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)

С изменениями и дополнениями от:

6 ноября 2014 г., 29 октября 2015 г., 25 мая, 11 октября 2016 г., 13 декабря 2017 г., 16 мая 2020 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., 11 октября 2016 г., 13 декабря 2017 г., 16 мая 2020 г.

ГАРАНТ:

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

Информация об изменениях:

Паспорт изменен с 27 мая 2020 г. - Постановление Правительства России от 16 мая 2020 г. N 703

См. предыдущую редакцию

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 заказчик - координатор Программы	-	Министерство внутренних дел Российской Федерации
Государственные заказчики	-	Министерство внутренних дел Российской Федерации, Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерство здравоохранения Российской Федерации,

Created by free version of DocuFreezer

Основные разработчики Программы	-	Министерство образования и науки Российской Федерации (до 15 мая 2018 г.), Министерство просвещения Российской Федерации (с 15 мая 2018 г.), Министерство науки и высшего образования Российской Федерации (с 15 мая 2018 г.), Министерство промышленности и торговли Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное дорожное агентство 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 11,981 тыс. человек (42,8 процента) по сравнению с 2012 годом; задачами являются: создание системы пропаганды в целях 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; 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)
Сроки и этапы реализации Программы	-	2013 - 2020 годы, в том числе: I этап - 2013 - 2015 годы; II этап - 2016 - 2020 годы
Объемы и источники финансирования	-	общий объем финансирования Программы на 2013 - 2020 годы (в ценах соответствующих лет) составляет 38585,0346

Программы		млн. рублей, в том числе: за счет средств федерального бюджета - 12530,0938 млн. рублей, из них: прикладные научные исследования и экспериментальные разработки, выполняемые по договорам на проведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ, - 721,5558 млн. рублей; капитальные вложения - 1887,11 млн. рублей, в том числе: бюджетные инвестиции - 1854,967 млн. рублей; субсидии на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности субъектов Российской Федерации - 32,143 млн. рублей; прочие нужды - 9921,428 млн. рублей; за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 24920,8419 млн. рублей, в том числе прочие нужды - 24920,8419 млн. рублей; за счет средств внебюджетных источников - 1134,0989 млн. рублей, в том числе прочие нужды - 1134,0989 млн. рублей
Ожидаемые конечные результаты реализации Программы и показатели социально-экономической эффективности	-	сокращение случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий, в том числе детей, к 2020 году на 11,981 тыс. человек (42,8 процента) по сравнению с 2012 годом; сокращение социального риска к 2020 году на 45,5 процента по сравнению с 2012 годом; сокращение транспортного риска к 2020 году на 53,61 процента по сравнению с 2012 годом

Информация об изменениях:

Постановлением Правительства РФ от 11 октября 2016 г. N 1031 в раздел I внесены изменения

См. текст раздела в предыдущей редакции

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 - 2020 годы, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 1 декабря 2015 г. N 1297 "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Доступная среда" на 2011 - 2020 годы", целью которой является создание правовых, экономических и институциональных условий, способствующих интеграции инвалидов в общество и повышению уровня их жизни. Мероприятия указанной государственной программы Российской Федерации 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 конкурентоспособности 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.

Информация об изменениях:

Раздел II изменен с 27 мая 2020 г. - Постановление Правительства России от 16 мая 2020 г. N 703

См. предыдущую редакцию

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 к 2020 году на 11,981 тыс. человек (42,8 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.

В рамках первого этапа (2013 - 2015 годы) Программы общее кассовое освоение средств федерального бюджета составило 4494,8 млн. рублей. Одновременно субъекты Российской Федерации обеспечивали реализацию собственных государственных программ (подпрограмм) по повышению безопасности дорожного движения, что позволило на условиях софинансирования привлечь средства региональных и местных бюджетов на сумму 9008,8 млн. рублей и 73,7 млн. рублей из внебюджетных источников.

За счет средств федерального бюджета приобретены и поставлены в субъекты Российской Федерации свыше 2,3 млн. единиц материально-технических ресурсов на сумму 1345,5 млн. рублей.

Для обучения детей дошкольного и школьного возраста навыкам безопасного поведения на дороге поставлено 17 мобильных автогородков, 1725 единиц оборудования, позволяющего в игровой форме вырабатывать указанные навыки, и свыше 2,8 млн. единиц светоотражающих приспособлений для распространения среди указанной категории несовершеннолетних.

Закуплено и передано 2540 комплексов фиксации нарушений правил дорожного движения, работающих в автоматическом режиме.

Осуществлялось обустройство улично-дорожной сети современными техническими средствами организации дорожного движения, повышающими безопасное участие водителей и пешеходов в дорожном движении.

На участках улично-дорожной сети городов и населенных пунктов установлено 348 тыс. пог. метров пешеходных ограждений, модернизировано 2211 нерегулируемых пешеходных переходов и 2281 светофорный объект, обустроено 58 пересечений автомобильных дорог, оборудовано искусственным освещением 65 мест концентрации дорожно-транспортных происшествий.

Создавались условия для совершенствования деятельности экстренных служб на месте дорожно-транспортного происшествия. Закуплено 35 специализированных автомобилей для ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий. В пос. Дивногорск Красноярского края построен учебно-тренировочный комплекс для подготовки сотрудников МЧС России и отработки действий экстренных служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий в Сибирском федеральном округе.

Таким образом, результаты первого этапа Программы позволили достичь прогнозных значений целевых показателей и индикаторов Программы:

число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях (2013 год - прогнозное значение 27580, фактически достигнуто 27025; 2014 год - прогнозное значение 27251, фактически достигнуто 26963; 2015 год - прогнозное значение 26814, фактически достигнуто 23114);

число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях (2013 год - прогнозное значение 935, фактически достигнуто 872; 2014 год - прогнозное значение 901, фактически достигнуто 878; 2015 год - прогнозное значение 872, фактически достигнуто 737);

социальный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения) (2013 год - прогнозное значение 19,7, фактически достигнуто 18,8; 2014 год - прогнозное значение 19,3, фактически достигнуто 18,4; 2015 год - прогнозное значение 18,9, фактически достигнуто 15,8);

транспортный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 10 тыс. транспортных средств) (2013 год - прогнозное значение 6,09, фактически достигнуто 5,6; 2014 год - прогнозное значение 6,08, фактически достигнуто 5,3; 2015 год - прогнозное значение 5,88, фактически достигнуто 4,3).

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:

Раздел IV изменен с 27 мая 2020 г. - Постановление Правительства России от 16 мая 2020 г. N 703

См. предыдущую редакцию

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 38585,0346 млн. рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета - 12530,0938 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:

Раздел V изменен с 27 мая 2020 г. - Постановление Правительства России от 16 мая 2020 г. N 703

См. предыдущую редакцию

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 сформирован 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 реализации 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 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 государственной программы субъектов Российской Федерации;

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, участии 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 науки и высшего образования 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.

Информация об изменениях:

Раздел VI изменен с 27 мая 2020 г. - Постановление Правительства России от 16 мая 2020 г. N 703

См. предыдущую редакцию

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 355423,5 млн. рублей (с учетом прогноза роста цен) при положительном эффекте для федерального бюджета, составляющем 78142,9 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:

Приложение 1 изменено с 27 мая 2020 г. - Постановление Правительства России от 16 мая 2020 г. N 703

См. предыдущую редакцию

Приложение N 1
к федеральной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах"

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

С изменениями и дополнениями от:

29 октября 2015 г., 16 мая 2020 г.

		Единица измерения	2012 год	2013 - 2020 годы - всего	В том числе							
					2013 год (факт.)	2014 год (факт.)	2015 год (факт.)	2016 год (факт.)	2017 год (факт.)	2018 год (факт.)	2019 год	2020 год
1.	Число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях	человек	27991	-	27025	26963	23114	20308	19088	18214	17185	16010
	изменение к 2012 году	процентов	-	-	-3,45	-3,67	-17,42	-27,45	-31,81	-34,93	-38,61	-42,8
	изменение к 2012 году	человек	-	-56021	-966	-1028	-4877	-7683	-8903	-9777	-10806	-11981
2.	Число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях	человек	940	-	872	878	737	710	713	628	675	673
	изменение к 2012 году	процентов	-	-	-7,23	-6,6	-21,6	-24,47	-24,15	-33,19	-28,19	-28,4
	изменение к 2012 году	человек	-	-1634	-68	-62	-203	-230	-227	-312	-265	-267
3.	Социальный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения)	единиц	20	-	18,8	18,4	15,77	13,83	13	12,41	11,7	10,9
	изменение к 2012 году	процентов	-	-	-6	-8	-21,15	-30,85	-35	-37,95	-41,5	-45,5
	изменение к 2012 году	единиц	-	-	-1,2	-1,6	-4,23	-6,17	-7	-7,59	-8,3	-9,1
4.	Транспортный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 10 тыс. транспортных средств)	единиц	6,1	-	5,6	5,3	4,31	3,76	3,38	3,19	3,04	2,83
	изменение к 2012 году	процентов	-	-	-8,2	-13,11	-29,34	-38,36	-44,59	-47,7	-50,16	-53,61
	изменение к 2012 году	единиц	-	-	-0,5	-0,8	-1,79	-2,34	-2,72	-2,91	-3,06	-3,27

Информация об изменениях:

Приложение 2 изменено с 27 мая 2020 г. - Постановление Правительства России от 16 мая 2020 г. N 703

См. предыдущую редакцию

Приложение N 2
к федеральной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах"

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

С изменениями и дополнениями от:

6 ноября 2014 г., 29 октября 2015 г., 11 октября 2016 г., 13 декабря 2017 г., 16 мая 2020 г.

(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.	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 средств в практику профилактики дорожно-транспортных происшествий на федеральном, региональном и муниципальном уровнях	всего в том числе:	34,9	34,9	-	-	МВД России	повышение профессиональной надежности водителей, сокращение дорожно-транспортных происшествий
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	26	26	-	-		
		2015 год	8,9	8,9	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
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 автомобильного транспорта	всего в том числе:	45,7355	45,7355	-	-	Минтранс России	повышение безопасности дорожного движения и сокращение ущерба от дорожно-транспортных происшествий
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	-	-	-	-		
		2015 год	10	10	-	-		
		2016 год	7,3	7,3	-	-		
		2017 год	6,8513	6,8513	-	-		
		2018 год	7,15	7,15	-	-		
		2019 год	7,2171	7,2171	-	-		
		2020 год	7,2171	7,2171	-	-		
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 форме обучения	всего в том числе:	23,99	23,99	-	-	Минтранс России	повышение качества подготовки и повышение квалификации специалистов, ответственных за обеспечение безопасного функционирования автомобильного транспорта
		2013 год	15	15 *	-	-		
		2014 год	5	5	-	-		
		2015 год	3,99	3,99	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
4.	Разработка комплексного проекта совершенствования системы профессионального обучения водителей транспортных средств различных категорий и подкатегорий (организационно-методические рекомендации, программы, учебные и методические пособия, образовательные ресурсы, в том числе в электронном виде), включая водителей из числа лиц с ограниченными возможностями здоровья	всего в том числе:	26,0677	26,0677	-	-	Минобрнауки России Минпросвещения России	совершенствование профессионального обучения водителей транспортных средств, в том числе водителей из числа лиц с ограниченными возможностями здоровья
		2013 год	6	6	-	-		
		2014 год	6	6	-	-		
		2015 год	4	4	-	-		
		2016 год	0,8199	0,8199	-	-		
		2017 год	4,12	4,12	-	-		
		2018 год	2	2	-	-		
		2019 год	1,5639	1,5639	-	-		
		2020 год	1,5639	1,5639	-	-		
	Итого по разделу I в том числе:		130,6932	130,6932	-	-		
		2013 год	21	21	-	-		
		2014 год	37	37	-	-		

