	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		

III. Прочие нужды

5.	Внедрение современных образцов специальной техники, инструмента, оборудования и технологий, предназначенных для проведения аварийно-спасательных работ, в подразделения МЧС России, привлекаемые к ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	всего	1463,319	1463,319	-	-	МЧС России	повышение эффективности деятельности и подразделений МЧС России, привлекаемых к ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	
		в том числе:							
		2013 год	198,564	198,564	-	-			
		2014 год	100,661	100,661	-	-			
		2015 год	155,268	155,268	-	-			
		2016 год	121,1	121,1	-	-			
		2017 год	212,016	212,016	-	-			
		2018 год	225,237	225,237	-	-			
6.	Практическая отработка вопросов взаимодействия экстренных служб и проведения аварийно-спасательных работ при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	всего	50,19	50,19	-	-	МЧС России	совершенствование межведомственного взаимодействия при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	
		в том числе:							
		2013 год	4	4	-	-			
		2014 год	5	5	-	-			
		2015 год	7	7	-	-			
		2016 год	6,09	6,09	-	-			
		2017 год	3,5	3,5	-	-			
		2018 год	8,2	8,2	-	-			
2019 год	8,2	8,2	-	-					
2020 год	8,2	8,2	-	-					

7.	Организационно-методическое и техническое обеспечение подразделений МЧС России, осуществляющих профессиональную подготовку и повышение квалификации личного состава, принимающего участие в ликвидации дорожно-транспортных происшествий	всего	124,1	124,1	-	-	МЧС России	й повышение уровня подготовки сотрудников МЧС России, привлекаемых к ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	
		в том числе:							
		2013 год	16	16	-	-			
		2014 год	14,5	14,5	-	-			
		2015 год	11,1	11,1	-	-			
		2016 год	20	20	-	-			
		2017 год	10	10	-	-			
		2018 год	17,5	17,5	-	-			
8.	Участие МЧС России в коммуникативных мероприятиях (конференциях, форумах, выставках и иных общественных мероприятиях) в области безопасности дорожного движения и оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях	всего	24,788	24,788	-	-	МЧС России	повышение качества работы специалистов в области безопасности и дорожного движения и оказания помощи пострадавшим в дорожно-тра	
		в том числе:							
		2013 год	2,5	2,5	-	-			
		2014 год	3	3	-	-			
		2015 год	3,05	3,05	-	-			
		2016 год	4	4	-	-			
		2017 год	2,9	2,9	-	-			
		2018 год	3,113	3,113	-	-			
2019 год	3,113	3,113	-	-					
2020 год	3,113	3,113	-	-					

9.	Развитие Центра мониторинга ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий МЧС России	всего	87,702	87,702	-	-	МЧС России	исполнительных мероприятий совершенствования управления и обеспечение бесперебойного функционирования системы ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	
		в том числе:							
		2013 год	11	11	-	-			
		2014 год	12,29	12,29	-	-			
		2015 год	12,25	12,25	-	-			
		2016 год	15,054	15,054	-	-			
		2017 год	9,17	9,17	-	-			
		2018 год	9,312	9,312	-	-			
		2019 год	9,313	9,313	-	-			
2020 год	9,313	9,313	-	-					
10.	Разработка информационных и методических материалов для взрослой и детской аудиторий, информирующих о правилах оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных	всего	6	6	-	-	Минздрав России	исполнительных мероприятий совершенствования подготовки участников дорожного движения разных возрастных категорий по оказанию первой	
		в том числе:							
		2013 год	-	-	-	-			
		2014 год	6	6	-	-			
		2015 год	-	-	-	-			
		2016 год	-	-	-	-			
		2017 год	-	-	-	-			
		2018 год	-	-	-	-			
		2019 год	-	-	-	-			
2020 год	-	-	-	-					

		х происшествиях						помощи при дорожно-транспортных происшествиях
11.	Тиражирование и распространение информационных и методических материалов для взрослой и детской аудиторий, информирующих о правилах оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях	всего	13,242	13,242	-	-	Минздрав России	совершенствование подготовки участников дорожного движения разных возрастных категорий по оказанию первой помощи при дорожно-транспортных происшествиях
		в том числе:						
		2013 год	-	-	-	-		участников дорожного движения
		2014 год	-	-	-	-		разных возрастных категорий по оказанию первой помощи при дорожно-транспортных происшествиях
		2015 год	5,4	5,4	-	-		сокращение времени прибытия бригад скорой специализированной медицинской помощи на
		2016 год	1,842	1,842	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	2	2	-	-		
		2019 год	2	2	-	-		
		2020 год	2	2	-	-		
12.	Оснащение медицинских организаций автомобилями скорой медицинской помощи класса "С" для оказания скорой медицинской помощи пациентам,	всего	195,229	97,159	98,07		Минздрав России	сокращение времени прибытия бригад скорой специализированной медицинской помощи на
		в том числе:						
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	-	-	-	-		
		2015 год	-	-	-	-		
		2016 год	29,381	14,691	14,69	-		
		2017 год	40,771	19,926	20,845	-		
		2018 год	41,692	20,847	20,845	-		

	пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях	2019 год	41,692	20,847	20,845	-		место
		2020 год	41,693	20,848	20,845	-		дорожно-транспортного происшествия
13.	Проведение Всероссийского конкурса профессионального мастерства среди работников скорой медицинской помощи, медицины катастроф и работников экстренных оперативных служб по оказанию первой и медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях	всего	10	10	-	-	Минздрав России	совершенствование качества и оперативности оказания первой и медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях
	Итого по разделу III		1974,57	1876,5	98,07	-		
	в том числе:	2013 год	232,064	232,064	-	-		
		2014 год	141,451	141,451	-	-		
		2015 год	194,068	194,068	-	-		
		2016 год	199,467	184,777	14,69	-		
		2017 год	280,358	259,513	20,845	-		
		2018 год	309,053	288,208	20,845	-		
		2019 год	309,054	288,209	20,845	-		
		2020 год	309,055	288,21	20,845	-		

Информация об изменениях:

[Постановлением Правительства РФ от 29 октября 2015 г. N 1167 приложение изложено в новой редакции](#)

[См. текст приложения в предыдущей редакции](#)

Приложение N 7
к федеральной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного
движения в 2013 - 2020 годах"
(в редакции постановления Правительства
Российской Федерации
от 29 октября 2015 г. N 1167)

Мероприятия
федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах",
направленные на совершенствование нормативно-правового, организационного и методического обеспечения
деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

	Период реализации	Объем финансирования - всего	В том числе			Ответственный исполнитель	Ожидаемый результат
			за счет средств федерального бюджета	за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет средств внебюджетных источников		

I. Прикладные научные исследования и экспериментальные разработки, выполняемые по договорам на

проведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ

1.	Разработка механизма по установлению индивидуальных целевых заданий для субъектов Российской Федерации по снижению уровня дорожно-транспортной аварийности на период до 2020 года и закреплению субсидиарной ответственности федерального центра и субъектов Российской Федерации за достижение целей деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения	всего	11,9	11,9	-	-	МВД России	повышение эффективности деятельности и государства и общества по профилактике дорожно-транспортного травматизма	
		в том числе:							
		2013 год	-	-	-	-			
		2014 год	11	11	-	-			
		2015 год	0,9	0,9	-	-			
		2016 год	-	-	-	-			
		2017 год	-	-	-	-			
		2018 год	-	-	-	-			
2.	Изучение существующих положений и построение научно обоснованных моделей	всего	13	13	-	-	МВД России	повышение эффективности деятельности и по обеспечению	
		в том числе:							
		2013 год	-	-	-	-			
		2014 год	13	13	-	-			
		2015 год	-	-	-	-			
2016 год	-	-	-	-					

