**Федеральная целевая программа**

**"Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах"**

УТВЕРЖДЕНА  
постановлением Правительства  
Российской Федерации  
от 3 октября 2013 года N 864

(с изменениями на 11 октября 2016 года)

**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 года N 1995-р](http://docs.cntd.ru/document/902377240) |
| Государственный заказчик - координатор Программы | - | Министерство внутренних дел Российской Федерации |
| Государственные заказчики | - | Министерство внутренних дел Российской Федерации, Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерство здравоохранения Российской Федерации, Министерство образования и науки Российской Федерации, Министерство промышленности и торговли Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное дорожное агентство |
| Основные разработчики Программы | - | Министерство внутренних дел Российской Федерации, Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерство здравоохранения Российской Федерации, Министерство образования и науки Российской Федерации, Министерство промышленности и торговли Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное дорожное агентство, федеральное казенное учреждение "Научно- исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации" |
| Цель и задачи Программы | - | целью является сокращение смертности от дорожно- транспортных происшествий к 2020 году на 8 тыс. человек (28,82 процента) по сравнению с 2012 годом; задачами являются: создание системы пропаганды с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения; формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах; повышение культуры вождения; развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях; повышение требований к подготовке водителей на получение права на управление транспортными средствами и требований к автошколам, осуществляющим такую подготовку |
| Целевые индикаторы и показатели Программы | - | число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях; число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях; |
|  |  | социальный риск (число лиц, погибших в дорожно- транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения); транспортный риск (число лиц, погибших в дорожно- транспортных происшествиях, на 10 тыс. транспортных средств) |
| Сроки и этапы реализации Программы | - | 2013-2020 годы, в том числе: I этап - 2013-2015 годы; II этап - 2016-2020 годы |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 25 октября 2016 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 11 октября 2016 года N 1031](http://docs.cntd.ru/document/420379337). | | |
| Объемы и источники финансирования Программы | - | общий объем финансирования Программы на 2013-2020 годы (в ценах соответствующих лет) составляет 35666,188 млн. рублей, в том числе: за счет средств федерального бюджета - 16418,072 млн. рублей, из них: прикладные научные исследования и экспериментальные разработки, выполняемые по договорам на проведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ, - 832,813 млн. рублей; капитальные вложения - 2324,137 млн. рублей, в том числе:  бюджетные инвестиции - 2235,694 млн. рублей; субсидии на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности субъектов Российской Федерации - 88,443 млн. рублей; прочие нужды - 13261,122 млн. рублей;  за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 18180,656 млн. рублей, из них:  капитальные вложения - 3 млн. рублей;  прочие нужды - 18177,656 млн. рублей;  за счет средств внебюджетных источников - 1067,46 млн. рублей, в том числе прочие нужды - 1067,46 млн. рублей. |
| (Позиция в редакции, введенной в действие с 25 октября 2016 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 11 октября 2016 года N 1031](http://docs.cntd.ru/document/420379337). | | |
| Ожидаемые конечные результаты реализации Программы и показатели социально-экономической эффективности | - | сокращение случаев смерти в результате дорожно- транспортных происшествий, в том числе детей, к 2020 году на 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](http://docs.cntd.ru/document/902130343), утвержденной [распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 года N 1662-р](http://docs.cntd.ru/document/902130343), 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](http://docs.cntd.ru/document/902064587), утвержденной [Указом Президента Российской Федерации от 9 октября 2007 года N 1351](http://docs.cntd.ru/document/902064587), 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](http://docs.cntd.ru/document/902266565), утвержденному [распоряжением Правительства Российской Федерации от 10 марта 2011 года N 367-р](http://docs.cntd.ru/document/902266565), должна стать [федеральная целевая программа "Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах"](http://docs.cntd.ru/document/499048500) (далее - Программа).  
       
     Задачи по обеспечению безопасности дорожного движения также решаются в рамках реализации [государственной программы Российской Федерации "Доступная среда" на 2011-2020 годы](http://docs.cntd.ru/document/420319730), утвержденной [постановлением Правительства Российской Федерации от 1 декабря 2015 года N 1297 "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Доступная среда" на 2011-2020 годы"](http://docs.cntd.ru/document/420319730), целью которой является создание правовых, экономических и институциональных условий, способствующих интеграции инвалидов в общество и повышению уровня их жизни. Мероприятия указанной [государственной программы Российской Федерации](http://docs.cntd.ru/document/420319730) носят адаптационный характер и нацелены на решение инфраструктурных проблем пользования транспортной системой людьми с ограниченными возможностями.  
     (Абзац в редакции, введенной в действие с 25 октября 2016 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 11 октября 2016 года N 1031](http://docs.cntd.ru/document/420379337).

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)"](http://docs.cntd.ru/document/901807416), утвержденную [постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 года N 848](http://docs.cntd.ru/document/901807416), входит [подпрограмма "Автомобильные дороги"](http://docs.cntd.ru/document/901807416), целевые индикаторы которой отражают деятельность, направленную на увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям. Ожидаемые результаты реализации [подпрограммы "Автомобильные дороги"](http://docs.cntd.ru/document/901807416) 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](http://docs.cntd.ru/document/902130343) 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](http://docs.cntd.ru/document/902132678), утвержденной [распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года N 1734-р](http://docs.cntd.ru/document/902132678). 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"](http://docs.cntd.ru/document/901969526), утвержденной [постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 года N 100](http://docs.cntd.ru/document/901969526), 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"](http://docs.cntd.ru/document/901969526), 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"](http://docs.cntd.ru/document/901969526) 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"](http://docs.cntd.ru/document/901969526), 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"](http://docs.cntd.ru/document/901969526) 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"](http://docs.cntd.ru/document/901969526) 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"](http://docs.cntd.ru/document/901969526) 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](http://docs.cntd.ru/document/9004835) (далее - [Правила дорожного движения](http://docs.cntd.ru/document/9004835)), 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"](http://docs.cntd.ru/document/901969526), 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](http://docs.cntd.ru/document/9004835));  
       
     в общей структуре аварийности наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий происходит по причине нарушения [Правил дорожного движения](http://docs.cntd.ru/document/9004835) 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](http://docs.cntd.ru/document/9004835) 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 к 2020 году на 8 тыс. человек (28,82 процента) по сравнению с 2012 годом.  
     (Абзац в редакции, введенной в действие с 25 октября 2016 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 11 октября 2016 года N 1031](http://docs.cntd.ru/document/420379337).  
       
     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](http://docs.cntd.ru/document/499048500).  
                 
     Программа рассчитана на 2013-2020 годы и будет осуществляться в 2 этапа.  
       
     1-й этап - 2013-2015 годы;  
       
     2-й этап - 2016-2020 годы.  
       
     На 1-м этапе Программы планируется реализация следующих мероприятий:  
       
     сокращение влияния наиболее весомых факторов, вызывающих дорожно-транспортную аварийность и снижающих возможность и качество оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;  
       
     изменение общественного отношения к проблемам безопасности дорожного движения;  
       
     стимулирование ответственности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления за снижение дорожно-транспортной аварийности;  
       
     совершенствование механизмов работы с субъектами Российской Федерации.  
       
     В 2015 году необходимо проанализировать результаты реализации 1-го этапа Программы и подготовить предложения по корректировке показателей, индикаторов и перечня мероприятий Программы.  
       
     В рамках первого этапа (2013-2015 годы) Программы общее кассовое освоение средств федерального бюджета составило 4494,8 млн. рублей. Одновременно субъекты Российской Федерации обеспечивали реализацию собственных государственных программ (подпрограмм) по повышению безопасности дорожного движения, что позволило на условиях софинансирования привлечь средства региональных и местных бюджетов на сумму 9008,8 млн. рублей и 73,7 млн. рублей из внебюджетных источников.  
     (Абзац дополнительно включен с 25 октября 2016 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 11 октября 2016 года N 1031](http://docs.cntd.ru/document/420379337))  
       
     За счет средств федерального бюджета приобретены и поставлены в субъекты Российской Федерации свыше 2,3 млн. единиц материально-технических ресурсов на сумму 1345,5 млн. рублей.  
     (Абзац дополнительно включен с 25 октября 2016 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 11 октября 2016 года N 1031](http://docs.cntd.ru/document/420379337))  
       
     Для обучения детей дошкольного и школьного возраста навыкам безопасного поведения на дороге поставлено 17 мобильных автогородков, 1725 единиц оборудования, позволяющего в игровой форме вырабатывать указанные навыки, и свыше 2,8 млн. единиц светоотражающих приспособлений для распространения среди указанной категории несовершеннолетних.  
     (Абзац дополнительно включен с 25 октября 2016 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 11 октября 2016 года N 1031](http://docs.cntd.ru/document/420379337))  
       
     Закуплено и передано 2540 комплексов фиксации нарушений [правил дорожного движения](http://docs.cntd.ru/document/9004835), работающих в автоматическом режиме.  
     (Абзац дополнительно включен с 25 октября 2016 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 11 октября 2016 года N 1031](http://docs.cntd.ru/document/420379337))  
       
     Осуществлялось обустройство улично-дорожной сети современными техническими средствами организации дорожного движения, повышающими безопасное участие водителей и пешеходов в дорожном движении.  
     (Абзац дополнительно включен с 25 октября 2016 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 11 октября 2016 года N 1031](http://docs.cntd.ru/document/420379337))  
       
     На участках улично-дорожной сети городов и населенных пунктов установлено 348 тыс.пог. метров пешеходных ограждений, модернизировано 2211 нерегулируемых пешеходных переходов и 2281 светофорный объект, обустроено 58 пересечений автомобильных дорог, оборудовано искусственным освещением 65 мест концентрации дорожно-транспортных происшествий.  
     (Абзац дополнительно включен с 25 октября 2016 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 11 октября 2016 года N 1031](http://docs.cntd.ru/document/420379337))  
       
     Создавались условия для совершенствования деятельности экстренных служб на месте дорожно-транспортного происшествия. Закуплено 35 специализированных автомобилей для ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий. В пос.Дивногорск Красноярского края построен учебно-тренировочный комплекс для подготовки сотрудников МЧС России и отработки действий экстренных служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий в Сибирском федеральном округе.  
     (Абзац дополнительно включен с 25 октября 2016 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 11 октября 2016 года N 1031](http://docs.cntd.ru/document/420379337))  
       
     Таким образом, результаты первого этапа Программы позволили достичь прогнозных значений целевых показателей и индикаторов Программы:  
     (Абзац дополнительно включен с 25 октября 2016 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 11 октября 2016 года N 1031](http://docs.cntd.ru/document/420379337))  
       
     число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях (2013 год - прогнозное значение 27580, фактически достигнуто 27025; 2014 год - прогнозное значение 27251, фактически достигнуто 26963; 2015 год - прогнозное значение 26814, фактически достигнуто 23114);  
     (Абзац дополнительно включен с 25 октября 2016 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 11 октября 2016 года N 1031](http://docs.cntd.ru/document/420379337))  
       
     число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях (2013 год - прогнозное значение 935, фактически достигнуто 872; 2014 год - прогнозное значение 901, фактически достигнуто 878; 2015 год - прогнозное значение 872, фактически достигнуто 737);  
     (Абзац дополнительно включен с 25 октября 2016 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 11 октября 2016 года N 1031](http://docs.cntd.ru/document/420379337))  
       
     социальный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения) (2013 год - прогнозное значение 19,7, фактически достигнуто 18,8; 2014 год - прогнозное значение 19,3, фактически достигнуто 18,4; 2015 год - прогнозное значение 18,9, фактически достигнуто 15,8);  
     (Абзац дополнительно включен с 25 октября 2016 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 11 октября 2016 года N 1031](http://docs.cntd.ru/document/420379337))  
       
     транспортный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 10 тыс. транспортных средств) (2013 год - прогнозное значение 6,09, фактически достигнуто 5,6; 2014 год - прогнозное значение 6,08, фактически достигнуто 5,3; 2015 год - прогнозное значение 5,88, фактически достигнуто 4,3).  
     (Абзац дополнительно включен с 25 октября 2016 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 11 октября 2016 года N 1031](http://docs.cntd.ru/document/420379337))  
       
     На 2-м этапе Программы предусматривается реализация мероприятий, которые направлены на продолжение поступательного достижения целевого состояния аварийности на российских дорогах и преодоление дисбаланса в ситуации, связанной с аварийностью в регионах, и основаны на дифференцированном подходе к задачам по снижению дорожно-транспортного травматизма для каждого субъекта Российской Федерации и экономически выгодных механизмах софинансирования мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения за счет средств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации.  
     (Абзац дополнительно включен с 25 октября 2016 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 11 октября 2016 года N 1031](http://docs.cntd.ru/document/420379337))  
       
     Абзац исключен с 25 октября 2016 года - [постановление Правительства Российской Федерации от 11 октября 2016 года N 1031](http://docs.cntd.ru/document/420379337)..  
     

**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](http://docs.cntd.ru/document/9004835), 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](http://docs.cntd.ru/document/499048500);

Деятельность в рамках направления по обеспечению безопасного участия детей в дорожном движении предусматривает обучение детей и подростков [Правилам дорожного движения](http://docs.cntd.ru/document/9004835), 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](http://docs.cntd.ru/document/499048500).  
       
     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](http://docs.cntd.ru/document/499048500).  
       
     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](http://docs.cntd.ru/document/499048500).  
       
     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](http://docs.cntd.ru/document/499048500).  
       
     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](http://docs.cntd.ru/document/499048500).