		2015 год	26,89	26,89	-	-		
		2016 год	8,1199	8,1199	-	-		
		2017 год	10,9713	10,9713	-	-		
		2018 год	9,15	9,15	-	-		
		2019 год	8,781	8,781	-	-		
		2020 год	8,781	8,781	-	-		
			II. Капитальные вложения					
5.	Техническое перевооружение, строительство, реконструкция центров подготовки (переподготовки), дополнительного профессионального образования, повышения квалификации специалистов в области обеспечения безопасности дорожного движения (не менее 10,2 тыс. кв. метров)	всего в том числе:	400	400	-	-	МВД России	повышение уровня подготовки сотрудников и специалистов в области обеспечения безопасности дорожного движения
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	400	400	-	-		
		2015 год	-	-	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
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 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)	всего в том числе:	515,2237	515,2237	-	-	Минобрнауки России	обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	47,38	47,38	-	-		
		2015 год	16,6474	16,6474	-	-		
		2016 год	139,4156	139,4156	-	-		
		2017 год	230,937	230,937 **	-	-		
		2018 год	19	19 ***	-	-		
		2019 год	100	100	-	-		
		2020 год	59,4797	59,4797	-	-		
7.	Реконструкция Федерального центра подготовки сотрудников Госавтоинспекции, расположенного в пос. Пионерском Истринского района Московской области (2 этап)	всего в том числе:	248,5669	248,5669	-	-	МВД России	повышение уровня подготовки сотрудников и специалистов в области обеспечения безопасности дорожного движения. 2336,5 кв. метра
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	-	-	-	-		
		2015 год	-	-	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	217,2597	217,2597	-	-		
		2018 год	31,3072	31,3072	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
	Итого по разделу II в том числе:		1163,7906	1163,7906	-	-		
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	447,38	447,38	-	-		
		2015 год	16,6474	16,6474	-	-		
		2016 год	139,4156	139,4156	-	-		
		2017 год	448,1967	448,1967 **	-	-		
		2018 год	50,3072	50,3072 ***	-	-		
		2019 год	100	100	-	-		
		2020 год	59,4797	59,4797	-	-		

III. Прочие нужды

8.	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 в том числе:	11797,6924	270,4755	11414,5699	112,647	МВД России	повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности
		2013 год	1306,417	-	1306,417	-		
		2014 год	1776,341	181,069	1594,725	0,547		
		2015 год	1880,528	73,053	1734,575	72,9		
		2016 год	880,4968	16,3535	846,1433	18		
		2017 год	1632,8127	-	1611,6127	21,2		
		2018 год	1428,9748	-	1428,9748	-		
		2019 год	2442,1221	-	2442,1221	-		
		2020 год	450	-	450	-		
9.	Создание, тиражирование и передача конечным пользователям учебно-методических и наглядных пособий, учебных фильмов, игр, программ для участников дорожного движения разных возрастных категорий, в том числе с использованием мультимедийных средств, освещающих вопросы безопасности дорожного движения	всего в том числе:	318,6706	109,8152	208,7754	0,08	МВД России	повышение правосознания участников дорожного движения, ответственности и культуры безопасного поведения на дороге
		2013 год	10,768	-	10,768	-		
		2014 год	40,555	40	0,555	-		
		2015 год	51,083	20	31,083	-		
		2016 год	42,8029	7,8	34,9529	0,05		
		2017 год	32,4791	10,029	22,4401	0,01		
		2018 год	43,5446	9,999	33,5356	0,01		
		2019 год	46,4444	10,9936	35,4408	0,01		
		2020 год	50,9936	10,9936	40	-		
10.	Проведение информационно-пропагандистских кампаний, использующих наиболее действенные каналы коммуникации, с целью повышения грамотности, ответственности и уровня самосознания участников дорожного движения и профилактики факторов риска, влияющих на количество дорожно-транспортных происшествий и тяжесть их последствий	всего в том числе:	1084,7767	231,6998	-	853,0769	МВД России	формирование у водителей и пассажиров ценностно-нормативной мотивации, направленной на повышение правового сознания, ответственности и культуры безопасного поведения на дороге
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	40	40	-	-		
		2015 год	36	36	-	-		
		2016 год	150,1798	36	-	114,1798		
		2017 год	328,2531	30	-	298,2531		
		2018 год	470,3438	29,6998	-	440,644		
		2019 год	30	30	-	-		
		2020 год	30	30	-	-		
11.	Подготовка и создание информационно-пропагандистских телерадиопрограмм, направленных на участников дорожного движения, для последующего размещения на федеральных, региональных и кабельных телевизионных каналах, радиостанциях	всего в том числе:	1010,471	654,6056	355,8654	-	МВД России	повышение право-сознания 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	168,8031	144,7891	24,014	-		
		2016 год	162,7744	132,449	30,3254	-		
		2017 год	100,775	75	25,775	-		
		2018 год	99,1604	64,9995	34,1609	-		
		2019 год	95,5131	65	30,5131	-		
		2020 год	265	65	200	-		
12.	Организация в печатных средствах массовой информации специальных тематических рубрик для систематического освещения проблемных вопросов по безопасности дорожного движения, выпуск специализированной печатной продукции	всего в том числе:	253,1807	166,8985	85,8222	0,46	МВД России	повышение правосознания участников дорожного движения, ответственности и культуры безопасного поведения на дороге
		2013 год	0,938	-	0,938	-		
		2014 год	40,618	40	0,618	-		
		2015 год	32,654	27	5,654	-		
		2016 год	24,7724	19,9	4,8724	-		
		2017 год	22,252	20	2,092	0,16		
		2018 год	25,8285	19,9985	5,53	0,3		
		2019 год	26,1178	20	6,1178	-		
		2020 год	80	20	60	-		
13.	Подготовка и издание учебно-методических и наглядных пособий, фильмов и других материалов, а также издание комплектов учебно-методических материалов по курсу	всего в том числе:	32,6342	32,6342	-	-	Минтранс России	повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	10	10	-	-		

	дистанционного обучения специалистов, ответственных за обеспечение безопасного функционирования автомобильного транспорта	2015 год	6	6	-	-		
		2016 год	3,9	3,9	-	-		
		2017 год	3,376	3,376	-	-		
		2018 год	3,1034	3,1034	-	-		
		2019 год	3,1274	3,1274	-	-		
		2020 год	3,1274	3,1274	-	-		
14.	Материально-техническое обеспечение федерального бюджетного учреждения "Агентство автомобильного транспорта" (оборудование, программные комплексы) в целях подготовки водителей, повышения квалификации инженерно-технического и руководящего состава автотранспортных предприятий, а также обучения контрольно-надзорных органов в сфере автомобильного транспорта в том числе: создание аппаратно-программного комплекса организационно-методического обеспечения процессов подготовки водителей, инженерно-технического и руководящего состава автотранспортных предприятий, контроля и учета выдачи разрешительных документов	всего в том числе:	139,6413	139,6413	-	-	Минтранс России	повышение правового сознания, ответственности и культуры безопасного поведения участников дорожного движения
		2013 год	25	25 *	-	-		
		2014 год	24,5	24,5	-	-		
		2015 год	24,5	24,5	-	-		
		2016 год	11,4	11,4	-	-		
		2017 год	14,36	14,36	-	-		
		2018 год	13,2609	13,2609	-	-		
		2019 год	13,3102	13,3102	-	-		
		2020 год	13,3102	13,3102	-	-		
15.	Ежегодное проведение всероссийского конкурса профессионального мастерства водителей транспортных средств, проведение комплексной информационно-пропагандистской кампании, направленной на водителей коммерческого, грузового и пассажирского транспорта, в целях повышения их ответственности и культуры поведения на дороге, подготовка тематических телепрограмм	всего в том числе:	166,279	166,279	-	-	Минтранс России	повышение правового сознания, ответственности и культуры безопасного поведения участников дорожного движения
		2013 год	25	25 *	-	-		
		2014 год	25	25	-	-		
		2015 год	20	20	-	-		
		2016 год	22,49	22,49	-	-		
		2017 год	19,4196	19,4196	-	-		
		2018 год	18,3	18,3	-	-		
		2019 год	18,0347	18,0347	-	-		
		2020 год	18,0347	18,0347	-	-		
16.	Учебно-методическое обеспечение техническими средствами обучения, наглядными, учебными и методическими пособиями, электронными 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 лиц с ограниченными возможностями здоровья	всего в том числе:	145,626	145,626	-	-	Минобрнауки России Минпросвещения России	развитие системы подготовки водителей транспортных средств
		2013 год	90	90 *	-	-		
		2014 год	27	27	-	-		
		2015 год	13,5	13,5	-	-		
		2016 год	2,97	2,97	-	-		
		2017 год	3	3	-	-		
		2018 год	4,838	4,838	-	-		
		2019 год	4,318	4,318	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
17.	Разработка организационно-методических рекомендаций, обеспечивающих реализацию программ профессионального обучения водителей транспортных средств различных категорий и подкатегорий, мониторинг их применения, в том числе для водителей из числа лиц с ограниченными возможностями здоровья, специальных методических рекомендаций для федеральных центров по обучению специалистов, занимающихся обучением	всего в том числе:	33,298	33,298	-	-	Минобрнауки России Минпросвещения России	развитие системы профессионального обучения водителей транспортных средств
		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	-	-		

	водителей транспортных средств, а также специалистов по приему квалификационных экзаменов на право управления транспортными средствами различных категорий и подкатегорий	2020 год	2	2	-	-		
18.	Тиражирование и распространение результатов разработок научно-методических материалов, образовательных ресурсов (в том числе с применением электронных ресурсов), а также организация и проведение мероприятий по совершенствованию профессионального обучения водителей, включая водителей из числа лиц с ограниченными возможностями здоровья	всего в том числе:	24,6533	24,6533	-	-		совершенствование профессионального обучения водителей транспортных средств, включая водителей из числа лиц с ограниченными возможностями здоровья
		2013 год	4	4 *	-	-	Минобрнауки России Минпросвещения России	
		2014 год	4,462	4,462	-	-		
		2015 год	4,1913	4,1913	-	-		
		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:		15006,9232	1975,6264	12065,0329	966,2639		
		2013 год	1485,502	159,898	1325,604	-		
		2014 год	2103,44	503,399	1599,494	0,547		
		2015 год	2242,6594	374,4334	1795,326	72,9		
		2016 год	1301,7863	253,2625	916,294	132,2298		
		2017 год	2161,7275	180,1846	1661,9198	319,6231		
		2018 год	2112,3544	169,1991	1502,2013	440,954		
		2019 год	2683,9877	169,7839	2514,1938	0,01		
		2020 год	915,4659	165,4659	750	-		

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

** С учетом бюджетных ассигнований в объеме 78,636 млн. рублей, предусмотренных в 2016 году, возвращенных в федеральный бюджет и восстановленных в 2017 году в соответствии с пунктом 8 постановления Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2016 г. N 1551 "О мерах по реализации Федерального закона "О федеральном бюджете на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов".

*** С учетом бюджетных ассигнований в объеме 19 млн. рублей, предусмотренных в 2017 году, возвращенных в федеральный бюджет и восстановленных в 2018 году в соответствии с пунктом 4 Положения о мерах по обеспечению исполнения федерального бюджета, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 9 декабря 2017 г. N 1496 "О мерах по обеспечению исполнения федерального бюджета".

