

**УКАЗ
ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года
и на перспективу до 2036 года**

В целях обеспечения дальнейшего совершенствования реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации
п о с т а н о в л я ю :

1. Утвердить прилагаемую Стратегию повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года.

2. Правительству Российской Федерации в 6-месячный срок утвердить план мероприятий по реализации Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года.

3. Настоящий Указ вступает в силу со дня его подписания.

Президент
Российской Федерации

В.Путин

Москва, Кремль

Утверждена
Указом Президента
Российской Федерации
от 2025 г. №

**Стратегия
повышения безопасности дорожного движения в Российской
Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года**

I. Общие положения

1. Стратегия повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года (далее – Стратегия) является документом стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности, определяющим цель, задачи и основные направления государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения на среднесрочную и долгосрочную перспективу, способы их эффективного достижения и решения.

2. Правовую основу настоящей Стратегии составляют Конституция Российской Федерации, общепризнанные принципы и нормы международного права, международные договоры Российской Федерации, федеральные конституционные законы, федеральные законы, нормативные правовые акты Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации.

3. Стратегия разработана в соответствии с Федеральным законом от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации», Стратегией национальной безопасности Российской Федерации, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 2 июля 2021 г. № 400, Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года», Основами государственной политики в сфере стратегического планирования в Российской Федерации, утвержденными Указом Президента Российской Федерации от 8 ноября 2021 г. № 633.

4. Повышение безопасности дорожного движения способствует достижению национальных целей развития Российской Федерации, таких как комфортная и безопасная среда для жизни, а также сохранение населения, укрепление здоровья и повышение благополучия людей, поддержка семьи.

5. Стратегия является основой для формирования и реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного

движения на федеральном, региональном и муниципальном, а также отраслевом и межотраслевом уровнях.

6. Положения настоящей Стратегии обязательны для выполнения всеми органами государственной власти Российской Федерации и органами местного самоуправления и должны учитываться при разработке, корректировке и реализации других документов стратегического планирования, в том числе программ, проектов, основных планов деятельности в части, касающейся обеспечения безопасности дорожного движения.

7. Стратегия включает в себя результаты анализа состояния безопасности дорожного движения в Российской Федерации, а также совокупность направлений повышения безопасности дорожного движения, сформированных на основе передового отечественного опыта, в том числе реализованного в смежных сферах, лучших региональных практик, международных стандартов, положительного зарубежного опыта, а также результатов научных исследований и прогнозов социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочный и долгосрочный периоды.

8. Для целей настоящей Стратегии используются следующие основные понятия:

1) «система обеспечения безопасности дорожного движения» – совокупность взаимодействующих субъектов, наделенных полномочиями в области обеспечения безопасности дорожного движения, деятельность которых основана на единой координации и тесной связи с общественностью, коммерческими организациями и другими заинтересованными субъектами и направлена на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий;

2) «субъекты системы обеспечения безопасности дорожного движения» – органы государственной власти на федеральном и региональном уровнях, другие государственные органы и органы местного самоуправления, созданные при них коллегиальные органы, а также профильные организации, наделенные полномочиями в области обеспечения безопасности дорожного движения или затрагивающие отдельные его направления;

3) «управление в области обеспечения безопасности дорожного движения» – процесс регулирующего и координирующего воздействия на систему дорожного движения посредством целеполагания, прогнозирования, планирования (программирования), организации и контроля для предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения смертности в их результате;

4) «социальный риск» – число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях на автомобильных дорогах общего пользования в расчете на 100 тыс. численности постоянного населения

Российской Федерации (субъекта Российской Федерации) в среднем за отчетный год, в том числе в зависимости от социально-демографических характеристик;

5) «транспортный риск» – число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях на автомобильных дорогах общего пользования в расчете на 10 тыс. зарегистрированных транспортных средств в Российской Федерации (субъекте Российской Федерации) по состоянию на конец отчетного периода, в том числе в зависимости от категории (вида) транспортных средств и срока их эксплуатации;

6) «дорожный риск» – число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях на автомобильных дорогах (участках автомобильных дорог, автомобильных дорогах отдельных классов, категорий, значения), в расчете на 100 км соответствующих дорог (их участков, классов, категорий, значения);

7) «тяжесть последствий» – число погибших в дорожно-транспортных происшествиях в расчете на 100 пострадавших (погибших и раненых) в них;

8) «проектное управление в области обеспечения безопасности дорожного движения» – метод организации и осуществления мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, направленный на получение уникальных результатов по снижению смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в условиях временных и ресурсных ограничений;

9) «проактивный подход» – метод организации и осуществления мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, заключающийся в своевременном обнаружении и предотвращении угроз безопасности дорожного движения до их наступления, в первую очередь на основе мониторинга дорожного движения, анализа, прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе с учетом происходящих и прогнозируемых процессов, развития технологий и иных факторов, способных оказать влияние на безопасность дорожного движения;

10) «риск-ориентированный подход» – метод организации и осуществления мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, заключающийся в принятии мер на основе оценки рисков и угроз в целях достижения максимального профилактического эффекта и оптимального использования ресурсов, задействованных в обеспечении безопасности дорожного движения;

11) «вызов безопасности дорожного движения» – объективный фактор, обусловленный социально-экономическими, демографическими, научно-технологическими и иными изменениями, способный при определенных условиях привести к возникновению угрозы безопасности дорожного движения и требующий адаптации системы дорожного движения к его появлению;

12) «риски и угрозы в области безопасности дорожного движения» – совокупность субъективных и объективных факторов, которые могут препятствовать достижению целей по снижению смертности в результате дорожно-транспортных происшествий и требуют целенаправленного воздействия в рамках реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;

13) «группа риска» – совокупность участников дорожного движения, которые ввиду физических и (или) психофизиологических, а также иных индивидуальных особенностей имеют более высокую вероятность стать участниками дорожно-транспортных происшествий;

14) «уязвимые участники дорожного движения» – лица, принимающие непосредственное участие в дорожном движении и подверженные более высокому риску травмирования в результате дорожно-транспортного происшествия ввиду слабой физической защищенности от внешнего воздействия, в том числе пешеходы, велосипедисты, водители мототранспортных средств, лица, использующие для передвижения средства индивидуальной мобильности;

15) «дети» – лица в возрасте до 16 лет;

16) «лица старшего поколения» – лица в возрасте 60 лет и старше;

17) «начинающий водитель» – лицо, управляющее транспортным средством и имеющее право на управление указанным транспортным средством менее двух лет;

18) «грубое нарушение» – нарушение требований в области безопасности дорожного движения, создающее непосредственную угрозу причинения вреда и характеризующееся наибольшей тяжестью последствий, в том числе нарушение, за совершение которого предусмотрены административное наказание в виде лишения права управления транспортными средствами или административного ареста либо уголовная ответственность;

19) «систематические нарушения» – неоднократные нарушения требований по обеспечению безопасности дорожного движения, совершенные в количестве, которое с учетом особенностей соответствующих правоотношений свидетельствует об устойчивой модели противоправного поведения, создающей угрозу безопасности дорожного движения;

20) «отвлечение внимания» – переключение внимания с контроля за дорожной ситуацией на другие факторы, в том числе связанные с использованием цифровых мобильных устройств, наушников, бортовых систем транспортных средств, просмотром наружной рекламы, расположенной в пределах автомобильных дорог и создающей угрозу безопасности дорожного движения;

21) «активная мобильность» – передвижение человека пешком, с использованием велосипеда, средства индивидуальной мобильности и других немоторизованных средств передвижения;

22) «дорожная инфраструктура» – автомобильные дороги и улично-дорожная сеть;

23) «улично-дорожная сеть» – дороги, проходящие в границах населенного пункта;

24) «фотовидеофиксация» – способ выявления и фиксации нарушений требований в области безопасности дорожного движения в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением.

Термины «аварийно-опасный участок дороги (место концентрации дорожно-транспортных происшествий)», «безопасность дорожного движения», «водитель транспортного средства», «дорога», «дорожно-транспортное происшествие», «дорожное движение», «механическое транспортное средство», «обеспечение безопасности дорожного движения», «пассажир», «пешеход», «средство индивидуальной мобильности», «транспортное средство», «участник дорожного движения» используются в значениях, предусмотренных Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и Правилами дорожного движения Российской Федерации, утвержденными постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090.

Термины «автомобильная дорога», «дорожная деятельность», «объекты дорожного сервиса» и «опорная сеть автомобильных дорог» используются в значениях, предусмотренных Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Термины «мониторинг дорожного движения», «организация дорожного движения», «пропускная способность дороги» и «технические средства организации дорожного движения» используются в значениях, предусмотренных Федеральным законом от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Термины «городская агломерация» и «опорный населенный пункт» используются в значениях, предусмотренных Стратегией пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2024 г. № 4146-р.

Термины «высокоавтоматизированное транспортное средство» и «интеллектуальная транспортная система» используются в значениях, предусмотренных Концепцией обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования, утвержденной

распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 марта 2020 г. № 724-р.

II. Оценка современного состояния безопасности дорожного движения в Российской Федерации

9. Повышение безопасности дорожного движения является важной составляющей обеспечения национальной безопасности и социально-экономического развития Российской Федерации в рамках достижения национальных целей развития страны.

Реализуемая государственная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения, основанная на программно-целевом подходе и механизмах проектного управления, позволила добиться значительных успехов.

За последние два десятилетия, с 2004 по 2024 год, число погибших в дорожно-транспортных происшествиях в стране снизилось более чем в два раза, с 34 506 до 14 403 человек.

Согласно оценке Всемирной организации здравоохранения по результатам реализации первого Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011 – 2020 гг.) Россия вошла в число десяти стран, которым удалось снизить смертность в результате дорожно-транспортных происшествий как минимум на 50 %. При этом общемировое снижение составило всего 5 %.

За период реализации ранее действовавшей Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р, удалось снизить количество дорожно-транспортных происшествий относительно 2017 года на 22,1 % (с 169 432 до 132 037), число погибших – на 24,5 % (с 19 088 до 14 403), раненых – на 23,5 % (с 215 374 до 164 754). Таким образом, за последние семь лет удалось потенциально предотвратить более 20 тыс. смертельных случаев.

Среди стран с населением свыше 100 млн человек Россия является одним из лидеров по уровню безопасности дорожного движения, опережая, например, по значению социального риска (9,86) Бангладеш (19), Вьетнам (18), Китай (17), Бразилию (16), Индию (15), Соединенные Штаты Америки (14), Мексику (12), Индонезию (11), уступая Японии (3) и Египту (9).

Несмотря на достигнутые результаты, уровень смертности в дорожно-транспортных происшествиях в Российской Федерации по-прежнему высок. В 2024 году социальный риск оказался вдвое выше по сравнению с общим значением данного показателя в Европейском союзе (4,4) и в несколько раз превысил значения стран, добившихся наибольших успехов в области безопасности дорожного движения (Норвегия (1,6),

Швеция (2), Япония (3), Нидерланды (3,1), Германия (3,3), Испания (3,5), Беларусь (4,8), Франция (4,8).

Дорожно-транспортные происшествия продолжают оставаться одной из ведущих внешних причин смерти детей и лиц трудоспособного возраста, на которых в 2024 году пришлось около 80 % всех погибших в дорожно-транспортных происшествиях.

Наряду с этим дорожно-транспортные происшествия входят в число основных причин, препятствующих росту ожидаемой продолжительности жизни.

Исходя из числа погибших за последние семь лет (2018 – 2024 гг.) лиц женского пола репродуктивного и более младшего возраста в стране потенциально не будут рождены более 20 тыс. детей.

Вследствие получения тяжелых травм в дорожно-транспортных происшествиях в 2024 году более 2 тыс. человек впервые признаны инвалидами, что составило почти 1,5 % от общего числа раненых.

Дорожно-транспортные происшествия негативно сказываются на развитии экономики страны за счет потери лиц трудоспособного возраста и исключения их из сферы труда в случае инвалидности, а также затрат на лечение, реабилитацию и социальную поддержку.

В мире ущерб от дорожно-транспортных происшествий составляет в среднем 1-3 % мирового валового внутреннего продукта, а в некоторых странах достигает 6 %. По экспертным оценкам, в Российской Федерации в 2023 году социально-экономический ущерб от дорожно-транспортных происшествий превысил один триллион рублей. При этом более чем в половине регионов страны величина валового регионального продукта меньше указанной суммы.

Смертность и серьезный травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий являются устранимыми факторами и должны быть предотвращены.