**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 35666,188 млн. рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета - 16418,072 млн. рублей.  
     (Абзац в редакции, введенной в действие [постановлением Правительства Российской Федерации от 6 ноября 2014 года N 1167](http://docs.cntd.ru/document/420231947); в редакции, введенной в действие с 11 ноября 2015 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 29 октября 2015 года N 1167](http://docs.cntd.ru/document/420313131); в редакции, введенной в действие с 25 октября 2016 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 11 октября 2016 года N 1031](http://docs.cntd.ru/document/420379337).  
            
     Объемы финансирования Программы за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и иных источников по направлениям расходования средств приведены в [приложении N 8](http://docs.cntd.ru/document/499048500).  
       
     Объемы финансирования Программы за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и иных источников по годам приведены в [приложении N 9](http://docs.cntd.ru/document/499048500).  
       
     Распределение объемов финансирования Программы за счет средств федерального бюджета между ее государственными заказчиками приведено в [приложении N 10](http://docs.cntd.ru/document/499048500).  
       
     Методика детализации укрупненных инвестиционных проектов, реализуемых в рамках Программы, приведена в [приложении N 11](http://docs.cntd.ru/document/499048500).  
       
     В случае невозможности освоения средств федерального бюджета, предусмотренных на реализацию Программы в 2013 году, в соответствии с положениями законодательства Российской Федерации освоение средств федерального бюджета в установленном размере переносится на 2014 год.  
       
     Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации направляют средства региональных бюджетов на финансирование мероприятий в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в соответствии с утвержденными в субъектах Российской Федерации государственными программами субъектов Российской Федерации по повышению безопасности дорожного движения (далее - государственные программы субъектов Российской Федерации). Прогнозные объемы средств бюджетов субъектов Российской Федерации, направляемых на реализацию мероприятий Программы, определяются в государственных программах субъектов Российской Федерации и соглашениях (договорах), заключаемых государственными заказчиками Программы с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.  
     (Абзац в редакции, введенной в действие [постановлением Правительства Российской Федерации от 6 ноября 2014 года N 1167](http://docs.cntd.ru/document/420231947).

Финансирование мероприятий Программы, реализуемых субъектами Российской Федерации за счет средств федерального бюджета, предполагается осуществлять только при условии выделения средств из бюджетов субъектов Российской Федерации для софинансирования мероприятий Программы. При уменьшении согласованных объемов финансирования субъектами Российской Федерации пропорционально сокращаются средства федерального бюджета.  
       
     Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации заинтересованы в реализации мероприятий государственных программ субъектов Российской Федерации, так как получают возможность сократить затраты своих бюджетов на реализацию части мероприятий государственных программ субъектов Российской Федерации за счет получения средств из федерального бюджета на их софинансирование и при этом улучшить ситуацию с безопасностью дорожного движения в регионе. Таким образом, у субъектов Российской Федерации повышаются возможности в достижении заявленных целей в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.  
     (Абзац в редакции, введенной в действие [постановлением Правительства Российской Федерации от 6 ноября 2014 года N 1167](http://docs.cntd.ru/document/420231947).  
       
     Часть привлекаемых средств бюджетов субъектов Российской Федерации предусматривается направить на капитальные вложения, включая строительство подземных и наземных пешеходных переходов, строительство автогородков; сооружение и оснащение площадок и специальных классов для практического обучения безопасному поведению детей на дорогах и др.  
     (Абзац в редакции, введенной в действие [постановлением Правительства Российской Федерации от 6 ноября 2014 года N 1167](http://docs.cntd.ru/document/420231947).  
       
     Бюджетные ассигнования федерального бюджета на осуществление капитальных вложений предусматриваются на строительство, реконструкцию, в том числе с элементами реставрации, техническое перевооружение объектов капитального строительства и приобретение объектов недвижимого имущества в государственную собственность Российской Федерации, а также на софинансирование в форме субсидий капитальных вложений в объекты государственной собственности субъектов Российской Федерации..  
     (Абзац дополнительно включен [постановлением Правительства Российской Федерации от 6 ноября 2014 года N 1167](http://docs.cntd.ru/document/420231947); в редакции, введенной в действие с 11 ноября 2015 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 29 октября 2015 года N 1167](http://docs.cntd.ru/document/420313131).  
       
     Правила предоставления и распределения субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной собственности субъектов Российской Федерации в рамках Программы приведены в [приложении N 11\_1](http://docs.cntd.ru/document/499048500).  
     (Абзац дополнительно включен с 11 ноября 2015 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 29 октября 2015 года N 1167](http://docs.cntd.ru/document/420313131))  
       
     Средства бюджетов субъектов Российской Федерации на прочие расходы будут направляться на модернизацию светофорных объектов, в том числе вблизи образовательных организаций и учреждений здравоохранения, устройство ограждений на опасных участках автомобильных дорог, устройство искусственных неровностей на дорогах, установку дорожных знаков на опасных участках дорог, обеспечение детских образовательных организаций научно-методическими и информационными материалами, проведение обучающих семинаров по безопасности дорожного движения, создание печатной и видеопродукции, посвященной проблемам безопасности дорожного движения, приобретение световозвращающих элементов и распространение их среди детей и подростков, посещающих образовательные организации.  
     (Абзац в редакции, введенной в действие [постановлением Правительства Российской Федерации от 6 ноября 2014 года N 1167](http://docs.cntd.ru/document/420231947).

Привлечение средств внебюджетных источников должно осуществляться на постоянной основе. Для реализации программных мероприятий могут быть привлечены такие внебюджетные источники, как взносы участников Программы и государственных программ субъектов Российской Федерации, включая предприятия и организации различных форм собственности, целевые отчисления от прибыли предприятий, заинтересованных в осуществлении Программы, кредиты банков, средства фондов и общественных организаций, заинтересованных в реализации Программы (или ее отдельных мероприятий), а также другие поступления.  
     (Абзац в редакции, введенной в действие [постановлением Правительства Российской Федерации от 6 ноября 2014 года N 1167](http://docs.cntd.ru/document/420231947).  
       
     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](http://docs.cntd.ru/document/9029321), утвержденного [постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 1995 года N 594 "О реализации Федерального закона "О поставках продукции для федеральных государственных нужд"](http://docs.cntd.ru/document/9029321).  
       
     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"](http://docs.cntd.ru/document/901969526) 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"](http://docs.cntd.ru/document/901969526). Соответственно, влияние на состояние аварийности предложенного комплекса мер может отличаться от прогнозного, что, в свою очередь, может привести к недостижению поставленной цели. В связи с этим обязательным элементом эффективного управления реализации Программы является проведение ежегодного мониторинга выполнения ее мероприятий и анализа их эффективности, подготовка предложений о внесении корректировок для обеспечения достижения установленных значений индикаторов и показателей.  
       
     Управление реализацией Программы осуществляют:

на федеральном уровне - государственный заказчик - координатор Программы, государственные заказчики Программы, дирекция Программы;  
       
     на региональном уровне - представители государственных заказчиков, исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации в лице назначенных ответственных за взаимодействие по выполнению Программы и формирование информационной политики, комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения;  
       
     на местном уровне - органы местного самоуправления муниципальных образований в лице назначенных ответственных за взаимодействие по выполнению Программы, комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения в муниципальных районах и городских округах.  
       
     Функции по текущему управлению реализацией Программы возлагаются на федеральное казенное учреждение "Дирекция по управлению [федеральной целевой программой "Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах"](http://docs.cntd.ru/document/901969526) (далее - дирекция Программы), которое находится в ведении Министерства внутренних дел Российской Федерации.  
       
     Государственным заказчиком - координатором Программы по согласованию с государственными заказчиками Программы может быть создан совет по координации Программы - коллегиальный совещательный орган управления реализацией Программы, создаваемый для осуществления координации и взаимодействия участников реализации Программы.  
       
     Министерство внутренних дел Российской Федерации как государственный заказчик - координатор Программы:  
       
     несет ответственность за своевременную и качественную реализацию программных мероприятий и достижение конечных результатов Программы;  
       
     осуществляет непосредственное руководство реализацией Программы, координацию деятельности государственных заказчиков и контроль деятельности дирекции Программы;  
       
     согласовывает проект организационно-финансового плана реализации мероприятий Программы на очередной финансовый год, объемы финансирования программных мероприятий, предложения о финансировании государственных программ субъектов Российской Федерации в рамках подготовки проекта федерального бюджета;  
     (Абзац в редакции, введенной в действие [постановлением Правительства Российской Федерации от 6 ноября 2014 года N 1167](http://docs.cntd.ru/document/420231947).

рассматривает государственные программы субъектов Российской Федерации и пакеты документов к ним с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти (в целях отбора государственных программ субъектов Российской Федерации государственный заказчик - координатор Программы может создать межведомственную рабочую группу либо рабочую группу по отбору государственных программ субъектов Российской Федерации) с целью выбора субъектов и мероприятий для предоставления софинансирования, осуществляет подготовку экспертного заключения в отношении каждой региональной программы;  
     (Абзац в редакции, введенной в действие [постановлением Правительства Российской Федерации от 6 ноября 2014 года N 1167](http://docs.cntd.ru/document/420231947).  
       
     утверждает адресный перечень объектов финансирования, включенных в Программу, и пообъектное распределение средств по ним в рамках направлений, ответственным за исполнение которых является;  
       
     вправе устанавливать целевые значения показателей и индикаторов реализации программных мероприятий для каждого субъекта Российской Федерации с учетом региональных особенностей;  
       
     осуществляет представление в установленном порядке сводной бюджетной заявки на финансирование мероприятий Программы за счет средств федерального бюджета на очередной финансовый год и плановый период, а также отчетности о результатах реализации Программы;  
       
     заключает соглашения о взаимодействии (сотрудничестве) в реализации Программы на весь срок ее выполнения;  
       
     осуществляет анализ отчетности, подведение ежегодных итогов реализации Программы, по согласованию с государственными заказчиками принятие решений о корректировке целевых индикаторов и показателей, программных мероприятий, сроков их реализации, а также в соответствии с законодательством Российской Федерации объемов бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий в пределах утвержденных лимитов бюджетных ассигнований на реализацию Программы в целом;  
       
     формирует сводные предложения (с обоснованием) по корректировке Программы, приоритетным направлениям, совершенствованию процессов управления Программой с учетом предложений государственных заказчиков;  
       
     организует работу по привлечению внебюджетных источников финансирования Программы;  
       
     разрабатывает, согласовывает и утверждает в пределах своих полномочий нормативные (индивидуальные) правовые акты, необходимые для выполнения Программы.  
       
     Государственные заказчики осуществляют:

разработку, согласование с государственным заказчиком - координатором Программы и утверждение проектов организационно-финансовых планов реализации программных мероприятий и направление их дирекции Программы;  
       
     формирование предложений о совершенствовании перечня планируемых к реализации программных мероприятий по направлениям финансирования "капитальные вложения", "научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы", "прочие нужды" и направление их на согласование государственному заказчику - координатору Программы;  
       
     подготовку, согласование с государственным заказчиком - координатором Программы и предоставление в установленном порядке предложений по бюджетным ассигнованиям на исполнение расходных обязательств (программных мероприятий, предлагаемых к финансированию за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов, софинансируемых за счет средств федерального бюджета в установленном порядке) на очередной финансовый год и плановый период;  
       
     проведение торгов (конкурсов) и заключение государственных контрактов на поставку товаров (работ, услуг) для государственных нужд в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, в целях обеспечения реализации программных мероприятий;  
       
     финансовое обслуживание государственных контрактов на поставки товаров (работ, услуг) для государственных нужд;  
       
     организацию и приемку продукции (работ, услуг) у поставщиков товаров (работ, услуг) для государственных нужд;  
       
     согласование с государственным заказчиком - координатором Программы и утверждение порядка и методики проведения отбора государственных программ субъектов Российской Федерации для формирования адресного перечня объектов финансирования Программы;  
     (Абзац в редакции, введенной в действие [постановлением Правительства Российской Федерации от 6 ноября 2014 года N 1167](http://docs.cntd.ru/document/420231947).  
       
     анализ и оценку результатов выполнения работ по реализации программных мероприятий, подготовку и своевременное представление отчетных материалов дирекции Программы;  
       
     работу по привлечению внебюджетных источников финансирования Программы;

разработку и утверждение в пределах своих полномочий проектов нормативных (индивидуальных) правовых актов, необходимых для выполнения Программы;  
       
     Основные функции дирекции Программы, а также порядок ее деятельности определяются уставом, утверждаемым в установленном порядке.  
       
     Дирекция Программы осуществляет следующие основные функции:  
       
     формирование общего организационно-финансового плана реализации мероприятий Программы, определение потребностей субъектов Российской Федерации в ресурсах из федерального бюджета, адресного перечня объектов финансирования;  
       
     получение от субъектов Российской Федерации утвержденных государственных программ субъектов Российской Федерации и пакета документов для проведения их отбора в целях возможного софинансирования мероприятий программ из федерального бюджета и передача материалов на рассмотрение государственному заказчику - координатору Программы;  
     (Абзац в редакции, введенной в действие [постановлением Правительства Российской Федерации от 6 ноября 2014 года N 1167](http://docs.cntd.ru/document/420231947).  
       