Информация об изменениях:

Приложение 3 изменено с 27 мая 2020 г. - Постановление Правительства России от 16 мая 2020 г. N 703

См. предыдущую редакцию

Приложение N 3
к федеральной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах"

Мероприятия
федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах", направленные на обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении

С изменениями и дополнениями от:

6 ноября 2014 г., 29 октября 2015 г., 11 октября 2016 г., 13 декабря 2017 г., 16 мая 2020 г.

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

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

				о бюджета	Российской Федерации	ых источников		
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, воспитанников дошкольных образовательных организаций и общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования, в том числе с использованием инновационных образовательных продуктов и современных компьютерных технологий	всего в том числе: 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год 2017 год 2018 год 2019 год 2020 год	20,3 9 7 4,3 - - - - -	20,3 9* 7 4,3 - - - - -	- - - - - - - - -	- - - - - - - - -	Минобрнауки России	обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении
2.	Разработка модульных программ повышения квалификации педагогических работников дошкольных образовательных организаций и общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования по вопросам обучения учащихся, воспитанников навыкам безопасного участия в дорожном движении и рекомендаций по их использованию	всего в том числе: 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год 2017 год 2018 год 2019 год 2020 год	1,5 1 0,5 - - - - - -	1,5 1* 0,5 - - - - - -	- - - - - - - - -	- - - - - - - - -	Минобрнауки России	предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма
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 поведению на дорогах	всего в том числе: 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год 2017 год 2018 год 2019 год 2020 год	6,9864 - 2 2,6 2,3864 - - - -	6,9864 - 2 2,6 2,3864 - - - -	- - - - - - - - -	- - - - - - - - -	Минобрнауки России	организация процесса обучения детей безопасному поведению на дорогах
4.	Разработка программ, учебно-методических материалов для курсов по обучению вождению транспортных средств в системе дополнительного образования детей	всего в том числе: 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год 2017 год 2018 год 2019 год 2020 год	5,7 2 2 1,7 - - - - -	5,7 2* 2 1,7 - - - - -	- - - - - - - - -	- - - - - - - - -	Минобрнауки России	совершенствование подготовки водителей транспортных средств
5.	Проведение научных исследований, экспериментальных и (или) опытно-конструкторских работ с целью повышения эффективности профилактики детского дорожно-транспортного травматизма на период 2017 - 2020 годов с учетом комплексного подхода, в том числе направленных на совершенствование методологической, методической базы, а также	всего в том числе: 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год 2017 год 2018 год	27,7568 - - - - 8,0092 6,7476	27,7568 - - - - 8,0092 6,7476	- - - - - - -	- - - - - - -	Минобрнауки России Минпросвещения	организация процесса обучения детей безопасному поведению на дорогах

	материально-технического обеспечения субъектов, участвующих в процессе реализации мероприятий, направленных на обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении	2019 год	6,5	6,5	-	-	России	
		2020 год	6,5	6,5	-	-		
	Итого по разделу I в том числе:		62,2432	62,2432	-	-		
		2013 год	12	12	-	-		
		2014 год	11,5	11,5	-	-		
		2015 год	8,6	8,6	-	-		
		2016 год	2,3864	2,3864	-	-		
		2017 год	8,0092	8,0092	-	-		
		2018 год	6,7476	6,7476	-	-		
		2019 год	6,5	6,5	-	-		
		2020 год	6,5	6,5	-	-		
	II. Капитальные вложения							
6.	Создание федеральных экспериментальных центров (полигонов) "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)	всего в том числе:	325,7305	325,7305	-	-	Минобрнауки России	обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	110	110 **	-	-		
		2015 год	14,3558	14,3558 ***	-	-		
		2016 год	115,6442	115,6442	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	77,6051	77,6051	-	-		
		2020 год	118,1254	118,1254	-	-		
	Субсидии на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности субъектов Российской Федерации							
7.	Строительство детских автогородков, организация 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 (не менее 8 автогородков, не менее 4,2 тыс. кв. метров)	всего в том числе:	32,143	32,143	-	-	Минобрнауки России	обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	32,143	32,143 *	-	-		
		2015 год	-	-	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
	Итого по разделу II в том числе:		357,8735	357,8735	-	-		
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	142,143	142,143 **	-	-		
		2015 год	14,3558	14,3558 ***	-	-		
		2016 год	115,6442	115,6442	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	77,6051	77,6051	-	-		
		2020 год	118,1254	118,1254	-	-		
	III. Прочие нужды							
8.	Приобретение мобильных автогородков для организаций в субъектах Российской Федерации, осуществляющих деятельность по формированию у детей дошкольного и школьного возраста навыков безопасного поведения на дороге (закупка не менее 26 мобильных автогородков)	всего в том числе:	310,26	75,12	87,0429	148,0971	МВД России	предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	-	-	-	-		
		2015 год	42,488	40	2,488	-		
		2016 год	39,6749	35,12	4,5549	-		

		2017 год	82,2721	-	-	82,2721		
		2018 год	65,825	-	-	65,825		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	80	-	80	-		
9.	Приобретение для дошкольных образовательных организаций оборудования, позволяющего в игровой форме формировать навыки безопасного поведения на дороге (не менее 1390 комплектов)	всего в том числе:	562,0916	256,2515	305,8401	-	МВД России	совершенствование обучения детей правилам дорожного движения и повышение их безопасного и ответственного поведения на дороге
		2013 год	57,3586	-	57,3586	-		
		2014 год	147,2794	142,5014	4,778	-		
		2015 год	22,51	18	4,51	-		
		2016 год	39,3002	18,029	21,2712	-		
		2017 год	61,5754	18,029	43,5464	-		
		2018 год	85,7895	19,6921	66,0974	-		
		2019 год	88,2785	20	68,2785	-		
		2020 год	60	20	40	-		
10.	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:	548,7533	133,267	415,4863	-	МВД России	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	77,303	18	59,303	-		
		2016 год	134,3557	17,46	116,8957	-		
		2017 год	20,203	18,029	2,174	-		
		2018 год	116,3752	19,7780	96,5972	-		
		2019 год	118,8184	20	98,8184	-		
		2020 год	60	20	40	-		
11.	Изготовление и распространение световозвращающих приспособлений среди дошкольников и учащихся младших классов образовательных организаций (не менее 4 млн. штук)	всего в том числе:	283,1399	181,3929	101,4696	0,2774	МВД России	снижение вероятности наездов на детей на дороге в темное время суток
		2013 год	3,7673	-	3,7673	-		
		2014 год	73,5572	69,87	3,653	0,0342		
		2015 год	28,5432	20	8,37	0,1732		
		2016 год	19,5202	14,0186	5,4516	0,05		
		2017 год	14,5871	9,5133	5,0638	0,01		
		2018 год	38,3536	20,454	17,8896	0,01		
		2019 год	32,2743	25	7,2743	-		
		2020 год	72,537	22,537	50	-		
12.	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 программ и организацию обучения вождению транспортных средств различных категорий в образовательных организациях и организациях дополнительного образования, обеспечение деятельности специализированного интернет-портала по обучению безопасному участию в дорожном движении учащихся, воспитанников дошкольных образовательных организаций и общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования	всего в том числе:	18,2981	18,2981	-	-	Минобрнауки России	совершенствова-ние нормативно-технической базы в части предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма
		2013 год	2	2*	-	-		
		2014 год	5	5	-	-		
		2015 год	4,5	4,5	-	-		
		2016 год	6,7981	6,7981	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
13.	Проведение всероссийских массовых мероприятий с детьми (конкурсы, фестивали отрядов юных инспекторов движения "Безопасное колесо", профильные смены активистов отрядов юных инспекторов движения,	всего в том числе:	71,4388	71,4388	-	-	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	-	-		

	чемпионаты юношеских автошкол по автомногоборью, конкурсы образовательных организаций по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма) по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и обучению безопасному участию в дорожном движении	2016 год	9,8388	9,8388	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
14.	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 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 в том числе:	50	50	-	-	Минобрнауки России	совершенствование нормативно-технической базы в части предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма
		2013 год	40	40 *	-	-		
		2014 год	4	4	-	-		
		2015 год	6	6	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
15.	Мониторинг состояния материальной и учебно-методической базы общеобразовательных организаций по обучению детей правилам дорожного движения и формированию у них навыков безопасного участия в дорожном движении	всего в том числе:	3,8	3,8	-	-	Минобрнауки России	предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	2	2	-	-		
		2015 год	1,8	1,8	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
16.	Реализация типовых проектов мобильных автогородков (создание опытных образцов мобильных автогородков и проведение их апробации) для обучения с их помощью детей и педагогического состава общеобразовательных и дошкольных образовательных организаций, организаций дополнительного образования основам безопасного участия в дорожном движении (не менее 2 мобильных автогородков)	всего в том числе:	24,5	24,5	-	-	Минобрнауки России	предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма
		2013 год	15	15 *	-	-		
		2014 год	5	5	-	-		
		2015 год	4,5	4,5	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
17.	Учебно-методическое обеспечение техническими средствами обучения, наглядными, учебными и методическими пособиями, электронными образовательными ресурсами федеральных экспериментальных центров (полигонов) "Детский автогород"	всего в том числе:	71,084	71,084	-	-	Минобрнауки России	предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма
		2013 год	56,568	56,568 *	-	-		
		2014 год	5,484	5,484	-	-		
		2015 год	6,3162	6,3162	-	-		
		2016 год	2,7158	2,7158	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
18.	Повышение квалификации (в том числе по модульным курсам) преподавательского состава общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования и дошкольных	всего в том числе:	62,6993	62,6993	-	-		предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма
		2013 год	25	25 *	-	-	Минобрнауки России	
		2014 год	5	5	-	-		
		2015 год	7,2	7,2	-	-		

	образовательных организаций в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении	2016 год	5,4993	5,4993	-	-	Минпросвещения России	
		2017 год	5	5	-	-		
		2018 год	5	5	-	-		
		2019 год	5	5	-	-		
		2020 год	5	5	-	-		
19.	Оснащение техническими средствами обучения, оборудованием и учебно-методическими материалами детских автогородков	всего в том числе:	37,0588	7,7612	29,2976	-	Минобрнауки России	предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	2	2	-	-		
		2015 год	2,7	2,7	-	-		
		2016 год	32,3588	3,0612	29,2976	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
20.	Внедрение и (или) тиражирование результатов научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ, создание передовых методик, технологий, прочего инструментария, направленных на совершенствование методологической базы, методической базы, а также материально-технического обеспечения субъектов, участвующих в процессе реализации мероприятий, направленных на обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении	всего в том числе:	80,692	80,692	-	-		предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма
		2013 год	-	-	-	-	Минобрнауки России	
		2014 год	-	-	-	-		
		2015 год	-	-	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	14,374	14,374	-	-		
		2018 год	22,106	22,106	-	-	Минпросвещения России	
		2019 год	22,106	22,106	-	-		
		2020 год	22,106	22,106	-	-		
21.	Проведение массовых мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и обучению безопасному участию в дорожном движении	всего в том числе:	80,725	80,725	-	-		предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма
		2013 год	-	-	-	-	Минобрнауки России	
		2014 год	-	-	-	-		
		2015 год	-	-	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	20,725	20,725	-	-		
		2018 год	20	20	-	-	Минпросвещения России	
		2019 год	20	20	-	-		
		2020 год	20	20	-	-		
22.	Экспертно-методическое сопровождение и мониторинг научно-методической, материально-технической базы образовательных организаций в части профилактики детского дорожно-транспортного травматизма и обучения безопасному участию в дорожном движении	всего в том числе:	10	10	-	-		предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма
		2013 год	-	-	-	-	Минобрнауки России	
		2014 год	-	-	-	-		
		2015 год	-	-	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	2,5	2,5	-	-		
		2018 год	2,5	2,5	-	-	Минпросвещения России	
		2019 год	2,5	2,5	-	-		
		2020 год	2,5	2,5	-	-		
23.	Обеспечение техническими средствами обучения, оборудованием, наглядными, учебными и методическими материалами образовательных организаций, обеспечивающих обучение детей основам безопасного участия в дорожном движении и совершенствующих подготовку водителей транспортных средств	всего в том числе:	51,6226	51,6226	-	-		предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма
		2013 год	-	-	-	-	Минобрнауки России	
		2014 год	-	-	-	-		
		2015 год	-	-	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	8,0766	8,0766	-	-		
		2018 год	13,076	13,076	-	-	Минпросвещения России	
		2019 год	13,076	13,076	-	-		
		2020 год	17,394	17,394	-	-		

Итого по разделу III в том числе:		2266,1634	1178,6524	939,1365	148,3745
	2013 год	229,6939	168,568	61,1259	-
	2014 год	287,0186	276,8554	10,129	0,0342
	2015 год	219,4604	144,6162	74,671	0,1732
	2016 год	290,0618	112,5408	177,471	0,05
	2017 год	229,3132	96,2469	50,7842	82,2821
	2018 год	369,0253	122,6061	180,5842	65,835
	2019 год	302,0532	127,682	174,3712	-
	2020 год	339,537	129,537	210	-

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

** Бюджетные ассигнования в объеме 110 млн. рублей, предусмотренные в 2014 году, возвращенные в федеральный бюджет, восстановлены в 2015 году в соответствии с пунктом 8 постановления Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014 г. N 1563 "О мерах по реализации Федерального закона "О федеральном бюджете на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов".