При принятии дальнейших мер по повышению безопасности дорожного движения необходимо учитывать, что чем ниже уровень дорожно-транспортной смертности, тем сложнее обеспечить ее дальнейшую позитивную динамику прежними темпами, о чем свидетельствует опыт стран, значительно раньше вставших на путь автомобилизации.

Перспективы развития ситуации в области безопасности дорожного движения во многом зависят от социально-экономических изменений в стране. В условиях экономического кризиса и посткризисного состояния дорожно-транспортная смертность резко снижается ввиду сокращения экономической мобильности граждан, а затем темпы замедляются или происходит рост числа погибших.

Изложенное требует совершенствования существующих и поиска новых подходов к повышению безопасности дорожного движения по следующим элементам.

Управление в области обеспечения безопасности дорожного движения

10. Управление в области обеспечения безопасности дорожного движения должно основываться на принципах обеспечения безопасности дорожного движения, а также риск-ориентированном и проактивном подходах при тесном непрерывном взаимодействии субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения между собой и с другими заинтересованными субъектами, включая общественность.

Система обеспечения безопасности дорожного движения охватывает широкий круг субъектов, реализующих свои функции во многих сферах государственного управления и обладающих различным набором компетенций и подходами к организации деятельности. Это предопределяет необходимость высокого уровня координации в целях достижения максимального совокупного эффекта.

11. В абсолютном большинстве субъектов Российской Федерации произошло заметное улучшение ситуации на дорогах, что стало результатом проведения единой государственной политики, в том числе посредством реализации региональных проектов «Безопасность дорожного движения» и пилотных проектов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Вместе с тем относительно 2017 года в 2024 году произошло увеличение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях в Республике Калмыкия (+40 %, с 70 до 98), Республике Алтай (+22,2 %, с 36 до 44), Белгородской области (+9,2 %, с 163 до 178), Костромской области (+6,3 %, с 64 до 68), Хабаровском крае (+1,4 %, с 144 до 146). Такие тенденции являлись поступательными и в основном не были обусловлены единичными массовыми дорожно-транспортными происшествиями.

Половина погибших в дорожно-транспортных происшествиях приходится всего на 20 субъектов Российской Федерации, которые, как правило, характеризуются наибольшей численностью населения и парка транспортных средств, являются крупными экономическими, промышленными, транзитными или туристическими центрами страны.

Остается актуальной проблема недостаточного внимания к вопросам обеспечения безопасности дорожного движения со стороны органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления.

Работа региональных комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения не всегда позволяет своевременно и в полном объеме решить существующие проблемы. По состоянию на 2025 год высшие должностные лица субъектов Российской Федерации являлись председателями соответствующих комиссий в двух третях регионов страны.

Не урегулированы полномочия по координации деятельности органов местного самоуправления, обладающих обширными полномочиями в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Они, как правило, не включены в реализацию соответствующих региональных проектов и не входят в состав региональных комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения. Не везде полноценно функционируют муниципальные комиссии.

Завершается интеграция в единую систему обеспечения безопасности дорожного движения воссоединенных субъектов Российской Федерации: Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской и Херсонской областей.

12. Эффективность обеспечения безопасности дорожного движения на всех уровнях управления существенно ограничивают несбалансированность и дефицит финансирования.

Регионы отличаются по уровню социально-экономического, транспортного и градостроительного развития, что порождает дисбаланс в уровне безопасности дорожного движения. Менее экономически состоятельные регионы характеризуются более высокими значениями социального риска и медленными темпами его снижения.

В региональных проектах «Безопасность дорожного движения» более чем трети субъектов Российской Федерации в 2024 году отсутствовало финансирование. В девяти из десяти таких субъектов финансирование мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения не было предусмотрено с начала реализации указанных проектов.

Положительно зарекомендовали себя дорожные фонды, направленные на финансовое обеспечение дорожной деятельности. Вместе с тем целевые расходы на финансирование мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе из средств, полученных от уплаты административных штрафов, не нормированы и различаются в регионах. Также отсутствует нормированность соответствующих расходов из страховых взносов в рамках обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

13. Эффективное управление предполагает необходимость всесторонней и объективной оценки ситуации в области безопасности дорожного движения.

Вместе с тем недостаточное межведомственное взаимодействие и отсутствие единых подходов к учету показателей, отражающих безопасность дорожного движения, зачастую приводят к расхождению сведений и препятствуют выработке и реализации эффективных мер. Нуждается в совершенствовании система информационного обмена с медицинскими организациями сведениями о пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях.

Остается актуальной проблема несогласованности целевых показателей в смежных сферах. Нормативное состояние дорог на сегодняшний день оценивается по критериям, не в полной мере отражающим уровень безопасности дорожного движения (продольная ровность и отсутствие дефектов проезжей части), что без принятия

дополнительных инфраструктурных и организационных мер может привести к ухудшению ситуации.

Учет сведений о раненых в дорожно-транспортных происшествиях в России не предусматривает разделение в зависимости от тяжести вреда здоровью. Одновременно в эту категорию попадают лица, получившие незначительные травмы, и лица, ставшие инвалидами. При этом в настоящее время в некоторых зарубежных странах, добившихся значительных успехов в повышении безопасности дорожного движения, эффективность принимаемых мер оценивается по снижению числа не только погибших, но и тяжелораненых в дорожно-транспортных происшествиях.

В настоящее время отсутствуют способы объективного установления фактов отвлечения внимания участников дорожного движения, а также болезненного и утомленного состояния водителя. Далеко не всегда представляется возможным достоверно оценить скорость движения транспортного средства в момент дорожно-транспортного происшествия.

Разный уровень социально-экономического развития, а также территориальные, транспортные и логистические особенности субъектов Российской Федерации обуславливают целесообразность расчета относительных показателей аварийности в зависимости от пробега транспортных средств, что, в свою очередь, предполагает ведение его статистического учета.

14. Одним из основных направлений обеспечения безопасности дорожного движения является нормативно-правовое и техническое регулирование. Законодательство Российской Федерации о безопасности дорожного движения актуализируется с учетом изменения ситуации и развития технологий.

За последние годы приняты меры, направленные на уточнение правового статуса субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения, участников дорожного движения и порядка эксплуатации транспортных средств, в том числе их новых видов, а также совершенствование законодательства об ответственности за нарушения в сфере безопасности дорожного движения, особенно грубые и имеющие систематический характер, вплоть до уголовной ответственности.

Продолжается реализация экспериментальных правовых режимов, направленных на внедрение инноваций в дорожное движение и транспортный комплекс в целом.

Вместе с тем отдельные аспекты остаются вне поля правового регулирования, что препятствует принятию своевременных и адекватных мер в интересах безопасности дорожного движения.

15. Положительное влияние на укрепление дисциплины участников дорожного движения, в первую очередь водителей транспортных средств, оказало развитие системы фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. За последние семь лет количество эксплуатируемых

комплексов фотовидеофиксации увеличилось более чем в два раза, расширился их функционал в части видов фиксируемых нарушений. Нормативно урегулирован порядок размещения комплексов с учетом интересов безопасности дорожного движения, предусматривающий в том числе информирование населения о местах их размещения.

16. Существующие меры не всегда позволяют оказать должное профилактическое влияние на нарушителя, в том числе по причине несоразмерности наказания угрозам, создаваемым нарушением.

Отдельные участники дорожного движения имеют устойчивую модель противоправного поведения и систематически пренебрегают установленными требованиями. Такое поведение неизбежно приводит к человеческим жертвам.

Обращает на себя внимание возможность уплаты «со скидкой» административного штрафа, назначенного за совершение отдельных административных правонарушений в области дорожного движения. Установление такой возможности наряду с повышением мотивации к добровольной уплате штрафа сопровождалось увеличением количества нарушений, особенно повторных, совершаемых отдельными гражданами.

17. С каждым годом возрастает роль общественности в повышении безопасности на дорогах. Расширяются формы участия граждан в обеспечении безопасности дорожного движения.

Важное значение имеет проявление активной гражданской позиции, выражающейся в том числе в информировании правоохранительных органов о нарушениях в целях их оперативного пресечения до наступления негативных последствий.

18. Отмечается повышение качества профилактических и контрольных (надзорных) мероприятий, проводимых в рамках федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения. Вместе с тем в последние годы применение инструментария надзора ограничено в связи со снижением административной нагрузки на контролируемых лиц и защитой от нелегитимного санкционного давления.

В условиях новой модели контрольной (надзорной) деятельности требуется повышение эффективности реализации риск-ориентированного подхода в целях своевременного обнаружения и предотвращения угроз причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям.

19. Совершенствуются формы информационного взаимодействия органов государственной власти между собой, а также с другими организациями и гражданами по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, что способствует оптимизации деятельности таких органов, повышению качества выполнения возложенных на них функций, в том числе в рамках разрешительной и контрольной (надзорной) деятельности.

В деятельность органов государственной власти активно внедряются принципы и стандарты клиентоцентричности, главным образом, при организации оказания государственных услуг в области безопасности дорожного движения.

20. Важная роль в повышении безопасности дорожного движения отводится цифровой трансформации и ускоренному внедрению новых технологий, разработанных в том числе на основе искусственного интеллекта, а также внедрению цифровых и платформенных решений в сферах государственного управления, включая оказание государственных услуг.

В настоящее время 5 государственных услуг в области безопасности дорожного движения и 3 сервиса переведены в электронный вид, что повышает удобство их использования и обеспечивает интеграцию данных в единые информационные системы.

Вместе с тем основными барьерами цифровизации выступают нехватка финансовых ресурсов и специализированных кадров, обладающих цифровыми навыками, низкий приоритет цифровой трансформации для отдельных участников правоотношений, а также несоответствие нормативно-правового регулирования темпам развития технологий.

21. Укрепляется материально-техническое обеспечение Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее – Госавтоинспекция), в том числе за счет поставки современных технических и транспортных средств, способствующих качественному осуществлению контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения.

Остается сложной проблема комплектования Госавтоинспекции. Важное значение приобретает оптимизация деятельности Госавтоинспекции, в том числе за счет цифровизации процессов и минимизации выполнения несвойственных функций.

Нуждается в совершенствовании практика оформления дорожно-транспортных происшествий без пострадавших в упрощенном порядке, без участия уполномоченных сотрудников полиции, поскольку в настоящее время таким образом оформляется только около трети происшествий без пострадавших.

Участник дорожного движения

22. Численность населения Российской Федерации за последние семь лет практически не изменилась и на 1 января 2025 года составила 146,1 млн человек (-1 % к 2017 году).

При этом социальный риск за тот же период снизился на 24,2 % – с 13 до 9,86.

Почти половину (в 2024 году – 46,6 %) погибших в дорожно-транспортных происшествиях составляют водители транспортных средств.

На пассажиров и пешеходов приходится в среднем по четвертой части (26,9 и 24,1 % соответственно) погибших. На велосипедистов, лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности, и других лиц, принимающих непосредственное участие в дорожном движении, приходится менее 3 % погибших. С 2017 года наиболее существенные темпы снижения числа погибших достигнуты среди пешеходов (на 39,9 %).

По-прежнему девять из десяти происшествий происходит из-за нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств.

Причины совершения смертельных дорожно-транспортных происшествий из года в год практически равномерно распределяются между основными факторами риска.

23. В первую очередь фактором, способствующим совершению дорожно-транспортных происшествий, является выбор небезопасной скорости движения транспортного средства. На происшествия, связанные с нарушением скоростного режима, в 2024 году пришлось более четверти (27,1 %) смертельных случаев. За последние семь лет число погибших в таких происшествиях увеличилось в полтора раза.

Однако в действительности влияние скорости на безопасность дорожного движения еще более существенное, поскольку она сопутствует другим факторам риска совершения дорожно-транспортных происшествий и влияет на тяжесть их последствий.

24. Менее массовой, но имеющей более тяжелые последствия причиной дорожно-транспортных происшествий является выезд на полосу встречного движения (24,9 % погибших в 2024 году). За период 2017 – 2024 гг. число погибших в происшествиях по данной причине снизилось более чем на четверть (на 27,9 %). Более двух третей таких происшествий совершается в местах, где выезд на полосу встречного движения разрешен. В большинстве случаев (более 70 %) такие дорожно-транспортные происшествия не были связаны с выполнением обгона.

25. Факты управления транспортным средством в состоянии опьянения или невыполнения водителем требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического) по-прежнему фиксируются в каждом девятом дорожно-транспортном происшествии. При этом на такие происшествия приходится четверть (в 2024 году – 25,3 %) всех погибших.

