

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
от 3 октября 2013 г. N 864

О ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЕ
"ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
В 2013 - 2020 ГОДАХ"

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

Утверждена
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 3 октября 2013 г. N 864

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

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 - Министерство внутренних дел Российской Федерации
- координатор Программы
- Государственные заказчики - Министерство внутренних дел Российской Федерации, Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерство здравоохранения Российской Федерации, Министерство образования и науки Российской Федерации, Министерство промышленности и торговли Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное дорожное агентство
- Основные разработчики Программы - Министерство внутренних дел Российской Федерации, Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерство здравоохранения Российской Федерации, Министерство образования и науки Российской Федерации, Министерство промышленности и торговли Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное дорожное агентство, федеральное казенное учреждение "Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации"
- Цель и задачи Программы - целью является сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий к 2020 году на 8 тыс. человек (28,82 процента) по сравнению с 2012 годом;
задачами являются:
создание системы пропаганды с целью формирования

Целевые индикаторы и показатели Программы	<p>негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения; формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах;</p> <p>повышение культуры вождения;</p> <p>развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;</p> <p>повышение требований к подготовке водителей на получение права на управление транспортными средствами и требований к автошколам, осуществляющим такую подготовку</p> <p>- число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях;</p> <p>число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях;</p> <p>социальный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения);</p> <p>транспортный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 10 тыс. транспортных средств)</p>
Сроки и этапы реализации Программы	<p>- 2013 - 2020 годы, в том числе:</p> <p>I этап - 2013 - 2015 годы;</p> <p>II этап - 2016 - 2020 годы.</p> <p>В 2015 году необходимо проанализировать результаты реализации Программы, подготовить предложения по корректировке показателей, индикаторов и перечня мероприятий Программы</p>
Объемы и источники финансирования Программы	<p>- общий объем финансирования Программы на 2013 - 2020 годы (в ценах соответствующих лет) составляет 32422,872 млн. рублей,</p> <p>в том числе:</p> <p>за счет средств федерального бюджета - 17193,032 млн. рублей, из них:</p> <p>научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 933,34 млн. рублей;</p>

Ожидаемые конечные
результаты реализации
Программы и показатели
социально-экономической
эффективности

капитальные вложения - 8047,239 млн. рублей;
прочие нужды - 8212,453 млн. рублей;
за счет средств консолидированных бюджетов субъектов
Российской Федерации - 14162,38 млн. рублей, из них:
капитальные вложения - 10393,077 млн. рублей;
прочие нужды - 3769,303 млн. рублей;
за счет средств внебюджетных источников - 1067,46 млн.
рублей, из них:
капитальные вложения - 486,226 млн. рублей;
прочие нужды - 581,234 млн. рублей

- сокращение случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий, в том числе детей, к 2020 году на 8 тыс. человек (28,82 процента) по сравнению с 2012 годом;
- сокращение социального риска к 2020 году на 30,5 процента по сравнению с 2012 годом;
- сокращение транспортного риска к 2020 году на 36,7 процента по сравнению с 2012 годом.

I. ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОБЛЕМЫ, НА РЕШЕНИЕ КОТОРОЙ НАПРАВЛЕНА ПРОГРАММА

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Задачи по обеспечению безопасности дорожного движения также решаются в рамках

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

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

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

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

II. ЦЕЛЬ И ЗАДАЧИ ПРОГРАММЫ, СРОКИ И ЭТАПЫ ЕЕ РЕАЛИЗАЦИИ, А ТАКЖЕ ЦЕЛЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ И ПОКАЗАТЕЛИ, ОТРАЖАЮЩИЕ ХОД ЕЕ ВЫПОЛНЕНИЯ

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

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

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

формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах;

повышение культуры вождения;

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

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

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

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

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

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

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

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

число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях;

число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях;

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

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

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

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

1-й этап - 2013 - 2015 годы;

2-й этап - 2016 - 2020 годы.

На 1-м этапе Программы планируется реализация следующих мероприятий:

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

изменение общественного отношения к проблемам безопасности дорожного движения;

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

совершенствование механизмов работы с субъектами Российской Федерации.

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

На 2-м этапе Программы предусматривается реализация мероприятий, которые направлены на продолжение поступательного достижения целевого состояния аварийности на российских дорогах и преодоление дисбаланса в ситуации, связанной с аварийностью в регионах, и основаны на дифференцированном подходе к задачам по снижению дорожно-транспортного травматизма для каждого субъекта Российской Федерации и экономически выгодных механизмах финансирования 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](#).

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 32422,872 млн. рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета - 17193,032 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 региональными программами по повышению безопасности дорожного движения (далее - региональные программы). Прогнозные объемы средств бюджетов субъектов Российской Федерации, направляемых на реализацию мероприятий Программы, определяются в региональных программах и соглашениях (договорах), заключаемых государственными заказчиками Программы с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Финансирование мероприятий Программы, реализуемых субъектами Российской Федерации за счет средств федерального бюджета, предполагается осуществлять только

при условии выделения средств из бюджетов субъектов Российской Федерации для софинансирования мероприятий Программы. При уменьшении согласованных объемов финансирования субъектами Российской Федерации пропорционально сокращаются средства федерального бюджета.

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

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

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

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

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 реализацией Программы является проведение ежегодного мониторинга выполнения ее мероприятий и анализа их эффективности, подготовка предложений о внесении корректировок для обеспечения достижения установленных значений индикаторов и показателей.

Управление реализацией Программы осуществляют:

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

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

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

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

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

Министерство внутренних дел Российской Федерации как государственный заказчик

- координатор Программы:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

организует работу по привлечению внебюджетных источников финансирования Программы;

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

Государственные заказчики осуществляют:

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

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

подготовку, согласование с государственным заказчиком - координатором

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

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

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

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

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

анализ и оценку результатов выполнения работ по реализации программных мероприятий, 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 региональных программ 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, региональных программ, сбор и систематизация статистической и аналитической информации об их реализации, проведение оценки эффективности расходования субсидий субъектами 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 региональных программ;

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

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

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

организация работы по привлечению внебюджетных источников финансирования Программы;

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

иные функции, предусмотренные уставом дирекции Программы.

Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации осуществляют:

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

заключение соглашений о взаимодействии (сотрудничестве) в реализации Программы;

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

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

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

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 региональных программ;

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

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

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

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

информационную поддержку деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения.

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

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

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

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

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

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

VI. ОЦЕНКА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ И ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОГРАММЫ

Эффективность реализации Программы заключается в сохранении жизни

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

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

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

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

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

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

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

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

В расчетах эффективности Программы используются цены соответствующих лет, при этом норматив дисконтирования остается неизменным на протяжении всего периода реализации Программы и составляет 1,11, уровень инфляции определяется на основании

данных Министерства экономического развития Российской Федерации и индексируется каждый последующий год реализации Программы, а норматив величины ущерба определяется в соответствии с методикой оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий.