     в установленном порядке подготовка соглашений о взаимодействии (сотрудничестве) по реализации Программы на весь срок ее реализации;  
       
     организация и проведение торгов (конкурсов) и заключение государственных контрактов на поставку товаров (работ, услуг) для государственных нужд в целях обеспечения реализации программных мероприятий, закрепленных за государственным заказчиком - координатором Программы, в порядке, установленном законодательством Российской Федерации;  
       
     выполнение комплекса мероприятий по скоординированному взаимодействию с государственными заказчиками, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления и организациями различной организационно-правовой формы;  
       
     мониторинг результатов реализации мероприятий Программы, государственных программ субъектов Российской Федерации, сбор и систематизация статистической и аналитической информации об их реализации, проведение оценки эффективности реализации государственных программ субъектов Российской Федерации;  
     (Абзац в редакции, введенной в действие [постановлением Правительства Российской Федерации от 6 ноября 2014 года N 1167](http://docs.cntd.ru/document/420231947).  
       
     разработку утверждаемых государственным заказчиком - координатором Программы методических рекомендаций по проведению мониторинга Программы, содержащих перечень показателей для проведения мониторинга, формы для предоставления данных, инструкцию по заполнению форм, альбомы типовых форм для систематизации полученных данных в ходе мониторинга Программы, рекомендации по организации мониторинга Программы на уровне государственных заказчиков и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, ответственных за реализацию государственных программ субъектов Российской Федерации;  
     (Абзац в редакции, введенной в действие [постановлением Правительства Российской Федерации от 6 ноября 2014 года N 1167](http://docs.cntd.ru/document/420231947).

формирование аналитической информации о реализации программных мероприятий, подготовка отчетных материалов о результативности и эффективности реализации Программы, эффективности расходования бюджетных средств, результативности предоставления субсидий и представление их государственному заказчику - координатору Программы;  
       
     подготовка ежегодно сводных предложений по уточнению перечня программных мероприятий на очередной финансовый год и затрат по ним, а также механизма реализации Программы с учетом предложений государственных заказчиков и направление их государственному заказчику - координатору Программы;  
       
     обеспечение публичности (открытости) информации о ходе и результатах реализации Программы, участии государственных заказчиков, субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, негосударственных организаций и предприятий в реализации Программы, проводимых конкурсах и критериях определения победителей, в том числе на официальном сайте Программы в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" (www.fcp-pbdd.ru);  
       
     организация работы по привлечению внебюджетных источников финансирования Программы;  
       
     разработка в пределах своих полномочий проектов нормативных (индивидуальных) правовых актов, необходимых для выполнения Программы, согласование их с государственными заказчиками и передача на утверждение государственному заказчику - координатору Программы;  
       
     иные функции, предусмотренные уставом дирекции Программы.  
       
     Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации осуществляют:  
       
     разработку и утверждение в пределах своих полномочий нормативных правовых актов, необходимых для реализации программных мероприятий в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;  
       
     заключение соглашений о взаимодействии (сотрудничестве) в реализации Программы;  
       
     разработку, утверждение, реализацию и финансирование государственных программ субъектов Российской Федерации, содержащих целевые показатели и индикаторы и способы их достижения (мероприятия), аналогичные содержащимся в Программе;  
     (Абзац в редакции, введенной в действие [постановлением Правительства Российской Федерации от 6 ноября 2014 года N 1167](http://docs.cntd.ru/document/420231947).

подготовку бюджетной заявки на очередной финансовый год, пакета документов для получения финансирования из федерального бюджета на софинансирование государственных программ субъектов Российской Федерации и предоставление их дирекции Программы;  
     (Абзац в редакции, введенной в действие [постановлением Правительства Российской Федерации от 6 ноября 2014 года N 1167](http://docs.cntd.ru/document/420231947).  
       
     анализ реализации программных мероприятий и оценку достижения показателей и индикаторов реализации Программы, эффективности расходования бюджетных средств;  
       
     ведение отчетности о ходе и результатах выполнения программных мероприятий и предоставление дирекции Программы достоверной информации в соответствии с утвержденными формами и в сроки, установленные государственным заказчиком - координатором Программы;  
       
     подготовку предложений по вопросам формирования и реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;  
       
     информационную поддержку деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения.  
       
     Органы местного самоуправления муниципальных образований осуществляют:  
       
     разработку и утверждение в пределах своих полномочий нормативных правовых актов, необходимых для реализации программных мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения;  
       
     заключение соглашений о взаимодействии (сотрудничестве) по реализации Программы и государственных программ субъектов Российской Федерации;  
     (Абзац в редакции, введенной в действие [постановлением Правительства Российской Федерации от 6 ноября 2014 года N 1167](http://docs.cntd.ru/document/420231947).  
       
     разработку, утверждение, реализацию и финансирование муниципальных программ, содержащих целевые показатели и индикаторы и способы их достижения (мероприятия), аналогичные содержащимся в государственных программах субъектов Российской Федерации;  
     (Абзац в редакции, введенной в действие [постановлением Правительства Российской Федерации от 6 ноября 2014 года N 1167](http://docs.cntd.ru/document/420231947).  
       
     подготовку бюджетной заявки на очередной финансовый год на софинансирование программных мероприятий из бюджета субъекта Российской Федерации;  
       
     анализ реализации программных мероприятий и оценку достижения показателей и индикаторов эффективности реализации Программы, эффективности расходования бюджетных средств;  
       
     ведение отчетности о ходе и результатах выполнения программных мероприятий и предоставление ее органу исполнительной власти субъекта Российской Федерации, ответственному за взаимодействие по выполнению Программы;

информационную поддержку деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения.  
       
     Предоставляемые средства федерального бюджета имеют целевое назначение и не могут быть израсходованы на другие цели.  
       
     При изменении объемов бюджетного и внебюджетного финансирования Программы в установленном порядке проводится корректировка значений целевых индикаторов и показателей программных мероприятий.  
       
     Государственный заказчик - координатор Программы в установленном порядке представляет в Правительство Российской Федерации, Министерство экономического развития Российской Федерации, Министерство финансов Российской Федерации и Министерство образования и науки Российской Федерации (в части научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ гражданского назначения) отчеты о ходе и результатах реализации Программы, эффективности использования финансовых средств, подготовленные на основании отчетных материалов дирекции Программы, государственных заказчиков, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, участвующих в реализации программных мероприятий.  
       
     Основные сведения о ходе и результатах реализации Программы, выполнении целевых показателей и индикаторов, объемах затраченных на выполнение Программы финансовых ресурсов, результатах мониторинга реализации Программы и государственных программ субъектов Российской Федерации размещаются в открытых источниках, информационно-телекоммуникационной сети "Интернет", на сайтах участников Программы, портале "Безопасность дорожного движения" и др.  
     (Абзац в редакции, введенной в действие [постановлением Правительства Российской Федерации от 6 ноября 2014 года N 1167](http://docs.cntd.ru/document/420231947).  
       
     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](http://docs.cntd.ru/document/499048500).  
       
     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"](http://docs.cntd.ru/document/901969526), 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"](http://docs.cntd.ru/document/901969526). 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](http://docs.cntd.ru/document/1200026348).  
       
     Ожидаемый социально-экономический эффект от реализации программных мероприятий составляет 233029,1 млн. рублей (с учетом прогноза роста цен) при положительном эффекте для федерального бюджета, составляющем 42303,9 млн. рублей.  
     (Абзац в редакции, введенной в действие с 25 октября 2016 года [постановлением Правительства Российской Федерации от 11 октября 2016 года N 1031](http://docs.cntd.ru/document/420379337).  
       
     Расчет социально-экономической эффективности Программы приведен в [приложении N 13](http://docs.cntd.ru/document/499048500). Расчет бюджетной эффективности Программы приведен в [приложении N 14](http://docs.cntd.ru/document/499048500). Методика оценки социально-экономической и бюджетной эффективности Программы приведена в [приложении N 15](http://docs.cntd.ru/document/499048500).

**Приложение N 1. Целевые индикаторы и показатели федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах" по годам ее реализации**

Приложение N 1  
к федеральной целевой программе  
"Повышение безопасности  
дорожного движения  
в 2013-2020 годах"  
(В редакции, введенной в действие  
с 11 ноября 2015 года  
 [постановлением Правительства  
 Российской Федерации  
 от 29 октября 2015 года N 1167](http://docs.cntd.ru/document/420313131). -  
 См. [предыдущую редакцию](http://docs.cntd.ru/document/420314192))

Целевые индикаторы и показатели [федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах"](http://docs.cntd.ru/document/499048500) по годам ее реализации

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | | | | Единица | 2012 | 2013- | В том числе | | | | | | | |
|  | | | | измерения | год | 2020 годы - всего | 2013 год (факт) | 2014 год (факт) | 2015 год | 2016 год | 2017 год | 2018 год | 2019 год | 2020 год |
| 1. | | Число лиц, погибших в дорожно- транспортных происшествиях | | человек | 27991 | - | 27025 | 26963 | 26814 | 26500 | 24390 | 22790 | 21270 | 19925 |
|  | |  | изменение к 2012 году | процентов | - | - | -3,45 | -3,67 | -4,2 | -5,33 | -12,86 | -18,58 | -24,01 | -28,82 |
|  | |  | изменение к 2012 году | человек | - | -28251 | -966 | -1028 | -1177 | -1491 | -3601 | -5201 | -6721 | -8066 |
| 2. | | Число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях | | человек | 940 | - | 872 | 878 | 872 | 830 | 792 | 739 | 675 | 673 |
|  | |  | изменение к 2012 году | процентов | - | - | -7,23 | -6,6 | -7,23 | -11,7 | -15,74 | -21,38 | -28,19 | -28,4 |
|  | |  | изменение к 2012 году | человек | - | -1189 | -68 | -62 | -68 | -110 | -148 | -201 | -265 | -267 |
| 3. | | Социальный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения) | | единиц | 20 | - | 18,8 | 18,4 | 18,9 | 18,5 | 17,9 | 15,8 | 14,5 | 13,9 |
|  | |  | изменение к 2012 году | процентов | - | - | -6 | -8 | -5,5 | -7,5 | -10,5 | -21 | -27,5 | -30,5 |
|  | |  | изменение к 2012 году | единиц | - | - | -1,2 | -1,6 | -1,1 | -1,5 | -2,1 | -4,2 | -5,5 | -6,1 |
| 4. | Транспортный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 10 тыс. транспортных средств) | | | единиц | 6,1 | - | 5,6 | 5,3 | 5,88 | 5,7 | 5,33 | 4,39 | 3,98 | 3,9 |
|  |  | | изменение к 2012 году | процентов | - | - | -8,2 | -13,1 | -3,61 | -6,56 | -12,62 | -28,03 | -34,75 | -36,07 |
|  |  | | изменение к 2012 году | единиц | - | - | -0,5 | -0,8 | -0,22 | -0,4 | -0,77 | -1,71 | -2,12 | -2,2 |

**Приложение N 2. Мероприятия федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах", направленные на развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения**

Приложение N 2  
к федеральной целевой программе  
"Повышение безопасности  
дорожного движения  
в 2013-2020 годах"  
(В редакции, введенной в действие  
 с 25 октября 2016 года  
 [постановлением Правительства  
 Российской Федерации  
 от 11 октября 2016 года N 1031](http://docs.cntd.ru/document/420379337). -  
 См. [предыдущую редакцию](http://docs.cntd.ru/document/420381405))