Водители, находившиеся в состоянии опьянения, виновны в совершении девяти из десяти дорожно-транспортных происшествий с их участием, а тяжесть последствий таких происшествий в два раза выше. В среднем каждый десятый установленный водитель, управляющий транспортным средством в состоянии опьянения либо не выполнивший требование о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического), совершает данное нарушение повторно.

С 2017 года основные показатели аварийности с участием водителей в состоянии опьянения снизились почти в полтора раза. Этому способствовало принятие целенаправленных нормативно-правовых и организационных мер, а также снижение потребления алкоголя населением страны (более чем на 10 %), которое планируется и в дальнейшем. На фоне достигнутых успехов необходимо обратить внимание на то, что в 2024 году при продолжившемся снижении количества дорожно-транспортных происшествий с участием водителей в состоянии опьянения число погибших в таких происшествиях увеличилось (+6,2 %).

По сравнению с общемировыми показателями потребление алкоголя в России остается по-прежнему высоким. Более того, на протяжении нескольких лет наблюдалась устойчивая тенденция к увеличению розничных продаж алкогольной продукции на душу населения.

Усугубляется проблема управления транспортными средствами водителями в состоянии наркотического опьянения. Число погибших в дорожно-транспортных происшествиях с участием таких водителей в 2024 году увеличилось на 34,5 % по сравнению с предшествующим годом. За последние семь лет их доля возросла более чем в полтора раза и в 2024 году составила почти десятую часть всех погибших в происшествиях, при которых у водителя было установлено состояние опьянения. При этом нельзя исключать латентность таких фактов при невыполнении требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического).

Остается нерешенной проблема управления транспортными средствами водителями под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание.

26. Важное значение имеет использование средств пассивной безопасности, в первую очередь ремней безопасности и мотошлемов, которые в среднем в два раза снижают тяжесть последствий дорожно-транспортного происшествия.

Дисциплина использования ремней безопасности находится на недостаточном уровне, поскольку в 2024 году ремнем безопасности при его наличии не был пристегнут каждый пятый погибший в дорожно-транспортном происшествии водитель и пассажир.

Еще более остро стоит проблема неиспользования мотошлемов, факты которого в 2024 году установлены у каждого третьего погибшего водителя и у каждого второго погибшего пассажира мототранспорта. За семь лет число погибших водителей мототранспорта, не использующих мотошлем при движении, увеличилось более чем в два раза.

27. По данным Всемирной организации здравоохранения и зарубежных исследований, отвлечение внимания при управлении транспортным средством значительно повышает риск совершения дорожно-транспортного происшествия.

С каждым годом расширяется спектр источников отвлечения внимания, не ограничивающихся мобильными телефонами, что связано в том числе с развитием технологий. Определенные риски представляет наружная реклама, размещенная в пределах дорог. Указанные проблемы приобретают актуальность не только для водителей, но и для других участников дорожного движения (в том числе пешеходов, велосипедистов, лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности).

28. Повышенную угрозу безопасности дорожного движения создают водители, не имеющие права на управление транспортными средствами. В последние годы наблюдается тенденция к увеличению доли дорожно-транспортных происшествий с участием таких водителей, которая в 2024 году составила более десятой части в общей структуре аварийности.

Особенно остро данная проблема проявляется среди водителей мототранспорта, на которых приходится более половины всех происшествий с участием водителей, не имеющих права на управление транспортными средствами.

Остается актуальной проблема управления транспортными средствами лицами, лишенными соответствующего права. Среди всех таких установленных водителей в среднем каждый седьмой ранее совершал аналогичные нарушения. Водители, лишенные права на управление транспортными средствами, склонны к совершению более опасных нарушений, имеющих тяжелые последствия.

29. Требуется дальнейшего решения проблема участия в дорожном движении водителей, имеющих медицинские противопоказания, медицинские показания и (или) медицинские ограничения к управлению транспортными средствами.

В этой связи требуется дальнейшее совершенствование системы медицинского обеспечения допуска к управлению транспортными средствами, включая развитие механизмов информационного взаимодействия между правоохранительными органами и медицинскими организациями на всех этапах в целях своевременного установления водителей, имеющих медицинские противопоказания, медицинские показания и (или) медицинские ограничения к управлению транспортными средствами, и принятия к ним соответствующих мер вплоть до исключения из дорожного движения.

30. Повышенного внимания заслуживают уязвимые участники дорожного движения, а также лица, входящие в группы риска. Дорожно-транспортные происшествия с участием перечисленных категорий лиц характеризуются наибольшей тяжестью последствий, а погибшие составляют около половины в общей структуре аварийности.

31. Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы.

Наезд на пешехода выступает вторым по массовости видом происшествий (в 2024 году – 26,1 %), а погибшие в результате наездов пешеходы составляют практически четверть (23,2 %) от общего числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях.

Принимаемые меры способствовали снижению числа погибших пешеходов, которое за последнее десятилетие сократилось более чем в два раза.

Более трех четвертей смертельных случаев среди пешеходов фиксируется при наездах вне пешеходных переходов, что, помимо прочего, может свидетельствовать о недостаточно развитой пешеходной инфраструктуре. Тяжесть последствий таких происшествий более чем в два раза выше, чем на пешеходных переходах, и в четыре раза выше по сравнению с переходами, оборудованными искусственными неровностями.

Две трети (в 2024 году – 67 %) всех погибших пешеходов приходится на темное время суток. Тяжесть последствий таких дорожно-транспортных происшествий более чем в три раза выше, чем в светлое время суток. Обустройство искусственного освещения дорог и использование пешеходами световозвращающих элементов позволяют значительно снизить риск получения смертельной травмы.

Более трети всех погибших пешеходов составляют лица старшего поколения. На фоне прогнозируемого снижения общей численности населения ожидается увеличение доли лиц старшего поколения. В 2030 году доля лиц в возрасте 60 лет и старше в общей структуре населения составит 25,8 %, а уже к 2036 году – 27,7 %. Соответственно, возрастет доля участников дорожного движения, являющихся более уязвимыми к дорожно-транспортным происшествиям.

Изложенное потребует адаптацию лиц старшего поколения к безопасному участию в дорожном движении, а также развитие и приспособление соответствующей инфраструктуры.

32. Вызывает обоснованную тревогу динамика показателей аварийности с участием несовершеннолетних, среди которых дорожно-транспортные происшествия выступают одной из ведущих причин смерти. Среди внешних причин смерти лиц в возрасте 5 – 17 лет на дорожно-транспортные происшествия приходится каждый четвертый случай.

С 2017 по 2024 год число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, снизилось на 21,2 %.

Почти две трети (61,4 % в 2024 году) погибших в дорожно-транспортных происшествиях детей участвовали в дорожном движении в качестве пассажиров транспортных средств. Более четверти из них перевозились с нарушением установленных требований, без детских удерживающих систем (устройств) или ремней безопасности, что почти в два раза увеличивает тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий. Ситуация осложняется наличием в обороте так называемых

суррогатов детских удерживающих устройств, не соответствующих требованиям безопасности.

Число погибших детей-пешеходов с 2017 года снизилось на 38,5 %. Более чем две трети наездов на детей-пешеходов совершено по вине водителей транспортных средств.

Значительной угрозой безопасности дорожного движения, обостряющейся на протяжении нескольких последних лет, является участие в дорожном движении детей в качестве водителей механических транспортных средств. За период 2017 – 2024 гг. число погибших детей-водителей увеличилось в два с половиной раза (с 26 до 65), раненых – почти в пять раз (с 542 до 2 501). В восьми из десяти дорожно-транспортных происшествий дети-водители управляли мототранспортом. Обостряется проблема управления средствами передвижения, не предназначенными для эксплуатации на дорогах общего пользования (в том числе спортивный инвентарь, питбайки, квадроциклы).

Приведенные данные свидетельствуют о том, что абсолютное большинство случаев гибели детей в дорожно-транспортных происшествиях связано с поведением взрослых, что обуславливает высокую степень ответственности взрослых, в первую очередь родителей (законных представителей), за безопасность детей при участии в дорожном движении.

В соответствии со средним вариантом демографического прогноза Росстата после продолжительного снижения числа родившихся в Российской Федерации ожидается его рост с 2028 года. Будут создаваться условия для раннего развития детей, что может повлечь их ускоренное вовлечение в процесс дорожного движения и должно учитываться при планировании профилактической работы.

Кроме того, прогнозируется увеличение численности населения в возрасте 20 – 29 лет. На данную возрастную группу из года в год приходится наибольшее значение социального риска. Таким образом, в будущем одну из основных групп риска составит население, которое по состоянию на 2025 год находится в возрасте до 16 лет, что требует повышенного внимания к данной группе населения уже сегодня.

В настоящее время ведется активная работа по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Ежегодно с участием детей и молодежи проводятся десятки тысяч информационно-пропагандистских мероприятий. Почти 600 тыс. детей по всей стране вовлечены в объединения в сфере безопасности дорожного движения, из них 515,8 тыс. детей – в отряды юных инспекторов движения. В 2022 году создана Общероссийская общественная детско-юношеская организация по пропаганде безопасности дорожного движения «Юные инспекторы движения».

С 2017 года реализуется всероссийский проект «Лаборатория безопасности», направленный на формирование культуры поведения на дорогах. Во всех регионах страны функционируют центры

«Лаборатория безопасности», которые требуют надлежащего содержания и дальнейшего развития.

В рамках Всероссийской онлайн-олимпиады «Безопасные дороги» более 20 млн учащихся повысили свою правовую грамотность.

33. Второй год подряд отмечено увеличение числа погибших по вине начинающих водителей, которое произошло на фоне сокращения их общего числа. Начинаящие водители являлись виновными в среднем в семи из десяти дорожно-транспортных происшествий с их участием.

Согласно среднему варианту демографического прогноза численность населения в возрасте 18 – 24 лет, в основном составляющего категорию начинающих водителей, к 2036 году увеличится более чем на четверть, что может повлечь синхронный рост числа потенциальных начинающих водителей и увеличить риски безопасности дорожного движения, которые должны учитываться при работе с данной категорией участников дорожного движения.

34. На протяжении трех лет происходит увеличение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях, совершенных по вине водителей, являющихся гражданами иностранных государств. С 2021 года значение данного показателя возросло на 22 %. Абсолютное большинство (в 2024 году – 95 %) происшествий совершается гражданами государств – участников Содружества Независимых Государств. В пятой части таких происшествий водители осуществляли пассажирскую или грузовую перевозку.

Изложенное обуславливает необходимость принятия мер, направленных на адаптацию и интеграцию в российское общество иностранных граждан, в том числе со стороны работодателей, привлекающих их к трудовой деятельности, связанной с управлением транспортными средствами.

Транспортное средство и услуги в сфере транспорта

35. Тенденция к снижению основных показателей аварийности наблюдается на фоне ежегодного увеличения парка зарегистрированных механических транспортных средств, численность которого по сравнению с 2017 годом увеличилась более чем на 6 млн единиц и в 2024 году составила 63,1 млн.

При этом значение транспортного риска за этот период снизилось на 32,5 % – с 3,38 до 2,28.

36. Большинство погибших приходится на дорожно-транспортные происшествия с участием легковых автомобилей (в 2024 году – 82,9 %), что в целом кратно их доле в общей структуре парка транспортных средств (83,9 %).

На происшествия с участием грузовых автомобилей приходится около трети (29,6 %) погибших, при том что доля дорожно-транспортных происшествий с их участием составляет немногим более десятой части

(13,5 %). Погибшие в дорожно-транспортных происшествиях с участием мототранспорта составили 9 % от всех смертельных случаев, автобусов – 4 %.

По сравнению с 2017 годом значительное снижение числа погибших в 2024 году отмечено для дорожно-транспортных происшествий с участием автобусов (на 40,1 %). Число погибших в происшествиях с участием легковых автомобилей снизилось на 24,7 %, грузовых – 17,1 %. При этом число погибших в дорожно-транспортных происшествиях с участием мототранспорта увеличилось на 11,3 %.

37. В свете дальнейшего повышения популярности и развития форм активной мобильности заслуживает внимания аварийность с участием велосипедов и средств индивидуальной мобильности, на дорожно-транспортные происшествия с участием которых в 2024 году пришлось 307 и 54 погибших соответственно. Треть пострадавших в таких происшествиях составили несовершеннолетние.

Большой общественный резонанс вызывают происшествия с участием указанных средств передвижения на пешеходной инфраструктуре, что во многом обусловлено отсутствием специальной дорожной инфраструктуры для передвижения средств индивидуальной мобильности, недостаточным развитием велосипедной инфраструктуры, а также недостаточным техническим регулированием, влекущим невозможность отделения средств индивидуальной мобильности от транспортных средств, имеющих характеристики, аналогичные мопедам и мотоциклам.