	разграничения полномочий (сфер ответственности) органов исполнительной власти различного уровня, органов местного самоуправления	2017 год	-	-	-	-		безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и муниципальном уровнях
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
3.	Проведение комплексных научных исследований, направленных на создание аналитических методов поддержки принятия решений и управления в сфере безопасности дорожного движения с учетом федерального, регионального и местного аспектов, а также на разработку механизмов комплексной оценки и анализа эффективности и результативности	всего	60	60	-	-	МВД России	повышение оперативности и принятия решений, качества и эффективности управления в области безопасности дорожного движения
		в том числе:						
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	40	40	-	-		
		2015 год	20	20	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		

	текущей и программной деятельности								
4.	Разработка действенных механизмов по привлечению внебюджетных финансовых средств в приоритетные проекты обеспечения безопасности дорожного движения, развитию государственно-частного партнерства, созданию эффективных саморегулируемых организаций, а также методов аутсорсинга в сфере обеспечения безопасности дорожного движения	всего в том числе:	28	28	-	-	МВД России	повышение роли страховых компаний, общественных объединений и иных негосударственных организаций в области обеспечения безопасности дорожного движения	
		2013 год	-	-	-	-			
		2014 год	15	15	-	-			
		2015 год	9	9	-	-			
		2016 год	4	4	-	-			
		2017 год	-	-	-	-			
		2018 год	-	-	-	-			
		2019 год	-	-	-	-			
		2020 год	-	-	-	-			
5.	Проведение научных исследований в области применения программных продуктов математического	всего в том числе:	52,874	52,874	-	-	Минтранс России	улучшение условий дорожного движения. Совершенствование	
		2013 год	5	5*	-	-			
		2014 год	5	5	-	-			
		2015 год	5	5	-	-			
		2016 год	1,4	1,4	-	-			

моделирования	2017 год	6,474	6,474	-	-	нормативног о и методическог о обеспечения использован ия программных продуктов при проектирова нии в сфере организации дорожного движения
транспортных потоков	2018 год	10	10	-	-	
при разработке	2019 год	10	10	-	-	
комплексных схем	2020 год	10	10	-	-	
организации дорожного движения, проектов организации дорожного движения, а также проектов автоматизированных систем управления дорожным движением. Разработка предложений по нормативному и методическому обеспечению использования программных продуктов при проектировании в сфере организации дорожного движения						
Итого по разделу I		165,774	165,774	-	-	
в том числе:	2013 год	5	5	-	-	
	2014 год	84	84	-	-	
	2015 год	34,9	34,2	-	-	
	2016 год	5,4	5,4	-	-	
	2017 год	6,474	6,474	-	-	
	2018 год	10	10	-	-	

2019 год.	10	10	-	-
2020 год	10	10	-	-

II. Прочие нужды

6.	Текущее управление Программой (содержание федерального казенного учреждения "Дирекция по управлению федеральной целевой программой "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах")	всего в том числе:	581,184	581,184	-	-	МВД России	обеспечение бесперебойного функционирования системы управления Программой, исключая ее потерю управляемости, неэффективное использование ресурсов и недостижение заявленных целей
		2013 год	23,199	23,199	-	-		
		2014 год	90,8	90,8	-	-		
		2015 год	73,936	73,936	-	-		
		2016 год	78,65	78,65	-	-		
		2017 год	78,649	78,649	-	-		
		2018 год	78,65	78,65	-	-		
		2019 год	78,65	78,65	-	-		
		2020 год	78,65	78,65	-	-		
7.	Проведение специализированных семинаров, посвященных обмену опытом по	всего в том числе:	60,76	60,76	-	-	МВД России	повышение качества работы специалистов в области
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	10	10	-	-		
		2015 год	0,76	0,76	-	-		

	обеспечению	2016 год	10	10	-	-		безопасности
	безопасности	2017 год	10	10	-	-		дорожного
	дорожного движения и	2018 год	10	10	-	-		движения
	внедрению на	2019 год	10	10	-	-		
	региональном и	2020 год	10	10	-	-		
	муниципальном							
	уровнях результатов							
	прикладных научных							
	исследований и							
	экспериментальных							
	разработок,							
	выполняемых по							
	договорам на							
	проведение							
	научно-исследователь							
	ских,							
	опытно-конструкторски							
	х и технологических							
	работ, выполненных в							
	рамках реализации							
	Программы							
8.	Создание	всего	739,851	739,851	-	-	МВД	повышение
	(модернизация)	в том числе:					России	безопасности
	автоматизированных	2013 год	-	-	-	-		дорожного
	систем сбора, учета,	2014 год	124,62	124,62	-	-		движения за
	анализа показателей	2015 год	53,313	53,313	-	-		счет
	состояния	2016 год	94,741	94,741	-	-		выработки и
	безопасности	2017 год	51,439	51,439	-	-		принятия
	дорожного движения	2018 год	64,215	64,215	-	-		своевременн
		2019 год	173,446	173,446	-	-		ых

	2020 год	178,077	178,077	-	-		управленческих решений	
9.	Подготовка и периодическое повышение квалификации работников Госавтоинспекции и управлений госавтодорнадзора Ространснадзора по осуществлению контрольно-надзорных функций по соблюдению владельцами транспортных средств установленных требований по параметрам перевозок (режим труда и отдыха водителей, скоростной режим движения и др.) с применением цифровых тахографов	всего в том числе:	56	56	-	-	Минтранс России	повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности и
	2013 год	7	7*	-	-			
	2014 год	7	7	-	-			
	2015 год	7	7	-	-			
	2016 год	7	7	-	-			
	2017 год	7	7	-	-			
	2018 год	7	7	-	-			
	2019 год	7	7	-	-			
	2020 год	7	7	-	-			
	Итого по разделу II		1437,795	1437,795	-	-		

в том числе:	2013 год	30,199	30,199	-	-
	2014 год	232,42	232,42	-	-
	2015 год	135,009	135,009	-	-
	2016 год	190,391	190,391	-	-
	2017 год	147,088	147,088	-	-
	2018 год	159,865	159,865	-	-
	2019 год	269,096	269,096	-	-
	2020 год	273,727	273,727	-	-

* В связи с невозможностью освоения средства возвращены в федеральный бюджет Российской Федерации.

Информация об изменениях:

[Постановлением Правительства РФ от 29 октября 2015 г. N 1167 приложение изложено в новой редакции](#)

[См. текст приложения в предыдущей редакции](#)

Приложение N 8
к [федеральной целевой программе](#)
"Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах"
(в редакции [постановления](#)
Правительства Российской Федерации
от 29 октября 2015 г. N 1167)

Объемы финансирования федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах" за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников по направлениям

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

Направления Программы	2013-2020 годы - всего	Федеральный бюджет				Бюджеты субъектов Российской Федерации			Средства внебюджетных источников		
		всего	в том числе по направлениям расходов			всего	в том числе по направлениям расходов		всего	в том числе по направлениям расходов	
			научные исследования	капитальные вложения	прочие нужды		капитальные вложения	прочие нужды		капитальные вложения	прочие нужды
1. Развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения	12490,441	4598,579	152,37	1006,258	3439,951	7526,7	-	7526,7	365,162	-	365,162
2. Обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении	4363,397	2096,969	71,892	649,827	1375,25	1727,741	11,724	1716,017	538,687	-	538,687
3. Повышение уровня технического состояния эксплуатируемых транспортных средств, их активной и	472,78	472,78	155,767	-	317,013	-	-	-	-	-	-

4.	пассивной безопасности Развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов, повышение безопасности дорожных условий	14501,887	5762,871	259,488	734,851	4768,532	8575,405	1000	7575,405	163,611	-	163,611
5.	Развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях	2222,437	2124,367	87,372	160,495	1876,5	98,07	-	98,07	-	-	-
6.	Совершенствование нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения	1603,568	1603,568	165,773	-	1437,795	-	-	-	-	-	-
Всего		35654,51	16659,134	892,662	2551,431	13215,041	17927,916	1011,724	16916,192	1067,46	-	1067,46

Примечание. Под научными исследованиями в настоящем приложении понимаются прикладные научные исследования и экспериментальные разработки, выполняемые по договорам на проведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ.