*** В 2015 году на реализацию мероприятия были предусмотрены бюджетные ассигнования в объеме 130 млн. рублей, включая бюджетные ассигнования в объеме 110 млн. рублей, восстановленные в 2015 году. Объем освоенных средств федерального бюджета составил 14,356 млн. рублей. Оставшиеся средства федерального бюджета в объеме 115,644 млн. рублей сокращены Федеральным законом от 28 ноября 2015 г. N 329-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "О федеральном бюджете на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов".

Информация об изменениях:

Приложение 4 изменено с 27 мая 2020 г. - Постановление Правительства России от 16 мая 2020 г. N 703

См. предыдущую редакцию

Приложение N 4
к федеральной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах"

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

С изменениями и дополнениями от:

6 ноября 2014 г., 29 октября 2015 г., 11 октября 2016 г., 13 декабря 2017 г., 16 мая 2020 г.

(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 современных систем повышения активной безопасности автомобилей с учетом российских условий эксплуатации. Разработка методов оценки эффективности электронных систем контроля устойчивости (EVSC) коммерческих транспортных средств на основании анализа соответствующих международных документов и с учетом	всего в том числе: 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год 2017 год 2018 год 2019 год	39,275 5 3,125 3,6 6 5,65 5,2 5,35	39,275 5* 3,125 3,6 6 5,65 5,2 5,35	- - - - - - - -	- - - - - - - -	Минпромторг России	повышение активной безопасности автотранспортных средств. Разработка соответствующих методов на основании анализа международных документов по применению и оценке электронных систем контроля

	российских условий эксплуатации	2020 год	5,35	5,35	-	-		устойчивости (EVSC)
2.	Проведение поисковых исследований и создание перспективных технологий по защите от поражения электрическим током на автомобилях с комбинированной энергетической установкой и электромобилях	всего в том числе:	28,125	28,125	-	-	Минпромторг России	повышение конструктивной безопасности электромобилей
		2013 год	3	3 *	-	-		
		2014 год	5,125	5,125	-	-		
		2015 год	1,8	1,8	-	-		
		2016 год	4	4	-	-		
		2017 год	3,75	3,75	-	-		
		2018 год	3,55	3,55	-	-		
		2019 год	3,45	3,45	-	-		
		2020 год	3,45	3,45	-	-		
3.	Проведение научных исследований в области пассивной безопасности транспортных средств, направленных на снижение травмирования водителей, пассажиров и пешеходов при дорожно-транспортных происшествиях	всего в том числе:	55,075	55,075	-	-	Минпромторг России	повышение пассивной безопасности транспортных средств
		2013 год	8,3	8,3 *	-	-		
		2014 год	5,125	5,125	-	-		
		2015 год	9	9	-	-		
		2016 год	7	7	-	-		
		2017 год	6,6	6,6	-	-		
		2018 год	6,45	6,45	-	-		
		2019 год	6,3	6,3	-	-		
		2020 год	6,3	6,3	-	-		
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 в том числе:	6,825	6,825	-	-	Минпромторг России	повышение эффективности обучения водителей транспортных средств
		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 в том числе:		129,3	129,3	-	-		
		2013 год	20	20	-	-		
		2014 год	16,5	16,5	-	-		
		2015 год	14,4	14,4	-	-		
		2016 год	17	17	-	-		
		2017 год	16	16	-	-		
		2018 год	15,2	15,2	-	-		
		2019 год	15,1	15,1	-	-		
		2020 год	15,1	15,1	-	-		
	II. Прочие нужды							
5.	Обоснование технических требований и адаптация конструкций транспортных средств с компонентами электронных систем, обеспечивающих выполнение перспективных требований 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	всего в том числе:	73,9186	73,9186	-	-	Минпромторг России	повышение активной безопасности автотранспортных средств
		2013 год	32,2	32,2 *	-	-		
		2014 год	13,1	13,1	-	-		
		2015 год	4,4766	4,4766	-	-		
		2016 год	5,23	5,23	-	-		
		2017 год	4,915	4,915	-	-		
		2018 год	4,661	4,661	-	-		
		2019 год	4,668	4,668	-	-		
		2020 год	4,668	4,668	-	-		

	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 в том числе:	38,3666	38,3666	-	-	Минпромторг России	повышение активной безопасности автотранспортных средств
		2013 год	14,15	14,15 *	-	-		
		2014 год	5,091	5,091	-	-		
		2015 год	1,7766	1,7766	-	-		
		2016 год	3,757	3,757	-	-		
		2017 год	3,532	3,532	-	-		
		2018 год	3,35	3,35	-	-		
		2019 год	3,355	3,355	-	-		
		2020 год	3,355	3,355	-	-		
7.	Материально-техническое, метрологическое и методологическое обеспечение проведения научных исследований, направленных на повышение активной и пассивной безопасности автотранспортных средств	всего в том числе:	131,5462	131,5462	-	-	Минпромторг России	повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности, повышение активной и пассивной безопасности автотранспортных средств
		2013 год	17,014	17,014 *	-	-		
		2014 год	18,1	18,1	-	-		
		2015 год	22,4766	22,4766	-	-		
		2016 год	16,0158	16,0158	-	-		
		2017 год	15,0567	15,0567	-	-		
		2018 год	14,2801	14,2801	-	-		
		2019 год	14,3015	14,3015	-	-		
		2020 год	14,3015	14,3015	-	-		
	Итого по разделу II в том числе:		243,8314	243,8314	-	-		
		2013 год	63,364	63,364	-	-		
		2014 год	36,291	36,291	-	-		
		2015 год	28,7298	28,7298	-	-		
		2016 год	25,0028	25,0028	-	-		
		2017 год	23,5037	23,5037	-	-		
		2018 год	22,2911	22,2911	-	-		
		2019 год	22,3245	22,3245	-	-		
		2020 год	22,3245	22,3245	-	-		

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

Информация об изменениях:

Приложение 5 изменено с 27 мая 2020 г. - Постановление Правительства России от 16 мая 2020 г. N 703

См. предыдущую редакцию

Приложение N 5
к федеральной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах"

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

С изменениями и дополнениями от:

6 ноября 2014 г., 29 октября 2015 г., 11 октября 2016 г., 13 декабря 2017 г., 16 мая 2020 г.

(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 дорожного движения, в том числе основанных на исследовании влияния режимов движения транспортных потоков на безопасность дорожного движения	всего в том числе:	66,622	66,622	-	-	Минтранс России	улучшение условий дорожного движения
		2013 год	10	10 *	-	-		
		2014 год	10	10	-	-		
		2015 год	8,8	8,8	-	-		
		2016 год	9,1	9,1	-	-		
		2017 год	6,9274	6,9274	-	-		
		2018 год	7,2	7,2	-	-		
		2019 год	7,2973	7,2973	-	-		
		2020 год	7,2973	7,2973	-	-		
2.	Разработка научно обоснованных предложений по созданию, развитию и функционированию единого парковочного пространства в городах Российской Федерации	всего в том числе:	50,5	50,5	-	-	Минтранс России	совершенствование нормативно-технической базы
		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 в том числе:	39,36	39,36	-	-	Минтранс России	улучшение условий дорожного движения
		2013 год	7	7 *	-	-		
		2014 год	18	18	-	-		
		2015 год	11,71	11,71	-	-		
		2016 год	2,65	2,65	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
4.	Разработка методики проведения аудита безопасности движения при проектировании, строительстве и эксплуатации автомобильных дорог	всего в том числе:	39,3295	39,3295	-	-	Росавтодор	снижение аварийности и сокращение социально-экономических потерь от дорожно-транспортных происшествий
		2013 год	14	14 *	-	-		
		2014 год	10	10	-	-		
		2015 год	3,6	3,6	-	-		
		2016 год	11,7295	11,7295	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
	Итого по разделу I в том числе:		195,8115	195,8115	-	-		
		2013 год	41	41	-	-		

		2014 год	73	73	-	-		
		2015 год	29,61	29,61	-	-		
		2016 год	23,4795	23,4795	-	-		
		2017 год	6,9274	6,9274	-	-		
		2018 год	7,2	7,2	-	-		
		2019 год	7,2973	7,2973	-	-		
		2020 год	7,2973	7,2973	-	-		
			II. Капитальные вложения					
5.	Строительство, реконструкция и техническое перевооружение пересечений автомобильных дорог общего пользования федерального значения в целях увеличения пропускной способности и совершенствования организации дорожного движения (не менее 81 пересечения)	всего в том числе:	104	104	-	-	Росавтодор	снижение числа погибших пешеходов, а также других участников дорожного движения
		2013 год	52	52 *	-	-		
		2014 год	52	52	-	-		
		2015 год	-	-	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
6.	Строительство, реконструкция и техническое перевооружение (оборудование средствами искусственного освещения) мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на участках автомобильных дорог общего пользования федерального значения, проходящих по территориям населенных пунктов (не менее 144 мест)	всего в том числе:	130,851	130,851	-	-	Росавтодор	снижение числа погибших пешеходов, а также других участников дорожного движения
		2013 год	59,16	59,16 *	-	-		
		2014 год	71,691	71,691	-	-		
		2015 год	-	-	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
	Итого по разделу II в том числе:		234,851	234,851		-		
		2013 год	111,16	111,16	-	-		
		2014 год	123,691	123,691	-	-		
		2015 год	-	-	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
			III. Прочие нужды					
7.	Оснащение участков улично-дорожной сети городов и населенных пунктов пешеходными ограждениями, в том числе в зоне пешеходных переходов (не менее 809 км)	всего в том числе:	2267,8374	1048,6672	1199,7097	19,4605	МВД России	повышение безопасности дорожного движения
		2013 год	268,1776	-	268,1776	-		
		2014 год	369,411	231	138,411	-		
		2015 год	229,716	59,76	169,956	-		
		2016 год	121,9642	82,935	36,3292	2,7		
		2017 год	119,9509	70	48,1234	1,8275		
		2018 год	193,985	99,9722	88,7128	5,3		
		2019 год	309,6327	100	199,9997	9,633		
		2020 год	655	405	250	-		
8.	Модернизация нерегулируемых пешеходных переходов, в том числе прилегающих непосредственно к дошкольным образовательным организациям, общеобразовательным организациям и организациям дополнительного		3743,7423	887,0815	2856,6608	-	МВД России	повышение безопасности дорожного движения на пешеходных переходах
		2013 год	41,717	-	41,717	-		
		2014 год	260,604	108,41	152,194	-		
		2015 год	471,6902	163,8162	307,874	-		