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

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

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

	Единица измерения	2012 год	2013 - 2020 годы - всего	В том числе							
				2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
1. Число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях	человек	27991	-	27580	27251	26814	26500	24390	22790	21270	19925
изменение к 2012 году	процентов	-	-	-1,47	-2,64	-4,2	-5,33	-12,86	-18,58	-24,01	-28,82
изменение к 2012 году	человек	-	-27408	-411	-740	-1177	-1491	-3601	-5201	-6721	-8066
2. Число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях	человек	940	-	935	901	872	830	792	739	675	673
изменение к 2012 году	процентов	-	-	-0,53	-4,15	-7,23	-11,7	-15,74	-21,38	-28,19	-28,4
изменение к 2012 году	человек	-	-1103	-5	-39	-68	-110	-148	-201	-265	-267
3. Социальный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения)	человек	20	-	19,7	19,3	18,9	18,5	17,9	15,8	14,5	13,9
изменение к 2012 году	процентов	-	-	-1,5	-3,5	-5,5	-7,5	-10,5	-21	-27,5	-30,5
изменение к 2012 году	человек	-	-	-0,3	-0,7	-1,1	-1,5	-2,1	-4,2	-5,5	-6,1
4. Транспортный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 10 тыс. транспортных средств)	человек	6,1	-	6,09	6,08	5,88	5,7	5,33	4,39	3,98	3,9
изменение к 2012 году	процентов	-	-	-0,16	-0,33	-3,61	-6,56	-12,62	-28,03	-34,75	-36,07
изменение к 2012 году	человек	-	-	-0,01	-0,02	-0,22	-0,4	-0,77	-1,71	-2,12	-2,2

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**

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

	Срок исполнения	Объем финансирова ния - всего	В том числе			Ответстве нный исполните ль	Ожидаемый результат
			за счет средств федеральног о бюджета	за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет средств внебюджет ных источников		
			I. Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы				
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	всего в том числе: 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год 2017 - 2020 годы	41 11 15 15 - -	41 11 15 15 - -	- - - - - -	- - - - - -	МВД России	повышение профессиональной надежности водителей, сокращение дорожно-транспортных происшествий из-за несоблюдения режимов труда и отдыха водителей

	практического внедрения наиболее эффективных средств в практику профилактики дорожно-транспортных происшествий на федеральном, региональном и муниципальном уровнях									
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:	60	60	-	-	Минтранс России	повышение безопасности дорожного движения и сокращение ущерба от дорожно-транспортных происшествий за счет совершенствования управления транспортной системой и применения современных информационных и телекоммуникационных технологий		
		2013 год	-	-	-	-				
		2014 год	-	-	-	-				
		2015 год	10	10	-	-				
		2016 год	10	10	-	-				
		2017 - 2020 годы	40	40	-	-				
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:	25	25	-	-	Минтранс России	повышение качества подготовки и повышения квалификации специалистов, ответственных за обеспечение безопасного функционирования автомобильного транспорта		
		2013 год	15	15	-	-				
		2014 год	5	5	-	-				
		2015 год	5	5	-	-				
		2016 год	-	-	-	-				
		2017 - 2020 годы	-	-	-	-				

4.	Разработка комплексного проекта совершенствования системы подготовки водителей транспортных средств различных категорий, включая водителей из числа лиц с ограниченными физическими возможностями, организационно-методических рекомендаций, программ, учебных и методических пособий, образовательных ресурсов (в том числе в электронном виде) по обучению вождению транспортных средств различных категорий	всего	33,48	33,48	-	-	Минобрнауки России	совершенствование подготовки водителей из числа лиц с ограниченными двигательными возможностями	
		в том числе:							
		2013 год	6	6	-	-			
		2014 год	6	6	-	-			
		2015 год	4	4	-	-			
		2016 год	1	1	-	-			
		2017 - 2020 годы	16,48	16,48	-	-			
Итого по разделу I в том числе:		159,48	159,48	-	-				
	2013 год	32	32	-	-				
	2014 год	26	26	-	-				
	2015 год	34	34	-	-				
	2016 год	11	11	-	-				
	2017 - 2020 годы	56,48	56,48	-	-				
II. Капитальные вложения									
5.	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	3936,9	1277,239	2554,478	105,162	МВД России	повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности	
		в том числе:							
		2013 год	317,6	105	210	2,606			
		2014 год	235,4	76,069	152,138	7,177			
		2015 год	248	81,17	162,34	4,482			
		2016 год	360,5	115	230	15,459			
2017 - 2020 годы	2775,4	900	1800	75,438					
6.	Техническое перевооружение, строительство, реконструкция	всего	400	400	-	-	МВД России	повышение уровня подготовки сотрудников	
		в том числе:							

	центров подготовки (переподготовки), дополнительного профессионального образования, повышения квалификации специалистов в области обеспечения безопасности дорожного движения (не менее 10,2 тыс. кв. метров)	2013 год	20	20	-	-		специалистов в области обеспечения безопасности дорожного движения
		2014 год	380	380	-	-		
		2015 год	-	-	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 - 2020 годы	-	-	-	-		
7.	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	всего	612,482	612,482	-	-	Минобрнауки России	совершенствование процесса подготовки водителей транспортных средств
		в том числе:						
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	47,38	47,38	-	-		
		2015 год	65,102	65,102	-	-		
		2016 год	100	100	-	-		
		2017 - 2020 годы	400	400	-	-		

обучению)								
Итого по разделу II			4949,361	2289,7	2554,48	105,16		
в том числе:								
		2013 год	337,606	125	210	2,606		
		2014 год	662,764	503,45	152,138	7,177		
		2015 год	313,094	146,27	162,34	4,482		
		2016 год	460,459	215	230	15,459		
		2017 - 2020 годы	3175,438	1300	1800	75,438		
				III. Прочие нужды				
8.	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	530	160	320	50	МВД России	повышение правосознания участников дорожного движения, ответственности и культуры безопасного поведения на дороге
		в том числе:						
		2013 год	60	20	40	-		
		2014 год	60	20	40	-		
		2015 год	60	20	40	-		
		2016 год	70	20	40	10		
		2017 - 2020 годы	280	80	160	40		
9.	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	380	240	-	140	МВД России	формирование у водителей и пассажиров ценностно-нормативной мотивации, направленной на повышение правового сознания, ответственности и культуры безопасного поведения на дороге
		в том числе:						
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	40	40	-	-		
		2015 год	40	40	-	-		
		2016 год	60,5	40	-	20,5		
		2017 - 2020 годы	239,5	120	-	119,5		
10.	Подготовка и создание информационно-пропагандистских	всего	2509,825	836,608	1673,217	-	МВД России	повышение правосознания участников дорожного
		в том числе:						

	телерадиопрограмм, направленных на участников дорожного движения, для последующего размещения на федеральных, региональных и кабельных телевизионных каналах, радиостанциях	2013 год	90	30	60	-		движения, ответственнос
		2014 год	232,104	77,368	154,736	-		и культуры безопасного
		2015 год	489,297	163,099	326,198	-		поведения на дороге
		2016 год	498,424	166,141	332,283	-		
		2017 - 2020	1200	400	800	-		
		годы						
11.	Организация в печатных средствах массовой информации специальных тематических рубрик для систематического освещения проблемных вопросов по безопасности дорожного движения, выпуск специализированной печатной продукции	всего	730	220	440	70	МВД России	повышение правосознани участников дорожного движения, ответственнос и культуры безопасного поведения на дороге
		в том числе:						
		2013 год	30	10	20	-		
		2014 год	90	30	60	-		
		2015 год	90	30	60	-		
		2016 год	100	30	60	10		
		2017 - 2020	420	120	240	60		
		годы						
12.	Подготовка и издание учебно-методических и наглядных пособий, фильмов и других материалов, а также издание комплектов учебно-методических материалов по курсу дистанционного обучения специалистов, ответственных за обеспечение безопасного функционирования автомобильного транспорта	всего	65	65	-	-	Минтранс России	повышение эффективнос контрольно- надзорной деятельности
		в том числе:						
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	10	10	-	-		
		2015 год	10	10	-	-		
		2016 год	5	5	-	-		
		2017 - 2020	40	40	-	-		
		годы						
13.	Материально-техническое обеспечение федерального бюджетного учреждения "Агентство автомобильного транспорта" (оборудование, программные комплексы) в целях подготовки водителей, повышения квалификации инженерно-	всего	295	295	-	-	Минтранс России	повышение правового сознания, ответственност и культуры безопасного поведения участников дорожного движения
		в том числе:						
		2013 год	25	25	-	-		
		2014 год	25	25	-	-		
		2015 год	25	25	-	-		
		2016 год	20	20	-	-		
		2017 - 2020	200	200	-	-		
		годы						