Информация об изменениях:

[Постановлением Правительства РФ от 29 октября 2015 г. N 1167 приложение изложено в новой редакции](#)

[См. текст приложения в предыдущей редакции](#)

"Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах"
(в редакции [постановления](#)
Правительства Российской Федерации
от 29 октября 2015 г. N 1167)

Объемы финансирования федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах" за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и иных источников по годам

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

Источник финансирования	2013-2020 годы - всего	В том числе							
		2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
Федеральный бюджет - всего, в том числе:	16659,134	1003,021	2881,938	1666,991	1863,159	1948,701	2324,076	2433,308	2537,94
прикладные научные исследования и экспериментальные разработки, выполняемые по договорам на проведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ	892,662	111,2	233,76	124,102	70,941	75,82	92,279	92,28	92,28
капитальные вложения, в том числе:	2551,431	111,16	823,469	106,785	313,916	296,101	300	300	300
бюджетные инвестиции	2296,604	111,16	791,326	105,442	291,6	247,076	250	250	250
субсидии на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности субъектов Российской Федерации	254,827	-	32,143	1,343	22,316	49,025	50	50	50
прочие нужды	13215,041	780,661	1824,709	1436,104	1478,302	1576,78	1931,797	2041,028	2145,66
Бюджеты субъектов Российской Федерации - всего	17927,916	2211,874	3229,714	2266,03	1701,82	2129,582	2129,632	2129,632	2129,632
в том числе:									
капитальные вложения	1011,724	-	-	0,071	201,175	202,582	202,632	202,632	202,632
прочие нужды	16916,192	2211,874	3229,714	2265,959	1500,645	1927	1927	1927	1927
Средства внебюджетных источников - всего	1067,46	-	34,804	49,782	165,09	204,446	204,446	204,446	204,446
в том числе:									
капитальные вложения	-	-	-	-	-	-	-	-	-
прочие нужды	1067,46	-	34,804	49,782	165,09	204,446	204,446	204,446	204,446
Всего	35654,51	3214,895	6146,456	3982,803	3730,069	4282,729	4658,154	4767,386	4872,018

Информация об изменениях:

[Постановлением](#) Правительства РФ от 29 октября 2015 г. N 1167 приложение изложено в новой редакции

Распределение
объемов финансирования федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах" за счет средств федерального бюджета по государственным заказчикам

Таблица 1

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

Государственные заказчики Программы	2013 - 2020 годы - всего	2013 год					2014 год				
		научные исследования	капитальные вложения			прочие нужды	научные исследования	капитальные вложения			прочие нужды
			всего	бюджетные инвестиции	субсидии на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности субъектов Российской Федерации			всего	бюджетные инвестиции	субсидии на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности субъектов Российской Федерации	
МВД России	8837,415	-	-	-	-	23,199	105	400	400	-	1381,941
Минздрав России	126,401	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
Минобрнауки России	2154,066	18	-	-	-	278,466	17,5	189,523	157,38	32,143	79,946
Минпромторг России	472,78	20	-	-	-	63,364	16,5	-	-	-	36,291
Минтранс России	1765,968	47	-	-	-	161,705	73	-	-	-	174,616
МЧС России	1997,966	12,2	-	-	-	232,064	11,76	110,255	110,255	-	135,451
Росавтодор	1304,538	14	111,16	111,16	-	21,863	10	123,691	123,691	-	10,463
Итого	16659,134	111,2	111,16	111,16	-	780,661	233,76	823,469	791,326	32,143	1824,709

Таблица 2

Государственные заказчики Программы	2013 - 2020 годы - всего	2015 год					2016 год				
		научные исследования	капитальные вложения			прочие нужды	научные исследования	капитальные вложения			прочие нужды
			всего	бюджетные инвестиции	субсидии на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности субъектов Российской Федерации			всего	бюджетные инвестиции	субсидии на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности субъектов Российской Федерации	
МВД России	8837,415	38,8	-	-	-	838,427	4	100	100	-	945,985
Минздрав России	126,401	-	-	-	-	5,4	-	-	-	-	18,533
Минобрнауки России	2154,066	12,6	86,445	85,102	1,343	71,708	3,908	184,016	161,7	22,316	37,673
Минпромторг России	472,78	14,4	-	-	-	28,73	17	-	-	-	29,795
Минтранс России	1765,968	45	-	-	-	158,828	24,5	-	-	-	153,379
МЧС России	1997,966	9,702	20,34	20,34	-	188,668	8,76	29,9	29,9	-	166,245
Росавтодор	1304,538	3,6	-	-	-	144,344	12,773	-	-	-	126,693
Итого	16659,134	124,102	106,785	105,442	1,343	1436,104	70,941	313,916	291,6	22,316	1478,302

Таблица 3

Государственные заказчики Программы	2013 - 2020 годы - всего	2017 год					2018 год				
		научные исследования	капитальные вложения			прочие нужды	научные исследования	капитальные вложения			прочие нужды
			всего	бюджетные инвестиции	субсидии на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности и субъектов Российской Федерации			всего	бюджетные инвестиции	субсидии на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности субъектов Российской Федерации	
МВД России	8837,415	-	100	100	-	884,08	-	100	100	-	1130,964

Минздрав России	126,401	-	-	-	-	21,926	-	-	-	-	24,847
Минобрнауки России	2154,066	12,129	196,101	147,076	49,025	58,676	13,745	200	150	50	88,714
Минпромторг России	472,78	20	-	-	-	36,073	22,622	-	-	-	40,92
Минтранс России	1765,968	26,474	-	-	-	184,44	30	-	-	-	209,009
МЧС России	1997,966	6,212	-	-	-	237,586	12,912	-	-	-	263,361
Росавтодор	1304,538	11,005	-	-	-	153,999	13	-	-	-	173,983
Итого	16659,134	75,82	296,101	247,076	49,025	1576,78	92,279	300	250	50	1931,797

Таблица 4

Государственные заказчики Программы	2013 - 2020 годы - всего	2019 год					2020 год				
		научные исследования	капитальные вложения			прочие нужды	научные исследования	капитальные вложения			прочие нужды
			всего	бюджетные инвестиции	субсидии на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности и субъектов Российской Федерации			всего	бюджетные инвестиции	субсидии на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности субъектов Российской Федерации	
МВД России	8837,415		100	100	-	1240,194	-	100	100		1344,825
Минздрав России	126,401	-	-	-	-	24,847	-	-	-	-	24,848
Минобрнауки России	2154,066	13,745	200	150	50	88,714	13,745	200	150	50	88,714
Минпромторг России	472,78	22,622	-	-	-	40,92	22,622	-	-	-	40,92
Минтранс России	1765,968	30	-	-	-	209,009	30	-	-	-	209,009
МЧС России	1997,966	12,913	-	-	-	263,362	12,913	-	-	-	263,362
Росавтодор	1304,538	13	-	-	-	173,983	13	-	-	-	173,983
Итого	16659,134	92,28	300	250	50	2041,028	92,28	300	250	50	2145,66

Примечание. Под научными исследованиями в настоящем приложении понимаются прикладные научные исследования и экспериментальные разработки, выполняемые по договорам на проведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ.

Приложение N 11
к федеральной целевой программе
"Повышение безопасности
дорожного движения в 2013 - 2020 годах"

детализации укрупненных инвестиционных проектов, реализуемых в рамках федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах"

I. Общие положения

1. Настоящая методика разработана для определения общих и специальных требований к порядку детализации укрупненных инвестиционных проектов федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах" (далее соответственно - Программа, проекты) и предназначена для обоснования выбора и порядка создания конкретных объектов капитального строительства в составе федеральной адресной инвестиционной программы в целях создания дорожно-транспортной инфраструктуры в соответствии с нормативными требованиями в части безопасности дорожного движения (далее - инфраструктура).