Вместе с тем такие происшествия характеризуются относительно низкой тяжестью последствий. При этом основная угроза при использовании велосипедов и средств индивидуальной мобильности создается для их пользователей, на которых в 2024 году пришлось 96 % всех погибших в дорожно-транспортных происшествиях с участием таких транспортных средств. Основная масса смертельных случаев в таких происшествиях фиксируется на проезжей части.

Первоочередное значение для обеспечения безопасности дорожного движения имеет принятие инфраструктурных решений, а также регулирование оборота, допуска к участию в дорожном движении и непосредственно порядка участия в дорожном движении велосипедов, средств индивидуальной мобильности и других средств передвижения.

38. Одним из ключевых вызовов для транспортного комплекса продолжает оставаться устаревание парка транспортных средств. По состоянию на 2024 год срок эксплуатации свыше 15 лет имеют 23 % легковых, 38 % грузовых автомобилей, 20 % автобусов и 80 % мототранспортных средств.

По мере увеличения срока эксплуатации все чаще выявляются технические неисправности транспортных средств и увеличивается тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий для лиц, находящихся в салоне, что предопределяется в первую очередь снижением прочностных

характеристик транспортного средства и, как правило, более низким уровнем его активной, пассивной и послеаварийной безопасности.

39. Изменение геополитической ситуации повлекло ряд новых вызовов для транспортной отрасли, связанных в первую очередь с нелегитимным санкционным давлением и уходом иностранных производителей с российского рынка. На этом фоне произошел рост потребительских цен на автомобили и комплектующие. Введение долгосрочной шкалы индексации утилизационного сбора способствует дальнейшему росту цен на новые автомобили.

В этой связи приоритетной задачей автомобильной отрасли на среднесрочную перспективу является насыщение собственного рынка, планируется увеличение производства транспортных средств. Однако планируемые темпы могут оказаться недостаточными для полноценного обновления парка транспортных средств с учетом его текущего состояния.

40. В выпускаемых в России транспортных средствах не получают массового распространения современные системы безопасности, а некоторые автомобили не оснащаются даже минимально необходимыми системами. За последние три года в среднем девять из десяти отечественных легковых автомобилей выпущены без отдельных систем безопасности, что уже привело к росту тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий для лиц, находящихся в салоне автомобиля.

Обостряются проблемы повышения стоимости, использования неоригинальных и контрафактных запчастей, а также увеличения межсервисных сроков эксплуатации транспортных средств.

41. При дорожно-транспортных происшествиях стали реже фиксироваться технические неисправности транспортных средств либо условия, при которых запрещена их эксплуатация. В общей структуре аварийности такие факты составляют менее 4 %.

Однако наличие неисправностей по-прежнему наиболее характерно для грузовых автомобилей (в 2024 году 5,5 % дорожно-транспортных происшествий с их участием), большинство из которых эксплуатируется в коммерческих целях, что предопределяет необходимость концентрации усилий и дальнейшего развития технологий контроля технического состояния транспортного средства, в том числе с использованием предиктивной аналитики.

42. В последние годы увеличился импорт автомобилей из восточных стран, выпускающихся преимущественно с правым расположением руля, что повлекло рост основных показателей аварийности с их участием. В 2024 году такие дорожно-транспортные происшествия, как и погибшие в них, в общей структуре аварийности составили более десятой части. Транспортный риск для автомобилей с правым расположением рулевого управления (4,9) более чем в два раза превышает значение данного показателя для транспортных средств с левым расположением рулевого управления (2,1).

Перечисленные обстоятельства в среднесрочной и долгосрочной перспективе могут оказать негативное влияние на безопасность дорожного движения. В складывающихся условиях важное значение приобретают стимулирование обновления парка транспортных средств и массовое внедрение современных систем безопасности, которые способствуют минимизации человеческих ошибок.

43. Важным вектором развития транспортной системы является внедрение новых технологий, в том числе автоматизированного вождения.

В настоящее время основные усилия в данном направлении сосредоточены на пассажирских и грузовых перевозках. Возможность реализации соответствующих экспериментальных правовых режимов установлена на территории более трети субъектов Российской Федерации.

В долгосрочной перспективе высокоавтоматизированные транспортные средства способны положительно повлиять на безопасность дорожного движения путем снижения роли человеческого фактора и влияния ошибок, совершаемых водителями, что в среднесрочной перспективе потребует создания правовых, организационных, инфраструктурных и технологических условий для безопасной интеграции высокоавтоматизированных транспортных средств с традиционными участниками дорожного движения.

44. Ограничения на использование других видов транспорта, повышение тарифов на железнодорожном и воздушном транспорте, а также развитие внутреннего, в том числе автомобильного туризма, повлекло повышение нагрузки на автомобильный транспорт, что особенно ощутимо проявилось в секторе коммерческих перевозок.

45. Традиционно автомобильным транспортом перевозится наибольшая часть грузов (в 2024 году – 82,4 % без учета трубопроводного транспорта). Четвертый год подряд происходит увеличение объемов грузоперевозок автомобильным транспортом, при этом начиная с 2022 года фактический ежегодный объем таких перевозок уже превышает прогнозное значение 2030 года.

Более половины дорожно-транспортных происшествий с участием грузовых автомобилей (в 2024 году – 54,4 %) и почти половина погибших в них (47,7 %) приходится на происшествия, в которых эксплуатация таких транспортных средств осуществлялась физическими лицами.

При этом четвертый год подряд отмечается рост основных показателей аварийности по вине водителей грузовых транспортных средств, которые эксплуатировались хозяйствующими субъектами, что обуславливает необходимость дальнейшего совершенствования разрешительных и контрольных механизмов обеспечения безопасности дорожного движения.

46. Более двух третей пассажиров транспорта общего пользования перевезено в условиях дорожного движения с использованием автобусов, трамваев и троллейбусов.

С 2017 по 2024 год число погибших в дорожно-транспортных происшествиях с участием транспорта общего пользования снизилось почти на треть (с 456 до 309).

Вместе с тем в полном объеме не реализован потенциал лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами. Существующие механизмы не всегда позволяют своевременно и эффективно предотвратить ущерб, угрозы причинения которого возникают в области безопасности дорожного движения.

Далеко не всегда в правовых актах регионального и муниципального уровня, регламентирующих организацию регулярных перевозок пассажиров автобусами, учитываются интересы безопасности дорожного движения, в том числе при субсидировании таких перевозок и проведении публичных закупок.

В рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» в субъекты Российской Федерации поставлено более 16 тыс. новых единиц транспорта общего пользования, включая автобусы, электробусы, троллейбусы и трамваи. К 2030 году в агломерациях и городах запланировано увеличение доли парка общественного транспорта, имеющего срок эксплуатации не старше нормативного, не менее чем до 85 %.

Требуется дальнейшее комплексное развитие транспорта общего пользования, что при создании соответствующих условий способно оказать положительное влияние на безопасность дорожного движения.

47. Обращает на себя внимание проблема излишнего пробега коммерческих грузовых автомобилей, создающего дополнительные необоснованные риски безопасности дорожного движения.

Для городского пассажирского транспорта остаются актуальными проблемы высокой степени дублирования маршрутной сети, а также преобладание подвижного состава малой вместимости.

Изложенное предопределяет необходимость грамотной организации перевозок, направленной на минимизацию угроз безопасности дорожного движения, а также комплексного развития других видов транспорта.

В основных сегментах транспортного комплекса существует проблема кадрового дефицита. Сохраняются проблемы недостаточной квалификации и текучести водительских кадров, а также отсутствия мотивации к безопасному осуществлению трудовой деятельности, обусловленного в том числе смещением приоритетов на экономию времени и ресурсов. Отмечается тенденция на увеличение среднего возраста водителей коммерческого транспорта.

В совокупности перечисленные обстоятельства негативно сказываются на качестве осуществления перевозок и создают повышенные риски в области обеспечения безопасности дорожного движения.

48. Важным вектором развития городского транспорта является активное распространение такси, форм совместного использования

транспортных средств (в том числе краткосрочная аренда автомобилей, велосипедов, средств индивидуальной мобильности), а также рынка доставки товаров и оказания услуг.

В 2024 году число погибших в дорожно-транспортных происшествиях с участием легкового такси относительно предшествующего года увеличилось на 42% и составило 159 человек, что практически соответствует показателю 2017 года (160 погибших).

На происшествия с участием легковых транспортных средств, находящихся в краткосрочной аренде (каршеринг), пришлось 57 погибших. За период 2018 – 2024 гг. значение данного показателя возросло почти в шесть раз.

В дорожно-транспортных происшествиях с участием прокатных средств индивидуальной мобильности в 2024 году погибли 15 человек, что составило более четвертой части всех смертельных случаев в происшествиях с участием транспортных средств данной категории.

Увеличивающиеся объемы использования перечисленных видов транспорта, а также появление новых участников правоотношений (например, агрегаторы) определяют необходимость совершенствования нормативно-правовых и организационных основ с учетом интересов безопасности дорожного движения, включая повышение стандартов качества оказания соответствующих услуг.

49. В настоящее время предлагается широкий спектр товаров и услуг, затрагивающих сферу дорожного движения, не все из которых отвечают требованиям безопасности, а отдельные способствуют противоправной деятельности (устройства, позволяющие скрыть государственные регистрационные знаки, заглушки для ремней безопасности, продажа поддельных водительских удостоверений, медицинских справок, лицензий на перевозку пассажиров автобусами и многое другое).

Стремительно развиваются торговые онлайн-площадки (маркетплейсы), на которых продаются не только отдельные комплектующие, но и транспортные средства, а также устройства, не предназначенные для движения по дорогам общего пользования.

Вместе с тем большинство аспектов перечисленных видов деятельности не урегулировано, отсутствует эффективный контроль за их осуществлением, что препятствует своевременному исключению таких товаров и услуг с рынка и негативно сказывается на безопасности дорожного движения.

Дорожная инфраструктура

50. В Российской Федерации происходит активное развитие дорожной инфраструктуры. Протяженность дорог общего пользования по итогам 2024 года составила 1,58 млн километров, по данному показателю страна занимает пятое место в мире. За последние семь лет общая протяженность автомобильных дорог увеличилась на 5%.

При этом значение дорожного риска за период 2017 – 2024 гг. снизилось на 28,3 % – с 1,27 до 0,91.

За шесть лет реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» (2019 – 2024 гг.) отремонтировано, реконструировано и построено более 150 тыс. километров дорог, установлено свыше 13 тыс. светофоров и 963 тыс. дорожных знаков, обустроено 4,9 млн погонных метров барьерного ограждения, 1,4 млн погонных метров пешеходного ограждения и более 3,1 млн погонных метров стационарного освещения, а также нанесено 103,7 млн погонных метров дорожной разметки.

По уровню развития дорожной сети с учетом площади занимаемой территории, численности населения и протяженности автомобильных дорог Россия занимает 7 место среди десяти наибольших по площади стран и уступает США, Индии, Австралии, Канаде, Китаю и Бразилии, опережая Аргентину, Алжир и Казахстан.

Темпы роста численности парка транспортных средств с 2017 года более чем в два раза превысили темпы увеличения протяженности дорог за тот же период.

Ситуация существенно осложнилась в 2022 году на фоне изменения геополитической обстановки, повлекшей переориентацию экономических и транспортных связей. Инфраструктура оказалась не готова к таким изменениям, основные транспортные артерии стали работать в режиме перегрузки, что привело к обострению угроз безопасности дорожного движения.

В условиях дальнейшего увеличения экономической связанности с государствами восточно-азиатского и южного мировых регионов нагрузка на автодорожную инфраструктуру в данных направлениях, вероятно, будет увеличиваться. Росту трафика также будут способствовать перспективы развития автомобильного туризма.

51. Территориальные особенности Российской Федерации обуславливают необходимость перемещения людей и грузов на значительно большие расстояния, чем во многих других странах, что требует развития транспортного каркаса нашей страны для удовлетворения потребностей населения и экономики, в том числе скоростного каркаса. При этом приоритетное внимание должно уделяться вопросам обеспечения безопасности.

Россия входит в число лидеров по протяженности дорог скоростного класса, однако по доле таких дорог (0,6 %) в общей протяженности дорожной сети значительно уступает другим странам, имеющим скоростные дороги.