	технического и руководящего состава автотранспортных предприятий, а также обучения контрольно-надзорных органов в сфере автомобильного транспорта								
14.	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:	220	220	-	-	Минтранс России	повышение правового сознания, ответственности и культуры безопасного поведения участников дорожного движения	
		2013 год	25	25	-	-			
		2014 год	25	25	-	-			
		2015 год	25	25	-	-			
		2016 год	25	25	-	-			
		2017 - 2020 годы	120	120	-	-			
15.	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	всего в том числе:	219,124	219,124	-	-	Минобрна уки России	развитие системы подготовки водителей транспортных средств	
		2013 год	90	90	-	-			
		2014 год	27	27	-	-			
		2015 год	15	15	-	-			
		2016 год	3	3	-	-			
		2017 - 2020 годы	84,124	84,124	-	-			

	транспортных средств различных категорий, включая водителей транспортных средств из числа людей с ограниченными физическими возможностями							
16.	Разработка организационно-методических рекомендаций, обеспечивающих внедрение программ подготовки и переподготовки водителей транспортных средств различных категорий и подкатегорий, мониторинг их применения, в том числе водителей из числа лиц с ограниченными физическими возможностями, специальных методических рекомендаций для создания федеральных центров по подготовке и повышению квалификации специалистов, занимающихся обучением водителей транспортных средств, а также специалистов по приему квалификационных экзаменов на право управления транспортными средствами различных категорий и подкатегорий, по подготовке и переподготовке водителей различных категорий, водителей из числа лиц с ограниченными физическими возможностями	всего в том числе:	33,898	33,898	-	-	Минобрнауки России	развитие системы подготовки водителей транспортных средств
		2013 год	15,898	15,898	-	-		
		2014 год	4	4	-	-		
		2015 год	6	6	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 - 2020 годы	8	8	-	-		
17.	Издание и рассылка научно-методических материалов,	всего в том числе:	25,119	25,119	-	-	Минобрнауки России	развитие системы подготовки водителей

		всего	федеральн ого бюджета	бюджетов субъектов Российско й Федерации	внебюдже тных источнико в			
I. Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы								
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 учреждений и общеобразовательных учреждений, учреждений 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 - 2020 годы	41 9 7 5 - 20	41 9 7 5 - 20	- - - - - -	- - - - - -	Минобрнаук и России	обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении
2.	Разработка модульных программ повышения квалификации педагогических	всего в том числе:	2	2	-	-	Минобрнаук и России	предупреждение детского дорожно-транспортного

	работников дошкольных образовательных учреждений и общеобразовательных учреждений, учреждений дополнительного образования по вопросам обучения учащихся, воспитанников навыкам безопасного участия в дорожном движении и рекомендаций по их использованию	2013 год	1	1	-	-		травматизма
		2014 год	0,5	0,5	-	-		
		2015 год	-	-	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 - 2020 годы	0,5	0,5	-	-		
3.	Разработка оборудования (уголки по правилам дорожного движения, тренажеры, компьютерные программы и др.) для образовательных учреждений в целях использования их в процессе обучения детей безопасному участию в дорожном движении	всего	17,987	17,987	-	-	Минобрнаук и России	организация процесса обучения детей безопасному поведению на дороге
		в том числе:						
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	2	2	-	-		
		2015 год	3	3	-	-		
		2016 год	2,987	2,987	-	-		
		2017 - 2020 годы	10	10	-	-		
4.	Разработка программ, учебно-методических материалов для курсов по обучению вождению транспортных средств в системе дополнительного образования детей	всего	14	14	-	-	Минобрнаук и России	совершенствование подготовки водителей транспортных средств
		в том числе:						
		2013 год	2	2	-	-		
		2014 год	2	2	-	-		
		2015 год	2	2	-	-		
		2016 год	-	-	-	-		
		2017 - 2020 годы	8	8	-	-		
	Итого по разделу I		74,987	74,987	-	-		
	в том числе:	2013 год	12	12	-	-		
		2014 год	11,5	11,5	-	-		

	2015 год	10	10	-	-			
	2016 год	2,987	2,987	-	-			
	2017 -	38,5	38,5	-	-			
	2020 годы							
		II. Капитальные вложения						
5.	Приобретение мобильных автогородков для организаций в субъектах Российской Федерации, осуществляющих деятельность по формированию у детей дошкольного и школьного возраста навыков безопасного поведения на улично-дорожной сети (закупка не менее 269 мобильных автогородков)	всего	937,454	240	480	217,454	МВД России	совершенствование обучения детей правилам дорожного движения и повышение их безопасного и ответственного поведения на дороге
		в том числе:						
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	-	-	-	-		
		2015 год	133,87	40	80	13,87		
		2016 год	151,949	40	80	31,949		
		2017 -	651,635	160	320	171,635		
		2020 годы						
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	395	395	-	-	Минобрнаук и России	предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма
		в том числе:						
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	110	110	-	-		
		2015 год	20	20	-	-		
		2016 год	65	65	-	-		
		2017 -	200	200	-	-		
		2020 годы						
7.	Строительство детских автогородков, организация на их основе базовых учебно-методических центров по изучению детьми, а также педагогическим составом общеобразовательных	всего	550,641	275,319	275,323	-	Минобрнаук и России	предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма
		в том числе:						
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	64,286	32,143	32,143	-		
		2015 год	40,808	20,404	20,404	-		
		2016 год	45,547	22,772	22,776	-		

учреждений, учреждений дополнительного образования детей и дошкольных образовательных учреждений основ безопасного участия в дорожном движении (не менее 40 автогородков, не менее 20 тыс. кв. метров)	2017 - 2020 годы	400	200	200	-
Итого по разделу II		1883,096	910,319	755,323	217,454
в том числе:	2013 год	-	-	-	-
	2014 год	174,286	142,143	32,143	-
	2015 год	194,678	80,404	100,404	13,87
	2016 год	262,497	127,772	102,776	31,949
	2017 - 2020 годы	1251,635	560	520	171,635

III. Прочие нужды

8.	Приобретение для дошкольных образовательных учреждений оборудования, позволяющего в игровой форме формировать навыки безопасного поведения на улично-дорожной сети (закупка не менее 1390 комплектов учебного оборудования)	всего в том числе: 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год 2017 - 2020 годы	720 300 60 60 60 240	240 100 20 20 80	480 200 40 40 160	- - - - -	МВД России	совершенствование обучения детей правилам дорожного движения и повышение их безопасного и ответственного поведения на дороге
9.	Обеспечение проведения тематических информационно- пропагандистских мероприятий, межгосударственных слетов, всероссийских конкурсов, фестивалей с несовершеннолетними	всего в том числе: 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год 2017 -	420 - 60 60 60 240	140 - 20 20 80	280 - 40 40 160	- - - - -	МВД России	повышение правового сознания несовершеннолетних участников дорожного движения, ответственности и культуры безопасного поведения на дороге

	участниками дорожного движения, в том числе общественными формированиями детей	2020 годы						
10.	Изготовление и распространение световозвращающих приспособлений среди дошкольников и учащихся младших классов образовательных учреждений (не менее 15 млн. штук)	всего в том числе: 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год 2017 -	965,844 157,832 87,627 89,626 123,935 506,824	214,87 49,87 20 20 25 100	429,74 99,74 40 40 50 200	321,234 8,222 27,627 29,626 48,935 206,824	МВД России	снижение вероятности наездов на детей на дороге в темное время суток
11.	Разработка организационно-методических рекомендаций, обеспечивающих функционирование системы обучения безопасному участию в дорожном движении и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, а также организационно-методических рекомендаций и образовательных ресурсов, обеспечивающих внедрение программ и организацию обучения вождению транспортных средств различных категорий в образовательных учреждениях и учреждениях дополнительного образования,	2020 годы всего в том числе: 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год 2017 - 2020 годы	34,9 2 5 5 2 20,9	34,9 2 5 5 2 20,9	- - - - - -	- - - - - -	Минобрнауки и России	совершенствование нормативно-технической базы в части предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма

	обеспечение деятельности специализированного интернет-портала по обучению безопасному участию в дорожном движении учащихся, воспитанников дошкольных образовательных учреждений и общеобразовательных учреждений, учреждений дополнительного образования								
12.	Проведение всероссийских массовых мероприятий с детьми (конкурсы, фестивали отрядов юных инспекторов движения "Безопасное колесо", профильные смены активистов отрядов юных инспекторов движения, чемпионаты юношеских автошкол по автомногоборью, конкурсы образовательных учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма) по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и обучению безопасному участию в дорожном движении	всего в том числе:	154	154	-	-	Минобрнаук и России	повышение правового сознания участников дорожного движения, ответственности и культуры поведения на дороге	
		2013 год	30	30	-	-			
		2014 год	16	16	-	-			
		2015 год	16	16	-	-			
		2016 год	12	12	-	-			
		2017 - 2020 годы	80	80	-	-			
13.	Издание и рассылка научно-методических материалов, печатных и электронных учебных пособий, образовательных ресурсов для	всего в том числе:	72	72	-	-	Минобрнаук и России	совершенствование нормативно-технической базы в части предупреждения детского дорожно-	
		2013 год	40	40	-	-			
		2014 год	4	4	-	-			

	дошкольных образовательных учреждений,	2015 год	8	8	-	-		транспортного травматизма
	общеобразовательных учреждений и учреждений дополнительного образования по обучению детей	2016 год	-	-	-	-		
	безопасному участию в дорожном движении (обеспечение образовательных учреждений 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	2017 - 2020 годы	20	20	-	-		
14.	Мониторинг состояния материальной и учебно-методической базы общеобразовательных учреждений по обучению детей правилам дорожного движения и формированию у них навыков безопасного участия в дорожном движении	всего	16	16	-	-	Минобрнауки и России	предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма
		в том числе:						
	общеобразовательных учреждений по обучению детей	2013 год	-	-	-	-		
	правилам дорожного движения	2014 год	2	2	-	-		
	и формированию у них навыков безопасного участия в дорожном движении	2015 год	2	2	-	-		
		2016 год	2	2	-	-		
		2017 - 2020 годы	10	10	-	-		
15.	Реализация типовых проектов мобильных автогородков (создание опытных образцов	всего	30	30	-	-	Минобрнауки и России	предупреждение детского дорожно-транспортного
		в том числе:						

	мобильных автогородков и проведение их апробации) для обучения с их помощью детей и педагогического состава общеобразовательных и дошкольных образовательных учреждений, учреждений дополнительного образования основам безопасного участия в дорожном движении (не менее 6 мобильных автогородков)	2013 год	15	15	-	-		травматизма
		2014 год	5	5	-	-		
		2015 год	5	5	-	-		
		2016 год	5	5	-	-		
		2017 -	-	-	-	-		
		2020 годы						
16.	Учебно-методическое обеспечение техническими средствами обучения, наглядными, учебными и методическими пособиями, электронными образовательными ресурсами федеральных экспериментальных центров (полигонов) "Детский автогород"	всего	92,066	92,066	-	-	Минобрнаук и России	предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма
		в том числе:						
		2013 год	56,568	56,568	-	-		
		2014 год	5,484	5,484	-	-		
		2015 год	7,018	7,018	-	-		
		2016 год	2,996	2,996	-	-		
		2017 -	20	20	-	-		
		2020 годы						
17.	Повышение квалификации (в том числе по модульным курсам) преподавательского состава общеобразовательных учреждений, учреждений дополнительного образования и дошкольных образовательных учреждений в сфере формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении	всего	106	106	-	-	Минобрнаук и России	предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма
		в том числе:						
		2013 год	25	25	-	-		
		2014 год	5	5	-	-		
		2015 год	8	8	-	-		
		2016 год	8	8	-	-		
		2017 -	60	60	-	-		
		2020 годы						

18. Оснащение техническими средствами обучения, оборудованием и учебно-методическими материалами детских автогородков	всего	96,552	48,276	48,276	-	Минобрнауки России	предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма
	в том числе:						
	2013 год	-	-	-	-		
	2014 год	4	2	2	-		
	2015 год	6	3	3	-		
	2016 год	6,892	3,446	3,446	-		
	2017 -	79,66	39,83	39,83	-		
	2020 годы						
	Итого по разделу III	2707,362	1148,112	1238,016	321,234		
	в том числе:						
2013 год	626,4	318,438	299,74	8,222			
2014 год	254,111	104,484	122	27,627			
2015 год	266,644	114,018	123	29,626			
2016 год	282,823	100,442	133,446	48,935			
2017 -	1277,384	510,73	559,83	206,824			
2020 годы							

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

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

	Срок исполнения	Объем финансирования - всего	В том числе			Ответственный исполнитель	Ожидаемый результат
			за счет средств федерального бюджета	за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет внебюджетных источников		
I. Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы							
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 российских условий эксплуатации	всего в том числе: 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год 2017 - 2020 годы	50,062 5 3,125 4 6 31,937	50,062 5 3,125 4 6 31,937	- - - - -	- - - - -	Минпромторг России	повышение активной безопасности автотранспортных средств. Разработка соответствующих методов на основании анализа международных документов по применению и оценке электронных систем контроля устойчивости (EVSC)
2. Проведение поисковых	всего	35,417	35,417	-	-	Минпромторг	повышение

исследований и создание перспективных технологий по защите от поражения электрическим током на автомобилях с комбинированной энергетической установкой и электромобилях	в том числе:					России	конструктивной безопасности электромобилей
	2013 год	3	3	-	-		
	2014 год	5,125	5,125	-	-		
	2015 год	2	2	-	-		
	2016 год	4	4	-	-		
	2017 - 2020 годы	21,292	21,292	-	-		
3. Проведение научных исследований в области пассивной безопасности транспортных средств, направленных на снижение травмирования водителей, пассажиров и пешеходов при дорожно-транспортных происшествиях	всего	67,685	67,685	-	-	Минпромторг России	повышение пассивной безопасности транспортных средств
	в том числе:						
	2013 год	8,3	8,3	-	-		
	2014 год	5,125	5,125	-	-		
	2015 год	10	10	-	-		
	2016 год	7	7	-	-		
	2017 - 2020 годы	37,26	37,26	-	-		
4. Проведение научных исследований в целях создания перспективной методологии подготовки водителей транспортных средств на базе компьютерных обучающих программ и модельного ряда автотренажеров различной степени сложности	всего	6,825	6,825	-	-	Минпромторг России	повышение эффективности обучения водителей транспортных средств
	в том числе:						
	2013 год	3,7	3,7	-	-		
	2014 год	3,125	3,125	-	-		
	2015 год	-	-	-	-		
	2016 год	-	-	-	-		
	2017 - 2020 годы	-	-	-	-		
Итого по разделу I		159,989	159,989	-	-		
в том числе:	2013 год	20	20	-	-		
	2014 год	16,5	16,5	-	-		

	2015 год	16	16	-	-		
	2016 год	17	17	-	-		
	2017 -	90,489	90,489	-	-		
	2020 годы						
			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 автоматического	всего	99,783	99,783	-	-	Минпромторг России	повышение активной безопасности автотранспортных средств
	в том числе:						
	2013 год	32,2	32,2	-	-		
	2014 год	13,1	13,1	-	-		
	2015 год	4,974	4,974	-	-		
	2016 год	7,83	7,83	-	-		
	2017 -	41,679	41,679	-	-		
	2020 годы						

экстренного торможения (AEBS);
 системы предупреждения о выходе с полосы движения (LDWS);
 электронных систем контроля устойчивости и помощи водителю при экстренном торможении;
 систем мониторинга давления воздуха в шинах;
 систем контроля состояния водителя

6.	Разработка прикладных программ моделирования движения автотранспортных средств для расчета параметров активной безопасности. Проведение виртуальных исследований движения транспортных средств с интеллектуальными системами активной безопасности в различных критических и экстремальных условиях	всего в том числе:	47,499	47,499	-	-	Минпромторг России	повышение активной безопасности автотранспортных средств
		2013 год	14,15	14,15	-	-		
		2014 год	5,091	5,091	-	-		
		2015 год	1,974	1,974	-	-		
		2016 год	4,157	4,157	-	-		
		2017 - 2020 годы	22,127	22,127	-	-		
7.	Материально-техническое, метрологическое и методологическое обеспечение проведения научных исследований, направленных на	всего в том числе:	178,725	178,725	-	-	Минпромторг России	повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности, повышение активной и пассивной безопасности
		2013 год	17,014	17,014	-	-		
		2014 год	18,1	18,1	-	-		
		2015 год	24,974	24,974	-	-		