2. В системе планирования мероприятий Программы основными элементами являются направления, содержащие основные укрупненные инвестиционные мероприятия. В случае если по одному из направлений реализации Программы предлагаемые к детализации конкретные проекты не достигают по своим показателям эффективности значений, обеспечивающих гарантированное достижение результата, соответствующие средства (часть средств) по решению государственного заказчика, согласованному с Министерством экономического развития Российской Федерации и Министерством финансов Российской Федерации в установленном порядке, могут быть направлены на реализацию эффективных проектов по другим направлениям программы. В этом случае производится независимая оценка выполнения условий реализации Программы и достижения утвержденных в ней показателей, по результатам которой Министерство экономического развития Российской Федерации подготавливает положительное либо отрицательное заключение.

3. При детализации проектов в отношении государственных инвестиций, субсидий субъектам Российской Федерации, субсидий государственным бюджетным учреждениям применяемые механизмы оценки уровня достижения программных результатов могут учитывать конкретную специфику объектов направления финансирования по согласованию с государственным заказчиком - координатором Программы.

II. Принципы, критерии и размерности оценок эффективности в процессе детализации проектов

4. Для выделения в составе проектов конкретных строек и объектов, строительство которых осуществляется с использованием средств федерального бюджета, применяются общие требования и конкретные качественные и количественные критерии по каждому из направлений реализации Программы.

5. Детализация проектов в составе конкретных направлений осуществляется на основании следующих базовых критериев:

- а) наличие четко сформулированной цели развития инфраструктуры, достигаемой решением задач, реализуемых на конкретном объекте в рамках направления Программы;
- б) соответствие цели развития инфраструктуры приоритетам и целям, определенным в прогнозах и программах социально-экономического развития регионов Российской Федерации и их локальных территорий, отраслевых доктринах, концепциях и стратегиях развития на среднесрочный и долгосрочный периоды;
- в) достижение максимальной эффективности использования средств федерального бюджета при строительстве объектов государственной и муниципальной собственности с учетом достижения максимального вклада в обеспечение положительной динамики основных показателей (индикаторов) безопасности дорожного движения для конкретной территории.

6. Базовые критерии оцениваются через сумму показателей, рассчитываемых на основе параметров оцениваемых систем, имеющих качественную или количественную оценку, выражающуюся в процентах, баллах, стоимостных и иных измеряемых характеристиках. Результаты количественных и качественных оценочных операций с параметрами объектов приводятся к процентной оценке конкретных показателей настоящей методики.

7. Использование в настоящей методике процентных показателей обуславливается тем, что они применимы как при количественной, так и при качественной оценке, что позволяет в процедуре расчета итоговой оценки применять суммирование без потери физического (содержательного) смысла получаемого результата и без нарушения принципа соблюдения размерности. Высокая наглядность процентных показателей обеспечивает повышение объективности качественных оценок особенно в тех случаях, когда точный количественный подсчет невозможен, но технически доступна приблизительная (округленная) количественная экспертная оценка, что облегчает процесс выработки консенсуса в экспертной среде. Свойствами процентных показателей являются переход в них из количественных оценок посредством приведения последних к заданному целевому параметру и взаимный переход процентных показателей в балльные оценки. При этом может несколько возрасти уровень приблизительности (округленности) оценки, но не утрачивается ее смысловое наполнение.

8. Использование процентных показателей позволяет сохранять понятность (наглядность) промежуточных результатов по всей цепочке расчетов и легкое восприятие итоговых результатов руководящими работниками, принимающими на их основании управленческие решения.

III. Методика оценки эффективности в процессе детализации проектов

9. В настоящей методике приводятся общие алгоритмы, использование которых в конкретных расчетах эффективности не создаст затруднения в связи с простотой и наглядностью процедур.

10. В целях проведения оценки базового критерия - наличия четко сформулированной цели развития инфраструктуры, достигаемой решением задач, реализуемых на конкретном объекте в рамках направления Программы, - необходимо сформулировать цель развития объекта инфраструктуры, а также перечень решаемых задач, которые должны соотноситься с целями и задачами, указанными в концепции Программы, а также с целевыми индикаторами Программы.

Оценка базового критерия содержит следующие показатели (в процентах):

а) уровень соответствия заявленных целей и задач проекта целям и задачам Программы;

б) количество от общего количества индикаторов и показателей Программы, которые планируется улучшить в ходе реализации проекта.

11. Оценка базового критерия - соответствие цели развития инфраструктуры приоритетам и целям, определенным в прогнозах и программах социально-экономического развития регионов Российской Федерации и их локальных территорий, отраслевых доктринах, концепциях и стратегиях развития на среднесрочный и долгосрочный периоды, - производится на основе анализа соответствия заявленных в проекте целей и задач региональным и локальным концепциям, доктринам и стратегиям в части обеспечения безопасности дорожного движения.

Оценка содержит следующие показатели (в процентах):

а) уровень соответствия заявленных целей и задач проекта целям и задачам региональных и локальных концепций, доктрин и стратегий;

б) количество индикаторов и показателей региональных концепций, доктрин и стратегий, которые планируется улучшить в ходе реализации проекта.

12. Оценка базового критерия - достижения максимальной эффективности использования средств федерального бюджета при строительстве объектов государственной и муниципальной собственности - осуществляется на инвариантной основе с учетом различных сочетаний посредством оценивания вклада планируемых мероприятий в обеспечение положительной динамики основных показателей (индикаторов) безопасности дорожного движения для конкретной территории.

Оценка учитывает снижение следующих прогнозных показателей Программы (в процентах):

а) число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях;

б) число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях;

в) социальный риск (число погибших на 100 тыс. человек населения);

г) транспортный риск (число погибших на 10 тыс. транспортных средств).

13. Расчет интегральной оценки по 3 оценкам базовых критериев, указанных в [пунктах 10 - 12](#) настоящей методики, осуществляется посредством суммирования оценок по всем включаемым в них частным показателям с последующим делением полученного результата на количество суммируемых частных процентных показателей.

14. Обоснование финансирования строек и объектов за счет средств федерального бюджета на очередной финансовый год при детализации проектов с использованием количественных критериев осуществляется на основе соотношения доли (процентов) сметной стоимости планируемых мероприятий по развитию инфраструктуры в общем объеме финансирования Программы и ожидаемого вклада (в процентах) в достижение целевых показателей Программы в целом и по годам ее реализации.

15. Комплексная оценка мероприятий по развитию инфраструктуры, планируемых к реализации в составе проектов, по каждому проекту определяется по формуле:

$$P_k = \frac{(P_{ка} + P_{ко})}{2},$$

где:

$P_{ка}$ - интегральная оценка;

$P_{ко}$ - соотношение доли (процентов) сметной стоимости планируемых мероприятий по развитию инфраструктуры в общем объеме финансирования Программы и ожидаемого вклада (в процентах) в достижение целевых показателей Программы в целом и по годам ее реализации.

16. Рассчитанные по описанной методике оценки представляют собой прогнозные показатели, рассчитываемые исходя из параметров детализируемых проектов с целью их оценки с позиций прогнозируемой эффективности. Такая процедура необходима для целей программно-целевого планирования на этапе детализации. После реализации отдельных мероприятий Программы и накопления опыта эксплуатации созданных объектов их эффективность должна быть дополнительно оценена с привлечением основных целевых показателей реализации Программы.

Эти показатели не являются расчетными и характеризуют эффективность реализации Программы по направлениям.