52. Для обеспечения устойчивых связей между основными точками транспортного спроса необходимо дальнейшее развитие опорной сети, включающей в себя все автомобильные дороги федерального значения,

а также наиболее востребованные региональные и прочие автомобильные дороги.

В опорную сеть входит почти десятая часть (8,7 %) протяженности автомобильных дорог общего пользования. При этом в 2024 году на такие дороги пришлось практически половина всех погибших в дорожно-транспортных происшествиях.

В этой связи концентрация усилий, в первую очередь инфраструктурных и технологических мер, на дорогах опорной сети позволит значительно снизить смертность в результате дорожно-транспортных происшествий и одновременно повысить эффективность перевозок.

53. В 2024 году средний показатель интенсивности движения на дорогах федерального значения увеличился в полтора раза по сравнению с 2017 годом. Однако 79,7 % таких дорог являются двух- или трехполосными, что не всегда обеспечивает необходимую пропускную способность и негативно сказывается на безопасности дорожного движения.

При том что дороги федерального значения имеют наименьшую долю в общей протяженности (4,1 %), на них приходится около трети (в 2024 году – 31,8 %) погибших в дорожно-транспортных происшествиях.

С 2017 по 2024 год число погибших в дорожно-транспортных происшествиях на таких дорогах снизилось на 18,2 %.

На каждые 100 км автомобильных дорог федерального значения приходится в среднем 7 погибших, что в 6 раз больше, чем на региональных и межмуниципальных дорогах, и в 16 раз больше, чем на местных дорогах.

В то же время на дорогах федерального значения отмечается самая низкая, по сравнению с дорогами других видов, доля происшествий, на местах которых зафиксированы нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию и обустройству автомобильных дорог (8,1 %).

По итогам 2024 года в нормативном состоянии находилось 74,1% дорог федерального значения. До 2030 года планируется доведение до нормативного состояния и дальнейшее поддержание в нем не менее 85 % всех дорог опорной сети, включая автомобильные дороги федерального значения.

54. На автомобильные дороги регионального и межмуниципального значения приходится наибольшая доля погибших в дорожно-транспортных происшествиях (в 2024 году – 37,8 %), что примерно кратно их протяженности в общей дорожной сети (31,8 %). С 2017 года снижение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях на таких дорогах составило 18,3 %.

Нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию и обустройству автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения фиксируются в среднем на месте каждого четвертого дорожно-транспортного происшествия (в 2024 году – 25,2 %).

По итогам 2024 года только половина (55,2 %) автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения соответствовала нормативным требованиям. В качестве целевого показателя в отношении таких дорог определено приведение в соответствие с нормативными требованиями к 2030 году не менее 60 %.

55. На автомобильные дороги местного значения, которые в абсолютном большинстве являются улицами городов и других населенных пунктов, при наибольшей доле зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий (в 2024 году – 66,1 %) приходится наименьшая доля погибших (в 2024 году – 30,3 %).

За последние семь лет на таких дорогах отмечены наибольшие темпы снижения числа погибших (на 25,9 %). Вместе с тем по сравнению с предшествующим годом число погибших в дорожно-транспортных происшествиях на дорогах местного значения в 2024 году возросло на 3,3 %.

Доля происшествий, на местах которых выявлены нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию и обустройству, на дорогах местного значения составляет треть (33,9 %) в общей структуре аварийности, при этом на них приходится около половины (46,5 %) погибших на таких дорогах.

56. Для автомобильных дорог, входящих в опорную сеть, включая автомобильные дороги федерального значения, с точки зрения безопасности дорожного движения наряду с поддержанием высокого уровня содержания в первую очередь актуален вопрос приведения параметров автомобильных дорог в соответствие с фактической интенсивностью движения. Дороги регионального и межмуниципального, а также местного значения в большей степени приспособлены для своей интенсивности движения, однако, учитывая высокую долю дорожно-транспортных происшествий, при которых зафиксированы неудовлетворительные дорожные условия, такие дороги требуют большего внимания в ходе текущего содержания.

57. В среднем три из четырех дорожно-транспортных происшествий регистрируются в городах и других населенных пунктах, однако более половины погибших приходится на дороги за их пределами.

Число погибших на дорогах вне населенных пунктов с 2017 по 2024 год снизилось на 25,1 %. В населенных пунктах снижение данного показателя за этот период составило 23,9 %, при этом его абсолютное значение увеличивалось на протяжении двух последних лет.

58. Тяжесть последствий происшествий вне населенных пунктов почти в три раза выше и характеризуется устойчивой тенденцией к увеличению.

Наиболее распространенными видами дорожно-транспортных происшествий в таких местах являются столкновения и съезды с дороги, на них же приходится наибольшее число погибших. Наибольшей тяжестью последствий характеризуются наезды на пешеходов, при которых смертельный исход наступает почти в каждом втором случае.

На автомобильных дорогах, расположенных за пределами населенных пунктов, наибольшей тяжестью последствий характеризуются дорожно-транспортные происшествия с участием грузовых транспортных средств, на которые приходится более трети всех погибших в таких местах.

Наибольшее число погибших на дорогах вне населенных пунктов приходится на происшествия, совершенные по причинам выезда на полосу встречного движения и нарушения скоростного режима движения. При этом разделительной полосой оборудовано менее пятой части протяженности дорог федерального значения и менее сотой части дорог регионального и межмуниципального значения.

С 2017 по 2024 год в три раза (с 25 до 76) возросло число погибших при наездах на животных, совершенных на дорогах вне населенных пунктов.

59. В распределении по населенным пунктам наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий приходится на столицы субъектов Российской Федерации, при этом наибольшее число погибших – на сельские населенные пункты, которое за период 2017 – 2024 гг. увеличилось на 7 %. В населенных пунктах городского типа за тот же период число погибших снизилось более чем на треть.

На города и другие населенные пункты приходится почти три четверти (в 2024 году – 73,6 %) погибших вследствие наездов на пешеходов. На такие места приходится две трети всех погибших при наездах на препятствия и наездах на велосипедистов.

В населенных пунктах сконцентрирована большая часть смертельных случаев в дорожно-транспортных происшествиях с участием мотоциклов, автобусов, велосипедов, мопедов и приравненных к ним транспортных средств, легкового такси, транспортных средств, взятых в краткосрочную аренду, и средств индивидуальной мобильности.

60. В общей структуре аварийности в населенных пунктах наибольшая часть дорожно-транспортных происшествий (82,4 %) и погибших (62,6 %) приходится на населенные пункты городского типа, что в целом соответствует распределению населения страны по месту проживания.

В городах проживает три четверти (на 1 января 2025 года – 75,1 %) населения Российской Федерации. При этом доля городского населения будет увеличиваться и к 2036 году может достигнуть 76,9 %. Это, в свою очередь, будет способствовать росту внутриагломерационной подвижности, увеличению плотности транспортных потоков.

В отличие от зарубежных стран, являющихся лидерами по уровню безопасности дорожного движения, для российских городов характерно приоритетное использование личного транспорта. Помимо дополнительных рисков безопасности дорожного движения, данное обстоятельство негативно сказывается на эффективности использования городского пространства и может привести к серьезному транспортному коллапсу. По экспертным оценкам, к 2035 году скорость движения автотранспорта

в крупных городах может значительно снизиться, если не будут приняты системные решения.

Это предопределяет необходимость дальнейшего развития форм активной мобильности, транспорта общего пользования, такси, а также моделей совместного использования транспортных средств (шеринги).

Поэтому уже сейчас важно создать безопасные и комфортные условия для развития перечисленных способов передвижения и повышения их привлекательности, в первую очередь за счет принятия комплекса инфраструктурных мер, что в среднесрочной и долгосрочной перспективе способно оказать положительное влияние на повышение безопасности дорожного движения.

Однако на сегодняшний день констатируется отсутствие достаточной инфраструктуры для активной мобильности, в первую очередь для передвижения на велосипедах и средствах индивидуальной мобильности.

Безопасность дорожного движения связана с качеством среды для жизни. В целях достижения национальной цели «Комфортная и безопасная среда для жизни» планируется к 2030 году увеличить не менее чем до 85 % долю дорожной сети крупнейших городских агломераций, соответствующей нормативным требованиям, а также увеличить к 2030 году качество среды для жизни в опорных населенных пунктах на 30 %, к 2036 году – на 60 %.

61. Для населенных пунктов сельского типа основные угрозы безопасности дорожного движения связаны с грубыми нарушениями правил дорожного движения. Почти половина (в 2024 году – 41 %) смертельных случаев приходится на дорожно-транспортные происшествия с участием водителей, находящихся в состоянии опьянения либо не выполнивших требование о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического), а также не имеющих либо лишенных права управления транспортными средствами.

Помимо прочего, это может быть связано с низкой занятостью в сельских населенных пунктах, имеющей зачастую сезонный характер, низкой доступностью объектов социально-культурного и бытового назначения, неполноценным развитием транспорта общего пользования и такси, недостаточностью надзора, обусловленной большой площадью территории обслуживания подразделениями Госавтоинспекции при низкой плотности населения, и некоторыми другими факторами.

Определенную угрозу безопасности дорожного движения в сельских населенных пунктах также представляет транзитный транспорт.

62. На уровень смертности на дорогах в городах и населенных пунктах оказывают значительное влияние участки федеральных, региональных и межмуниципальных дорог, проходящие по их территории. На данные участки приходится почти половина (41,4 %) от общего числа погибших

в городах и других населенных пунктах. Водители транзитного транспорта своевременно не перестраиваются под режим движения в населенных пунктах, что увеличивает риски совершения дорожно-транспортных происшествий. Изложенное подчеркивает необходимость принятия дополнительных мер по повышению безопасности дорожного движения на таких участках дорог, включая создание условий для снижения скорости движения при въезде в населенный пункт и создание автодорожных обходов крупных городов и населенных пунктов. К 2030 году запланировано строительство не менее 50 таких обходов.

63. Одно из наиболее высоких значений показателя тяжести последствий характерно для дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах. В таких происшествиях в 2024 году погиб 61 человек. Практически восемь из десяти смертельных случаев произошли на регулируемых переездах без дежурного.

Наиболее эффективными способами повышения безопасности дорожного движения на железнодорожных переездах являются оборудование их шлагбаумами и (или) светофорной сигнализацией, устройствами заграждения переезда, обеспечение наличия дежурных по переездам, обустройство автодорожных путепроводов в местах пересечения железнодорожных путей и автомобильных дорог. До 2035 года планируется строительство и реконструкция 441 такого путепровода, однако до настоящего времени запланированные мероприятия практически не реализуются.

64. Обращает на себя внимание проблема обеспечения безопасности дорожного движения в местах производства дорожных работ. С 2017 по 2024 год число погибших в дорожно-транспортных происшествиях в таких местах возросло почти в два раза (с 192 до 377).

65. Обеспеченность автомобильных дорог общего пользования объектами дорожного сервиса в настоящее время не в полной мере соответствует установленным требованиям нормативных правовых актов и техническим нормам, что способствует повышению рисков в области безопасности дорожного движения, связанных в том числе с управлением транспортными средствами в утомленном состоянии.

По мере увеличения времени непрерывного управления транспортным средством возрастает риск совершения дорожно-транспортных происшествий и тяжесть их последствий. Наряду с этим недостаточность сервиса затрудняет техническое обслуживание и мелкий ремонт транспортных средств.

66. Не теряет актуальности проблема недостаточного покрытия автомобильных дорог связью. При проектировании, строительстве и реконструкции автомобильных дорог не всегда создаются условия для размещения объектов и линий связи. При этом практически полное (99,9 %) покрытие автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обеспеченных необходимой инфраструктурой, планируется

только к 2031 году. Это препятствует своевременному информированию участников дорожного движения и экстренных оперативных служб, а также может затруднить внедрение новых технологий в транспортный комплекс.

Изложенное предопределяет необходимость развития объектов дорожного сервиса и покрытия устойчивой связью, что наряду с повышением комфорта пользования автомобильными дорогами способно положительно сказаться на безопасности дорожного движения.

67. Недооценивается важность организации дорожного движения, городского и транспортного планирования для обеспечения безопасности дорожного движения. Не везде разработана соответствующая планирующая документация. При ее разработке не в полной мере обеспечивается приоритет безопасности дорожного движения. Нарастает диспропорция между количеством транспортных средств и развитием дорожной инфраструктуры, не рассчитанной на современную интенсивность, фактическую скорость движения и урбанизацию, что негативно отражается на безопасности дорожного движения.