повышение активной и пассивной безопасности автотранспортных средств	2016 год	18,763	18,763	-	-	автотранспортных средств
	2017 - 2020 годы	99,874	99,874	-	-	
Итого по разделу II		326,007	326,007	-	-	
в том числе:	2013 год	63,364	63,364	-	-	
	2014 год	36,291	36,291	-	-	
	2015 год	31,922	31,922	-	-	
	2016 год	30,75	30,75	-	-	
	2017 - 2020 годы	163,68	163,68	-	-	

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**

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

	Срок исполнения	Объем финансирования - всего	В том числе			Ответственный исполнитель	Ожидаемый результат
			за счет средств федерального бюджета	за счет средств бюджетов субъектов	за счет средств внебюджетных источников		

				Российской Федерации				
I. Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы								
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: 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год 2017 - 2020 годы	80 10 10 10 10 40	80 10 10 10 10 40	- - - - - -	- - - - - -	Минтранс России	улучшение условий дорожного движения
2.	Разработка научно обоснованных предложений по созданию, развитию и функционированию единого парковочного пространства в городах Российской Федерации	всего в том числе: 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год 2017 - 2020 годы	55 10 35 10 - -	55 10 35 10 - -	- - - - - -	- - - - - -	Минтранс России	совершенствование нормативно-технической базы
3.	Разработка научно обоснованных предложений по системе оценки качества и эффективности организации дорожного движения в Российской Федерации	всего в том числе: 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год 2017 - 2020 годы	35 7 18 10 - -	35 7 18 10 - -	- - - - - -	- - - - - -	Минтранс России	улучшение условий дорожного движения
4.	Разработка методики проведения аудита	всего в том числе:	41,034	41,034	-	-	Росавтодор	снижение аварийности сокращение социально

безопасности движения при проектировании, строительстве и эксплуатации автомобильных дорог	2013 год	14	14	-	-		экономических потерь
	2014 год	10	10	-	-		дорожно-транспортных
	2015 год	4	4	-	-		происшествий
	2016 год	13,034	13,034	-	-		
	2017 - 2020	-	-	-	-		
	годы						
5. Разработка методических документов по созданию и развитию интеллектуальных транспортных систем	всего	52	52	-	-	Росавтодор	повышение безопасности дорожного движения за счет снижения рисков возникновения дорожно-транспортных происшествий в темное время суток за счет применения современных технических средств регулирования
	в том числе:						
	2013 год	-	-	-	-		
	2014 год	-	-	-	-		
	2015 год	-	-	-	-		
	2016 год	-	-	-	-		
	2017 - 2020	52	52	-	-		
	годы						
Итого по разделу I		263,034	263,034	-	-		
в том числе:							
	2013 год	41	41	-	-		
	2014 год	73	73	-	-		
	2015 год	34	34	-	-		
	2016 год	23,034	23,034	-	-		
	2017 - 2020	92	92	-	-		
	годы						
II. Капитальные вложения							
6. Строительство в местах повышенной аварийности в городах и населенных пунктах быстровозводимых конструкций надземных пешеходных переходов (не менее 300)	всего	1500	500	1000	-	МВД России	повышение безопасности дорожного движения транспортных средств пешеходов
	в том числе:						
	2013 год	-	-	-	-		
	2014 год	-	-	-	-		
	2015 год	-	-	-	-		
	2016 год	300	100	200	-		
	2017 - 2020	1200	400	800	-		
	годы						
7. Реконструкция,	всего	2831,81	889,4	1778,8	163,61	МВД России	повышение безопасности

	строительство на участках улично-дорожной сети городов и населенных пунктов пешеходных ограждений, в том числе в зоне пешеходных переходов (не менее 809 км)	в том числе:						дорожного движения транспортных средств пешеходов
		2013 год	693	231	462	-		
		2014 год	-	-	-	-		
		2015 год	199,2	66,4	132,8	-		
		2016 год	302,443	92	184	26,443		
		2017 - 2020 годы	1637,167	500	1000	137,167		
8.	Строительство, реконструкция, техническое перевооружение нерегулируемых пешеходных переходов, в том числе прилегающих непосредственно к дошкольным образовательным учреждениям, образовательным учреждениям и учреждениям дополнительного образования детей, освещением, искусственными дорожными неровностями, светофорами Т.7, системами светового оповещения, дорожными знаками с внутренним освещением и	всего	3917,805	1305,935	2611,87	-	МВД России	повышение безопасности дорожного движения и пешеходных переходов
		в том числе:						
		2013 год	262,629	87,543	175,086	-		
		2014 год	62,601	20,867	41,734	-		
		2015 год	546,054	182,018	364,036	-		
		2016 год	429,339	143,113	286,226	-		
		2017 - 2020 годы	2617,182	872,394	1744,788	-		

	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)							
9.	Строительство, реконструкция и техническое перевооружение светофорных объектов (не менее 2874)	всего	2538,909	846,303	1692,606	-	МВД России	повышение пропускной способности улично-дорожной сети
		в том числе:						
		2013 год	528,909	176,303	352,606	-		
		2014 год	-	-	-	-		
		2015 год	300	100	200	-		
		2016 год	210	70	140	-		
		2017 - 2020	1500	500	1000	-		
		годы						
10.	Строительство, реконструкция и техническое перевооружение пересечений на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения в целях увеличения	всего	528,842	528,842	-	-	Росавтодор	снижение числа погибших пешеходов, также других участников дорожного движения
		в том числе:						
		2013 год	52	52	-	-		
		2014 год	52	52	-	-		
		2015 год	65	65	-	-		
		2016 год	59,842	59,842	-	-		
		2017 - 2020	300	300	-	-		
		годы						

	пропускной способности и совершенствования организации дорожного движения (не менее 81 пересечения)							
11.	Строительство, реконструкция и техническое перевооружение (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 концентрации дорожно-транспортных происшествий)	всего	577,854	577,854	-	-	Росавтодор	снижение числа погибших пешеходов, также других участников дорожного движения
		в том числе:						
		2013 год	59,16	59,16	-	-		
		2014 год	71,691	71,691	-	-		
		2015 год	87,161	87,161	-	-		
		2016 год	59,842	59,842	-	-		
		2017 - 2020 годы	300	300	-	-		
	Итого по разделу II		11895,22	4648,333	7083,28	163,61		
	в том числе:	2013 год	1595,698	606,006	989,692	-		
		2014 год	186,292	144,558	41,734	-		
		2015 год	1197,415	500,579	696,836	-		
		2016 год	1361,465	524,796	810,226	26,443		
		2017 - 2020 годы	7554,349	2872,394	4544,79	137,167		

III. Прочие нужды

12. 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	всего	694,74	694,74	-	-	Минтранс России	повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности
	в том числе:						
	2013 год	82,705	82,705	-	-		
	2014 год	86,116	86,116	-	-		
	2015 год	87,975	87,975	-	-		
	2016 год	77,909	77,909	-	-		
2017 - 2020 годы	360,035	360,035	-	-			
13. Проведение специализированных обучающих конференций и семинаров, посвященных вопросам совершенствования организации дорожного движения, освещение проблем организации дорожного движения в средствах массовой информации	всего	160	160	-	-	Минтранс России	повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности
	в том числе:						
	2013 год	20	20	-	-		
	2014 год	20	20	-	-		
	2015 год	20	20	-	-		
	2016 год	20	20	-	-		
2017 - 2020 годы	80	80	-	-			
14. Подготовка ежегодных аналитических обзоров и предложений по совершенствованию законодательного и нормативно-правового регулирования в сфере	всего	16	16	-	-	Минтранс России	повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности
	в том числе:						
	2013 год	2	2	-	-		
	2014 год	2	2	-	-		
	2015 год	2	2	-	-		
	2016 год	2	2	-	-		
2017 - 2020	8	8	-	-			