Мероприятия [федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах"](http://docs.cntd.ru/document/499048500), направленные на развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  | | |  | |  | | |  | (млн. рублей, в ценах соответствующих лет) | | | |
|  | |  | Период | | Объем | | В том числе | | | | | Ответственный | Ожидаемый |
|  | |  | реализации | | финан- сирования - всего | | за счет средств феде- рального бюджета | за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации | | | за счет средств внебюд- жетных источ- ников | исполнитель | результат |
|  | | I. Прикладные научные исследования и экспериментальные разработки, выполняемые по договорам на проведение научно- исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ | | | | | | | | | | | |
| 1. | | Выполнение комплексных | всего | | 34,9 | | 34,9 | - | | | - | МВД России | повышение |
|  | | научных исследований с применением методов | в том числе: | |  | |  |  | | |  |  | профессиональной надежности водителей, |
|  | | математического анализа в области | 2013 год | | - | | - | - | | | - |  | сокращение дорожно- транспортных |
|  | | систематизации и оценки эффективности средств | 2014 год | | 26 | | 26 | - | | | - |  | происшествий |
|  | | повышения и контроля безопасности дорожного | 2015 год | | 8,9 | | 8,9 | - | | | - |  |  |
|  | | движения, в том числе разработка | 2016 год | | - | | - | - | | | - |  |  |
|  | | типовых решений и макетов для | 2017 год | | - | | - | - | | | - |  |  |
|  | | практического внедрения наиболее эффективных | 2018 год | | - | | - | - | | | - |  |  |
|  | | средств в практику профилактики дорожно- | 2019 год | | - | | - | - | | | - |  |  |
|  | | транспортных происшествий на федеральном, региональном и муниципальном уровнях | 2020 год | | - | | - | - | | | - |  |  |
| 2. | | Проведение научных исследований, | всего в том числе: | | 59 | | 59 | - | | | - | Минтранс России | повышение безопасности |
|  | | разработка условий и |  | |  | |  |  | | |  |  | дорожного движения и |
|  | | требований по нормативно-правовому | 2013 год | | - | | - | - | | | - |  | сокращение ущерба от дорожно-транспортных |
|  | | обеспечению внедрения и развития сервисов | 2014 год | | - | | - | - | | | - |  | происшествий |
|  | | интеллектуальных транспортных | 2015 год | | 10 | | 10 | - | | | - |  |  |
|  | | систем в сфере обеспечения | 2016 год | | 9 | | 9 | - | | | - |  |  |
|  | | безопасности дорожного движения, повышения | 2017 год | | 10 | | 10 | - | | | - |  |  |
|  | | качества функционирования | 2018 год | | 10 | | 10 | . | | | . |  |  |
|  | | региональных транспортных систем и | 2019 год | | 10 | | 10 | - | | | - |  |  |
|  | | работы автомобильного транспорта | 2020 год | | 10 | | 10 | - | | | - |  |  |
| 3. | | Разработка научно обоснованных | всего в том числе: | | 23,99 | | 23,99 | - | | | - | Минтранс России | повышение качества подготовки и |
|  | | предложений по |  | |  | |  |  | | |  |  | повышение |
|  | | совершенствованию системы подготовки и | 2013 год | | 15 | | 15\* | - | | | - |  | квалификации специалистов, |
|  | | непрерывного повышения | 2014 год | | 5 | | 5 | - | | | - |  | ответственных за обеспечение |
|  | | квалификации специалистов, | 2015 год | | 3,99 | | 3,99 |  | | |  |  | безопасного функционирования |
|  | | ответственных за обеспечение безопасного | 2016 год | | - | | - | - | | | - |  | автомобильного транспорта |
|  | | функционирования автомобильного | 2017 год | | - | | - | - | | | - |  |  |
|  | | транспорта, и ее гармонизации с | 2018 год | | - | | - | - | | | - |  |  |
|  | | международной системой профессиональной | 2019 год | | - | | - | - | | | - |  |  |
|  | | подготовки. Разработка курсов дистанционного обучения и методики оценки освоения учебных материалов при дистанционной форме обучения | 2020 год | | - | | - | - | | | - |  |  |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_      \* Средства возвращены в федеральный бюджет в связи с невозможностью их освоения. | | | | | | | | | | | | | |
| 4. | | Разработка комплексного проекта | всего в том числе: | | 33,088 | | 33,088 | - | | | - | Минобрнауки России | совершенствование подготовки водителей |
|  | | совершенствования |  | |  | |  |  | | |  |  | из числа лиц с |
|  | | системы подготовки водителей транспортных | 2013 год | | 6 | | 6\* | - | | | - |  | ограниченными физическими |
|  | | средств различных категорий, включая | 2014 год | | 6 | | 6 | - | | | - |  | возможностями |
|  | | водителей из числа лиц с ограниченными | 2015 год | | 4 | | 4 | - | | | - |  |  |
|  | | физическими возможностями, | 2016 год | | 0,911 | | 0,911 | - | | | - |  |  |
|  | | организационно- методических | 2017 год | | 4,12 | | 4,12 | - | | | - |  |  |
|  | | рекомендаций, программ, учебных и методических | 2018 год | | 3,969 | | 3,969 | . | | | - |  |  |
|  | | пособий, образовательных | 2019 год | | 3,968 | | 3,968 | - | | | - |  |  |
|  | | ресурсов (в том числе в электронном виде по обучению вождению транспортных средств различных категорий | 2020 год | | 4,12 | | 4,12 | - | | | - |  |  |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_      \* Средства возвращены в федеральный бюджет в связи с невозможностью их освоения. | | | | | | | | | | | | | |
|  | | Итого по разделу I |  | | 150,978 | | 150,978 | - | | | - |  |  |
|  | | в том числе: | 2013 год | | 21 | | 21 | - | | | - |  |  |
|  | |  | 2014 год | | 37 | | 37 | - | | | - |  |  |
|  | |  | 2015 год | | 26,89 | | 26,89 | - | | | - |  |  |
|  | |  | 2016 год | | 9,911 | | 9,911 | - | | | - |  |  |
|  | |  | 2017 год | | 14,12 | | 14,12 | - | | | - |  |  |
|  | |  | 2018 год | | 13,969 | | 13,969 | - | | | - |  |  |
|  | |  | 2019 год | | 13,968 | | 13,968 | - | | | - |  |  |
|  | |  | 2020 год | | 14,12 | | 14,12 | - | | | - |  |  |
|  | | II. Капитальные вложения | | | | | | | | | | | |
| 5. | | Техническое перевооружение, | всего в том числе: | | 400 | | 400 | - | | | - | МВД России | повышение уровня подготовки сотрудников |
|  | | строительство, |  | |  | |  |  | | |  |  | и специалистов в |
|  | | реконструкция центров подготовки | 2013 год | | - | | - | - | | | - |  | области обеспечения безопасности |
|  | | (переподготовки), дополнительного | 2014 год | | 400 | | 400 | - | | | - |  | дорожного движения |
|  | | профессионального образования, повышения | 2015 год | | - | | - | - | | | - |  |  |
|  | | квалификации специалистов в области | 2016 год | | - | | - | - | | | - |  |  |
|  | | обеспечения безопасности дорожного | 2017 год | | - | | - | - | | | - |  |  |
|  | | движения (не менее 10,2 тыс.кв. метров) | 2018 год | | - | | - | - | | | - |  |  |
|  | |  | 2019 год | | - | | - | - | | | - |  |  |
|  | |  | 2020 год | | - | | - | - | | | - |  |  |
| 6. | | Создание 3 федеральных центров по подготовке и | всего в том числе: | | 626,897 | | 626,897 | - | | |  | Минобрнауки России | обеспечение безопасного участия |
|  | | повышению |  | |  | |  |  | | |  |  | детей в дорожном |
|  | | квалификации специалистов, | 2013 год | | - | | - | - | | | - |  | движении |
|  | | занимающихся обучением водителей | 2014 год | | 47,38 | | 47,38 | - | | | - |  |  |
|  | | транспортных средств, специалистов | 2015 год | | 16,647 | | 16,647 | - | | | - |  |  |
|  | | по приему квалификационных | 2016 год | | 167,769 | | 167,769 | - | | | - |  |  |
|  | | экзаменов на право управления | 2017 год | | 152,301 | | 152,301 | - | | | - |  |  |
|  | | транспортными средствами различных | 2018 год | | 100 | | 100 | - | | | - |  |  |
|  | | категорий и подкатегорий, водителей | 2019 год | | 100 | | 100 | - | | | - |  |  |
|  | | транспортных средств различных категорий включая водителей транспортных средств из числа людей с ограниченными физическими возможностями, по подготовке и повышению квалификации специалистов по обучению управлению транспортными средствами лиц с ограниченными физическими возможностями на базе образовательных организаций высшего образования (до 30 тыс.кв. метров плоскостных сооружений (оборудованные площадки по обучению) | 2020 год | | 42,8 | | 42,8 | - | | | - |  |  |
| 7. | | Реконструкция Федерального центра | всего в том числе: | | 248,604 | | 248,604 | - | | | - | МВД России | повышение уровня подготовки сотрудников |
|  | | подготовки сотрудников |  | |  | |  |  | | |  |  | и специалистов в |
|  | | Госавтоинспекции, расположенного в | 2013 год | | - | | - | - | | | - |  | области обеспечения безопасности |
|  | | пос.Пионерском Истринского района | 2014 год | | - | | - | - | | | - |  | дорожного движения. 2336,5 кв. метров |
|  | | Московской области (2 этап) | 2015 год | | - | | - | - | | | - |  |  |
|  | |  | 2016 год | | - | | - | - | | | - |  |  |
|  | |  | 2017 год | | 217,26 | | 217,26 | - | | | - |  |  |
|  | |  | 2018 год | | 31,344 | | 31,344 | - | | | - |  |  |
|  | |  | 2019 год | | - | | - | - | | | - |  |  |
|  | |  | 2020 год | | - | | - | - | | | - |  |  |
|  | | Итого по разделу II |  | | 1275,501 | | 1275,501 | - | | | - |  |  |
|  | | в том числе: | 2013 год | | - | | - | - | | | - |  |  |
|  | |  | 2014 год | | 447,38 | | 447,38 | - | | | - |  |  |
|  | |  | 2015 год | | 16,647 | | 16,647 | - | | | - |  |  |
|  | |  | 2016 год | | 167,769 | | 167,769 | - | | | - |  |  |
|  | |  | 2017 год | | 369,561 | | 369,561 | - | | | - |  |  |
|  | |  | 2018 год | | 131,344 | | 131,344 | - | | | - |  |  |
|  | |  | 2019 год | | 100 | | 100 | - | | | - |  |  |
|  | |  | 2020 год | | 42,8 | | 42,8 | - | | | - |  |  |
|  | | III. Прочие нужды | | | | | | | | | | | |
| 8. | | Оснащение системами | всего | | 8073,148 | | 1302,268 | 6665,717 | | | 105,162 | МВД России | повышение |
|  | | автоматического контроля и выявления | в том числе: | |  | |  |  | | |  |  | эффективности контрольно-надзорной |
|  | | нарушений [Правил дорожного движения](http://docs.cntd.ru/document/9004835) | 2013 год | | 1306,417 | | - | 1306,417 | | | - |  | деятельности |
|  | | улично-дорожной сети городов и иных | 2014 год | | 1776,341 | | 181,069 | 1594,725 | | | 0,547 |  |  |
|  | | населенных пунктов, дорог регионального и | 2015 год | | 1880,528 | | 73,053 | 1734,575 | | | 72,9 |  |  |
|  | | муниципального значения (не менее 3936 | 2016 год | | 335,915 | | 100,5 | 230 | | | 5,415 |  |  |
|  | | комплексов) | 2017 год | | 509,546 | | 52,971 | 450 | | | 6,575 |  |  |
|  | |  | 2018 год | | 719,705 | | 263,13 | 450 | | | 6,575 |  |  |
|  | |  | 2019 год | | 855,403 | | 398,828 | 450 | | | 6,575 |  |  |
|  | |  | 2020 год | | 689,292 | | 232,717 | 450 | | | 6,575 |  |  |
| 9. | | Создание, | всего | | 442,177 | | 149,771 | 242,406 | | | 50 | МВД России | повышение |
|  | | тиражирование и передача конечным | в том числе: | |  | |  |  | | |  |  | правосознания участников дорожного |
|  | | пользователям учебно- методических и | 2013 год | | 10,768 | | - | 10,768 | | | - |  | движения, ответственности и |
|  | | наглядных пособий, учебных фильмов, игр, | 2014 год | | 40,555 | | 40 | 0,555 | | | - |  | культуры безопасного поведения на дороге |
|  | | программ для участников дорожного движения | 2015 год | | 51,083 | | 20 | 31,083 | | | - |  |  |