	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 и индикаторами, а также устройствами дополнительного освещения и другими элементами повышения безопасности дорожного движения (не менее 2427 переходов)	2016 год	506,4491	129,011	377,4381	-		
		2017 год	527,8212	108,3678	419,4534	-		
		2018 год	656,4054	190,0237	466,3817	-		
		2019 год	842,8584	187,4528	655,4056	-		
		2020 год	436,197	-	436,197	-		
9.	Модернизация светофорных объектов (не менее 2874)	всего в том числе:	8285,1282	616,0633	7669,0649	-	МВД России	повышение пропускной способности улично-дорожной сети
		2013 год	515,2491	-	515,2491	-		
		2014 год	1505,7891	176,303	1329,4861	-		
		2015 год	1309,428	90	1219,428	-		
		2016 год	1357,0018	63,103	1293,8988	-		
		2017 год	960,9426	63,103	897,8396	-		
		2018 год	1266,5956	98,5543	1168,0413	-		
		2019 год	1120,122	125	995,122	-		
		2020 год	250	-	250	-		
10.	Создание аппаратно-программного комплекса автоматизированного учета и предоставления тахографической информации для осуществления контрольно-надзорной деятельности в области организации движения транспортных средств, соблюдения маршрута движения, режима труда и отдыха водителей, предрейсового (предсменного) контроля технического состояния транспортных средств	всего в том числе:	521,0894	521,0894	-	-	Минтранс России	повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности
		2013 год	82,705	82,705 *	-	-		
		2014 год	86,116	86,116	-	-		
		2015 год	83,8275	83,8275	-	-		
		2016 год	58,6031	58,6031	-	-		
		2017 год	55,4687	55,4687	-	-		
		2018 год	51,3291	51,3291	-	-		
		2019 год	51,52	51,52	-	-		
		2020 год	51,52	51,52	-	-		
11.	Проведение специализированных обучающих конференций и семинаров, посвященных вопросам совершенствования организации дорожного движения, освещение проблем организации дорожного движения в средствах массовой информации	всего в том числе:	132,6674	132,6674	-	-	Минтранс России	повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности
		2013 год	20	20 *	-	-		
		2014 год	20	20	-	-		
		2015 год	16	16	-	-		
		2016 год	17,99	17,99	-	-		
		2017 год	15,225	15,225	-	-		
		2018 год	14,6	14,6	-	-		
		2019 год	14,4262	14,4262	-	-		
		2020 год	14,4262	14,4262	-	-		
12.	Подготовка ежегодных аналитических обзоров и предложений по совершенствованию законодательного и нормативно-правового регулирования в сфере обеспечения безопасности автомобильных перевозок пассажиров и грузов	всего в том числе:	13,1495	13,1495	-	-	Минтранс России	повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности
		2013 год	2	2 *	-	-		
		2014 год	2	2	-	-		
		2015 год	1,5	1,5	-	-		
		2016 год	1,8	1,8	-	-		
		2017 год	1,5227	1,5227	-	-		
		2018 год	1,44	1,44	-	-		
		2019 год	1,4434	1,4434	-	-		
		2020 год	1,4434	1,4434	-	-		
13.	Освещение проблем организации дорожного движения в средствах массовой информации	всего в том числе:	13,8	13,8	-	-	Росавтодор	повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности
		2013 год	10	10 *	-	-		
		2014 год	2	2	-	-		
		2015 год	1,8	1,8	-	-		

		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
14.	Разработка программного продукта по информационному обмену данными между Росавтодором, ГИБДД и МЧС России	всего в том числе:	33,5199	33,5199	-	-	Росавтодор	повышение эффективности межведомственного взаимодействия
		2013 год	11,863	11,863 *	-	-		
		2014 год	8,463	8,463	-	-		
		2015 год	5,5989	5,5989	-	-		
		2016 год	7,595	7,595	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
15.	Обустройство пересечений на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения в целях увеличения пропускной способности и совершенствования организации дорожного движения (не менее 81 пересечения)	всего в том числе:	97,1179	97,1179	-	-	Росавтодор	снижение числа погибших пешеходов, а также других участников дорожного движения
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	-	-	-	-		
		2015 год	58,5	58,5	-	-		
		2016 год	38,6179	38,6179	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
16.	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 в том числе:	130,2965	130,2965	-	-	Росавтодор	снижение числа погибших пешеходов, а также других участников дорожного движения
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	-	-	-	-		
		2015 год	78,4449	78,4449	-	-		
		2016 год	51,8516	51,8516	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
17	Оборудование аварийно-опасных участков (мест концентрации дорожно-транспортных происшествий) на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения элементами обустройства, в том числе техническими средствами организации дорожного движения (не менее 120 мест концентрации дорожно-транспортных происшествий)	всего в том числе:	400,2797	400,2797	-	-	Росавтодор	ликвидация мест концентрации дорожно-транспортных происшествий и сокращение смертности участников дорожного движения
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	-	-	-	-		
		2015 год	-	-	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	104,1368	104,1368	-	-		
		2018 год	98,8313	98,8313	-	-		
		2019 год	98,6558	98,6558	-	-		
		2020 год	98,6558	98,6558	-	-		
	Итого по разделу III в том числе:		15638,6282	3893,7323	11725,4354	19,4605		
		2013 год	951,7117	126,568	825,1437	-		
		2014 год	2254,3831	634,292	1620,0911	-		
		2015 год	2256,5055	559,2475	1697,258	-		
		2016 год	2161,8727	451,5066	1707,6661	2,7		
		2017 год	1785,0679	417,824	1365,4164	1,8275		
		2018 год	2283,1864	554,7506	1723,1358	5,3		
		2019 год	2438,6585	578,4982	1850,5273	9,633		
		2020 год	1507,2424	571,0454	936,197	-		

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

Информация об изменениях:

Приложение 6 изменено с 27 мая 2020 г. - Постановление Правительства России от 16 мая 2020 г. N 703

См. предыдущую редакцию

Приложение N 6
к федеральной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах"

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

С изменениями и дополнениями от:

6 ноября 2014 г., 29 октября 2015 г., 11 октября 2016 г., 13 декабря 2017 г., 16 мая 2020 г.

(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 совершенствование нормативной и методической базы в области ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	всего в том числе:	28,65	28,65	-	-	МЧС России	совершенствование нормативной и методической базы в области ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
		2013 год	5,2	5,2	-	-		
		2014 год	5	5	-	-		
		2015 год	3,6	3,6	-	-		
		2016 год	3	3	-	-		
		2017 год	2,85	2,85	-	-		
		2018 год	3	3	-	-		
		2019 год	3	3	-	-		
		2020 год	3	3	-	-		
2.	Разработка научно обоснованных предложений по совершенствованию информационно-аналитического обеспечения функционирования системы ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	всего в том числе:	34,6793	34,6793	-	-	МЧС России	повышение эффективности функционирования системы ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
		2013 год	7	7	-	-		
		2014 год	6,76	6,76	-	-		
		2015 год	6,102	6,102	-	-		
		2016 год	2,9673	2,9673	-	-		
		2017 год	2,85	2,85	-	-		
		2018 год	3	3	-	-		
		2019 год	3	3	-	-		
		2020 год	3	3	-	-		
	Итого по разделу I		63,3293	63,3293	-	-		
	в том числе:	2013 год	12,2	12,2	-	-		
		2014 год	11,76	11,76	-	-		

		2015 год	9,702	9,702	-	-		
		2016 год	5,9673	5,9673	-	-		
		2017 год	5,7	5,7	-	-		
		2018 год	6	6	-	-		
		2019 год	6	6	-	-		
		2020 год	6	6	-	-		
		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, Красноярский край) (не менее 1,7 тыс. кв. метров)	всего в том числе:	127,0949	127,0949	-	-	МЧС России	совершенствование подготовки специалистов в области ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	110,255	110,255	-	-		
		2015 год	16,8399	16,8399	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
4.	Строительство и реконструкция натурных площадок для отработки современных методов и способов ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий (не менее 800 кв. метров)	всего в том числе:	3,5	3,5	-	-	МЧС России	повышение уровня практической подготовки сотрудников подразделений МЧС России, привлекаемых к ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	-	-	-	-		
		2015 год	3,5	3,5*	-	-		
		2016 год	-	-**	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
	Итого по разделу II в том числе:		130,5949	130,5949	-	-		
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	110,255	110,255	-	-		
		2015 год	20,3399	20,3399	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		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 в том числе:	1025,09	1025,09	-	-	МЧС России	повышение эффективности деятельности подразделений МЧС России, привлекаемых к ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
		2013 год	198,564	198,564	-	-		
		2014 год	100,6611	100,6611	-	-		
		2015 год	155,2679	155,2679	-	-		
		2016 год	99,8388	99,8388	-	-		
		2017 год	122,6152	122,6152	-	-		
		2018 год	112,6824	112,6824	-	-		
		2019 год	114,8303	114,8303	-	-		
		2020 год	120,6303	120,6303	-	-		
6.	Практическая отработка вопросов взаимодействия экстренных служб и проведения аварийно-спасательных работ при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	всего в том числе:	34	34	-	-	МЧС России	совершенствование межведомственного взаимодействия при ликвидации последствий дорожно-транспортных
		2013 год	4	4	-	-		
		2014 год	5	5	-	-		
		2015 год	7	7	-	-		
		2016 год	4	4	-	-		

		2017 год	3,5	3,5	-	-		происшествий
		2018 год	3,5	3,5	-	-		
		2019 год	3,5	3,5	-	-		
		2020 год	3,5	3,5	-	-		
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 в том числе:	90,9	90,9	-	-	МЧС России	повышение уровня подготовки сотрудников МЧС России, привлекаемых к ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
		2013 год	16	16	-	-		
		2014 год	14,5	14,5	-	-		
		2015 год	11,1	11,1	-	-		
		2016 год	12,3	12,3	-	-		
		2017 год	9,2	9,2	-	-		
		2018 год	10	10	-	-		
		2019 год	8,9	8,9	-	-		
		2020 год	8,9	8,9	-	-		
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 в том числе:	22,9	22,9	-	-	МЧС России	повышение качества работы специалистов в области безопасности дорожного движения и оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях
		2013 год	2,5	2,5	-	-		
		2014 год	3	3	-	-		
		2015 год	3,05	3,05	-	-		
		2016 год	3	3	-	-		
		2017 год	2,65	2,65	-	-		
		2018 год	2,9	2,9	-	-		
		2019 год	2,9	2,9	-	-		
		2020 год	2,9	2,9	-	-		
9.	Развитие Центра мониторинга ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий МЧС России	всего в том числе:	61,69	61,69	-	-	МЧС России	совершенствование управления и обеспечение бесперебойного функционирования системы ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
		2013 год	11	11	-	-		
		2014 год	12,29	12,29	-	-		
		2015 год	12,25	12,25	-	-		
		2016 год	7,1	7,1	-	-		
		2017 год	6,15	6,15	-	-		
		2018 год	7,1	7,1	-	-		
		2019 год	5,8	5,8	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
10.	Разработка информационных и методических материалов для взрослой и детской аудиторий, информирующих о правилах оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях	всего в том числе:	6	6	-	-	Минздрав России	совершенствование подготовки участников дорожного движения разных возрастных категорий по оказанию первой помощи при дорожно-транспортных происшествиях
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	6	6	-	-		
		2015 год	-	-	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
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 в том числе:	12,5111	12,5111	-	-	Минздрав России	совершенствование подготовки участников дорожного движения разных возрастных категорий по оказанию первой помощи при дорожно-транспортных происшествиях
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	-	-	-	-		
		2015 год	5,4	5,4	-	-		
		2016 год	1,4051	1,4051	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	1,706	1,706	-	-		
		2019 год	2	2	-	-		
		2020 год	2	2	-	-		
12.	Оснащение медицинских организаций автомобилями	всего в том числе:	255,5387	64,3016	191,2371	-	Минздрав России	сокращение времени прибытия