обеспечения безопасности автомобильных перевозок пассажиров и грузов		годы					
15. Освещение проблем организации дорожного движения в средствах массовой информации	всего	66	66	-	-	Росавтодор	повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности
	в том числе:						
	2013 год	10	10	-	-		
	2014 год	2	2	-	-		
	2015 год	2	2	-	-		
	2016 год	2	2	-	-		
	2017 - 2020	50	50	-	-		
16. Разработка программного продукта по информационному обмену данными между Росавтодором, ГИБДД и МЧС России	годы					Росавтодор	повышение эффективности межведомственного взаимодействия
	всего	80,072	80,072	-	-		
	в том числе:						
	2013 год	11,863	11,863	-	-		
	2014 год	8,463	8,463	-	-		
	2015 год	6,221	6,221	-	-		
	2016 год	7,595	7,595	-	-		
	2017 - 2020	45,93	45,93	-	-		
Итого по разделу III в том числе:	годы						
	всего	1016,812	1016,812	-	-		
	2013 год	126,568	126,568	-	-		
	2014 год	118,579	118,579	-	-		
	2015 год	118,196	118,196	-	-		
	2016 год	109,504	109,504	-	-		
	2017 - 2020	543,965	543,965	-	-		
	годы						

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

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

	Срок исполнения	Объем финансирова ния - всего	В том числе			Ответственный исполнитель	Ожидаемый
			за счет средств федерального бюджета	за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет средств внебюджетны х источников		
I. Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы							
1. Проведение научных исследований, направленных на совершенствование нормативной и методической базы в области ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	всего в том числе: 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год 2017 - 2020 годы	39,35 5,2 5 4 4 21,15	39,35 5,2 5 4 4 21,15	- - - - - -	- - - - - -	МЧС России	совершенств нормативной методической области ликви последствий д транспортных происшествий
2. Разработка научно обоснованных предложений по совершенствованию информационно-аналитического обеспечения функционирования системы	всего в том числе: 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год	59,5 7 7 7 8	59,5 7 7 7 8	- - - - -	- - - - -	МЧС России	повышение эффективност функциониро системы ликви последствий д транспортных

ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	2017 - 2020 годы	30,5	30,5	-	-		происшествий
Итого по разделу I		98,85	98,85	-	-		
в том числе:	2013 год	12,2	12,2	-	-		
	2014 год	12	12	-	-		
	2015 год	11	11	-	-		
	2016 год	12	12	-	-		
	2017 - 2020 годы	51,65	51,65	-	-		
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	128,966	128,966	-	-	МЧС России	совершенствование подготовки сотрудников участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
	в том числе:						
	2013 год	-	-	-	-		
	2014 год	110,255	110,255	-	-		
	2015 год	18,711	18,711	-	-		
	2016 год	-	-	-	-		
	2017 - 2020 годы	-	-	-	-		
4. Строительство и реконструкция натуральных площадок для отработки современных методов и способов ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий (не менее 800 кв. метров)	всего	69,9	69,9	-	-	МЧС России	повышение уровня практической подготовки сотрудников подразделений МЧС России, привлечение их к ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
	в том числе:						
	2013 год	-	-	-	-		
	2014 год	-	-	-	-		
	2015 год	40	40	-	-		
	2016 год	29,9	29,9	-	-		
	2017 - 2020 годы	-	-	-	-		
Итого по разделу II		198,866	198,866	-	-		
в том числе:	2013 год	-	-	-	-		

	2014 год	110,255	110,255	-	-			
	2015 год	58,711	58,711	-	-			
	2016 год	29,9	29,9	-	-			
	2017 - 2020 годы	-	-	-	-			
							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	1494,152	1494,152	-	-	МЧС России	повышение эффективности деятельности подразделений МЧС России, привлечение к ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
		в том числе:						
		2013 год	198,564	198,564	-	-		
		2014 год	100,661	100,661	-	-		
		2015 год	172,881	172,881	-	-		
		2016 год	121,1	121,1	-	-		
		2017 - 2020 годы	900,946	900,946	-	-		
6.	Практическая обработка вопросов взаимодействия экстренных служб и проведения аварийно-спасательных работ при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий	всего	56,072	56,072	-	-	МЧС России	совершенствование межведомственного взаимодействия при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
		в том числе:						
		2013 год	4	4	-	-		
		2014 год	5	5	-	-		
		2015 год	7	7	-	-		
		2016 год	7,272	7,272	-	-		
		2017 - 2020 годы	32,8	32,8	-	-		
7.	Организационно-методическое и техническое обеспечение подразделений МЧС России, осуществляющих профессиональную подготовку и повышение квалификации личного состава, принимающего участие в ликвидации дорожно-	всего	133,5	133,5	-	-	МЧС России	повышение уровня подготовки сотрудников МЧС России и подразделений по ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий
		в том числе:						
		2013 год	16	16	-	-		
		2014 год	14,5	14,5	-	-		
		2015 год	13	13	-	-		
		2016 год	20	20	-	-		
		2017 - 2020 годы	70	70	-	-		

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	25,45	25,45	-	-	МЧС России	повышение ка работы специа области безо дорожного дв оказания помо пострадавшим транспортных происшествия
	в том числе:						
	2013 год	2,5	3,5	-	-		
	2014 год	3	3	-	-		
	2015 год	3,5	3,5	-	-		
	2016 год	4	4	-	-		
2017 - 2020 годы	12,45	12,45	-	-			
9. Развитие Центра мониторинга ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий МЧС России	всего	91,25	91,25	-	-	МЧС России	совершенство управления и бесперебойно функциониро системы ликви последствий д транспортных происшествий
	в том числе:						
	2013 год	11	11	-	-		
	2014 год	13	13	-	-		
	2015 год	14	14	-	-		
	2016 год	16	16	-	-		
2017 - 2020 годы	37,25	37,25	-	-			
10. Разработка информационных и методических материалов для взрослой и детской аудиторий, информирующих о правилах оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях	всего	6	6	-	-	Минздрав России	совершенство подготовки во транспортных оказанию пер при дорожно- транспортных происшествия
	в том числе:						
	2013 год	-	-	-	-		
	2014 год	6	6	-	-		
	2015 год	-	-	-	-		
	2016 год	-	-	-	-		
2017 - 2020 годы	-	-	-	-			
11. Тиражирование и распространение информационных и методических материалов для взрослой и детской аудиторий, информирующих о правилах	всего	16,22	16,22	-	-	Минздрав России	повышение эффективност применения с авиации при д транспортных происшествия
	в том числе:						
	2013 год	-	-	-	-		
	2014 год	-	-	-	-		
	2015 год	6	6	-	-		
2016 год	2,22	2,22	-	-			

	оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях	2017 - 2020 годы	8	8	-	-		
12.	Оснащение медицинских организаций автомобилями скорой медицинской помощи класса "С" для оказания скорой медицинской помощи пациентам, пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях	всего в том числе:	196,15	98,08	98,07	-	Минздрав России	сокращение времени прибытия бригады специализированной медицинской помощи к месту дорожно-транспортного происшествия
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	-	-	-	-		
		2015 год	-	-	-	-		
		2016 год	29,381	14,691	14,69	-		
		2017 - 2020 годы	166,769	83,389	83,38	-		
13.	Проведение Всероссийского конкурса профессионального мастерства среди работников скорой медицинской помощи, медицины катастроф и работников экстренных оперативных служб по оказанию первой и медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях	всего в том числе:	10	10	-	-	Минздрав России	совершенствование качества и объема оказания первой медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях
		2013 год	-	-	-	-		
		2014 год	-	-	-	-		
		2015 год	-	-	-	-		
		2016 год	2	2	-	-		
		2017 - 2020 годы	8	8	-	-		
	Итого по разделу III		2028,794	1930,724	98,07	-		
	в том числе:	2013 год	232,064	232,064	-	-		
		2014 год	142,161	142,161	-	-		
		2015 год	216,381	216,381	-	-		
		2016 год	201,973	187,283	14,69	-		
		2017 - 2020 годы	1236,215	1152,835	83,38	-		