|  | | разных возрастных категорий, в том числе с | 2016 год | | 57,8 | | 7,8 | 40 | | | 10 |  |  |
|  | | использованием мультимедийных | 2017 год | | 68,029 | | 18,029 | 40 | | | 10 |  |  |
|  | | средств, освещающих вопросы безопасности | 2018 год | | 70 | | 20 | 40 | | | 10 |  |  |
|  | | дорожного движения | 2019 год | | 70 | | 20 | 40 | | | 10 |  |  |
|  | |  | 2020 год | | 73,942 | | 23,942 | 40 | | | 10 |  |  |
| 10. | | Проведение | всего | | 375,941 | | 235,941 | . | | | 140 | МВД России | формирование у |
|  | | информационно- пропагандистских | в том числе: | |  | |  |  | | |  |  | водителей и пассажиров |
|  | | кампаний, использующих наиболее действенные | 2013 год | | - | | - | - | | | - |  | ценностно-нормативной мотивации, |
|  | | каналы коммуникации, с целью повышения | 2014 год | | 40 | | 40 | - | | | - |  | направленной на повышение правового |
|  | | грамотности, ответственности и уровня | 2015 год | | 36 | | 36 | - | | | - |  | сознания, ответственности и |
|  | | самосознания участников дорожного | 2016 год | | 56,5 | | 36 | - | | | 20,5 |  | культуры безопасного поведения на дороге |
|  | | движения и профилактики факторов | 2017 год | | 59,875 | | 30 | - | | | 29,875 |  |  |
|  | | риска, влияющих на количество | 2018 год | | 59,875 | | 30 | - | | | 29,875 |  |  |
|  | | дорожно-транспортных происшествий | 2019 год | | 59,875 | | 30 | - | | | 29,875 |  |  |
|  | | и тяжесть их последствий | 2020 год | | 63,816 | | 33,941 | - | | | 29,875 |  |  |
| 11. | | Подготовка и создание | всего | | 1951,98 | | 784,606 | 1167,374 | | | - | МВД России | повышение право- |
|  | | информационно- пропагандистских | в том числе: | |  | |  |  | | |  |  | сознания участников дорожного движения, |
|  | | телерадиопрограмм, направленных на | 2013 год | | 7,481 | | - | 7,481 | | | - |  | ответственности и культуры безопасного |
|  | | участников дорожного движения, для | 2014 год | | 110,964 | | 107,368 | 3,596 | | | - |  | поведения на дороге |
|  | | последующего размещения на | 2015 год | | 168,803 | | 144,789 | 24,014 | | | - |  |  |
|  | | федеральных, региональных и | 2016 год | | 464,732 | | 132,449 | 332,283 | | | - |  |  |
|  | | кабельных телевизионных каналах, | 2017 год | | 300 | | 100 | 200 | | | - |  |  |
|  | | радиостанциях | 2018 год | | 300 | | 100 | 200 | | | - |  |  |
|  | |  | 2019 год | | 300 | | 100 | 200 | | | - |  |  |
|  | |  | 2020 год | | 300 | | 100 | 200 | | | - |  |  |
| 12. | | Организация в печатных | всего | | 591,469 | | 214,259 | 307,21 | | | 70 | МВД России | повышение |
|  | | средствах массовой информации | в том числе: | |  | |  |  | | |  |  | правосознания участников дорожного |
|  | | специальных тематических рубрик для | 2013 год | | 0,938 | | - | 0,938 | | | - |  | движения, ответственности и |
|  | | систематического освещения | 2014 год | | 40,618 | | 40 | 0,618 | | | - |  | культуры безопасного поведения на дороге |
|  | | проблемных вопросов по безопасности | 2015 год | | 32,654 | | 27 | 5,654 | | | - |  |  |
|  | | дорожного движения, выпуск | 2016 год | | 89,9 | | 19,9 | 60 | | | 10 |  |  |
|  | | специализированной печатной продукции | 2017 год | | 96,277 | | 21,277 | 60 | | | 15 |  |  |
|  | |  | 2018 год | | 105 | | 30 | 60 | | | 15 |  |  |
|  | |  | 2019 год | | 105 | | 30 | 60 | | | 15 |  |  |
|  | |  | 2020 год | | 121,082 | | 46,082 | 60 | | | 15 |  |  |
| 13. | | Подготовка и издание | всего | | 59,9 | | 59,9 | - | | | - | Минтранс | повышение |
|  | | учебно-методических и наглядных пособий, | в том числе: | |  | |  |  | | |  | России | эффективности контрольно-надзорной |
|  | | фильмов и других материалов, а также | 2013 год | | - | | - | - | | | - |  | деятельности |
|  | | издание комплектов учебно-методических | 2014 год | | 10 | | 10 | - | | | - |  |  |
|  | | материалов по курсу дистанционного обучения | 2015 год | | 6 | | 6 | - | | | - |  |  |
|  | | специалистов, ответственных за | 2016 год | | 3,9 | | 3,9 | - | | | - |  |  |
|  | | обеспечение безопасного функционирования | 2017 год | | 10 | | 10 | - | | | - |  |  |
|  | | автомобильного транспорта | 2018 год | | 10 | | 10 | - | | | - |  |  |
|  | |  | 2019 год | | 10 | | 10 | - | | | - |  |  |
|  | |  | 2020 год | | 10 | | 10 | - | | | - |  |  |
| 14. | | Материально- | всего | | 276,038 | | 276,038 | - | | | - | Минтранс | повышение правового |
|  | | техническое обеспечение федерального | в том числе: | |  | |  |  | | |  | России | сознания, ответственности и |
|  | | бюджетного учреждения "Агентство | 2013 год | | 25 | | 25\* | - | | | - |  | культуры безопасного поведения участников |
|  | | автомобильного транспорта" | 2014 год | | 24,5 | | 24,5 | - | | | - |  | дорожного движения |
|  | | (оборудование, программные | 2015 год | | 24,5 | | 24,5 | - | | | - |  |  |
|  | | комплексы) в целях подготовки | 2016 год | | 16,598 | | 16,598 | - | | | - |  |  |
|  | | водителей, повышения квалификации | 2017 год | | 35,44 | | 35,44 | - | | | - |  |  |
|  | | инженерно-технического и руководящего состава | 2018 год | | 50 | | 50 | - | | | - |  |  |
|  | | автотранспортных предприятий, а также | 2019 год | | 50 | | 50 | - | | | - |  |  |
|  | | обучения контрольно-надзорных органов в сфере автомобильного транспорта | 2020 год | | 50 | | 50 | - | | | - |  |  |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_      \* Средства возвращены в федеральный бюджет в связи с невозможностью их освоения. | | | | | | | | | | | | | |
|  | | в том числе: |  | |  | |  |  | | |  |  |  |
|  | | создание аппаратно- программного комплекса организационно- методического обеспечения процессов подготовки водителей, инженерно-технического и руководящего состава автотранспортных предприятий, контроля и учета выдачи разрешительных документов |  | |  | |  |  | | |  |  |  |
| 15. | | Ежегодное проведение | всего | | 212,49 | | 212,49 | - | | | - | Минтранс | повышение правового |
|  | | всероссийского конкурса профессионального | в том числе: | |  | |  |  | | |  | России | сознания, ответственности и |
|  | | мастерства водителей транспортных средств, | 2013 год | | 25 | | 25\* | - | | | - |  | культуры безопасного поведения участников |
|  | | проведение комплексной информационно- | 2014 год | | 25 | | 25 | - | | | - |  | дорожного движения |
|  | | пропагандистской кампании, направленной | 2015 год | | 20 | | 20 | - | | | - |  |  |
|  | | на водителей коммерческого, грузового | 2016 год | | 22,49 | | 22,49 | - | | | - |  |  |
|  | | и пассажирского транспорта, в целях | 2017 год | | 30 | | 30 | - | | | - |  |  |
|  | | повышения их ответственности и | 2018 год | | 30 | | 30 | - | | | - |  |  |
|  | | культуры поведения на дороге, подготовка | 2019 год | | 30 | | 30 | - | | | - |  |  |
|  | | тематических телепрограмм | 2020 год | | 30 | | 30 |  | | |  |  |  |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_      \* Средства возвращены в федеральный бюджет в связи с невозможностью их освоения. | | | | | | | | | | | | | |
| 16. | | Учебно-методическое | всего | | 199,593 | | 199,593 | - | | | - | Минобрнауки | развитие системы |
|  | | обеспечение техническими | в том числе: | |  | |  |  | | |  | России | подготовки водителей транспортных средств |
|  | | средствами обучения, наглядными, учебными и | 2013 год | | 90 | | 90\* | - | | | - |  |  |
|  | | методическими пособиями, | 2014 год | | 27 | | 27 | - | | | - |  |  |
|  | | электронными образовательными | 2015 год | | 13,5 | | 13,5 | - | | | - |  |  |
|  | | ресурсами федеральных центров по подготовке и | 2016 год | | 3 | | 3 | - | | | - |  |  |
|  | | повышению квалификации | 2017 год | | 3 | | 3 | - | | | - |  |  |
|  | | специалистов, занимающихся | 2018 год | | 21,031 | | 21,031 | - | | | - |  |  |
|  | | обучением водителей транспортных средств, | 2019 год | | 21,031 | | 21,031 | - | | | - |  |  |
|  | | 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 | 2020 год | | 21,031 | | 21,031 | - | | | - |  |  |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_      \* Средства возвращены в федеральный бюджет в связи с невозможностью их освоения. | | | | | | | | | | | | | |
| 17. | | Разработка организационно- методических | всего в том числе: | | 33,298 | | 33,298 | - | | | - | Минобрнауки России | развитие системы подготовки водителей транспортных средств |
|  | | рекомендаций, обеспечивающих | 2013 год | | 15,898 | | 15,898\* | - | | | - |  |  |
|  | | внедрение программ подготовки и | 2014 год | | 4 | | 4 | - | | | - |  |  |
|  | | переподготовки водителей транспортных | 2015 год | | 5,4 | | 5,4 | - | | | - |  |  |
|  | | средств различных категорий и | 2016 год | | - | | - | - | | | - |  |  |
|  | | подкатегорий, мониторинг их | 2017 год | | 2 | | 2 | - | | | - |  |  |
|  | | применения, в том числе водителей из числа лиц с | 2018 год | | 2 | | 2 | - | | | - |  |  |
|  | | ограниченными физическими | 2019 год | | 2 | | 2 | - | | | - |  |  |
|  | | возможностями, специальных методических рекомендаций для создания федеральных центров по подготовке и повышению квалификации специалистов, занимающихся обучением водителей транспортных средств, а также специалистов по приему | 2020 год | | 2 | | 2 | - | | | - |  |  |
|  | | 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 |  | |  | |  |  | | |  |  |  |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_      \* Средства возвращены в федеральный бюджет в связи с невозможностью их освоения. | | | | | | | | | | | | | |
| 18. | | Издание и рассылка научно-методических материалов, | всего в том числе: | | 24,653 | | 24,653 | - | | | - | Минобрнауки России | развитие системы подготовки водителей транспортных средств |
|  | | образовательных ресурсов (в том числе в | 2013 год | | 4 | | 4\* | - | | | - |  | из числа лиц с ограниченными |
|  | | электронном виде) для совершенствования | 2014 год | | 4,462 | | 4,462 | - | | | - |  | физическими возможностями |
|  | | подготовки водителей из числа лиц с | 2015 год | | 4,191 | | 4,191 | - | | | - |  |  |
|  | | ограниченными физическими | 2016 год | | - | | - | - | | | - |  |  |
|  | | возможностями | 2017 год | | 3 | | 3 | - | | | - |  |  |
|  | |  | 2018 год | | 3 | | 3 | - | | | - |  |  |
|  | |  | 2019 год | | 3 | | 3 | - | | | - |  |  |
|  | |  | 2020 год | | 3 | | 3 | - | | | - |  |  |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_      \* Средства возвращены в федеральный бюджет в связи с невозможностью их освоения. | | | | | | | | | | | | | |
|  | | Итого по разделу III |  | | 12240,687 | | 3492,818 | 8382,707 | | | 365,162 |  |  |
|  | | в том числе: | 2013 год | | 1485,502 | | 159,898 | 1325,604 | | | - |  |  |
|  | |  | 2014 год | | 2103,44 | | 503,399 | 1599,494 | | | 0,547 |  |  |
|  | |  | 2015 год | | 2242,659 | | 374,433 | 1795,326 | | | 72,9 |  |  |
|  | |  | 2016 год | | 1050,835 | | 342,637 | 662,283 | | | 45,915 |  |  |
|  | |  | 2017 год | | 1117,167 | | 305,717 | 750 | | | 61,45 |  |  |
|  | |  | 2018 год | | 1370,611 | | 559,161 | 750 | | | 61,45 |  |  |
|  | |  | 2019 год | | 1506,309 | | 694,859 | 750 | | | 61,45 |  |  |
|  | |  | 2020 год | | 1364,163 | | 552,713 | 750 | | | 61,45 |  |  |