IV. Учет фактора приоритета реализации программ повышения безопасности дорожного движения регионального и муниципального уровня при детализации проекта

17. Отдаленность, инфраструктурная оснащенность и природная специфика территорий могут предопределять низкую интегральную оценку эффективности детализации проекта за счет:

- а) высокой затратности планируемых мер в связи с объективно существующими дополнительными факторами удорожания проекта;
- б) нецелесообразности применения прогрессивных технических решений в силу неспособности оборудования новых образцов эффективно функционировать в жестких климатических условиях;
- в) отсутствия инженерной среды, способной обеспечивать поддержание рабочего состояния сложных технических систем.

18. В случаях, указанных в [пункте 17](#) настоящей методики, при использовании приведенного выше типового алгоритма оценки эффективности в процессе детализации проектов необходимо учитывать специфику территорий и объектов по двум дополнительным параметрам:

- а) наличие объективных значительных рисков гибели людей и ценного оборудования;
- б) наличие особой стратегической ценности транспортной магистрали.

При наличии каждого из перечисленных условий применяется коэффициент приоритетности, равный 2.

V. Порядок прохождения оценки эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения

19. Объекты капитального строительства проходят интегральную оценку и проверку на предмет эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения, в сроки и [порядке](#), которые установлены Правилами, утвержденными [постановлением](#) Правительства Российской Федерации от 12 августа 2008 г. N 590 "О порядке проведения проверки инвестиционных проектов на предмет эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения".

20. Очередность строительства зданий и сооружений планируется с учетом достижения целевых индикаторов и показателей Программы, а также приоритетов, установленных [Концепцией](#) долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной [распоряжением](#) Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. N 1662-р.

21. Детализированные перечни строек и объектов оформляются государственными заказчиками Программы в виде организационно-финансовых планов на очередной год и направляются в установленном порядке государственному заказчику - координатору Программы для согласования и дальнейшего представления в Министерство экономического развития Российской Федерации.

Информация об изменениях:

[Постановлением](#) Правительства РФ от 29 октября 2015 г. N 1167 Федеральная программа дополнена приложением 11.1

Приложение N 11.1
к [федеральной целевой программе](#)
"Повышение безопасности дорожного
движения в 2013 - 2020 годах"

Правила

предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной собственности субъектов Российской Федерации в рамках федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах"

1. Настоящие Правила устанавливают порядок предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной собственности субъектов Российской Федерации в рамках федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах" (далее соответственно - Программа, субсидии).

2. Субсидии предоставляются в целях реализации в рамках Программы мероприятий по строительству детских автогородков и организации на их основе базовых

учебно-методических центров по изучению детьми, а также педагогическим составом общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования детей и дошкольных образовательных организаций основ безопасного участия в дорожном движении (далее - объект капитального строительства, мероприятия).

3. Субсидии предоставляются в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных в федеральном законе о федеральном бюджете на соответствующий финансовый год и плановый период, и лимитов бюджетных обязательств, утвержденных в установленном порядке Министерству образования и науки Российской Федерации на цели, указанные в [пункте 1](#) настоящих Правил.

4. Критериями отбора субъектов Российской Федерации для предоставления субсидий являются:

а) отсутствие объектов капитального строительства на балансе организаций, осуществляющих образовательную деятельность по реализации основной образовательной программы;

б) отсутствие объектов капитального строительства на территории субъекта Российской Федерации, финансирование которых осуществлялось с привлечением средств федерального бюджета;

в) обязательство высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации об использовании типовой проектной документации при принятии решения о необходимости строительства объекта капитального строительства в рамках Программы;

г) обязательство высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации о внесении проектной документации на объект капитального строительства, финансирование строительства которого осуществляется с привлечением средств федерального бюджета в рамках Программы, в реестр типовой проектной документации;

д) обязательство высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации о разработке проектной документации на объекты капитального строительства, а также о получении положительного заключения государственной экспертизы проектной документации и положительного заключения о достоверности определения сметной стоимости объекта капитального строительства без использования средств федерального бюджета в срок до декабря месяца года, предшествующего году начала строительства объекта капитального строительства;

е) гарантия высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации о последующем профильном использовании объекта капитального строительства и его эксплуатации за счет балансодержателя без использования бюджетных средств;

ж) наличие утвержденной в установленном порядке государственной программы субъекта Российской Федерации, предусматривающей мероприятия, на реализацию которых предоставляется субсидия.

5. Условиями предоставления и расходования субсидий являются:

а) наличие мероприятий, подлежащих утверждению правовыми актами субъекта Российской Федерации в соответствии с требованиями нормативных правовых актов Российской Федерации, на софинансирование которых предоставляется субсидия;

б) наличие в бюджете субъекта Российской Федерации бюджетных ассигнований на исполнение расходного обязательства субъекта Российской Федерации, софинансирование которого осуществляется за счет средств федерального бюджета, и порядок определения объемов указанных ассигнований, если иное не установлено актами Президента Российской Федерации или Правительства Российской Федерации;

в) использование типовой проектной документации, которая разработана для аналогичного объекта капитального строительства и информация о которой внесена в реестр типовой проектной документации (при наличии такой документации);

г) наличие в бюджете субъекта Российской Федерации бюджетных ассигнований на исполнение расходных обязательств, предусмотренных [пунктом 2](#) настоящих Правил.

6. Размер субсидии, предоставляемой i -му субъекту Российской Федерации в очередном финансовом году (C_i), определяется по формуле:

$$C_i = C \times \frac{N_i \times \frac{1}{U_i}}{\sum_{i=1}^m N_i \times \frac{1}{U_i}},$$

где:

C - размер бюджетных ассигнований, предусмотренных Министерству образования и науки Российской Федерации из федерального бюджета на очередной финансовый год для предоставления субсидий;

N_i - средства федерального бюджета, необходимые для софинансирования капитальных вложений в объекты капитального строительства, указанных в заявке i -го субъекта Российской Федерации;

U_i - уровень расчетной бюджетной обеспеченности субъекта Российской Федерации на очередной финансовый год, рассчитанный в соответствии с [методикой](#) распределения

дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности субъектов Российской Федерации, утвержденной [постановлением](#) Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2004 г. N 670 "О распределении дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности субъектов Российской Федерации";

m - количество субъектов Российской Федерации - получателей субсидии.

7. Адресное (пообъектное) распределение субсидий по объектам капитального строительства утверждается актом Министерства образования и науки Российской Федерации, согласованным с Министерством внутренних дел Российской Федерации, Министерством экономического развития Российской Федерации и Министерством финансов Российской Федерации.

8. Высший исполнительный орган государственной власти субъекта Российской Федерации или уполномоченный им орган представляет в Министерство образования и науки Российской Федерации ежемесячно, до 5-го числа месяца, следующего за отчетным месяцем, отчет об осуществлении расходов бюджета субъекта Российской Федерации, источником финансового обеспечения которых является субсидия, отчет об эффективности использования субсидии и о достижении значений показателей результативности использования субсидии по форме, которая утверждается Министерством образования и науки Российской Федерации.