68. Неотъемлемой составляющей цифровизации транспортного комплекса и перспективным способом повышения безопасности на дорогах является цифровизация транспортной инфраструктуры, включающая внедрение интеллектуальных транспортных систем, цифровых двойников объектов транспортной инфраструктуры и предиктивные ремонты ее объектов.

69. С учетом текущего уровня развития технологий немаловажное значение для обеспечения безопасности в процессе движения транспортного средства имеют навигационные системы, информация которых зачастую воспринимается водителями как альтернатива техническим средствам организации дорожного движения. В связи с этим требуется дальнейшая реализация потенциала и регулирование таких систем в интересах безопасности дорожного движения, в том числе для оперативного информирования о возникающих угрозах.

Реагирование на дорожно-транспортные происшествия

70. Чрезвычайно важное значение для снижения смертности в результате дорожно-транспортных происшествий имеет своевременное оказание эффективной помощи пострадавшим. По данным Всемирной организации здравоохранения, до 32 % погибших в дорожно-транспортных происшествиях могли остаться в живых, если бы своевременно получили медицинскую помощь.

71. В 2024 году в Российской Федерации из общего числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях 63,5 % скончались до прибытия скорой медицинской помощи, 4,2 % – на месте дорожно-транспортного происшествия по прибытии скорой медицинской помощи,

но до транспортировки в медицинскую организацию, 3,5 % – при транспортировке.

72. Остается актуальной проблема несвоевременного информирования экстренных оперативных служб о дорожно-транспортном происшествии.

На сегодняшний день только пятая часть транспортных средств оснащена устройствами вызова экстренных оперативных служб. Несовершенство существующих устройств замедляет их массовое внедрение.

73. Важное значение имеет обучение участников дорожного движения, сотрудников экстренных оперативных служб, а также населения навыкам оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях. Соответствующим вопросам уделяется внимание при получении общего и профессионального образования, подготовке водителей транспортных средств, а также в рамках охраны труда. Совершенствуются нормативно-правовые, организационные, материально-технические и методические условия, необходимые для повышения эффективности и качества оказания первой помощи.

Значительное внимание уделяется повышению технической оснащенности экстренных оперативных служб.

Вместе с тем участников и очевидцев дорожно-транспортных происшествий от оказания первой помощи сдерживает отсутствие достаточных навыков и гарантий правовой защиты.

При подготовке водителей транспортных средств и проведении экзаменов на право управления транспортными средствами не уделяется должного внимания практической составляющей первой помощи.

Кроме того, специфика отдельных видов профессий в транспортном комплексе (водители коммерческого транспорта, работники объектов дорожного сервиса и другие виды профессий) обуславливает необходимость углубленного обучения работников с уклоном на практические навыки оказания первой помощи пострадавшим.

74. Оперативность прибытия скорой медицинской помощи на места дорожно-транспортных происшествий за период 2017 – 2024 гг. повысилась, доля фактов прибытия в течение 20 минут увеличилась с 83,7 до 85,9 %.

Вместе с тем своевременное оказание медицинской помощи осложняет значительная протяженность автомобильных дорог и удаленность населенных пунктов. В 2024 году в границах населенных пунктов скорая медицинская помощь прибывала на места дорожно-транспортных происшествий в течение 20 минут в 91,7 % случаев, за их пределами – только в 69,4 % случаев.

В этой связи продолжается реализация мер, направленных на повышение своевременности оказания скорой, в том числе скорой

специализированной, медицинской помощи пострадавшим. По состоянию на 2024 год на территории страны функционировали 78 трассовых пунктов экстренной медицинской помощи, расположенных вне населенных пунктов и специализирующихся в первую очередь на оказании медицинской помощи в экстренной и неотложной форме пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях. Ежегодно такими пунктами медицинская помощь оказывается в среднем 20 тыс. пострадавших.

75. В отдельных случаях ближайшие медицинские организации, имеющие условия для оказания экстренной медицинской помощи и лечения на необходимом уровне пострадавших в тяжелом состоянии, находятся в соседних субъектах Российской Федерации. В этой связи возникает необходимость совершенствования на федеральном и региональном уровнях организации медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, включая порядок маршрутизации по трансграничному принципу.

76. В Российской Федерации интенсивно развивается санитарно-авиационная эвакуация как элемент системы оказания скорой, в том числе скорой специализированной, медицинской помощи. Одним из перспективных направлений совершенствования системы санитарно-авиационной эвакуации является развитие соответствующей инфраструктуры, включая создание посадочных площадок, которыми оснащено менее пятой части медицинских организаций, оказывающих медицинскую помощь в экстренной форме.

77. Более 80 % всех госпитализированных пострадавших доставляется с мест дорожно-транспортных происшествий в медицинские организации, в которых созданы необходимые условия для оказания специализированной, в том числе высокотехнологичной, медицинской помощи с учетом характера и степени травм, получаемых в дорожно-транспортных происшествиях. Вместе с тем в отдельных регионах в такие медицинские организации доставляется менее половины пострадавших.

Не во всех субъектах Российской Федерации количество медицинских организаций, в которых имеется возможность оказания надлежащей медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, отвечает объективным потребностям, обусловленным территориальными, транспортными и иными особенностями региона.

При этом вероятность наступления смерти пострадавших напрямую зависит от тяжести их состояния и от уровня медицинской организации, в которую они доставляются для оказания медицинской помощи.

78. Необходимо повышение качества оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, в том числе высокотехнологичной. Не теряет актуальности проблема кадрового дефицита врачей-специалистов соответствующего профиля и другого медицинского персонала.

79. Немаловажное значение имеет реабилитация пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, которая способствует сокращению срока возвращения граждан к активной социальной и экономической деятельности, снижая нагрузку на социальную сферу и сектор здравоохранения и повышая показатели эффективности в отраслях, в которых трудоустроены пострадавшие.

III. Вызовы, риски и угрозы в области безопасности дорожного движения

Результаты анализа состояния безопасности дорожного движения, а также состояния и прогнозов развития ситуации в смежных отраслях позволяют выделить основные вызовы, риски и угрозы в области безопасности дорожного движения на среднесрочный и долгосрочный периоды, требующие проведения целенаправленной системной работы с учетом складывающейся ситуации и имеющих место ресурсных ограничений.

80. В рамках управления в области обеспечения безопасности дорожного движения выделены следующие основные вызовы, риски и угрозы:

1) отсутствие комплексного и системного подхода к реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, обусловленное в том числе недостаточной заинтересованностью отдельных субъектов системы, приоритетом узковедомственных задач и несогласованностью подходов к планированию и осуществлению соответствующей деятельности;

2) несоответствие нормативно-правового и технического регулирования потребностям обеспечения безопасности дорожного движения;

3) несоответствие уровня финансирования мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения поставленным целям по снижению смертности в результате дорожно-транспортных происшествий;

4) принятие решений в области безопасности дорожного движения без учета результатов анализа ситуации, оценки последствий и прогнозов, в том числе в пользу конъюнктурных (популистских) мер, игнорирование риск-ориентированного подхода;

5) неравномерное социально-экономическое, транспортное и градостроительное развитие субъектов Российской Федерации;

6) приоритет экономических результатов хозяйственной деятельности перед принципом обеспечения сохранности жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении;

7) дефицит кадров в области обеспечения безопасности дорожного движения и в транспортном комплексе в целом, а также их недостаточная подготовка, не соответствующая уровню решаемых задач;

8) недостаточное и несвоевременное внедрение достижений науки и техники в транспортный комплекс с учетом интересов повышения безопасности дорожного движения.

81. В рамках обеспечения безопасности участников дорожного движения выделены следующие основные вызовы, риски и угрозы:

1) недостаточный уровень правосознания и правовой культуры участников дорожного движения;

2) увеличение численности групп риска и категорий уязвимых участников дорожного движения вследствие демографических, социально-экономических, миграционных и других изменений;

3) недооценка воспитательной составляющей в подготовке различных категорий участников дорожного движения;

4) приоритет количественных параметров оценки образовательной, воспитательной и профилактической работы над качественными.

82. В рамках обеспечения безопасности транспортных средств и услуг в сфере транспорта выделены следующие основные вызовы, риски и угрозы:

1) значительная доля парка транспортных средств, имеющих большие сроки эксплуатации, и замедленное внедрение современных систем безопасности, не соответствующее объективным потребностям в повышении безопасности дорожного движения;

2) увеличение межсервисных интервалов и ухудшение качества проведения работ по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств вследствие удорожания соответствующих услуг, распространения некачественных запасных частей и расходных материалов;

3) непрогнозируемое увеличение нагрузки на автомобильный транспорт, обусловленное в первую очередь ограничением использования других видов транспорта (воздушный, водный, железнодорожный) для перевозки пассажиров и грузов;

4) приоритет использования личного транспорта над транспортом общего пользования и формами активной мобильности;

5) нерегулируемое обращение товаров и оказание услуг, не соответствующих требованиям безопасности дорожного движения, а также препятствующих ее обеспечению, в том числе повышение популярности средств передвижения, не предназначенных для дорог общего пользования.

83. В рамках обеспечения безопасности дорожной инфраструктуры выделены следующие основные вызовы, риски и угрозы:

1) несоответствие дорожной инфраструктуры фактической интенсивности движения и потребностям населения и экономики,

обусловленное в том числе переориентацией экономических связей и развитием воссоединенных субъектов Российской Федерации;

2) несоответствие темпов развития дорожной инфраструктуры содержанию дорог в соответствии с требованиями и целями в области обеспечения безопасности дорожного движения;

3) отсутствие достаточной инфраструктуры для пешеходов, велосипедов, средств индивидуальной мобильности и иных форм активной мобильности;

4) недооценка важности разработки и внедрения объективных критериев для оценки состояния безопасности проектируемой и существующей дорожной инфраструктуры.

84. В рамках реагирования на дорожно-транспортные происшествия выделены следующие основные вызовы, риски и угрозы:

1) несвоевременность и недостаточное качество оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях и их реабилитации;

2) отсутствие достаточных навыков и правовых гарантий участников и очевидцев дорожно-транспортных происшествий при оказании первой помощи пострадавшим;

3) недостаточная согласованность экстренных оперативных служб при планировании и осуществлении мероприятий по реагированию на дорожно-транспортные происшествия.

85. Основными факторами риска в дорожном движении являются:

1) ошибки в выборе скоростного режима;

2) недооценка опасности при выезде на полосу встречного движения;

3) управление транспортным средством в состоянии опьянения;

4) условия, допускающие возможность наезда на пешехода;

5) игнорирование установленного порядка допуска к участию в дорожном движении;

6) систематическое пренебрежение требованиями по обеспечению безопасности дорожного движения;

7) отвлечение внимания участников дорожного движения;

8) неиспользование ремней безопасности, мотошлемов, детских удерживающих систем (устройств).

86. К основным группам риска в дорожном движении относятся:

1) уязвимые участники дорожного движения;

2) дети, начинающие водители, лица старшего поколения;

3) иностранные граждане;

4) лица, ранее совершавшие грубые и (или) систематические нарушения;

5) лица, склонные к употреблению алкогольной продукции, наркотических средств и (или) иных психоактивных веществ;

6) лица с ограниченными возможностями здоровья и лица, имеющие заболевания, в том числе препятствующие безопасному управлению транспортными средствами.

С учетом приведенных вызовов, рисков и угроз в области безопасности дорожного движения, а также приоритета обеспечения безопасности уязвимых участников дорожного движения и противодействия основным факторам риска формулируются цель, принципы и приоритеты, задачи и основные направления государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения.

IV. Цель, принципы и приоритеты, задачи и основные направления государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения

87. Целью Стратегии является повышение безопасности дорожного движения, а также снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий.

88. Реализация Стратегии основывается на следующих принципах и приоритетах:

1) приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью участников дорожного движения;

2) приоритет технических, технологических и инфраструктурных решений в повышении безопасности дорожного движения, направленных на снижение роли человеческого фактора в первую очередь за счет совершенствования конструкции транспортных средств и дорожной инфраструктуры;

3) приоритет жизни и здоровья участников дорожного движения над экономическими результатами хозяйственной деятельности;

4) повышение социальной ответственности участников дорожного движения, общественности и коммерческих организаций в обеспечении безопасности дорожного движения;

5) приоритет ответственности взрослых за обеспечение безопасности детей при участии в дорожном движении;

6) программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе на основе механизмов проектного управления;

7) проактивный подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения;

8) признание возможности достижения планируемых результатов по снижению смертности в результате дорожно-транспортных происшествий только на основе комплексного подхода;

9) стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях.