**Приложение N 3. Мероприятия федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах", направленные на обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении**

Приложение N 3  
к федеральной целевой программе  
"Повышение безопасности  
дорожного движения  
в 2013-2020 годах"  
(В редакции, введенной в действие  
 с 25 октября 2016 года  
 [постановлением Правительства  
 Российской Федерации  
 от 11 октября 2016 года N 1031](http://docs.cntd.ru/document/420379337). -  
 См. [предыдущую редакцию](http://docs.cntd.ru/document/420381405))

Мероприятия [федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах"](http://docs.cntd.ru/document/499048500), направленные на обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  | |  |  | |  | (млн. рублей, в ценах соответствующих лет) | | | | | |
|  |  | | Период | Объем | | В том числе | | | | Ответственный | | Ожидаемый результат |
|  |  | | реализации | финанси- рования - всего | | за счет средств феде- рального бюджета | за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации | | за счет средств внебюд- жетных источни- ков | исполнитель | |  |
| I. Прикладные научные исследования и экспериментальные разработки, выполняемые по договорам на проведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ | | | | | | | | | | | | |
| 1. | Разработка комплексного проекта профилактики детского дорожно- | | всего в том числе: | 20,3 | | 20,3 | - | | - | Минобрнауки России | | обеспечение безопасного участия детей в дорожном |
|  | транспортного травматизма на период | | 2013 год | 9 | | 9\* | - | | - |  | | движении |
|  | 2013-2020 годов, программ, учебно- | | 2014 год | 7 | | 7 | - | | - |  | |  |
|  | методических пособий, образовательных | | 2015 год | 4,3 | | 4,3 | - | | - |  | |  |
|  | ресурсов (в том числе в электронном виде), | | 2016 год | - | | - | - | | - |  | |  |
|  | разработка специализированного | | 2017 год | - | | - | - | | - |  | |  |
|  | интернет-портала по обучению | | 2018 год | - | | - | - | | - |  | |  |
|  | безопасному участию в дорожном движении | | 2019 год | - | | - | - | | - |  | |  |
|  | учащихся, воспитанников дошкольных образовательных организаций и общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования, в том числе с использованием инновационных образовательных продуктов и современных компьютерных технологий | | 2020 год | - | | - | - | | - |  | |  |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_      \* Средства возвращены в федеральный бюджет в связи с невозможностью их освоения. | | | | | | | | | | | | |
| 2. | Разработка модульных программ повышения квалификации | всего в том числе: | | 1,5 | 1,5 | | - | - | | Минобрнауки России | предупреждение детского дорожно- транспортного | |
|  | педагогических работников | 2013 год | | 1 | 1\* | | - | - | |  | травматизма | |
|  | дошкольных образовательных | 2014 год | | 0,5 | 0,5 | | - | - | |  |  | |
|  | организаций и общеобразовательных | 2015 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  | организаций, организаций | 2016 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  | дополнительного образования по | 2017 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  | вопросам обучения учащихся, | 2018 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  | воспитанников навыкам безопасного | 2019 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  | участия в дорожном движении и рекомендаций по их использованию | 2020 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_      \* Средства возвращены в федеральный бюджет в связи с невозможностью их освоения. | | | | | | | | | | | | |
| 3. | Разработка оборудования (уголки по правилам дорожного | всего в том числе: | | 7,252 | 7,252 | | - | - | | Минобрнауки России | организация процесса обучения детей безопасному | |
|  | движения, тренажеры, компьютерные | 2013 год | | - | - | | - | - | |  | поведению на дорогах | |
|  | программы и др.) для образовательных | 2014 год | | 2 | 2 | | - | - | |  |  | |
|  | организаций в целях использования их | 2015 год | | 2,6 | 2,6 | | - | - | |  |  | |
|  | в процессе обучения детей безопасному | 2016 год | | 2,652 | 2,652 | | - | - | |  |  | |
|  | поведению на дорогах | 2017 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2018 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2019 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2020 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
| 4. | Разработка программ, учебно-методических материалов для курсов | всего в том числе: | | 5,7 | 5,7 | | - | - | | Минобрнауки России | совершенствование подготовки водителей транспортных средств | |
|  | по обучению вождению транспортных средств в | 2013 год | | 2 | 2\* | | - | - | |  |  | |
|  | системе дополнительного образования детей | 2014 год | | 2 | 2 | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2015 год | | 1,7 | 1,7 | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2016 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2017 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2018 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2019 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2020 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_      \* Средства возвращены в федеральный бюджет в связи с невозможностью их освоения. | | | | | | | | | | | | |
| 5. | Проведение научных исследований, экспериментальных и | всего в том числе: | | 37,187 | 37,187 | | - | - | | Минобрнауки России | повышение уровня организации процесса обучения детей | |
|  | (или) опытно- конструкторских работ в | 2013 год | | - | - | | - | - | |  | безопасному поведению на дорогах | |
|  | целях повышения эффективности | 2014 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  | профилактики детского дорожно-транспортного | 2015 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  | травматизма на период 2017-2020 годов с учетом | 2016 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  | комплексного подхода, в том числе направленных | 2017 год | | 8,009 | 8,009 | | - | - | |  |  | |
|  | на совершенствование методологической, | 2018 год | | 9,777 | 9,777 | | - | - | |  |  | |
|  | методической базы, создание программ, | 2019 год | | 9,776 | 9,776 | | - | - | |  |  | |
|  | учебно-методических комплектов, интернет- ресурсов, а также материально- технического обеспечения субъектов, участвующих в процессе реализации мероприятий, направленных на обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении | 2020 год | | 9,625 | 9,625 | | - | - | |  |  | |
|  | Итого по разделу I |  | | 71,939 | 71,939 | | - | - | |  |  | |
|  | в том числе: | 2013 год | | 12 | 12 | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2014 год | | 11,5 | 11,5 | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2015 год | | 8,6 | 8,6 | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2016 год | | 2,652 | 2,652 | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2017 год | | 8,009 | 8,009 | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2018 год | | 9,777 | 9,777 | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2019 год | | 9,776 | 9,776 | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2020 год | | 9,625 | 9,625 | | - | - | |  |  | |
|  | II. Капитальные вложения | | | | | | | | | | | |
| 6. | Создание федеральных экспериментальных центров (полигонов) | всего в том числе: | | 474,7 | 474,7 | | - | - | | Минобрнауки России | обеспечение безопасного участия детей в дорожном | |
|  | "Детский автогород" (не менее 3 центров с | 2013 год | | - | - | | - | - | |  | движении | |
|  | общей территорией до 4,5 тыс.кв. метров | 2014 год | | 110 | 110\*\* | | - | - | |  |  | |
|  | учебных помещений (зданий) и 60 тыс.кв. | 2015 год | | 14,356 | 14,356\*\*\* | | - | - | |  |  | |
|  | метров плоскостных сооружений | 2016 год | | 115,644 | 115,644 | | - | - | |  |  | |
|  | (оборудование площадки автогородков) | 2017 год | | 30,8 | 30,8 | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2018 год | | 86,3 | 86,3 | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2019 год | | 85,6 | 85,6 | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2020 год | | 142 | 142 | | - | - | |  |  | |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_      \*\* Бюджетные ассигнования в объеме 110 млн. рублей, предусмотренные в 2014 году, возвращенные в федеральный бюджет, восстановлены в 2015 году в соответствии с [пунктом 8 постановления Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014 года N 1563 "О мерах по реализации Федерального закона "О федеральном бюджете на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов"](http://docs.cntd.ru/document/420243395).            \*\*\* В 2015 году на реализацию мероприятия были предусмотрены бюджетные ассигнования в объеме 130 млн. рублей, включая бюджетные ассигнования в объеме 110 млн. рублей, восстановленные в 2015 году. Объем освоенных средств федерального бюджета составил 14,356 млн. рублей. Оставшиеся средства федерального бюджета в объеме 115,644 млн. рублей сокращены [Федеральным законом от 28 ноября 2015 года N 329-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "О федеральном бюджете на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов"](http://docs.cntd.ru/document/420318460). | | | | | | | | | | | | |
|  | Субсидии на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности субъектов Российской Федерации | | | | | | | | | | | |
| 7. | Строительство детских автогородков, организация на их основе | всего в том числе: | | 91,443 | 88,443 | | 3 | - | | Минобрнауки России | обеспечение безопасного участия детей в дорожном | |
|  | базовых учебно- методических центров по | 2013 год | | - | - | | - | - | |  | движении | |
|  | изучению детьми, а также педагогическим составом | 2014 год | | 32,143 | 32,143\* | | - | - | |  |  | |
|  | общеобразовательных организаций, | 2015 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  | организаций дополнительного | 2016 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  | образования детей и дошкольных | 2017 год | | 13,7 | 13 | | 0,7 | - | |  |  | |
|  | образовательных организаций | 2018 год | | 14,4 | 13,7 | | 0,7 | - | |  |  | |
|  | основ безопасного участия в дорожном | 2019 год | | 15,2 | 14,4 | | 0,8 | - | |  |  | |
|  | движении (не менее 8 автогородков, не менее 4,2 тыс.кв. метров) | 2020 год | | 16 | 15,2 | | 0,8 | - | |  |  | |
|  | Итого по разделу II |  | | 566,143 | 563,143 | | 3 | - | |  |  | |
|  | в том числе: | 2013 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2014 год | | 32,143 | 32,143 | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2015 год | | 14,356 | 14,356 | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2016 год | | 115,644 | 115,644 | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2017 год | | 44,5 | 43,8 | | 0,7 | - | |  |  | |
|  |  | 2018 год | | 100,7 | 100 | | 0,7 | - | |  |  | |
|  |  | 2019 год | | 100,8 | 100 | | 0,8 | - | |  |  | |
|  |  | 2020 год | | 158 | 157,2 | | 0,8 | - | |  |  | |
|  | III. Прочие нужды | | | | | | | | | | | |
| 8. | Приобретение мобильных автогородков для организаций в | всего в том числе: | | 859,004 | 239,061 | | 402,488 | 217,455 | | МВД России | предупреждение детского дорожно- транспортного | |
|  | субъектах Российской Федерации, | 2013 год | | - | - | | - | - | |  | травматизма | |
|  | осуществляющих деятельность по | 2014 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  | формированию у детей дошкольного и | 2015 год | | 42,488 | 40 | | 2,488 | - | |  |  | |
|  | школьного возраста навыков | 2016 год | | 149,247 | 35,12 | | 80 | 34,127 | |  |  | |
|  | безопасного поведения на дороге | 2017 год | | 161,891 | 36,059 | | 80 | 45,832 | |  |  | |
|  | (закупка не менее 269 мобильных автогородков) | 2018 год | | 165,832 | 40 | | 80 | 45,832 | |  |  | |
|  |  | 2019 год | | 165,832 | 40 | | 80 | 45,832 | |  |  | |
|  |  | 2020 год | | 173,714 | 47,882 | | 80 | 45,832 | |  |  | |
| 9. | Приобретение для дошкольных образовательных | всего в том числе: | | 527,148 | 260,501 | | 266,647 | - | | МВД России | совершенствование обучения детей правилам дорожного | |
|  | организаций оборудования, | 2013 год | | 57,359 | - | | 57,359 | - | |  | движения и повышение их безопасного и | |
|  | позволяющего в игровой форме формировать | 2014 год | | 147,279 | 142,501 | | 4,778 | - | |  | ответственного поведения на дороге | |
|  | навыки безопасного поведения на дороге | 2015 год | | 22,51 | 18 | | 4,51 | - | |  |  | |
|  | (не менее 1390 комплектов) | 2016 год | | 58,029 | 18,029 | | 40 | - | |  |  | |
|  |  | 2017 год | | 58,029 | 18,029 | | 40 | - | |  |  | |
|  |  | 2018 год | | 60 | 20 | | 40 | - | |  |  | |
|  |  | 2019 год | | 60 | 20 | | 40 | - | |  |  | |
|  |  | 2020 год | | 63,942 | 23,942 | | 40 | - | |  |  | |
| 10. | Обеспечение проведения тематических информационно- | всего в том числе: | | 398,432 | 137,431 | | 261,001 | - | | МВД России | повышение правового сознания несовершеннолетних | |
|  | пропагандистских мероприятий, | 2013 год | | - | - | | - | - | |  | участников дорожного движения, | |
|  | межгосударственных слетов, всероссийских | 2014 год | | 21,698 | 20 | | 1,698 | - | |  | ответственности и культуры безопасного | |
|  | конкурсов, фестивалей с несовершеннолетними | 2015 год | | 77,303 | 18 | | 59,303 | - | |  | поведения на дороге | |
|  | участниками дорожного движения, в том числе | 2016 год | | 57,46 | 17,46 | | 40 | - | |  |  | |
|  | общественными формированиями детей | 2017 год | | 58,029 | 18,029 | | 40 | - | |  |  | |
|  |  | 2018 год | | 60 | 20 | | 40 | - | |  |  | |
|  |  | 2019 год | | 60 | 20 | | 40 | - | |  |  | |
|  |  | 2020 год | | 63,942 | 23,942 | | 40 | - | |  |  | |