9. Предоставление субсидии осуществляется на основании соглашения между Министерством образования и науки Российской Федерации и высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации, заключаемого по форме, утверждаемой Министерством образования и науки Российской Федерации (далее - соглашение), содержащего следующие положения:

а) размер субсидии, порядок, условия и сроки ее перечисления в бюджет субъекта Российской Федерации, а также объем бюджетных ассигнований бюджета субъекта Российской Федерации и (или) муниципальных бюджетов на реализацию соответствующих расходных обязательств по софинансированию объекта капитального строительства;

б) значения показателей результативности использования субсидии, которые должны соответствовать значениям целевых показателей и индикаторов Программы, и обязательства субъекта Российской Федерации по их достижению;

в) перечень объектов капитального строительства с указанием наименований, адресов (при наличии), мощности объектов, стоимости (предельной стоимости) указанных объектов с реквизитами положительного заключения об эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения, утвержденного в порядке, предусмотренном [Правилами](#) проведения проверки инвестиционных проектов на предмет эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения, утвержденными [постановлением](#) Правительства Российской Федерации от 12 августа 2008 г. N 590 "О порядке проведения проверки инвестиционных проектов на предмет эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения", графика выполнения мероприятий, обязательства субъекта Российской Федерации по соблюдению указанного графика;

г) обязательство высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации об использовании типовой проектной документации, которая разработана для аналогичного объекта капитального строительства и информация о которой внесена в реестр типовой проектной документации (при наличии такой документации);

д) обязательство высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации по формированию и ведению реестра получателей средств, перечисленных в порядке субсидирования;

е) обязательство высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации по согласованию с соответствующими субъектами бюджетного планирования в случаях, предусмотренных федеральными законами, государственных программ субъектов Российской Федерации, софинансируемых за счет средств федерального бюджета, и внесению в них изменений, которые влекут изменение объемов финансирования и (или) показателей результативности государственных программ субъектов Российской Федерации и (или) изменение состава их мероприятий, на которые предоставляются субсидии;

ж) реквизиты правового акта субъекта Российской Федерации, устанавливающего расходное обязательство субъекта Российской Федерации, в целях софинансирования которого предоставляется субсидия;

з) сроки и порядок представления отчетности об осуществлении расходов бюджета субъекта Российской Федерации, источником финансового обеспечения которых является субсидия, а также о достижении значений показателей результативности использования субсидии и об исполнении графика выполнения мероприятий;

и) порядок осуществления контроля за выполнением субъектом Российской Федерации обязательств, предусмотренных соглашением;

к) последствия недостижения субъектом Российской Федерации установленных значений показателей результативности использования субсидии и несоблюдения графика выполнения мероприятий;

л) график финансирования (перечисления субсидий), составленный с учетом оценки ожидаемых платежей, подлежащих осуществлению в отношении объектов капитального строительства, а также порядок внесения в него изменений.

10. Внесение в соглашение изменений, влекущих ухудшение значений показателей результативности использования субсидий, а также увеличение сроков реализации мероприятий, не допускается в течение всего периода действия соглашения, за исключением случаев, если выполнение условий предоставления субсидий оказалось невозможным вследствие обстоятельств непреодолимой силы, изменения значений целевых показателей и индикаторов Программы, а также в случае существенного (более чем на 20 процентов) сокращения размера субсидии.

11. Объем бюджетных ассигнований бюджета субъекта Российской Федерации на финансирование расходного обязательства субъекта Российской Федерации, софинансируемого за счет субсидии, утверждается законом субъекта Российской Федерации о бюджете субъекта Российской Федерации исходя из необходимости достижения

установленных соглашением значений показателей результативности использования субсидии.

12. Перечисление субсидий осуществляется в установленном порядке на счета территориальных органов Федерального казначейства, открытые для учета поступлений и их распределения между бюджетами бюджетной системы Российской Федерации, для последующего перечисления в установленном порядке в бюджеты субъектов Российской Федерации.

Перечисление субсидии в бюджет субъекта Российской Федерации осуществляется на основании заявки высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации о перечислении субсидии, представляемой в Министерство образования и науки Российской Федерации по форме и в срок, которые установлены Министерством образования и науки Российской Федерации.

В заявке указываются необходимый размер субсидии, расходное обязательство, на осуществление которого она предоставляется, и срок возникновения денежного обязательства субъекта Российской Федерации в целях исполнения соответствующего расходного обязательства. Такая информация учитывается Министерством образования и науки Российской Федерации при формировании прогноза кассовых выплат по расходам федерального бюджета, необходимого для составления в установленном порядке кассового плана исполнения федерального бюджета.

13. Оценка эффективности использования субъектом Российской Федерации субсидии осуществляется Министерством образования и науки Российской Федерации на основании следующих достигнутых субъектом Российской Федерации (по итогам отчетного года) значений показателей результативности использования субсидии:

- а) уровень технической готовности объектов капитального строительства;
- б) соблюдение сроков выполнения работ и ввода объектов капитального строительства в эксплуатацию;
- в) достижение ожидаемых значений целевого индикатора Программы "Число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях".

14. В случае если субъектом Российской Федерации по состоянию на 31 декабря года предоставления субсидии допущены нарушения обязательств, предусмотренных соглашением в соответствии с [подпунктом "б" пункта 9](#) настоящих Правил (не достигнуто значение показателя результативности использования субсидии), и в срок до первой даты представления отчетности о достижении значений показателей результативности использования субсидии в соответствии с соглашением в году, следующем за годом предоставления субсидии, указанные нарушения не устранены, размер средств, подлежащий возврату из бюджета субъекта Российской Федерации в федеральный бюджет в срок до 1 июня года, следующего за годом предоставления субсидий ($V_{\text{возврата}}$), рассчитывается по формуле:

$$V_{\text{возврата}} = V_{\text{субсидии}} \times k \times m/n,$$

где:

$V_{\text{субсидии}}$ - размер субсидии, предоставленной бюджету субъекта Российской Федерации;

k - коэффициент возврата субсидии;

m - количество показателей результативности использования субсидии, по которым индекс, отражающий уровень недостижения

i -го показателя результативности использования субсидии, имеет положительное значение;

n - общее количество показателей результативности использования субсидии.

15. Коэффициент возврата субсидии (k) рассчитывается по формуле:

$$k = \text{SUM } D_i / m,$$

где D_i - индекс, отражающий уровень недостижения i -го показателя результативности использования субсидии.

16. При расчете коэффициента возврата субсидии используются только положительные значения индекса, отражающего уровень недостижения i -го показателя результативности использования субсидии. Индекс, отражающий уровень недостижения i -го показателя результативности использования субсидии, определяется:

а) для показателей результативности использования субсидии, по которым большее значение фактически достигнутого значения отражает большую эффективность использования субсидии, - по формуле:

$$D_i = 1 - T_i / S_i,$$

где:

T_i - фактически достигнутое значение i -го показателя результативности использования субсидии на отчетную дату;

S_i - плановое значение i -го показателя результативности использования субсидии, установленное соглашением;

б) для показателей результативности использования субсидии, по которым большее значение фактически достигнутого значения отражает меньшую эффективность использования субсидии, - по формуле:

$$D_i = 1 - S_i / T_i$$

17. В случае если субъектом Российской Федерации по состоянию на 31 декабря года предоставления субсидии допущены нарушения обязательств по соблюдению графика выполнения мероприятий и в срок до 1 апреля года, следующего за годом предоставления субсидии, указанные нарушения не устранены, размер средств, соответствующий размеру субсидии, предоставленной на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной собственности субъектов Российской Федерации, по которым допущено нарушение указанного графика, подлежит возврату из бюджета субъекта Российской Федерации в федеральный бюджет в срок до 1 мая года, следующего за годом предоставления субсидии.

18. Основанием для освобождения субъектов Российской Федерации от применения мер ответственности, предусмотренных [пунктами 14 и 17](#) настоящих Правил, является документальное подтверждение наступления обстоятельств непреодолимой силы, препятствующих исполнению соответствующих обязательств.

Возврат и последующее использование средств, перечисленных из бюджетов субъектов Российской Федерации в федеральный бюджет в соответствии с [пунктами 14 и 17](#) настоящих Правил, осуществляются по предложению Министерства образования и науки Российской Федерации в порядке, установленном [бюджетным законодательством](#) Российской Федерации.

19. Не использованный на 1 января текущего финансового года остаток субсидий подлежит возврату в федеральный бюджет органами государственной власти субъектов Российской Федерации, за которыми в соответствии с законодательными и иными нормативными правовыми актами закреплены источники доходов бюджетов субъектов Российской Федерации по возврату остатков субсидий, в соответствии с требованиями, установленными [Бюджетным кодексом](#) Российской Федерации и федеральным законом о федеральном бюджете на текущий финансовый год и плановый период.