89. Достижение цели Стратегии в соответствии с указанными принципами и приоритетами будет осуществляться путем решения следующих задач:

- 1) совершенствование системы управления в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- 2) повышение безопасности участников дорожного движения;
- 3) повышение безопасности транспортных средств и услуг в сфере транспорта;
- 4) повышение безопасности дорожной инфраструктуры;
- 5) повышение эффективности реагирования на дорожно-транспортные происшествия.

Совершенствование системы управления в области обеспечения безопасности дорожного движения

90. Совершенствование системы управления в области обеспечения безопасности дорожного движения включает следующие направления:

- 1) совершенствование и обеспечение согласованности подходов к формированию и реализации единой государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения с учетом актуальных вызовов, рисков и угроз;
- 2) оптимизация компетенции субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе за счет исключения выполнения несвойственных задач, дублирования и конфликта полномочий, а также за счет перераспределения отдельных полномочий;
- 3) развитие механизмов координации и взаимодействия субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе с иными заинтересованными субъектами;
- 4) повышение заинтересованности субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения в эффективном выполнении соответствующих функций, включая оптимизацию ответственности и укрепление роли в решении вопросов, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения;
- 5) обеспечение согласованности программ и проектов, в том числе их целевых показателей, в сферах правоохранительной деятельности, транспорта, здравоохранения, просвещения, образования, культуры и цифровизации в целях повышения эффективности обеспечения безопасности дорожного движения;
- 6) установление дополнительных показателей (индикаторов) оценки безопасности дорожного движения и разработка методик их расчета, в том числе с распределением по компетенции, уровням публичной власти, а также конкретным факторам и группам риска;

7) интеграция воссоединенных субъектов Российской Федерации в единую систему обеспечения безопасности дорожного движения путем принятия комплекса нормативно-правовых и организационных решений;

8) обеспечение соответствия уровня финансирования потребностям в обеспечении безопасности дорожного движения, обусловленным вызовами, рисками и угрозами, а также поставленными целями по снижению смертности в результате дорожно-транспортных происшествий;

9) развитие механизмов финансирования мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе привлечения внебюджетных источников финансирования и механизмов государственно-частного партнерства, повышение эффективности использования средств дорожных фондов и страховых взносов, включая рассмотрение перспектив нормирования соответствующих расходов;

10) развитие системы государственной поддержки и инвестирования в значимые общественные, научные, технологические, культурные и другие инициативы, направленные на повышение безопасности дорожного движения;

11) ускоренное внедрение передовых технологий, информатизации и цифровизации в области безопасности дорожного движения, включая сферы государственного управления и оказания государственных услуг;

12) совершенствование государственной системы учета показателей состояния безопасности дорожного движения, включая их актуализацию, развитие методик сбора и анализа, а также совершенствование информационного взаимодействия заинтересованных субъектов в целях обеспечения полноты и повышения объективности учета с рассмотрением перспектив использования искусственного интеллекта;

13) развитие комплексного (многопрофильного) анализа причин и условий каждого дорожно-транспортного происшествия, в котором погибли или получили ранения люди, с привлечением заинтересованных субъектов, в том числе коллегиальных органов, в целях выработки оперативных мер по предупреждению аналогичных происшествий;

14) обеспечение комплексного совершенствования нормативно-правового и технического регулирования в области безопасности дорожного движения с учетом актуальных вызовов, рисков и угроз, а также активного внедрения современных технологий и информатизации;

15) своевременное создание условий для безопасного участия в дорожном движении новых категорий участников дорожного движения и видов транспортных средств путем выработки и реализации мер нормативно-правового и технического регулирования, принятия организационных, технологических и инфраструктурных решений;

16) дальнейшая разработка и актуализация документации по организации дорожного движения и документов городского

и транспортного планирования с учетом интересов обеспечения безопасности дорожного движения;

17) повышение социальной ответственности коммерческих организаций в обеспечении безопасности дорожного движения, в том числе за счет пересмотра подходов к организации хозяйственной деятельности, поддержки соответствующих инициатив в области безопасности дорожного движения, стимулирования работников к соблюдению требований по обеспечению безопасности дорожного движения, к использованию транспорта общего пользования и форм активной мобильности;

18) внедрение безопасной модели поведения в условиях дорожного движения в корпоративную культуру государственных, муниципальных и коммерческих организаций, в первую очередь крупных и градообразующих предприятий;

19) оптимизация ответственности органов публичной власти, хозяйствующих субъектов и их должностных лиц, участников дорожного движения за совершение нарушений в области безопасности дорожного движения, в том числе за счет обеспечения неотвратимости наказания и его соразмерности угрозам, создаваемым нарушением, в целях достижения максимального профилактического эффекта;

20) создание единой информационной системы управления силами и средствами субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения, позволяющей осуществлять мониторинг и оперативное реагирование на изменения обстановки;

21) совершенствование форм и методов надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, создание условий для эффективной реализации надзорных полномочий, развитие и внедрение современных технологий выявления и фиксации нарушений;

22) развитие и совершенствование системы фотовидеофиксации, направленные на исключение рисков и угроз в области безопасности дорожного движения;

23) совершенствование контрольной (надзорной) деятельности в области безопасности дорожного движения, в том числе за счет эффективного применения риск-ориентированного подхода, дистанционных методов взаимодействия с объектами надзора, а также информатизации и цифровизации;

24) развитие механизмов государственного контроля (надзора) за реализацией органами публичной власти на региональном и муниципальном уровнях, их должностными лицами полномочий в области обеспечения безопасности дорожного движения в целях повышения эффективности обеспечения соблюдения ими установленных требований;

25) синхронизация механизмов федерального государственного контроля (надзора), регионального государственного контроля (надзора),

муниципального контроля, осуществляемых в транспортном комплексе, в целях повышения эффективности контрольной (надзорной) деятельности;

26) обеспечение соответствия штатной численности и квалификации специалистов, задействованных в обеспечении безопасности дорожного движения, существующим и перспективным потребностям, обусловленным дальнейшим развитием транспортного комплекса и смежных сфер;

27) совершенствование квалификационных требований, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, к работникам отдельных видов профессий в транспортном комплексе; определение перспектив развития подходов к повышению их квалификации и проведению аттестации;

28) повышение престижа и конкурентоспособности профессий в транспортном комплексе, в том числе посредством расширения социальных гарантий, повышения заработной платы, создания комфортных условий труда, перспектив карьерного роста, проведения профориентационной работы, конкурсов профессионального мастерства, формирования в обществе положительного образа представителей соответствующих профессий, в том числе за счет произведений культуры и искусства;

29) совершенствование деятельности Госавтоинспекции в целях повышения эффективности обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе за счет повышения престижа службы, оптимизации полномочий, обеспечения необходимой квалификации сотрудников, а также достаточного материально-технического оснащения;

30) совершенствование упрощенного порядка оформления дорожно-транспортных происшествий без пострадавших, в том числе за счет расширения оснований его применения, внедрения уведомительного порядка, не требующего выезда сотрудников полиции, и реализации иных механизмов;

31) развитие международного сотрудничества в области безопасности дорожного движения с учетом современных геополитических процессов, в том числе рассмотрение возможности развития площадок для обсуждения вопросов повышения безопасности дорожного движения и обмена опытом;

32) повышение роли комплексного научного обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе за счет привлечения представителей профильных научных и образовательных организаций к решению задач по выработке и реализации государственной политики, а также за счет поддержки внедрения результатов научных исследований;

33) повышение эффективности внедрения инноваций в сферу дорожного движения, в том числе за счет совершенствования подходов к установлению и реализации экспериментальных правовых режимов

и пилотных проектов в области безопасности дорожного движения, а также к оценке их эффективности и результативности;

34) создание механизмов для гибкого реагирования на внешние факторы, включая обеспечение технологической независимости отдельных направлений обеспечения безопасности дорожного движения от иностранных производителей за счет ускоренного внедрения передовых российских технологических разработок, локализации производства соответствующей продукции на территории Российской Федерации.

Повышение безопасности участников дорожного движения

91. Повышение безопасности участников дорожного движения включает следующие направления:

1) разработка единой концепции профилактики дорожно-транспортных происшествий, определяющей единую систему взаимодействия субъектов этой деятельности, сферу их ответственности, приоритеты профилактической работы, формы и способы профилактического воздействия;

2) развитие системы непрерывного и комплексного обучения всех социально-возрастных групп населения основам безопасности дорожного движения, включая повышение кадрового и материально-технического обеспечения просветительской деятельности, внедрение современных виртуально-цифровых технологий;

3) повышение культуры участников дорожного движения с целью формирования устойчивого стереотипа безопасного поведения в условиях дорожного движения, развития принципов взаимного доверия и взаимопомощи между участниками дорожного движения, в том числе через произведения культуры и искусства;

4) совершенствование целевой пропаганды безопасности дорожного движения с учетом социально-демографических характеристик групп риска, приемлемых для них способов восприятия и источников информации, а также иных особенностей;

5) развитие в социально значимых объектах единой системы информирования населения о необходимости соблюдения правил дорожного движения с рассмотрением перспектив включения соответствующих положений в стандарты оказания услуг населению;

6) развитие системы превентивного информирования участников дорожного движения об опасных условиях дорожного движения, в том числе через навигационные системы и операторов мобильной связи;

7) повышение мотивации граждан к законопослушной и безопасной модели поведения в условиях дорожного движения, в том числе за счет экономических мер стимулирования;

8) укрепление роли и расширение форм участия общественности в повышении безопасности дорожного движения, выраженного в том числе

в участии в профильных общественных и волонтерских организациях, в содействии в выявлении и пресечении нарушений;

9) обеспечение оперативного реагирования на факты размещения в общем доступе публикаций, вызывающих широкий общественный резонанс и содержащих демонстративное пренебрежительное отношение к установленным требованиям в области безопасности дорожного движения, а также информации о предоставлении посреднического содействия при оказании государственных услуг в области безопасности дорожного движения;

10) создание системы индивидуальной профилактики в отношении лиц, совершающих грубые или систематические нарушения, в первую очередь связанные с управлением транспортными средствами в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического), с интеграцией в нее правовых механизмов прохождения диагностических, профилактических и (или) лечебных и реабилитационных мероприятий по решению суда в зависимости от медицинских показаний;

11) расширение форм и методов комплексной профилактики управления транспортными средствами в состоянии опьянения, в том числе в процессе профессионального обучения водителей транспортных средств и обязательного медицинского освидетельствования водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств);

12) идентификация и минимизация влияния на безопасность дорожного движения факторов, связанных с отвлечением внимания участников дорожного движения, обусловленных в том числе использованием цифровых мобильных устройств, а также распространением наружной рекламы на автомобильных дорогах, создающей угрозу безопасности дорожного движения;

13) определение перспектив дальнейшего совершенствования подходов к формированию у несовершеннолетних в рамках общего и дополнительного образования первоначальных знаний, умений и навыков для безопасного участия в дорожном движении;

14) реализация мероприятий в профессиональных образовательных организациях и образовательных организациях высшего образования, направленных на повышение у студентов правовой культуры в области безопасности дорожного движения, в том числе при управлении транспортными средствами;

15) совершенствование профессиональной подготовки водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий в части навыков управления транспортными средствами в реальных дорожных условиях, в том числе за счет дополнения примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий специализированными модулями по основным факторам риска, управлению транспортным средством в сложных условиях движения, а также получения

дополнительных навыков, позволяющих оценивать дорожную обстановку, прогнозировать действия других участников дорожного движения и заблаговременно принимать меры к недопущению дорожно-транспортных происшествий;

16) рассмотрение перспектив разработки и внедрения основных программ профессионального обучения для водителей, страдающих заболеваниями (состояниями), при которых управление транспортным средством допускается при оборудовании его специальными приспособлениями, либо при использовании водителем транспортного средства специальных приспособлений и (или) медицинских изделий, либо при наличии у транспортного средства определенных конструктивных характеристик;

17) решение вопроса об оценке и контроле психофизиологических качеств водителей транспортных средств, входящих в группы риска, в том числе организационно-методической базы учета индивидуальных психологических и психофизиологических особенностей в процессе обучения в организациях, осуществляющих образовательную деятельность и реализующих основные программы профессионального обучения водителей транспортных средств;

18) совершенствование компетенции педагогических работников организаций, осуществляющих образовательную деятельность и реализующих основные программы профессионального обучения водителей транспортных средств;

19) совершенствование подходов к оценке качества профессионального обучения водителей, создание рейтинга организаций, осуществляющих образовательную деятельность и реализующих основные программы профессионального обучения водителей транспортных средств, а также рассмотрение перспектив совершенствования контрольных (надзорных) механизмов и установления ответственности за качество профессионального обучения водителей;