| 11. | Изготовление и распространение световозвращающих | всего в том числе: | | 778,374 | 191,352 | | 265,79 | 321,232 | | МВД России | снижение вероятности наездов на детей на дороге в темное время | |
|  | приспособлений среди дошкольников и | 2013 год | | 3,767 | - | | 3,767 | - | |  | суток | |
|  | учащихся младших классов образовательных | 2014 год | | 73,557 | 69,87 | | 3,653 | 0,034 | |  |  | |
|  | организаций (не менее 15 млн. штук) | 2015 год | | 28,543 | 20 | | 8,37 | 0,173 | |  |  | |
|  |  | 2016 год | | 125,516 | 14,019 | | 50 | 61,497 | |  |  | |
|  |  | 2017 год | | 129,808 | 14,926 | | 50 | 64,882 | |  |  | |
|  |  | 2018 год | | 139,882 | 25 | | 50 | 64,882 | |  |  | |
|  |  | 2019 год | | 139,882 | 25 | | 50 | 64,882 | |  |  | |
|  |  | 2020 год | | 137,419 | 22,537 | | 50 | 64,882 | |  |  | |
| 12. | Разработка организационно- методических | всего в том числе: | | 19,061 | 19,061 | | - | - | | Минобрнауки России | совершенствование нормативно- технической базы в | |
|  | рекомендаций, обеспечивающих | 2013 год | | 2 | 2\* | | - | - | |  | части предупреждения детского дорожно- | |
|  | функционирование системы обучения | 2014 год | | 5 | 5 | | - | - | |  | транспортного травматизма | |
|  | безопасному участию в дорожном движении и | 2015 год | | 4,5 | 4,5 | | - | - | |  |  | |
|  | профилактики детского дорожно-транспортного | 2016 год | | 7,561 | 7,561 | | - | - | |  |  | |
|  | травматизма, а также организационно- | 2017 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  | методических рекомендаций и | 2018 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  | образовательных ресурсов, | 2019 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  | обеспечивающих внедрение программ и организацию обучения вождению транспортных средств различных категорий в образовательных организациях и организациях дополнительного | 2020 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  | образования, обеспечение деятельности специализированного интернет-портала по обучению безопасному участию в дорожном движении учащихся, воспитанников дошкольных образовательных организаций и общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования |  | |  |  | |  |  | |  |  | |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_      \* Средства возвращены в федеральный бюджет в связи с невозможностью их освоения. | | | | | | | | | | | | |
| 13. | Проведение всероссийских массовых | всего в том числе: | | 72,532 | 72,532 | | - | - | | Минобрнауки России | повышение правового сознания участников | |
|  | мероприятий с детьми |  | |  |  | |  |  | |  | дорожного движения, | |
|  | (конкурсы, фестивали отрядов юных | 2013 год | | 30 | 30\* | | - | - | |  | ответственности и культуры поведения | |
|  | инспекторов движения "Безопасное колесо", | 2014 год | | 16 | 16 | | - | - | |  | на дороге | |
|  | профильные смены активистов отрядов | 2015 год | | 15,6 | 15,6 | | - | - | |  |  | |
|  | юных инспекторов движения, чемпионаты | 2016 год | | 10,932 | 10,932 | | - | - | |  |  | |
|  | юношеских автошкол по автомногоборью, | 2017 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  | конкурсы образовательных | 2018 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  | организаций по профилактике детского | 2019 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  | дорожно-транспортного травматизма) по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и обучению безопасному участию в дорожном движении | 2020 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_      \* Средства возвращены в федеральный бюджет в связи с невозможностью их освоения. | | | | | | | | | | | | |
| 14. | Издание и рассылка научно-методических материалов, печатных и | всего в том числе: | | 50 | 50 | | - | - | | Минобрнауки России | совершенствование нормативно- технической | |
|  | электронных учебных пособий, | 2013 год | | 40 | 40\* | | - | - | |  | базы в части предупреждения | |
|  | образовательных ресурсов для | 2014 год | | 4 | 4 | | - | - | |  | детского дорожно- транспортного | |
|  | дошкольных образовательных | 2015 год | | 6 | 6 | | - | - | |  | травматизма | |
|  | организаций, общеобразовательных | 2016 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  | организаций и организаций | 2017 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  | дополнительного образования по | 2018 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  | обучению детей безопасному | 2019 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  | участию в дорожном движении (обеспечение образовательных организаций пилотными комплектами учебных пособий и программ), в том числе учебно- методических пособий по работе с родителями и детьми в целях профилактики детских дорожно-транспортных происшествий, проведение родительского всеобуча, семейных конкурсов на знание [правил дорожного движения](http://docs.cntd.ru/document/9004835) | 2020 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_      \* Средства возвращены в федеральный бюджет в связи с невозможностью их освоения. | | | | | | | | | | | | |
| 15. | Мониторинг состояния материальной и учебно-методической | всего в том числе: | | 3,8 | 3,8 | | - | - | | Минобрнауки России | предупреждение детского дорожно- транспортного | |
|  | базы общеобразовательных | 2013 год | | - | - | | - | - | |  | травматизма | |
|  | организаций по обучению детей | 2014 год | | 2 | 2 | | - | - | |  |  | |
|  | [правилам дорожного движения](http://docs.cntd.ru/document/9004835) и | 2015 год | | 1,8 | 1,8 | | - | - | |  |  | |
|  | формированию у них навыков безопасного | 2016 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  | участия в дорожном движении | 2017 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2018 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2019 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2020 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
| 16. | Реализация типовых проектов мобильных автогородков (создание | всего в том числе: | | 24,5 | 24,5 | | - | - | | Минобрнауки России | предупреждение детского дорожно- транспортного | |
|  | опытных образцов мобильных автогородков | 2013 год | | 15 | 15\* | | - | - | |  | травматизма | |
|  | и проведение их апробации) для обучения | 2014 год | | 5 | 5 | | - | - | |  |  | |
|  | с их помощью детей и педагогического состава | 2015 год | | 4,5 | 4,5 | | - | - | |  |  | |
|  | общеобразовательных и дошкольных | 2016 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  | образовательных организаций, | 2017 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  | организаций дополнительного | 2018 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  | образования основам безопасного участия в | 2019 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  | дорожном движении (не менее 2 мобильных автогородков) | 2020 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_      \* Средства возвращены в федеральный бюджет в связи с невозможностью их освоения. | | | | | | | | | | | | |
| 17. | Учебно-методическое обеспечение техническими | всего в том числе: | | 71,098 | 71,098 | | - | - | | Минобрнауки России | предупреждение детского дорожно- транспортного | |
|  | средствами обучения, наглядными, учебными и | 2013 год | | 56,568 | 56,568\* | | - | - | |  | травматизма | |
|  | методическими пособиями, | 2014 год | | 5,484 | 5,484 | | - | - | |  |  | |
|  | электронными образовательными | 2015 год | | 6,316 | 6,316 | | - | - | |  |  | |
|  | ресурсами федеральных экспериментальных | 2016 год | | 2,73 | 2,73 | | - | - | |  |  | |
|  | центров (полигонов) "Детский автогород" | 2017 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2018 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2019 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
|  |  | 2020 год | | - | - | | - | - | |  |  | |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_      \* Средства возвращены в федеральный бюджет в связи с невозможностью их освоения. | | | | | | | | | | | | |
| 18. | Повышение квалификации (в том числе по модульным | | всего в том числе: | 64,248 | | 64,248 | - | | - | Минобрнауки России | | предупреждение детского дорожно- транспортного |
|  | курсам) преподавательского | | 2013 год | 25 | | 25\* | - | | - |  | | травматизма |
|  | состава общеобразовательных | | 2014 год | 5 | | 5 | - | | - |  | |  |
|  | организаций, организаций | | 2015 год | 7,2 | | 7,2 | - | | - |  | |  |
|  | дополнительного образования и | | 2016 год | 7,048 | | 7,048 | - | | - |  | |  |
|  | дошкольных образовательных | | 2017 год | 5 | | 5 | - | | - |  | |  |
|  | организаций в сфере формирования у детей | | 2018 год | 5 | | 5 | - | | - |  | |  |
|  | навыков безопасного участия в дорожном | | 2019 год | 5 | | 5 | - | | - |  | |  |
|  | движении | | 2020 год | 5 | | 5 | - | | - |  | |  |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_      \* Средства возвращены в федеральный бюджет в связи с невозможностью их освоения. | | | | | | | | | | | | |
| 19. | Оснащение техническими средствами обучения, оборудованием и учебно- | | всего в том числе: | 11,223 | | 7,777 | 3,446 | | - | Минобрнауки России | | предупреждение детского дорожно- транспортного |
|  | методическими материалами детских | | 2013 год | - | | - | - | | - |  | | травматизма |
|  | автогородков | | 2014 год | 2 | | 2 | - | | - |  | |  |
|  |  | | 2015 год | 2,7 | | 2,7 | - | | - |  | |  |
|  |  | | 2016 год | 6,522 | | 3,077 | 3,446 | | - |  | |  |
|  |  | | 2017 год | - | | - | - | | - |  | |  |
|  |  | | 2018 год | - | | - | - | | - |  | |  |
|  |  | | 2019 год | - | | - | - | | - |  | |  |
|  |  | | 2020 год | - | | - | - | | - |  | |  |
| 20. | Внедрение и (или) тиражирование результатов научно- | | всего в том числе: | 73,811 | | 73,811 | - | | - | Минобрнауки России | | предупреждение детского дорожно- транспортного |
|  | исследовательских, опытно- | | 2013 год | - | | - | - | | - |  | | травматизма |
|  | конструкторских и технологических | | 2014 год | - | | - | - | | - |  | |  |
|  | работ, создание передовых методик, | | 2015 год | - | | - | - | | - |  | |  |
|  | технологий, прочего инструментария, | | 2016 год | - | | - | - | | - |  | |  |
|  | направленных на совершенствование | | 2017 год | 14,374 | | 14,374 | - | | - |  | |  |
|  | методологической базы, методической | | 2018 год | 22,106 | | 22,106 | - | | - |  | |  |
|  | базы, а также материально- | | 2019 год | 22,106 | | 22,106 | - | | - |  | |  |
|  | технического обеспечения субъектов, участвующих в процессе реализации мероприятий, направленных на обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении | | 2020 год | 15,225 | | 15,225 | - | | - |  | |  |
| 21. | Проведение массовых мероприятий по профилактике детского | | всего в том числе: | 80,725 | | 80,725 | - | | - | Минобрнауки России | | предупреждение детского дорожно- транспортного |
|  | дорожно-транспортного травматизма и обучению | | 2013 год | - | | - | - | | - |  | | травматизма |
|  | безопасному участию в дорожном движении | | 2014 год | - | | - | - | | - |  | |  |
|  |  | | 2015 год | - | | - | - | | - |  | |  |
|  |  | | 2016 год | - | | - | - | | - |  | |  |
|  |  | | 2017 год | 20,725 | | 20,725 | - | | - |  | |  |
|  |  | | 2018 год | 20 | | 20 | - | | - |  | |  |
|  |  | | 2019 год | 20 | | 20 | - | | - |  | |  |
|  |  | | 2020 год | 20 | | 20 | - | | - |  | |  |
| 22. | Экспертно-методическое сопровождение и мониторинг научно- | | всего в том числе: | 10 | | 10 | - | | - | Минобрнауки России | | предупреждение детского дорожно- транспортного |
|  | методической, материально- | | 2013 год | - | | - | - | | - |  | | травматизма |
|  | технической базы образовательных | | 2014 год | - | | - | - | | - |  | |  |
|  | организаций в части профилактики | | 2015 год | - | | - | - | | - |  | |  |
|  | детского дорожно- транспортного | | 2016 год | - | | - | - | | - |  | |  |
|  | травматизма и обучения безопасному | | 2017 год | 2,5 | | 2,5 | - | | - |  | |  |
|  | участию в дорожном движении | | 2018 год | 2,5 | | 2,5 | - | | - |  | |  |
|  |  | | 2019 год | 2,5 | | 2,5 | - | | - |  | |  |
|  |  | | 2020 год | 2,5 | | 2,5 | - | | - |  | |  |
| 23. | Обеспечение техническими средствами обучения, | | всего в том числе: | 54,186 | | 54,186 | - | | - | Минобрнауки России | | предупреждение детского дорожно- транспортного |
|  | оборудованием, наглядными, учебными и | | 2013 год | - | | - | - | | - |  | | травматизма |
|  | методическими материалами | | 2014 год | - | | - | - | | - |  | |  |
|  | образовательных организаций | | 2015 год | - | | - | - | | - |  | |  |
|  | федерального подчинения, | | 2016 год | - | | - | - | | - |  | |  |
|  | обеспечивающих профилактику | | 2017 год | 8,077 | | 8,077 | - | | - |  | |  |
|  | детского дорожно- транспортного | | 2018 год | 13,076 | | 13,076 | - | | - |  | |  |
|  | травматизма и обучение безопасному | | 2019 год | 13,076 | | 13,076 | - | | - |  | |  |
|  | участию детей в дорожном движении | | 2020 год | 19,958 | | 19,958 | - | | - |  | |  |
|  | Итого по разделу III | |  | 3098,141 | | 1360,083 | 1199,372 | | 538,687 |  | |  |
|  | в том числе: | | 2013 год | 229,694 | | 168,568 | 61,126 | | - |  | |  |
|  |  | | 2014 год | 287,019 | | 276,855 | 10,129 | | 0,034 |  | |  |
|  |  | | 2015 год | 219,46 | | 144,616 | 74,671 | | 0,173 |  | |  |
|  |  | | 2016 год | 425,044 | | 115,975 | 213,446 | | 95,624 |  | |  |
|  |  | | 2017 год | 458,433 | | 137,719 | 210 | | 110,714 |  | |  |
|  |  | | 2018 год | 488,396 | | 167,682 | 210 | | 110,714 |  | |  |
|  |  | | 2019 год | 488,396 | | 167,682 | 210 | | 110,714 |  | |  |
|  |  | | 2020 год | 501,7 | | 180,986 | 210 | | 110,714 |  | |  |