В соответствии с решением Министерства образования и науки Российской Федерации о наличии потребности в не использованных на 1 января текущего финансового года субсидиях расходы бюджета субъекта Российской Федерации, соответствующие целям предоставления субсидий, могут быть увеличены в установленном порядке на суммы, не превышающие остатка субсидий.

В случае если неиспользованный остаток субсидий не перечислен в доход федерального бюджета, указанные средства подлежат взысканию в доход федерального бюджета в порядке, установленном Министерством финансов Российской Федерации.

20. Субсидия в случае ее нецелевого использования подлежит взысканию в доход федерального бюджета в соответствии с [бюджетным законодательством](#) Российской Федерации.

Решения о приостановлении перечисления (сокращении размера) субсидии бюджету субъекта Российской Федерации не принимаются в случае, если условия предоставления субсидии не были выполнены в силу обстоятельств непреодолимой силы.

21. В случае отсутствия на 15 августа текущего финансового года заключенного соглашения бюджетные ассигнования федерального бюджета на предоставление субсидий, предусмотренные Министерству образования и науки Российской Федерации на текущий финансовый год, в размере, равном размеру субсидии соответствующему субъекту Российской Федерации, подлежат перераспределению на исполнение иных бюджетных обязательств других государственных заказчиков Программы путем внесения изменений в федеральный закон о федеральном бюджете на соответствующий финансовый год и плановый период и (или) в сводную бюджетную роспись федерального бюджета, за исключением случаев, установленных отдельными решениями Президента Российской Федерации и (или) актами Правительства Российской Федерации.

Решения о перераспределении бюджетных ассигнований федерального бюджета на предоставление субсидии бюджету субъекта Российской Федерации не принимаются в случае, если соответствующие соглашения не были заключены в силу обстоятельств непреодолимой силы.

22. В случае письменного обращения высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации об отсутствии потребности в субсидии, средства, предусмотренные указанному субъекту Российской Федерации, подлежат перераспределению (при наличии потребности) между другими субъектами Российской Федерации, имеющими право на получение субсидий в соответствии с настоящими Правилами и обеспечивающими необходимое увеличение объема расходных обязательств субъекта Российской Федерации с учетом уровня софинансирования.

23. Контроль за соблюдением субъектами Российской Федерации условий предоставления субсидий осуществляется Министерством образования и науки Российской Федерации и Федеральной службой финансово-бюджетного надзора.

**Методика
оценки эффективности федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах"**

I. Общие положения

1. Настоящая методика предназначена для комплексной оценки эффективности федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах" (далее Программа).

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

3. Интегральным показателем оценки эффективности мероприятий Программы в настоящей методике является величина экономического эффекта от проведения мероприятий Программы, определяемая как разность величины предотвращенного ущерба и суммарных затрат федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации на реализацию Программы.

II. Исходные данные для оценки эффективности Программы

4. В настоящей методике для оценки эффективности Программы необходимы следующие исходные данные:

- а) суммарный предотвращенный ущерб в результате реализации Программы;
- б) разность между фактическим значением целевого показателя и значением показателя при развитии инерционного сценария (в условиях отсутствия программно-целевого метода);
- в) суммарные и консолидированные затраты федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации.

III. Оценка общей величины предотвращенного ущерба

5. Численные значения спрогнозированного целевого показателя, распределенного по годам, и значения показателя при развитии инерционного сценария Программы (в условиях отсутствия программно-целевого метода) приведены в [приложении N 13](#) к Программе.

6. Общая величина суммарного предотвращенного ущерба в результате реализации Программы в 2013 - 2020 годах определяется по формуле:

$$P_y = \sum_{i=1}^8 P_{oi}$$

где P_{oi} - величина суммарного предотвращенного ущерба в i-м году в текущих ценах.

7. Величина суммарного предотвращенного ущерба в i-м году в текущих ценах определяется по формуле:

$$P_{oi} = (P_0 \times K_{пл}) \times K_{дi}$$

где:

P_6 - расчетная величина недополученного дохода консолидированного бюджета Российской Федерации за счет гибели 1 человека в результате дорожно-транспортных происшествий (рублей);

$K_{п1}$ - разность между фактическим значением целевого показателя и значением показателя при развитии инерционного сценария (в условиях отсутствия программно-целевого метода) (человек);

$K_{дi}$ - индекс-дефлятор i-го года по отношению к базовому году, определяемый на основе прогнозных значений.

IV. Оценка эффективности затрат средств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации на реализацию мероприятий Программы

8. Расчет эффективности затрат средств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации на реализацию мероприятий Программы рассчитывается по формуле:

$$\mathcal{E} = \frac{P_y - 3}{3} \times 100\%$$

где:

P_y - суммарный предотвращенный ущерб в результате реализации мероприятий Программы в 2013 - 2020 годах;

3 - суммарные и консолидированные затраты федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации в рамках Программы в 2013 - 2020 годах.

V. Оценка влияния реализации Программы на увеличение консолидированного бюджета Российской Федерации

9. Эффективное освоение средств за счет средств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации на реализацию Программы приведет к предотвращению социально-экономического и демографического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, наносимого консолидированному бюджету Российской Федерации.

По прогнозируемым данным, в структуре расходной части консолидированного бюджета Российской Федерации за 2013 - 2020 годы совокупные затраты на реализацию Программы в размере 32,614 млрд. рублей составят 0,011 процента.

При этом такие затраты приведут к предотвращению ущерба в виде недополученного дохода консолидированного бюджета Российской Федерации на 224,47 млрд. рублей, что составляет 0,07 процента.

Таким образом, согласно расчетам возврат инвестиций, вложенных в сферу обеспечения безопасности дорожного движения в рамках реализации Программы в 2013 - 2020 годах, составит 588,25 процента, что характеризует Программу как высокоэффективный государственный проект по решению важнейших социально-экономических и демографических задач Российской Федерации.

Информация об изменениях:

[Постановлением Правительства РФ от 6 ноября 2014 г. N 1167 приложение изложено в новой редакции](#)

[См. текст приложения в предыдущей редакции](#)

Приложение N 13
к федеральной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного
движения в 2013 - 2020 годах"
(в редакции постановления Правительства РФ
от 6 ноября 2014 г. N 1167)

Расчет
социально-экономической эффективности федеральной целевой программы
"Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах"

Показатель	Единица измерения	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	Итого
Число лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (программный показатель)	человек	27580	27251	26814	26500	24390	22790	21270	19925	196520
Число лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (инерционный сценарий - развитие ситуации в условиях отсутствия программно-целевого метода)	человек	27724	28424	29152	29879	30584	31259	31897	32495	241414
Снижение числа погибших по сравнению с инерционным сценарием	человек	144	1173	2338	3379	6194	8469	10627	12570	44894
Снижение социально-экономического ущерба	млн. рублей	824,83	6718,94	13392,1	23078,1	34276,4	47307,6	59554	72001	257153
Расходы на реализацию Программы	млн. рублей	3214,896	4186,11	3457,09	3786,925	4592,746	4705,522	4814,754	4919,386	33677,427
Индекс инфляции	-	1,222	1,288	1,35	1,417	1,485	1,556	1,625	1,693	1,455
Расходы с учетом инфляции	млн. рублей	2630,85	3250,086	2560,81	2672,5	3092,76	3024,11	2962,93	2905,72	23153,9
Социально-экономический эффект	млн. рублей	-1806	3468,854	10831,3	20405,6	31183,6	44283,4	56591,1	69095,2	233998,9
Коэффициент дисконтирования	-	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11
Приведенный социально-экономический эффект	млн. рублей	-1627	3125,094	9757,89	18383,4	28093,3	39895	50983	62248	210809,8

Информация об изменениях:

[Постановлением Правительства РФ от 6 ноября 2014 г. N 1167 приложение изложено в новой редакции](#)