скорой медицинской помощи класса "С" для оказания скорой медицинской помощи пациентам, пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях	2013 год	-	-	-	-	бригад скорой специализированной медицинской помощи на место дорожно-транспортного происшествия
	2014 год	-	-	-	-	
	2015 год	-	-	-	-	
	2016 год	40,134	-	40,134	-	
	2017 год	106,2453	29,9132	76,3321	-	
	2018 год	13,6282	9,6282	4	-	
	2019 год	62,3061	12,3801	49,926	-	
	2020 год	33,2251	12,3801	20,845	-	
Итого по разделу III в том числе:		1508,6298	1317,3927	191,2371	-	
	2013 год	232,064	232,064	-	-	
	2014 год	141,4511	141,4511	-	-	
	2015 год	194,0679	194,0679	-	-	
	2016 год	167,7779	127,6439	40,134	-	
	2017 год	250,3605	174,0284	76,3321	-	
	2018 год	151,5166	147,5166	4	-	
	2019 год	200,2364	150,3104	49,926	-	
	2020 год	171,1554	150,3104	20,845	-	

* Предусмотренные в 2015 году средства в объеме 36,5 млн. рублей подлежали снятию и возврату в федеральный бюджет.

** Из предусмотренных в 2016 году средств в объеме 29,9 млн. рублей 3 млн. рублей подлежали возврату в федеральный бюджет, 26,9 млн. рублей перераспределены в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 августа 2016 г. N 1811-р.

Информация об изменениях:

Приложение 7 изменено с 27 мая 2020 г. - Постановление Правительства России от 16 мая 2020 г. N 703

См. предыдущую редакцию

Приложение N 7
к федеральной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах"

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

С изменениями и дополнениями от:

6 ноября 2014 г., 29 октября 2015 г., 11 октября 2016 г., 13 декабря 2017 г., 16 мая 2020 г.

(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	всего в том числе:	11,9	11,9	-	-	МВД России	повышение эффективности деятельности государства и
		2013 год	-	-	-	-		

	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	2014 год	11	11	-	-		общества по профилактике дорожно-транспортного травматизма
		2015 год	0,9	0,9	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
2.	Изучение существующих положений и построение научно обоснованных моделей разграничения полномочий (сфер ответственности) органов исполнительной власти различного уровня, органов местного самоуправления	всего в том числе:	13	13	-	-	МВД России	повышение эффективности деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и муниципальном уровнях
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	13	13	-	-		
		2015 год	-	-	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		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 текущей и программной деятельности	всего в том числе:	60	60	-	-	МВД России	повышение оперативности принятия решений, качества и эффективности управления в области безопасности дорожного движения
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	40	40	-	-		
		2015 год	20	20	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
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:	24	24	-	-	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	-	-	-	-		
		2017 год	-	-	-	-		
		2018 год	-	-	-	-		
		2019 год	-	-	-	-		
		2020 год	-	-	-	-		
5.	Проведение научных исследований в области применения программных продуктов математического моделирования транспортных потоков при разработке комплексных схем 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	всего в том числе:	31,2786	31,2786	-	-	Минтранс России	улучшение условий дорожного движения. Совершенствование нормативного и методического обеспечения использования программных продуктов при проектировании в сфере организации дорожного движения
		2013 год	5	5*	-	-		
		2014 год	5	5	-	-		
		2015 год	5	5	-	-		
		2016 год	1,4	1,4	-	-		
		2017 год	3,582	3,582	-	-		
		2018 год	3,75	3,75	-	-		
		2019 год	3,7733	3,7733	-	-		
		2020 год	3,7733	3,7733	-	-		
	Итого по разделу I		140,1786	140,1786	-	-		
	в том числе:	2013 год	5	5	-	-		
		2014 год	84	84	-	-		
		2015 год	34,9	34,9	-	-		
		2016 год	1,4	1,4	-	-		
		2017 год	3,582	3,582	-	-		

		2018 год	3,75	3,75	-	-		
		2019 год	3,7733	3,7733	-	-		
		2020 год	3,7733	3,7733	-	-		
			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:	614,4518	614,4518	-	-	МВД России	обеспечение бесперебойного функционирования системы управления Программой, исключающее потерю управляемости, неэффективное использование ресурсов и недостижение заявленных целей
		2013 год	23,1986	23,1986	-	-		
		2014 год	90,8	90,8	-	-		
		2015 год	73,9361	73,9361	-	-		
		2016 год	100,8014	100,8014	-	-		
		2017 год	83,1231	83,1231	-	-		
		2018 год	77,554	77,554	-	-		
		2019 год	81,3996	81,3996	-	-		
		2020 год	83,639	83,639	-	-		
7.	Проведение специализированных семинаров, посвященных обмену опытом по обеспечению безопасности дорожного движения и внедрению на региональном и муниципальном уровнях результатов прикладных научных исследований и экспериментальных разработок, выполняемых по договорам на проведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ, выполненных в рамках реализации Программы	всего в том числе:	53,5353	53,5353	-	-	МВД России	повышение качества работы специалистов в области безопасности дорожного движения
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	10	10	-	-		
		2015 год	0,7603	0,7603	-	-		
		2016 год	3,015	3,015	-	-		
		2017 год	10	10	-	-		
		2018 год	9,76	9,76	-	-		
		2019 год	10	10	-	-		
		2020 год	10	10	-	-		
8.	Создание (модернизация) автоматизированных систем сбора, учета, анализа показателей состояния безопасности дорожного движения	всего в том числе:	602,5724	602,5724	-	-	МВД России	повышение безопасности дорожного движения за счет выработки и принятия своевременных управленческих решений
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	124,62	124,62	-	-		
		2015 год	53,3127	53,3127	-	-		
		2016 год	94,7239	94,7239	-	-		
		2017 год	80	80	-	-		
		2018 год	80	80	-	-		
		2019 год	80	80	-	-		
		2020 год	89,9158	89,9158	-	-		
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:	41,6333	41,6333	-	-	Минтранс России	повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности
		2013 год	7	7*	-	-		
		2014 год	7	7	-	-		
		2015 год	7	7	-	-		
		2016 год	2,91	2,91	-	-		
		2017 год	4,6627	4,6627	-	-		
		2018 год	4,4	4,4	-	-		
		2019 год	4,3303	4,3303	-	-		
		2020 год	4,3303	4,3303	-	-		
	Итого по разделу II в том числе:		1312,1928	1312,1928	-	-		
		2013 год	30,1986	30,1986	-	-		
		2014 год	232,42	232,42	-	-		
		2015 год	135,0091	135,0091	-	-		
		2016 год	201,4503	201,4503	-	-		
		2017 год	177,7858	177,7858	-	-		
		2018 год	171,714	171,714	-	-		
		2019 год	175,7299	175,7299	-	-		
		2020 год	187,8851	187,8851	-	-		

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

Информация об изменениях:

Приложение 8 изменено с 27 мая 2020 г. - Постановление Правительства России от 16 мая 2020 г. N 703

См. предыдущую редакцию

Приложение N 8
к федеральной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах"

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

С изменениями и дополнениями от:

6 ноября 2014 г., 29 октября 2015 г., 11 октября 2016 г., 13 декабря 2017 г., 16 мая 2020 г.

(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	прочее		капитальные вложения	прочее		капитальные вложения	прочее
1. Развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения	16301,4070 *	3270,1102	130,6932	1163,7906	1975,6264	12065,0329	-	12065,0329	966,2639	-	966,2639
2. Обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении	2686,2801 **	1598,7691	62,2432	357,8735	1178,6524	939,1365	-	939,1365	148,3745	-	148,3745
3. Повышение уровня технического состояния эксплуатируемых транспортных средств, их активной и пассивной безопасности	373,1314	373,1314	129,3	-	243,8314	-	-	-	-	-	-
4. Развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов, повышение безопасности дорожных условий	16069,2907	4324,3948	195,8115	234,851	3893,7323	11725,4354	-	11725,4354	19,4605	-	19,4605
5. Развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях	1702,5540	1511,3169	63,3293	130,5949	1317,3927	191,2371	-	191,2371	-	-	-
6. Совершенствование	1452,3714	1452,3714	140,1786	-	1312,1928	-	-	-	-	-	-

	нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения											
Всего		38585,0346	12530,0938	721,5558	1887,11	9921,428	24920,8419	-	24920,8419	1134,0989	-	1134,0989

---

* Без учета бюджетных ассигнований в объеме 78,636 млн. рублей, предусмотренных на реализацию программных мероприятий по линии Минобрнауки России в 2016 году, возвращенных в федеральный бюджет и восстановленных в 2017 году в соответствии с пунктом 8 постановления Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2016 г. N 1551 "О мерах по реализации Федерального закона "О федеральном бюджете на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов", 19 млн. рублей, предусмотренных в 2017 году, возвращенных в федеральный бюджет и восстановленных в 2018 году в соответствии с пунктом 4 Положения о мерах по обеспечению исполнения федерального бюджета, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 9 декабря 2017 г. N 1496 "О мерах по обеспечению исполнения федерального бюджета".

** Без учета бюджетных ассигнований в объеме 110 млн. рублей, предусмотренных на реализацию программных мероприятий по линии Минобрнауки России в 2014 году, возвращенных в федеральный бюджет и восстановленных в 2015 году в соответствии с пунктом 8 постановления Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014 г. N 1563 "О мерах по реализации Федерального закона "О федеральном бюджете на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов".

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:

Приложение 9 изменено с 27 мая 2020 г. - Постановление Правительства России от 16 мая 2020 г. N 703

См. предыдущую редакцию

Приложение N 9
к федеральной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах"

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

С изменениями и дополнениями от:

6 ноября 2014 г., 29 октября 2015 г., 11 октября 2016 г., 13 декабря 2017 г., 16 мая 2020 г.