**Приложение N 4. 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**

Приложение N 4  
к федеральной целевой программе  
"Повышение безопасности  
дорожного движения  
в 2013-2020 годах"  
(В редакции, введенной в действие  
 с 25 октября 2016 года  
 [постановлением Правительства  
 Российской Федерации  
 от 11 октября 2016 года N 1031](http://docs.cntd.ru/document/420379337). -  
 См. [предыдущую редакцию](http://docs.cntd.ru/document/420381405))

Мероприятия [федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах"](http://docs.cntd.ru/document/499048500), направленные на повышение уровня технического состояния эксплуатируемых транспортных средств, их активной и пассивной безопасности

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  | (млн. рублей, в ценах соответствующих лет) | | | |
|  |  | Период | Объем | В том числе | | | Ответственный | Ожидаемый |
|  |  | реализации | финанси- рования - всего | за счет средств феде- рального бюджета | за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации | за счет средств внебюд- жетных источ- ников | исполнитель | результат |
| I. Прикладные научные исследования и экспериментальные разработки, выполняемые по договорам на проведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ | | | | | | | | |
| 1. | Проведение научных исследований и разработка | всего в том числе: | 48,677 | 48,677 | - | - | Минпромторг России | повышение активной безопасности автотранспортных |
|  | рекомендаций по возможности | 2013 год | 5 | 5\* | - | - |  | средств. Разработка соответствующих |
|  | использования современных систем | 2014 год | 3,125 | 3,125 | - | - |  | методов на основании анализа |
|  | повышения активной безопасности | 2015 год | 3,6 | 3,6 | - | - |  | международных документов по |
|  | автомобилей с учетом российских условий | 2016 год | 6 | 6 | - | - |  | применению и оценке электронных |
|  | эксплуатации. Разработка методов | 2017 год | 7 | 7 | - | - |  | систем контроля устойчивости (EVSC) |
|  | оценки эффективности электронных | 2018 год | 7,984 | 7,984 | - | - |  |  |
|  | систем контроля устойчивости | 2019 год | 7,984 | 7,984 | - | - |  |  |
|  | (EVSC) коммерческих транспортных средств на основании анализа соответствующих международных документов и с учетом российских условий эксплуатации | 2020 год | 7,984 | 7,984 | - | - |  |  |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_      \* Средства возвращены в федеральный бюджет в связи с невозможностью их освоения. | | | | | | | | |
| 2. | Проведение поисковых исследований и создание перспективных | всего в том числе: | 34,694 | 34,694 | - | - | Минпромторг России | повышение конструктивной безопасности |
|  | технологий по защите от поражения | 2013 год | 3 | 3\* | - | - |  | электромобилей |
|  | электрическим током на автомобилях с | 2014 год | 5,125 | 5,125 | - | - |  |  |
|  | комбинированной энергетической | 2015 год | 1,8 | 1,8 | - | - |  |  |
|  | установкой и электромобилях | 2016 год | 4 | 4 | - | - |  |  |
|  |  | 2017 год | 4,8 | 4,8 | - | - |  |  |
|  |  | 2018 год | 5,323 | 5,323 | - | - |  |  |
|  |  | 2019 год | 5,323 | 5,323 | - | - |  |  |
|  |  | 2020 год | 5,323 | 5,323 | - | - |  |  |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_      \* Средства возвращены в федеральный бюджет в связи с невозможностью их освоения. | | | | | | | | |
| 3. | Проведение научных исследований в области пассивной безопасности | всего в том числе: | 65,57 | 65,57 | - | - | Минпромторг России | повышение пассивной безопасности транспортных средств |
|  | транспортных средств, направленных на | 2013 год | 8,3 | 8,3\* | - | - |  |  |
|  | снижение травмирования водителей, пассажиров и | 2014 год | 5,125 | 5,125 | - | - |  |  |
|  | пешеходов при дорожно- транспортных | 2015 год | 9 | 9 | - | - |  |  |
|  | происшествиях | 2016 год | 7 | 7 | - | - |  |  |
|  |  | 2017 год | 8,2 | 8,2 | - | - |  |  |
|  |  | 2018 год | 9,315 | 9,315 | - | - |  |  |
|  |  | 2019 год | 9,315 | 9,315 | - | - |  |  |
|  |  | 2020 год | 9,315 | 9,315 | - | - |  |  |
| 4. | Проведение научных исследований в целях создания перспективной | всего в том числе: | 6,825 | 6,825 | - | - | Минпромторг России | повышение эффективности обучения водителей |
|  | методологии подготовки водителей транспортных | 2013 год | 3,7 | 3,7\* | - | - |  | транспортных средств |
|  | средств на базе компьютерных | 2014 год | 3,125 | 3,125 | - | - |  |  |
|  | обучающих программ и модельного ряда | 2015 год | - | - | - | - |  |  |
|  | автотренажеров различной степени | 2016 год | - | - | - | - |  |  |
|  | сложности | 2017 год | - | - | - | - |  |  |
|  |  | 2018 год | - | - | - | - |  |  |
|  |  | 2019 год | - | - | - | - |  |  |
|  |  | 2020 год | - | - | - | - |  |  |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_      \* Средства возвращены в федеральный бюджет в связи с невозможностью их освоения. | | | | | | | | |
|  | Итого по разделу I |  | 155,766 | 155,766 | - | - |  |  |
|  | в том числе: | 2013 год | 20 | 20 | - | - |  |  |
|  |  | 2014 год | 16,5 | 16,5 | - | - |  |  |
|  |  | 2015 год | 14,4 | 14,4 | - | - |  |  |
|  |  | 2016 год | 17 | 17 | - | - |  |  |
|  |  | 2017 год | 20 | 20 | - | - |  |  |
|  |  | 2018 год | 22,622 | 22,622 | - | - |  |  |
|  |  | 2019 год | 22,622 | 22,622 | - | - |  |  |
|  |  | 2020 год | 22,622 | 22,622 | - | - |  |  |
|  | II. Прочие нужды | | | | | | | |
| 5. | Обоснование технических требований и адаптация конструкций | всего в том числе: | 94,166 | 94,166 | - | - | Минпромторг России | повышение активной безопасности автотранспортных |
|  | транспортных средств с компонентами | 2013 год | 32,2 | 32,2\* | - | - |  | средств |
|  | электронных систем, обеспечивающих | 2014 год | 13,1 | 13,1 | - | - |  |  |
|  | выполнение перспективных | 2015 год | 4,477 | 4,477 | - | - |  |  |
|  | требований технического законодательства | 2016 год | 5,23 | 5,23 | - | - |  |  |
|  | в области безопасности колесных транспортных | 2017 год | 7,9 | 7,9 | - | - |  |  |
|  | средств, посредством внедрения элементов | 2018 год | 8,351 | 8,351 | - | - |  |  |
|  | интеллектуальных транспортных | 2019 год | 11,454 | 11,454 | - | - |  |  |
|  | систем в целях повышения активной безопасности: системы автоматической регистрации параметров движения транспортных средств; системы регистрации параметров дорожно- транспортных происшествий; системы автоматического экстренного торможения (AEBS); системы предупреждения о выходе с полосы движения (LDWS); | 2020 год | 11,454 | 11,454 | - | - |  |  |
|  | электронной системы контроля устойчивости и помощи водителю при экстренном торможении; системы мониторинга давления воздуха в шинах; системы контроля состояния водителя |  |  |  |  |  |  |  |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_      \* Средства возвращены в федеральный бюджет в связи с невозможностью их освоения. | | | | | | | | |
| 6. | Разработка прикладных программ моделирования | всего в том числе: | 48,971 | 48,971 | - | - | Минпромторг России | повышение активной безопасности автотранспортных |
|  | движения автотранспортных | 2013 год | 14,15 | 14,15\* | - | - |  | средств |
|  | средств для расчета параметров активной | 2014 год | 5,091 | 5,091 | - | - |  |  |
|  | безопасности. Проведение | 2015 год | 1,777 | 1,777 | - | - |  |  |
|  | виртуальных исследований | 2016 год | 3,757 | 3,757 | - | - |  |  |
|  | движения автотранспортных | 2017 год | 7,6 | 7,6 | - | - |  |  |
|  | средств с интеллектуальными | 2018 год | 7,6 | 7,6 | - | - |  |  |
|  | системами активной безопасности в | 2019 год | 4,498 | 4,498 | - | - |  |  |
|  | различных критических и экстремальных условиях | 2020 год | 4,498 | 4,498 | - | - |  |  |
| 7. | Материально- техническое, метрологическое и | всего в том числе: | 169,084 | 169,084 | - | - | Минпромторг России | повышение эффективности контрольно- |
|  | методологическое обеспечение | 2013 год | 17,014 | 17,014\* | - | - |  | надзорной деятельности, |
|  | проведения научных исследований, | 2014 год | 18,1 | 18,1 | - | - |  | повышение активной и пассивной |
|  | направленных на повышение | 2015 год | 22,477 | 22,477 | - | - |  | безопасности автотранспортных |
|  | активной и пассивной безопасности | 2016 год | 16,016 | 16,016 | - | - |  | средств |
|  | автотранспортных средств | 2017 год | 20,573 | 20,573 | - | - |  |  |
|  |  | 2018 год | 24,969 | 24,969 | - | - |  |  |
|  |  | 2019 год | 24,968 | 24,968 | - | - |  |  |
|  |  | 2020 год | 24,968 | 24,968 | - | - |  |  |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_      \* Средства возвращены в федеральный бюджет в связи с невозможностью их освоения. | | | | | | | | |
|  | Итого по разделу II |  | 312,221 | 312,221 | - | - |  |  |
|  | в том числе: | 2013 год | 63,364 | 63,364 | - | - |  |  |
|  |  | 2014 год | 36,291 | 36,291 | - | - |  |  |
|  |  | 2015 год | 28,73 | 28,73 | - | - |  |  |
|  |  | 2016 год | 25,003 | 25,003 | - | - |  |  |
|  | - | 2017 год | 36,073 | 36,073 | - | - |  |  |
|  |  | 2018 год | 40,92 | 40,92 | - | - |  |  |
|  |  | 2019 год | 40,92 | 40,92 | - | - |  |  |
|  |  | 2020 год | 40,92 | 40,92 | - | - |  |  |

**Приложение N 5. 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**

Приложение N 5  
к федеральной целевой программе  
"Повышение безопасности  
дорожного движения  
в 2013-2020 годах"  
(В редакции, введенной в действие  
 с 25 октября 2016 года  
 [постановлением Правительства  
 Российской Федерации  
 от 11 октября 2016 года N 1031](http://docs.cntd.ru/document/420379337). -  
 См. [предыдущую редакцию](http://docs.cntd.ru/document/420381405))

Мероприятия [федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах"](http://docs.cntd.ru/document/499048500), направленные на развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов, повышение безопасности дорожных условий

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  | (млн. рублей, в ценах соответствующих лет) | | | |
|  |  | Период | Объем | В том числе | | | Ответственный | Ожидаемый |
|  |  | реализации | финанси- рования - всего | за счет средств феде- рального бюджета | за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации | за счет средств внебюд- жетных источ- ников | исполнитель | результат |
| I. Прикладные научные исследования и экспериментальные разработки, выполняемые по договорам на проведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ | | | | | | | | |
| 1. | Проведение научных исследований, направленных на | всего в том числе: | 77,9 | 77,9 | - | - | Минтранс России | улучшение условий дорожного движения |
|  | разработку современных методов организации | 2013 год | 10 | 10\* | - | - |  |  |
|  | дорожного движения, в том числе | 2014 год | 10 | 10 | - | - |  |  |
|  | основанных на исследовании влияния | 2015 год | 8,8 | 8,8 | - | - |  |  |
|  | режимов движения транспортных | 2016 год | 9,1 | 9,1 | - | - |  |  |
|  | потоков на безопасность дорожного движения | 2017 год | 10 | 10 | - | - |  |  |
|  |  | 2018 год | 10 | 10 | - | - |  |  |
|  |  | 2019 год | 10 | 10 | - | - |  |  |
|  |  | 2020 год | 10 | 10 | - | - |  |  |
| 2. | Разработка научно обоснованных предложений по | всего в том числе: | 50,5 | 50,5 | - | - | Минтранс России | совершенствование нормативно- технической базы |
|  | созданию, развитию и функционированию | 2013 год | 10 | 10\* | - | - |  |  |
|  | единого парковочного пространства в городах | 2014 год | 35 | 35 | - | - |  |  |
|  | Российской Федерации | 2015 год | 5,5 | 5,5 | - | - |  |  |
|  |  | 2016 год | - | - | - | - |  |  |
|  |  | 2017 год | - | - | - | - |  |  |
|  |  | 2018 год | - | - | - | - |  |  |
|  |  | 2019 год | - | - | - | - |  |  |
|  |  | 2020 год | - | - | - | - |  |  |
| 3. | Разработка научно обоснованных предложений по системе | всего в том числе: | 40,015 | 40,015 | - | - | Минтранс России | улучшение условий дорожного движения |
|  | оценки качества и эффективности | 2013 год | 7 | 7\* | - | - |  |  |
|  | организации дорожного движения в Российской | 2014 год | 18 | 18 | - | - |  |  |
|  | Федерации | 2015 год | 11,71 | 11,71 | - | - |  |  |
|  |  | 2016 год | 3,305 | 3,305 | - | - |  |  |
|  |  | 2017 год | - | - | - | - |  |  |
|  |  | 2018 год | - | - | - | - |  |  |
|  |  | 2019 год | - | - | - | - |  |  |
|  |  | 2020 год | - | - | - | - |  |  |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_      \* Средства возвращены в федеральный бюджет в связи с невозможностью их освоения. | | | | | | | | |
| 4. | Разработка методики проведения аудита безопасности движения | всего в том числе: | 39,33 | 39,33 | - | - | Росавтодор | снижение аварийности и сокращение |
|  | при проектировании, строительстве и | 2013 год | 14 | 14\* | - | - |  | социально- экономических |
|  | эксплуатации автомобильных дорог | 2014 год | 10 | 10 | - | - |  | потерь от дорожно- транспортных |
|  |  | 2015 год | 3,6 | 3,6 | - | - |  | происшествий |
|  |  | 2016 год | 11,73 | 11,73 | - | - |  |  |
|  |  | 2017 год | - | - | - | - |  |  |
|  |  | 2018 год | - | - | - | - |  |  |
|  |  | 2019 год | - | - | - | - |  |  |
|  |  | 2020 год | - | - | - | - |  |  |
|  | Итого по разделу I |  | 207,745 | 207,745 | - | - |  |  |
|  | в том числе: | 2013 год | 41 | 41 | - | - |  |  |
|  |  | 2014 год | 73 | 73 | - | - |  |  |
|  |  | 2015 год | 29,61 | 29,61 | - | - |  |  |
|  |  | 2016 год | 24,135 | 24,135 | - | - |  |  |
|  |  | 2017 год | 10 | 10 | - | - |  |  |
|  |  | 2018 год | 10 | 10 | - | - |  |  |
|  |  | 2019 год | 10 | 10 | - | - |  |  |
|  |  | 2020 год | 10 | 10 | - | - |  |  |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_      \* Средства возвращены в федеральный бюджет в связи с невозможностью их освоения. | | | | | | | | |
| II. Капитальные вложения | | | | | | | | |
| 5. | Строительство в местах повышенной аварийности в городах и | всего в том числе: | 90,147 | 90,147 | - | - | МВД России | повышение безопасности дорожного |
|  | населенных пунктах быстровозводимых | 2013 год | - | - | - | - |  | движения транспортных |
|  | конструкций надземных пешеходных | 2014 год | - | - | - | - |  | средств и пешеходов |
|  | переходов (не менее 300) | 2015 год | - | - | - | - |  |  |
|  |  | 2016 год | 90,147 | 90,147\*\* | - | - |  |  |
|  |  | 2017 год | - | - | - | - |  |  |
|  |  | 2018 год | - | - | - | - |  |  |
|  |  | 2019 год | - | - | - | - |  |  |
|  |  | 2020 год | - | - | - | - |  |  |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  \*\* Бюджетные ассигнования сокращены в целях увеличения объемов зарезервированных бюджетных ассигнований на реализацию дополнительных мер по поддержке отраслей экономики в соответствии с [распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 августа 2016 года N 1811-р](http://docs.cntd.ru/document/420373032). | | | | | | | | |
| 6. | Строительство, реконструкция и техническое | всего в том числе: | 104 | 104 | - | - | Росавтодор | снижение числа погибших пешеходов, а также других |
|  | перевооружение пересечений | 2013 год | 52 | 52\* | - | - |  | участников дорожного движения |
|  | автомобильных дорог общего пользования | 2014 год | 52 | 52 | - | - |  |  |