[См. текст приложения в предыдущей редакции](#)

**"Повышение безопасности дорожного
движения в 2013 - 2020 годах"
(в редакции [постановления](#) Правительства РФ
от 6 ноября 2014 г. N 1167)**

Расчет бюджетной эффективности федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах"

Показатель	Единицы измерения	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	Итого
Число лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (программный показатель)	человек	27580	27251	26814	26500	24390	22790	21270	19925	196520
Число лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (инерционный сценарий - развитие ситуации в условиях отсутствия программно-целевого метода)	человек	27724	28424	29152	29879	30584	31259	31897	32495	241414
Снижение числа погибших по сравнению с инерционным сценарием	человек	144	1173	2338	3379	6194	8469	10627	12570	44894
Снижение социально-экономического ущерба	млн. рублей	824,8	6718,9	13392,1	23078,1	34276,4	47307,6	59554	72001	257152,8
Вклад в доходы федерального бюджета	млн. рублей	186,8	1521,8	3033,3	5227,2	7763,6	10715,2	13489	16308	58245,1
Расходы на реализацию Программы из федерального бюджета	млн. рублей	1003,021	2881,938	1898,53	1898,415	2211,3	2324,076	2433,308	2537,94	17188,528
Индекс инфляции	-	1,222	1,288	1,35	1,417	1,485	1,556	1,625	1,693	-
Расходы на реализацию Программы из федерального бюджета с учетом инфляции	млн. рублей	820,802	2237,53	1406,32	1339,74	1489,09	1493,62	1497,42	1499,08	11817,5
Бюджетный эффект	млн. рублей	-634	-715,73	1626,98	3887,46	6274,51	9221,58	11991,6	14808,9	46427,6
Коэффициент дисконтирования	-	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	-
Приведенный бюджетный эффект	млн. рублей	-571,17	-644,8	1465,75	3502,21	5652,71	8307,73	10803,2	13341,4	41826,7

Приложение N 15
к федеральной целевой программе
"Повышение безопасности
дорожного движения
в 2013 - 2020 годах"

Методика

оценки социально-экономической и бюджетной эффективности федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах"

1. Настоящая методика определяет основания и алгоритм расчета социально-экономической и бюджетной эффективности федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах" (далее - Программа).
2. Настоящая методика содержит описание корректного (непротиворечивого и отражающего правила рационального экономического поведения хозяйствующих субъектов) метода расчета эффективности Программы.
3. Настоящая методика предназначена для предприятий и организаций всех форм собственности, участвующих в разработке, экспертизе и реализации Программы.
4. Настоящая методика может быть принята в качестве основы для создания нормативных методических документов по разработке и оценке эффективности отдельных направлений и мероприятий Программы, учитывающих их специфику.
5. Настоящая методика основана на методических рекомендациях по оценке эффективности инвестиционных проектов, утвержденных Министерством экономики Российской Федерации, Министерством финансов Российской Федерации и Государственным комитетом Российской Федерации по строительной, архитектурной и жилищной политике.
6. Поток стоимости определяется как увеличение валового внутреннего продукта в текущем и будущих периодах в результате реализации мероприятий Программы.
7. Чистый поток стоимости определяется как поток стоимости за вычетом издержек, необходимых для его обеспечения.
8. Чистый дисконтированный поток стоимости является чистым потоком стоимости, приведенным (с учетом коэффициента дисконтирования) к базовому периоду.
9. Норматив величины ущерба определен с учетом индекса потребительских цен с 2007 года по 2010 год и принимается равным 5,728 млн. рублей.
10. При определении результатов мероприятий Программы необходимо учитывать:
 - а) отношение расходной части федерального бюджета к валовому внутреннему продукту за базовый период;
 - б) прямой финансовый вклад в валовой внутренний продукт;
 - в) репродуктивный и культурный вклад в валовой внутренний продукт;
 - г) вклад в формирование доходов бюджета.
11. Предполагается, что:
 - а) прямой финансовый вклад в валовой внутренний продукт определяется как прямое увеличение значения валового внутреннего продукта в результате реализации мероприятий Программы;
 - б) репродуктивный и культурный вклад реализуется в будущих периодах и обеспечивает соответствующий прирост валового внутреннего продукта в будущем. Соответственно, их влияние можно оценить как составляющую прогнозных темпов роста валового внутреннего продукта;
 - в) текущий финансовый, репродуктивный и культурный вклад в валовой внутренний продукт генерирует соответствующий вклад в формирование бюджета в соответствии с текущей долей бюджета этого уровня в валовом внутреннем продукте.
12. Социально-экономическая и бюджетная эффективность от реализации Программы определяется как чистый дисконтированный поток стоимости (вклада в валовой внутренний продукт) с учетом прямого финансового, репродуктивного и культурного вклада.
13. При расчете социально-экономической и бюджетной эффективности от реализации Программы оценивается общий вклад в формирование валового внутреннего продукта без разбивки по субъектам получения выгод и издержек.
14. Предполагается, что:
 - а) результат реализации Программы измерим, то есть имеет определенный показатель или набор показателей, измеримых в количественном выражении;
 - б) количественное значение результатов Программы имеет однозначное влияние на формирование вклада в валовой внутренний продукт, то есть каждому мероприятию с количественным результатом можно сопоставить оценку его стоимости.
15. Коэффициент дисконтирования остается неизменной величиной на протяжении всего времени реализации Программы.
16. Социально-экономический эффект (чистый дисконтированный поток стоимости) определяется по формуле:

$$NPV = \sum_{T=0}^T \frac{LN_T - \frac{C_T}{z^T}}{k}$$

где:

NPV - социально-экономический эффект (чистый дисконтированный поток стоимости);

T - срок реализации Программы (лет);

L - норматив величины ущерба;

N_T - количественное значение результата Программы в соответствующем году;

C_T - расходы на реализацию мероприятий Программы с учетом прогноза цен на соответствующие годы;

z^T - индекс инфляции к уровню 2012 года;

k - постоянная величина коэффициента дисконтирования.

17. Индекс инфляции к уровню 2012 года определяется по формуле:

$$z^T = \prod_{2013}^T \frac{(100+j)}{100}$$

где:

j - прогнозные темпы инфляции на срок реализации Программы (процентов).

18. Социально-экономический эффект представляет собой текущий вклад в формирование чистого потока стоимости, сформированного в результате реализации Программы.

19. Бюджетная эффективность от реализации Программы определяется как чистый дисконтированный поток вклада в формирование бюджета в результате реализации Программы. При его расчете оценивается вклад мероприятий Программы в формирование доходов бюджета с учетом понесенных затрат.

20. Вклад мероприятий Программы в формирование доходов бюджета определяется как доля бюджета в валовом внутреннем продукте.

21. При расчете бюджетной эффективности:

а) коэффициент дисконтирования принимается равным коэффициенту дисконтирования при расчете социально-экономического эффекта;

б) темп и индекс инфляции принимается равным показателям при расчете социально-экономического эффекта;

в) норматив величины ущерба принимается равным нормативу величины ущерба при расчете социально-экономического эффекта.

22. Бюджетная эффективность от реализации Программы (чистый дисконтированный поток вклада в формирование бюджета) определяется по формуле:

$$NPV_b = \sum_{T} \frac{LN_T \times t - \left(\frac{C_{bT}}{z^T} \right)}{k}$$

где:

NPV_b - бюджетная эффективность от реализации Программы (чистый дисконтированный поток вклада в формирование бюджета);

t - расчетная доля бюджета в валовом внутреннем продукте в базовом периоде (2010 год);

C_{bT} - бюджетные затраты на реализацию мероприятий Программы с учетом прогноза цен на соответствующие годы.

Бюджетная эффективность представляет собой текущий вклад в формирование чистого потока вклада в бюджет, сформированный в результате реализации Программы.