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**

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

	Срок исполнения	Объем финансирова ния - всего	В том числе			Ответственный исполнитель	Ожидаемый
			за счет средств федерального бюджета	за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации	за счет средств внебюджетны х источников		
I. Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы							
1. Разработка механизма по установлению индивидуальных целевых заданий для субъектов Российской Федерации по снижению уровня дорожно- транспортной аварийности на период до 2020 года и закреплению subsidiарной ответственности федерального центра и субъектов Российской Федерации за достижение целей	всего в том числе: 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год 2017 - 2020 годы	16 6 5 5 - -	16 6 5 5 - -	- - - - - -	- - - - - -	МВД России	повышение эффективност деятельности и общества по профилактике транспортног травматизма

	деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения								
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: 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год 2017 - 2020 годы	13 7 6 - - -	13 7 6 - - -	- - - - - -	- - - - - -	МВД России	повышение эффективности деятельности по обеспечению безопасности движения на федеральном, региональном, муниципальном	
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: 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год 2017 - 2020 годы	60 20 20 20 - -	60 20 20 20 - -	- - - - - -	- - - - - -	МВД России	повышение оперативности решений, качества эффективности управления в сфере безопасности движения	
4.	Разработка действенных механизмов по привлечению внебюджетных финансовых средств в приоритетные проекты обеспечения безопасности дорожного	всего в том числе: 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год	28 7 8 9 4	28 7 8 9 4	- - - - -	- - - - -	МВД России	повышение роли страховых компаний, общественных объединений негосударственных организаций и	

	движения, развитию государственно-частного партнерства, созданию эффективных саморегулируемых организаций, а также методов аутсорсинга в сфере обеспечения безопасности дорожного движения	2017 - 2020 годы	-	-	-	-		обеспечения б дорожного дв
5.	Проведение научных исследований в области применения программных продуктов математического моделирования транспортных поток 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. Проведение научных исследований в области применения программных продуктов математического	всего в том числе: 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год 2017 - 2020 годы	60 5 5 5 5 40	60 5 5 5 5 40	- - - - -	- - - - -	Минтранс России	улучшение ус дорожного дв Совершенство нормативного методическог обеспечения использовани программных при проектир сфере органи дорожного дв Улучшение ус дорожного дв Совершенство нормативного методическог обеспечения использовани программных при проектир сфере органи дорожного дв

моделирования транспортных потоков при разработке комплексных схем организации дорожного движения, а также проектов автоматизированных систем управления дорожным движением.

Разработка предложений по нормативному и методическому обеспечению использования программных продуктов при проектировании в сфере организации дорожного движения

Итого по **разделу I**

в том числе:

	177	177	-	-
2013 год	45	45	-	-
2014 год	44	44	-	-
2015 год	39	39	-	-
2016 год	9	9	-	-
2017 - 2020 годы	40	40	-	-

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	608,4	608,4	-	-
	в том числе:				
	2013 год	65	65	-	-
	2014 год	71,5	71,5	-	-
	2015 год	78,65	78,65	-	-
	2016 год	78,65	78,65	-	-
	2017 - 2020 годы	314,6	314,6	-	-

МВД России

обеспечение бесперебойного функционирования системы управления Программой, исключение управляемости неэффективного использования нецелевых средств, достижение целей

7. Проведение специализированных семинаров, посвященных обмену опытом по обеспечению безопасности дорожного движения и внедрению на региональном и муниципальном уровнях результатов научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, выполненных в рамках реализации Программы	всего	70	70	-	-	МВД России	повышение качества работы специализированных подразделений в области безопасности дорожного движения
	в том числе:						
	2013 год	-	-	-	-		
	2014 год	10	10	-	-		
	2015 год	10	10	-	-		
	2016 год	10	10	-	-		
2017 - 2020 годы	40	40	-	-			
8. Создание аналитических систем управления безопасностью дорожного движения МВД России	всего	741,649	741,649	-	-	МВД России	повышение безопасности дорожного движения за счет выработки предложений по принятию своенормативных управленческих решений
	в том числе:						
	2013 год	74,462	74,462	-	-		
	2014 год	50,158	50,158	-	-		
	2015 год	55,111	55,111	-	-		
	2016 год	94,741	94,741	-	-		
2017 - 2020 годы	467,177	467,177	-	-			
9. Подготовка и периодическое повышение квалификации работников управлений госавтодорнадзора Ространснадзора по осуществлению контрольно-надзорных функций по соблюдению владельцами транспортных средств установленных требований по параметрам перевозок (режим труда и отдыха водителей,	всего	56	56	-	-	Минтранс России	повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности
	в том числе:						
	2013 год	7	7	-	-		
	2014 год	7	7	-	-		
	2015 год	7	7	-	-		
	2016 год	7	7	-	-		
2017 - 2020 годы	28	28	-	-			

				ЫЕ ВЛОЖЕНИЯ			ВЛОЖЕНИЯ			ЫЕ ВЛОЖЕНИЯ
1. Развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения	10116,808	4763,951	159,48	2289,721	2314,75	4987,695	2554,478	2433,217	365,162	105,162
2. Обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении	4665,444	2133,418	74,987	910,319	1148,112	1993,339	755,323	1238,016	538,688	217,454
3. Повышение уровня технического состояния эксплуатируемых транспортных средств, их активной и пассивной безопасности	485,996	485,996	159,989	-	326,007	-	-	-	-	-
4. Развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов, повышение безопасности дорожных условий	13175,065	5928,179	263,034	4648,333	1016,812	7083,276	7083,276	-	163,61	163,61
5. Развитие системы	2326,51	2228,44	98,85	198,866	1930,724	98,07	-	98,07	-	-

оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях											
6. Совершенствовани е нормативно- правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения	1653,049	1653,049	177	-	1476,049	-	-	-	-	-	-
Всего	32422,872	17193,032	933,34	8047,239	8212,453	14162,38	10393,077	3769,303	1067,46	486,226	

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

(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	17193,032	2000	1886,408	1900	1900	2211,3	2324,076	2433,308	2537,94
в том числе:									
НИОКР	933,34	162,2	183	144	75,021	92,279	92,28	92,28	92,28
капитальные вложения	8047,238	731,006	900,405	785,966	897,468	1183,097	1183,099	1183,099	1183,099
прочие нужды	8212,453	1106,794	803,003	970,034	927,511	935,924	1048,697	1157,929	1262,561
Бюджеты субъектов Российской Федерации - всего	14162,38	1619,43	602,751	1508,78	1723,42	2176,999	2176,999	2177	2177
в том числе:									
капитальные вложения	10393,077	1199,69	226,015	959,58	1143	1716,197	1716,197	1716,197	1716,197
прочие нужды	3769,303	419,74	376,736	549,198	580,419	460,801	460,803	460,803	460,803
Средства внебюджетных источников - всего	1067,46	10,828	34,804	47,978	163,286	202,641	202,641	202,641	202,641
в том числе:									
капитальные вложения	486,226	2,606	7,177	18,352	73,851	96,06	96,06	96,06	96,06
прочие нужды	581,234	8,222	27,627	29,626	89,435	106,581	106,581	106,581	106,581

Всего 32422,872 3630,258 2523,963 3456,758 3786,706 4590,94 4703,716 4812,949 4917,581

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
МЕЖДУ ЕЕ ГОСУДАРСТВЕННЫМИ ЗАКАЗЧИКАМИ