(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:	12530,0938 *	1003,0206	2881,9375 **	1611,549	1484,8198 ***	1568,96 ***	1286,4323 ****	1449,3856	1451,625
прикладные научные исследования и экспериментальные разработки, выполняемые по договорам на проведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ	721,5558	111,2	233,76	124,102	58,3531	51,1899	48,0476	47,4516	47,4516
капитальные вложения в том числе:	1887,11 *	111,16	823,469 **	51,3431	255,0598 ***	448,1967 ***	50,3072 ****	177,6051	177,6051
бюджетные инвестиции	1887,11 *	111,16	791,326 **	51,3431	255,0598 ***	448,1967 ***	50,3072 ****	177,6051	177,6051
субсидии на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности субъектов	32,143	-	32,143	-	-	-	-	-	-

Российской Федерации									
прочие нужды	9921,428	780,6606	1824,7085	1436,1039	1171,4069	1069,5734	1188,0775	1224,3289	1226,5683
Бюджеты субъектов Российской Федерации - всего	24920,8419	2211,8736	3229,7141	3567,255	2841,5651	3154,4525	3409,9213	4589,0183	1917,042
в том числе:									
прочие нужды	24920,8419	2211,8736	3229,7141	3567,255	2841,5651	3154,4525	3409,9213	4589,0183	1917,042
Средства внебюджетных источников - всего	1134,0989	-	0,5812	73,0732	134,9798	403,7327	512,089	9,643	-
в том числе:									
прочие нужды	1134,0989	-	0,5812	73,0732	134,9798	403,7327	512,089	9,643	-
Всего	38585,0346 *	3214,8942	6112,2328 **	5251,8772	4461,3647 ***	5127,1452 ***	5208,4426 ****	6048,0469	3368,667

---

* Без учета бюджетных ассигнований в объеме 110 млн. рублей, предусмотренных в 2014 году, возвращенных в федеральный бюджет и восстановленных в 2015 году в соответствии с пунктом 8 постановления Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014 г. N 1563 "О мерах по реализации Федерального закона "О федеральном бюджете на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов", и 78,636 млн. рублей, предусмотренных в 2016 году, возвращенных в федеральный бюджет и восстановленных в 2017 году в соответствии с пунктом 8 постановления Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2016 г. N 1551 "О мерах по реализации Федерального закона "О федеральном бюджете на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов", 19 млн. рублей, предусмотренных в 2017 году, возвращенных в федеральный бюджет и восстановленных в 2018 году в соответствии с пунктом 4 Положения о мерах по обеспечению исполнения федерального бюджета, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 9 декабря 2017 г. N 1496 "О мерах по обеспечению исполнения федерального бюджета".

** С учетом бюджетных ассигнований в объеме 110 млн. рублей, предусмотренных в 2014 году, возвращенных в федеральный бюджет и восстановленных в 2015 году в соответствии с пунктом 8 постановления Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014 г. N 1563 "О мерах по реализации Федерального закона "О федеральном бюджете на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов".

*** С учетом бюджетных ассигнований в объеме 78,636 млн. рублей, предусмотренных в 2016 году, возвращенных в федеральный бюджет и восстановленных в 2017 году в соответствии с пунктом 8 постановления Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2016 г. N 1551 "О мерах по реализации Федерального закона "О федеральном бюджете на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов".

**** С учетом бюджетных ассигнований в объеме 19 млн. рублей, предусмотренных в 2017 году, возвращенных в федеральный бюджет и восстановленных в 2018 году в соответствии с пунктом 4 Положения о мерах по обеспечению исполнения федерального бюджета, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 9 декабря 2017 г. N 1496 "О мерах по обеспечению исполнения федерального бюджета".

Информация об изменениях:

Приложение 10 изменено с 27 мая 2020 г. - Постановление Правительства России от 16 мая 2020 г. N 703

См. предыдущую редакцию

Приложение N 10
к федеральной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах"

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

С изменениями и дополнениями от:

6 ноября 2014 г., 29 октября 2015 г., 11 октября 2016 г., 13 декабря 2017 г., 16 мая 2020 г.

Таблица 1

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

Государственные заказчики Программы	2013 - 2020 годы - всего	2013 год					
		всего	научные исследования	капитальные вложения			прочие нужды
				всего	бюджетные инвестиции	субсидии на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности субъектов Российской Федерации	
МВД России	6694,2644	23,1986	-	-	-	-	23,1986

Минздрав России	82,8127	-	-	-	-	-	-
Минобрнауки России	1456,211	296,466	18	-	-	-	278,466
Минпросвещения России	241,3954	-	-	-	-	-	-
Минпромторг России	373,1314	83,364	20	-	-	-	63,364
Минтранс России	1304,5802	208,705	47	-	-	-	161,705
МЧС России	1428,5042	244,264	12,2	-	-	-	232,064
Росавтодор	949,1945	147,023	14	111,16	111,16	-	21,863
Итого	12530,0938	1003,0206	111,2	111,16	111,16	-	780,6606

Таблица 2

Государственные заказчики Программы	2013 - 2020 годы - всего	2014 год					
		всего	научные исследования	капитальные вложения			прочие нужды
				всего	бюджетные инвестиции	субсидии на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности субъектов Российской Федерации	
МВД России	6694,2644	1886,9414	105	400	400	-	1381,9414
Минздрав России	82,8127	6	-	-	-	-	6
Минобрнауки России	1456,211 *	286,969 **	17,5	189,523 **	157,38 **	32,143	79,946
Минпросвещения России	241,3954	-	-	-	-	-	-
Минпромторг России	373,1314	52,791	16,5	-	-	-	36,291
Минтранс России	1304,5802	247,616	73	-	-	-	174,616
МЧС России	1428,5042	257,4661	11,76	110,255	110,255	-	135,4511
Росавтодор	949,1945	144,154	10	123,691	123,691	-	10,463
Итого	12530,0938 *	2881,9375 **	233,76	823,469 **	791,326 **	32,143	1824,7085

Таблица 3

Государственные заказчики Программы	2013 - 2020 годы - всего	2015 год					
		всего	научные исследования	капитальные вложения			прочие нужды
				всего	бюджетные инвестиции	субсидии на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности субъектов Российской Федерации	
МВД России	6694,2644	877,2274	38,8	-	-	-	838,4274
Минздрав России	82,8127	5,4	-	-	-	-	5,4
Минобрнауки России	1456,211	115,3107	12,6	31,0032	31,0032	-	71,7075
Минпросвещения России	241,3954	-	-	-	-	-	-
Минпромторг России	373,1314	43,1298	14,4	-	-	-	28,7298
Минтранс России	1304,5802	203,8275	45	-	-	-	158,8275
МЧС России	1428,5042	218,7098	9,702	20,3399	20,3399	-	188,6679
Росавтодор	949,1945	147,9438	3,6	-	-	-	144,3438
Итого	12530,0938	1611,549	124,102	51,3431	51,3431	-	1436,1039

Таблица 4

Государственные заказчики Программы	2013 - 2020 годы - всего	2016 год					
		всего	научные исследования	капитальные вложения			прочие нужды
				всего	бюджетные инвестиции	субсидии на софинансирование капитальных	

						вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности субъектов Российской Федерации	
МВД России	6694,2644	770,7194	-	-	-	-	770,7194
Минздрав России	82,8127	1,4051	-	-	-	-	1,4051
Минобрнауки России	1456,211 *	289,1493 ***	3,2063	255,0598 ***	255,0598 ***	-	30,8832
Минпросвещения России	241,3954	-	-	-	-	-	-
Минпромторг России	373,1314	42,0028	17	-	-	-	25,0028
Минтранс России	1304,5802	139,5431	20,45	-	-	-	119,0931
МЧС России	1428,5042	132,2061	5,9673	-	-	-	126,2388
Росавтодор	949,1945	109,794	11,7295	-	-	-	98,0645
Итого	12530,0938 *	1484,8198 ***	58,3531	255,0598 ***	255,0598 ***	-	1171,4069

Таблица 5

Государственные заказчики Программы	2013 - 2020 годы - всего	2017 год					
		всего	научные исследования	капитальные вложения			прочие нужды
				всего	бюджетные инвестиции	субсидии на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности субъектов Российской Федерации	
МВД России	6694,2644	812,4539	-	217,2597	217,2597	-	595,1942

Минздрав России	82,8127	29,9132	-	-	-	-	29,9132
Минобрнауки России	1456,211 *	301,7418 ***	12,1292	230,937 ***	230,937 ***	-	58,6756
Минпросвещения России	241,3954	-	-	-	-	-	-
Минпромторг России	373,1314	39,5037	16	-	-	-	23,5037
Минтранс России	1304,5802	131,3954	17,3607	-	-	-	114,0347
МЧС России	1428,5042	149,8152	5,7	-	-	-	144,1152
Росавтодор	949,1945	104,1368	-	-	-	-	104,1368
Итого	12530,0938 *	1568,96 ***	51,1899	448,1967 ***	448,1967 ***	-	1069,5734

Таблица 6

Государственные заказчики Программы	2013 - 2020 годы - всего	2018 год					
		всего	научные исследования	капитальные вложения			прочие нужды
				всего	бюджетные инвестиции	субсидии на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности субъектов Российской Федерации	
МВД России	6694,2644	771,7923	-	31,3072	31,3072	-	740,4851
Минздрав России	82,8127	11,3342	-	-	-	-	11,3342
Минобрнауки России	1456,211	19 ****	-	19 ****	19 ****	-	-
Минпросвещения России	241,3954	81,2676	8,7476	-	-	-	72,52
Минпромторг России	373,1314	37,4911	15,2	-	-	-	22,2911
Минтранс России	1304,5802	124,5334	18,1	-	-	-	106,4334
МЧС России	1428,5042	142,1824	6	-	-	-	136,1824
Росавтодор	949,1945	98,8313	-	-	-	-	98,8313
Итого	12530,0938	1286,4323 ****	48,0476	50,3072 ****	50,3072 ****	-	1188,0775

Таблица 7

Государственные заказчики Программы	2013 - 2020 годы - всего	2019 год					
		всего	научные исследования	капитальные вложения			прочие нужды
				всего	бюджетные инвестиции	субсидии на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности субъектов Российской Федерации	
МВД России	6694,2644	774,846	-	-	-	-	774,846
Минздрав России	82,8127	14,3801	-	-	-	-	14,3801
Минобрнауки России	1456,211	177,6051	-	177,6051	177,6051	-	-
Минпросвещения России	241,3954	80,0639	8,0639	-	-	-	72
Минпромторг России	373,1314	37,4245	15,1	-	-	-	22,3245
Минтранс России	1304,5802	124,4799	18,2877	-	-	-	106,1922
МЧС России	1428,5042	141,9303	6	-	-	-	135,9303
Росавтодор	949,1945	98,6558	-	-	-	-	98,6558
Итого	12530,0938	1449,3856	47,4516	177,6051	177,6051	-	1224,3289

Таблица 8

Государственные заказчики Программы	2013 - 2020 годы - всего	2020 год					
		всего	научные исследования	капитальные вложения			прочие нужды
				всего	бюджетные инвестиции	субсидии на софинансирование капитальных	

						вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности субъектов Российской Федерации	
МВД России	6694,2644	777,0854	-	-	-	-	777,0854
Минздрав России	82,8127	14,3801	-	-	-	-	14,3801
Минобрнауки России	1456,211	177,6051	-	177,6051	177,6051	-	-
Минпросвещения России	241,3954	80,0639	8,0639				72
Минпромторг России	373,1314	37,4245	15,1	-	-	-	22,3245
Минтранс России	1304,5802	124,4799	18,2877	-	-	-	106,1922
МЧС России	1428,5042	141,9303	6	-	-	-	135,9303
Росавтодор	949,1945	98,6558	-	-	-	-	98,6558
Итого	12530,0938	1451,625	47,4516	177,6051	177,6051	-	1226,5683

* Без учета бюджетных ассигнований в объеме 110 млн. рублей, предусмотренных на реализацию программных мероприятий по линии Минобрнауки России в 2014 году, возвращенных в федеральный бюджет и восстановленных в 2015 году в соответствии с пунктом 8 постановления Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014 г. N 1563 "О мерах по реализации Федерального закона "О федеральном бюджете на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов", 78,636 млн. рублей, предусмотренных в 2016 году, возвращенных в федеральный бюджет и восстановленных в 2017 году в соответствии с пунктом 8 постановления Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2016 г. N 1551 "О мерах по реализации Федерального закона "О федеральном бюджете на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов", 19 млн. рублей, предусмотренных в 2017 году, возвращенных в федеральный бюджет и восстановленных в 2018 году в соответствии с пунктом 4 Положения о мерах по обеспечению исполнения федерального бюджета, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 9 декабря 2017 г. N 1496 "О мерах по обеспечению исполнения федерального бюджета".