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

Государственные заказчики Программы	2013 - 2020 годы - всего	2013 год			2014 год			2015 год			2016 год		
		НИОКР	капи- тальные вложения	прочие нужды	НИОКР	капи- тальные вложения	прочие нужды	НИОКР	капи- тальные вложения	прочие нужды	НИОКР	капиталь- ные вложения	прочие нужды
МВД России	9088,405	51	619,846	349,332	54	476,936	359,026	49	469,588	456,86	4	560,113	504,533
развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения	3174,848	11	125	60	15	456,069	167,368	15	81,17	253,099	-	115	256,142
обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении	834,87	-	-	149,87	-	-	60	-	40	60	-	40	65

Росавтодор	1345,801	14	111,16	21,863	10	123,691	10,463	4	152,161	8,221	13,034	119,683	9,595
развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов, повышение безопасности дорожных условий													
Итого	17193,032	162,2	731,006	1106,794	183	900,405	803,003	144	785,966	970,034	75,021	897,468	927,511

Государственные заказчики Программы	2013 - 2020 годы - всего	2017 год			2018 год			2019 год			2020 год		
		НИОКР	капитальные вложения	прочие нужды	НИОКР	капитальные вложения	прочие нужды	НИОКР	капитальные вложения	прочие нужды	НИОКР	капитальные вложения	прочие нужды
МВД России	9088,405	-	833,098	285,091	-	833,098	397,867	-	833,099	507,094	-	833,099	611,724
развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения	3174,848	-	225	100	-	225	124,574	-	225	242,873	-	225	252,552
обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении	834,87	-	40	65	-	40	65	-	40	65	-	40	65
развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов, повышение безопасности дорожных условий	3541,638	-	568,098	-	-	568,098	-	-	568,099	-	-	568,099	-
совершенствование нормативно-правового,	1537,049	-	-	120,091	-	-	208,293	-	-	199,221	-	-	294,172

организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения														
Минздрав России	130,3	-	-	24,847	-	-	24,847	-	-	24,847	-	-	24,848	
развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно- транспортных происшествиях														
Минобрнауки России	2222,651	13,745	200	88,713	13,745	200	88,713	13,745	200	88,714	13,745	200	88,714	
развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения	924,103	4,12	100	26,031	4,12	100	26,031	4,12	100	26,031	4,12	100	26,031	
обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении	1298,548	9,625	100	62,682	9,625	100	62,682	9,625	100	62,683	9,625	100	62,683	
Минпромторг России	485,996	22,622	-	40,92	22,622	-	40,92	22,622	-	40,92	22,623	-	40,92	
повышение уровня технического состояния эксплуатируемых транспортных средств, их активной и пассивной безопасности														
Минтранс России	1821,74	30	-	209,008	30	-	209,009	30	-	209,009	30	-	209,009	
развитие системы предупреждения	665	10	-	90	10	-	90	10	-	90	10	-	90	

опасного поведения участников дорожного движения													
развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов, повышение безопасности дорожных условий	1040,74	10	-	112,008	10	-	112,009	10	-	112,009	10	-	112,009
совершенствование нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения	116	10	-	7	10	-	7	10	-	7	10	-	7
МЧС России	2098,14	12,912	-	263,361	12,912	-	263,361	12,913	-	263,362	12,913	-	263,362
развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях													
Росавтодор	1345,801	13	150	23,982	13	150	23,982	13	150	23,983	13	150	23,983
развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов, повышение безопасности дорожных условий													
Итого	17193,032	92,279	1183,098	935,922	92,279	1183,098	1048,699	92,280	1183,099	1157,929	92,281	1183,099	1262,56

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 возрасти уровень приблизительности (округленности) оценки, но не утрачивается ее смысловое наполнение.

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

III. Методика оценки эффективности в процессе детализации проектов

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

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

Оценка базового критерия содержит следующие показатели (в процентах):

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

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

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

Оценка содержит следующие показатели (в процентах):

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

$$Пк = \frac{(Пка + Пко)}{2},$$

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.

МЕТОДИКА
ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ
"ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
В 2013 - 2020 ГОДАХ"

I. Общие положения

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

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

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

II. Исходные данные для оценки эффективности Программы

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

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

III. Оценка общей величины предотвращенного ущерба

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

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

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

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

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

$$P_{oi} = P_6 \times K_{н1} \times K_{дi},$$

где:

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

$K_{н1}$ - разность между фактическим значением целевого показателя и значением показателя при развитии инерционного сценария (в условиях отсутствия программно-целевого метода) (человек);

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

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

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

$$\Xi = \frac{P_y - З}{З} \times 100\%,$$

где:

P_y - 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.

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"

Показатель	Единица измерения	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	Итого
Число лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (программный показатель)	человек	27580	27251	26814	26500	24390	22790	21270	19925	196520
Число лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (инерционный сценарий - развитие ситуации в условиях отсутствия программно-целевого метода)	-"	27724	28424	29152	29879	30584	31259	31897	32495	241414
Снижение числа погибших по сравнению с инерционным сценарием	-"	144	1173	2338	3379	6194	8469	10627	12570	44894
Снижение социально-экономического ущерба	млн. рублей	824,83	6718,94	13392,06	23078,11	34276,35	47307,55	59554,02	72000,96	257152,83
Расходы на реализацию Программы	-"	3630,26	2523,96	3456,76	3786,71	5115,58	5115,58	5115,58	5115,58	33860,02

Индекс инфляции	-	1,222	1,288	1,35	1,417	1,485	1,556	1,625	1,693	-
Расходы с учетом инфляции	млн. рублей	2970,75	1959,6	2560,56	2672,34	3444,84	3287,65	3148,05	3021,61	-
Социально-экономический эффект	-"	-2145,92	4759,35	10831,5	20405,77	30831,51	44019,9	56405,96	68979,35	234087,43
Коэффициент дисконтирования	-	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	-
Приведенный социально-экономический эффект	млн. рублей	-1933,26	4287,7	9758,11	18383,58	27776,14	39657,57	50816,18	62143,56	210889,58

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"**

Показатель	Единица измерения	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	Итого
Число лиц, погибших в результате дорожно-транспортных	человек	27580	27251	26814	26500	24390	22790	21270	19925	196520

происшествий (программный показатель)										
Число лиц, погибших в результате дорожно- транспортных происшествий (инерционный сценарий - развитие ситуации в условиях отсутствия программно- целевого метода)	"-	27724	28424	29152	29879	30584	31259	31897	32495	241414
Снижение числа погибших по сравнению с инерционным сценарием	"-	144	1173	2338	3379	6194	8469	10627	12570	44894
Снижение социально- экономического ущерба	млн. рублей	824,8	6718,9	13392,1	23078,1	34276,4	47307,6	59554	72001	257152,8
Вклад в доходы федерального бюджета	"-	186,8	1521,8	3033,3	5227,2	7763,6	10715,2	13489	16308	58245,1
Расходы на реализацию Программы из федерального бюджета	"-	2000	1886,4	1900	1900	2528,4	2528,4	2528,4	2528,4	17800
Индекс инфляции	-	1,222	1,288	1,35	1,417	1,485	1,556	1,625	1,693	-
Расходы на	млн. рублей	1636,7	1464,6	1407,4	1340,9	1702,6	1624,9	1555,9	1493,4	12226,5

реализацию Программы из федерального бюджета с учетом инфляции										
Бюджетный эффект	-"	-1449,8	57,2	1625,9	3886,3	6061	9090,2	11933	14814,8	46018,6
Коэффициент дисконтирования	-	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	-
Приведенный бюджетный эффект	млн. рублей	-1306,2	51,6	1464,8	3501,2	5460,3	8189,4	10750,5	13346,6	41458,2

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:

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

где:

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

T - срок реализации Программы (лет);

L - норматив величины ущерба;

N_T - количественное значение результата Программы в соответствующем году;

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

Z^T - индекс инфляции к уровню 2012 года;

k - постоянная величина коэффициента дисконтирования.

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

$$Z^T = \prod_{2013}^T \frac{100 + j}{100},$$

где:

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

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

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

20. Вклад мероприятий Программы в формирование доходов бюджета определяется

как доля бюджета в валовом внутреннем продукте.

21. При расчете бюджетной эффективности:

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

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

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

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

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

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);

$C_{бТ}$ - 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.