** С учетом бюджетных ассигнований в объеме 110 млн. рублей, предусмотренных в 2014 году, возвращенных в федеральный бюджет и восстановленных в 2015 году в соответствии с пунктом 8 постановления Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014 г. N 1563 "О мерах по реализации Федерального закона "О федеральном бюджете на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов".

*** С учетом бюджетных ассигнований в объеме 78,636 млн. рублей, предусмотренных в 2016 году, возвращенных в федеральный бюджет и восстановленных в 2017 году в соответствии с пунктом 8 постановления Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2016 г. N 1551 "О мерах по реализации Федерального закона "О федеральном бюджете на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов".

**** С учетом бюджетных ассигнований в объеме 19 млн. рублей, предусмотренных в 2017 году, возвращенных в федеральный бюджет и восстановленных в 2018 году в соответствии с пунктом 4 Положения о мерах по обеспечению исполнения федерального бюджета, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 9 декабря 2017 г. N 1496 "О мерах по обеспечению исполнения федерального бюджета".

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"

Методика
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 возрастать 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:

$$Пк = \frac{(Пка + Пко)}{2},$$

где:

Пка - интегральная оценка;

Пко - 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 11 октября 2016 г. N 1031 приложение изложено в новой редакции

См. текст приложения в предыдущей редакции

Приложение N 11.1
к федеральной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного
движения в 2013 - 2020 годах"
(в редакции постановления Правительства РФ
от 11 октября 2016 г. N 1031)

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, условия и цели предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной (муниципальной) 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 соответственно - 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 2 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 года, предшествующего году начала строительства объекта капитального строительства;

е) гарантия высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации последующего профильного использования 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 подлежащих утверждению правовыми актами субъекта Российской Федерации в соответствии с требованиями нормативных правовых актов Российской Федерации мероприятий, 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) возврат субъектом Российской Федерации средств в федеральный бюджет в соответствии с пунктами 15 и 19 настоящих Правил.

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

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

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";

q - количество субъектов Российской Федерации - получателей субсидии.

7. Адресное (пообъектное) распределение субсидий по объектам капитального строительства осуществляется путем определения в

Программе размеров субсидий в отношении каждого объекта капитального строительства с распределением по годам реализации Программы.

8. Включение в перечень объектов капитального строительства, на софинансирование капитальных вложений в которые предоставляются субсидии, новых объектов капитального строительства не допускается в случае уменьшения объемов финансирования расходов на мероприятия по строительству объектов капитального строительства, реализация которых не завершена, предусмотренных на очередной финансовый год и плановый период целевыми программами, реализуемыми за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации (местных бюджетов), и (или) актами высших исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации.

9. 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, о достижении значений показателей результативности использования субсидии и об исполнении условий их предоставления по формам, которые утверждаются Министерством образования и науки Российской Федерации.

10. 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, в соответствии с типовой формой соглашения, утверждаемой Министерством финансов 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", график выполнения мероприятий по проектированию и (или) строительству объектов капитального строительства (далее - график 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 внесений 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) ответственность сторон за нарушение условий соглашения;

м) условие о вступлении в силу соглашения.

11. Внесение в соглашение изменений, влекущих ухудшение значений показателей результативности использования субсидий, а также увеличение сроков реализации мероприятий, не допускается, 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.

В случае принятия распоряжения Правительства Российской Федерации о продлении срока устранения нарушения обязательств, предусмотренных соглашением в соответствии с подпунктом "в" пункта 10 настоящих Правил, в соглашение могут быть внесены изменения в части значений показателей и графика выполнения мероприятий в течение 14 рабочих дней после принятия указанного распоряжения Правительства Российской Федерации, если соответствующие изменения обусловлены сокращением размера субсидии в связи с принятием решения об отсутствии потребности в остатках субсидий, не использованных в отчетном финансовом году.

12. Объем бюджетных ассигнований бюджета субъекта Российской Федерации на финансовое обеспечение 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.

13. 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.

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

15. 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 10 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 ($V_{возврата}$), рассчитывается по формуле:

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

где:

$V_{субсидии}$ - размер субсидии, предоставленной бюджету субъекта Российской Федерации в отчетном финансовом году;

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.

16. При расчете объема средств, подлежащих возврату из бюджета субъекта Российской Федерации в федеральный бюджет, в размере

субсидии, предоставленной бюджету субъекта Российской Федерации в отчетном финансовом году, не учитывается размер остатка субсидии, не использованного по состоянию на 1 января текущего финансового года, потребность в котором не подтверждена главным администратором доходов федерального бюджета, осуществляющим администрирование доходов федерального бюджета от возврата остатков субсидий.

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

$$k = SUM\ D_i / m,$$

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

18. 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 (D_i), 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;

T_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:

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

19. В случае если субъектом Российской Федерации по состоянию на 31 декабря года предоставления субсидии допущены нарушения

обязательств, предусмотренных соглашением в соответствии с подпунктом "в" пункта 10 настоящих Правил, и в срок до 1 апреля года, следующего за годом предоставления субсидии, указанные нарушения не устранены, объем средств, соответствующий предусмотренному на год, в котором допущены нарушения указанных обязательств, размеру субсидии на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности субъектов Российской Федерации, по которым допущено нарушение графика выполнения мероприятий, без учета размера остатка субсидии по указанным объектам государственной собственности субъектов Российской Федерации (муниципальной собственности), не использованного по состоянию на 1 января текущего финансового года, потребность в котором не подтверждена главным администратором бюджетных средств, подлежит возврату из бюджета субъекта Российской Федерации в доход федерального бюджета в срок до 1 мая года, следующего за годом предоставления субсидии, если высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации, допустившего нарушение соответствующих обязательств, не позднее 15 апреля года, следующего за годом предоставления субсидии, не представлены документы, предусмотренные абзацем третьим пункта 20 настоящих Правил.

В случае одновременного нарушения субъектом Российской Федерации обязательств, предусмотренных соглашением в соответствии с подпунктами "б" и "в" пункта 10 настоящих Правил, возврату подлежит объем средств, соответствующий размеру субсидии на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности субъектов Российской Федерации, определенный в соответствии с абзацем первым настоящего пункта.

20. Основанием для освобождения субъектов Российской Федерации от применения мер ответственности, предусмотренных пунктами 15 и 19 настоящих Правил, является документальное подтверждение наступления обстоятельств непреодолимой силы, препятствующих исполнению соответствующих обязательств.

Министерство финансов Российской Федерации и Министерство экономического развития Российской Федерации при наличии основания, предусмотренного абзацем первым настоящего пункта, подготавливают согласованное заключение о причинах неисполнения соответствующих обязательств, а также о целесообразности продления срока устранения нарушения обязательств и достаточности мер, предпринимаемых для устранения такого нарушения.

Указанное заключение формируется на основании документов, подтверждающих наступление обстоятельств непреодолимой силы, вследствие которых соответствующие обязательства не исполнены, представляемых в Министерство финансов Российской Федерации и Министерство экономического развития Российской Федерации высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации, допустившего нарушение соответствующих обязательств, не позднее 15 апреля года, следующего за годом предоставления субсидии, по согласованию с главным распорядителем средств федерального бюджета. Одновременно с указанными документами представляется информация о предпринимаемых мерах по устранению нарушения и персональной ответственности должностных лиц, ответственных за такое нарушение.

21. 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.

22. В случае нецелевого использования субсидии и (или) нарушения субъектом Российской Федерации условия ее предоставления, в том числе невозврата субъектом Российской Федерации средств в федеральный бюджет в соответствии с пунктами 15 и 19 настоящих Правил, к нему применяются бюджетные меры принуждения, предусмотренные бюджетным законодательством Российской Федерации.

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

23. В случае отсутствия на 15 июля 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) распоряжениями Правительства Российской Федерации.

24. Контроль за соблюдением субъектами Российской Федерации условий предоставления субсидий осуществляется Министерством образования и науки Российской Федерации и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в финансово-бюджетной сфере.

Приложение N 12
к федеральной целевой программе
"Повышение безопасности
дорожного движения
в 2013 - 2020 годах"

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 $Р_{оi}$ - 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:

$$P_{оi} = \left(Р_{б} \times К_{п1} \right) \times К_{дi} ,$$

где:

$Р_{б}$ - расчетная величина недополученного дохода консолидированного бюджета Российской Федерации за счет гибели 1 человека в результате дорожно-транспортных происшествий (рублей);

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

$К_{дi}$ - 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:

$$Э = \frac{Р_{у} - З}{З} \times 100\% ,$$

где:

$Р_{у}$ - суммарный предотвращенный ущерб в результате реализации мероприятий Программы в 2013 - 2020 годах;

З - 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:

Приложение 13 изменено с 27 мая 2020 г. - Постановление Правительства России от 16 мая 2020 г. N 703

См. предыдущую редакцию

"Приложение N 13
к федеральной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного
движения в 2013 - 2020 годах"

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

С изменениями и дополнениями от:

6 ноября 2014 г., 16 мая 2020 г.

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	27025	26963	23114	20308	19088	18214	17185	16010	167907
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	699	1461	6038	9571	11496	13045	14712	16485	73507
Снижение социально-экономического	млн. рублей	4003,9	8368,6	34585,7	54822,7	65849,1	74721,8	84270,3	94426,1	421048,1

ущерба										
Расходы на реализацию Программы	млн. рублей	3214,9	6112,2	5251,9	4461,4	5127,1	5208,4	6048,0	3368,7	38585,0
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	2630,8	4745,5	3890,3	3148,5	3452,6	3347,3	3721,9	1989,8	26528,0
Социально-экономический эффект	млн. рублей	1373	3623,1	30695,4	51674,2	62396,5	71374,4	80548,5	92436,3	394520,1
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	1237	3264	27653,5	46553,4	56213	64301,3	72566,2	83276	355423,5

Информация об изменениях:

Приложение 14 изменено с 27 мая 2020 г. - Постановление Правительства России от 16 мая 2020 г. N 703

См. предыдущую редакцию

Приложение N 14
к федеральной целевой программе
"Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах"

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

С изменениями и дополнениями от:

6 ноября 2014 г., 16 мая 2020 г.

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	27025	26963	23114	20308	19088	18214	17185	16010	167907
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	699	1461	6038	9571	11496	13045	14712	16485	73507
Снижение социально-экономического ущерба	млн. рублей	4003,9	8368,6	34585,7	54822,7	65849,1	74721,8	84270,3	94426,1	421048,1
Вклад в доходы федерального	млн.	906,7	1895,2	7832,5	12415,5	14912,6	16922	19084,4	21384,3	95353,3

бюджета	рублей									
Расходы на реализацию Программы из федерального бюджета	млн. рублей	1003	2881,9	1611,5	1484,8	1569	1286,4	1449,4	1451,6	12530,1
Индекс инфляции	-	1,222	1,288	1,35	1,417	1,485	1,556	1,625	1,693	1,455
Расходы на реализацию Программы из федерального бюджета с учетом инфляции	млн. рублей	820,8	2237,5	1193,7	1047,9	1056,5	826,8	891,9	857,4	8614,7
Бюджетный эффект	млн. рублей	85,9	-342,3	6638,8	11367,6	13856,1	16095,2	18192,5	20526,9	86738,6
Коэффициент дисконтирования	-	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11
Приведенный бюджетный эффект	млн. рублей	77,4	-308,4	5980,9	10241,1	12482,9	14500,2	16389,6	18492,7	78142,9

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 валовый внутренний продукт;

в) репродуктивный и культурный вклад в валовый внутренний продукт;

г) вклад в формирование доходов бюджета.

11. Предполагается, что:

а) прямой финансовый вклад в валовый 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 валовый 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 валовый 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 валовый 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:

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

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

Created by free version of DocuFreezer

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:

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

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.