20) развитие системы проведения экзаменов на право управления транспортными средствами, включая проработку вопроса о возможности внедрения автоматизированного приема экзаменов;

21) рассмотрение перспектив внедрения дифференцированного подхода к допуску к управлению транспортными средствами, предполагающего в том числе поэтапный допуск к управлению транспортными средствами и установление дополнительных, прежде всего квалификационных требований к водителям, чья трудовая деятельность непосредственно связана с управлением транспортными средствами;

22) формирование единых подходов к допуску к управлению транспортными средствами, самоходными машинами и другими видами техники для повышения безопасности дорожного движения;

23) повышение эффективности медицинского обеспечения допуска к управлению транспортными средствами на основе риск-

ориентированного подхода, в том числе за счет внедрения информационных технологий, включая рассмотрение перспектив создания цифрового профиля состояния здоровья водителя;

24) актуализация медицинских противопоказаний, медицинских показаний и медицинских ограничений к управлению транспортными средствами, в том числе выработка новых подходов к их установлению и отмене;

25) реализация комплексного подхода к мероприятиям по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма среди детей, родителей (законных представителей) и педагогических работников;

26) повышение заинтересованности родителей (законных представителей) в создании безопасных условий для участия детей в дорожном движении, в том числе вовлечение в объединения родительской общественности, а также повышение ответственности за ненадлежащее исполнение соответствующих обязанностей;

27) развитие и повышение привлекательности детских и молодежных организаций и объединений в сфере безопасности дорожного движения (в том числе отряды юных инспекторов движения, детско-юношеские автошколы), включая рассмотрение перспектив начисления дополнительных баллов при поступлении в профильные профессиональные образовательные организации и образовательные организации высшего образования;

28) реализация мер нормативно-правового и организационного характера в целях повышения безопасности детей в дорожном движении, в том числе при их перевозке в транспортном средстве и недопустимости их участия в дорожном движении в качестве водителей механических транспортных средств;

29) выработка комплекса мер безопасного участия в дорожном движении лиц старшего поколения;

30) принятие комплекса мер, направленных на адаптацию иностранных граждан к установленному порядку дорожного движения на территории Российской Федерации, а также способствующих реализации принципа неотвратимости наказания за совершение ими нарушений в сфере безопасности дорожного движения;

31) создание системы социальной поддержки населения, способствующей реализации права на безопасные условия движения по дорогам Российской Федерации всех граждан, независимо от возраста, состояния здоровья, социального и материального положения.

Повышение безопасности транспортных средств и услуг в сфере транспорта

92. Повышение безопасности транспортных средств и услуг в сфере транспорта включает следующие направления:

1) актуализация документов в области технического регулирования и повышение минимальных требований безопасности к транспортным средствам с учетом развития технологий;

2) внедрение в транспортные средства современных систем безопасности и помощи водителю с приоритизацией на противодействие угрозам безопасности дорожного движения;

3) разработка обязательных требований безопасности в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств, включая требования к информационной безопасности;

4) развитие единого национального рейтинга оценки безопасности транспортных средств и разработка новых методик испытаний;

5) стимулирование обновления парка транспортных средств, в первую очередь с повышенным уровнем безопасности, в государственном, коммерческом и частном секторах, в том числе за счет расширения программ льготного автокредитования и лизинга, субсидирования, налоговых и страховых преференций, публичных закупок;

6) формирование единых подходов к допуску к участию в дорожном движении транспортных средств, самоходных машин и других видов техники, в том числе в части их регистрации и технического осмотра, с учетом появления новых видов средств передвижения;

7) изучение возможностей обеспечения безопасности дорожного движения при эксплуатации транспортных средств с правым расположением рулевого управления на основе оценки рисков;

8) совершенствование нормативно-правовых и организационных механизмов, направленных на предупреждение передвижения по дорогам общего пользования на устройствах, не предназначенных для движения по таким дорогам;

9) развитие механизмов обеспечения соответствия технического состояния находящихся в эксплуатации транспортных средств установленным требованиям, в том числе за счет развития системы технического осмотра, технического обслуживания и ремонта транспортных средств, применения предиктивной аналитики, а также повышения заинтересованности владельцев в поддержании исправного технического состояния транспортных средств;

10) комплексное совершенствование института страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в целях повышения безопасности дорожного движения, в том числе за счет стимулирования приобретения новых и (или) оснащенных

более совершенными системами безопасности транспортных средств, повышения дорожно-транспортной дисциплины;

11) обеспечение приоритета развития транспорта общего пользования и активных форм мобильности как альтернативы личного транспорта и способа повышения безопасности дорожного движения;

12) совершенствование подходов к организации и обеспечению безопасности коммерческих перевозок и предоставлению услуг с использованием транспортных средств;

13) рассмотрение перспектив создания единых в части обеспечения безопасности дорожного движения стандартов качества оказания транспортных услуг, а также иных услуг, связанных с использованием транспортных средств (в том числе краткосрочная аренда, доставка товаров), с внедрением их в гражданско-правовые и трудовые отношения;

14) оптимизация логистики, маршрутизации, расписания движения, развитие сервисов заказа при перевозке пассажиров и грузов в целях минимизации необоснованных рисков в области безопасности дорожного движения;

15) принятие комплекса мер, направленных на внедрение современных, в том числе дистанционных, технологий для контроля технического состояния транспортных средств и медицинского осмотра водителей, а также стимулирование внедрения технологий контроля в процессе движения за техническим состоянием транспортного средства, скоростью, манерой вождения, соблюдением режима труда и отдыха, состоянием водителя и другими параметрами;

16) создание цифрового профиля перевозчика, интегрирующего данные, необходимые для эффективной организации перевозок, осуществления контрольной (надзорной), разрешительной и иной деятельности;

17) учет уровня обеспечения безопасности дорожного движения хозяйствующими субъектами, осуществляющими деятельность в транспортном комплексе, в рамках контрольной (надзорной), разрешительной деятельности, при проведении публичных закупок, распределении преференций и льгот;

18) реализация эффективной модели работы транспорта общего пользования, увязанной с состоянием безопасности дорожного движения, включая применение регулируемых тарифов, заключение долгосрочных контрактов с перевозчиками с установлением конкретных требований к качеству;

19) формирование рынка перевозок пассажиров и багажа легковым такси, отвечающего требованиям по обеспечению безопасности дорожного движения независимо от организационно-правовой формы деятельности, в том числе с учетом современных возможностей цифровизации;

20) совершенствование подходов к обеспечению безопасности дорожного движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных

транспортных средств, а также транспортных средств, перевозящих опасные грузы, включая развитие механизмов допуска, технического осмотра транспортных средств, а также квалификационных требований к работникам, задействованным в соответствующих перевозках;

21) разработка и реализация комплекса мер по обеспечению безопасности дорожного движения при оказании услуг краткосрочной аренды транспортных средств, а также доставки товаров и других услуг в сфере транспорта;

22) выработка и реализация мер, направленных на регулирование производства, оборота и эксплуатации товаров, а также оказания услуг, не отвечающих требованиям безопасности дорожного движения или препятствующих ее обеспечению, в том числе средств и механизмов, не предназначенных для передвижения по дорогам общего пользования.

Повышение безопасности дорожной инфраструктуры

93. Повышение безопасности дорожной инфраструктуры включает следующие направления:

1) совершенствование требований безопасности дорожного движения к транспортно-эксплуатационному состоянию автомобильных дорог;

2) развитие организации дорожного движения, транспортного и городского планирования с учетом фактической интенсивности движения, потребностей населения и экономики, а также актуальных вызовов, рисков и угроз в области безопасности дорожного движения;

3) совершенствование подходов к осуществлению дорожной деятельности с уделением приоритетного внимания повышению качества выполнения соответствующих работ, в том числе путем расширения практики заключения контрактов жизненного цикла и включения условий обеспечения безопасности дорожного движения в контрактную документацию, а также к зимнему содержанию дорог и обеспечению безопасности дорожного движения в местах производства дорожных работ;

4) развитие опорной сети автомобильных дорог с учетом необходимости обеспечения высокого уровня нормативного состояния, отвечающего требованиям безопасности дорожного движения, а также приведения технических категорий дорог в соответствие с фактической интенсивностью движения;

5) развитие инфраструктуры в городских агломерациях и опорных населенных пунктах с учетом приоритета уязвимых участников дорожного движения, транспорта общего пользования и форм активной мобильности, включая развитие инфраструктуры для передвижения пешеходов, велосипедов и средств индивидуальной мобильности, зон немоторизованного движения, выделенных полос для маршрутных транспортных средств;

6) строительство обходов крупных населенных пунктов в целях повышения безопасности дорожного движения, а также применение инфраструктурных и организационных решений, способствующих адаптации водителей к режиму движения при въезде в населенный пункт;

7) повышение безопасности дорожного движения в местах пересечения железнодорожных путей и дорог с приоритетным обустройством регулируемых железнодорожных переездов и автодорожных путепроводов;

8) выработка правил определения и изменения оптимальных и интуитивно понятных скоростных режимов движения транспортных средств с учетом состояния безопасности дорожного движения, фактической интенсивности движения, качества дорожной и особенностей прилегающей инфраструктуры, а также иных факторов;

9) стимулирование соблюдения установленного скоростного режима движения транспортных средств, обеспечивающего безопасность дорожного движения, с приоритетом применения средств успокоения движения и иных инфраструктурных решений в городах и других населенных пунктах;

10) применение инфраструктурных решений, минимизирующих конфликтные точки, в том числе за счет разделения потоков «транспорт – пешеход», «транспорт – транспорт» и «транспорт – животное»;

11) обеспечение комплексного подхода к организации пешеходного движения с учетом результатов анализа, моделирования и прогнозирования дорожной ситуации, транспортных реалий, оптимальных маршрутов движения пешеходов, обусловленных в том числе расположением социально значимых объектов и мест притяжения населения;

12) развитие объектов дорожного сервиса, в том числе в формате многофункциональных зон, и обеспечение покрытия автомобильных дорог устойчивой мобильной и интернет-связью в целях повышения безопасности дорожного движения и комфорта пользования дорогами;

13) обеспечение дальнейшей цифровизации дорожной инфраструктуры и дорожной деятельности, включая создание цифровых двойников дорог, автоматизацию управления дорожным движением, развитие интеллектуальных транспортных систем, а также внедрение технологий геозонирования для дифференциации условий движения различных видов транспортных средств с учетом требований по обеспечению безопасности дорожного движения;

14) внедрение инновационных технических средств организации дорожного движения и разработка нормативных требований к их применению с учетом положительного зарубежного опыта и результатов экспериментального применения;

15) совершенствование механизмов введения ограничений и запрещения движения на отдельных участках дорог при создании угроз

безопасности дорожного движения, включая рассмотрение перспектив создания реестровой модели управления движением;

16) совершенствование технологий мониторинга дорожной обстановки в режиме реального времени, в том числе с использованием возможностей искусственного интеллекта, в целях своевременного выявления и устранения угроз безопасности дорожного движения, а также информирования о них участников дорожного движения, в первую очередь на скоростных дорогах;

17) развитие подходов к определению аварийно-опасных и потенциально опасных участков дорог и создание системы мониторинга, в том числе для своевременного принятия мер по их устранению;

18) оптимизация механизмов оперативного финансирования дополнительных адресных мероприятий по устранению угроз безопасности дорожного движения;

19) реализация малозатратных, но эффективных мероприятий по совершенствованию дорожной инфраструктуры и организации дорожного движения, направленных на оперативное устранение угроз безопасности дорожного движения, в том числе как временной альтернативы до принятия капиталоемких инфраструктурных решений.

Повышение эффективности реагирования на дорожно-транспортные происшествия

94. Повышение эффективности реагирования на дорожно-транспортные происшествия включает следующие направления:

1) развитие и совершенствование форм межведомственного взаимодействия и комплексного использования сил и средств экстренных оперативных служб при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, в том числе на цифровой основе;

2) повышение готовности экстренных оперативных служб к ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, в том числе за счет повышения квалификации сотрудников, совершенствования технических средств и методов работы с учетом развития технологий, включая применение беспилотных авиационных систем экстренными оперативными службами, задействованными в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий;

3) совершенствование цифровых технологий информирования экстренных оперативных служб о дорожно-транспортных происшествиях в целях повышения оперативности реагирования и своевременного принятия мер по минимизации последствий;

4) разработка мер по обеспечению бесперебойного движения автомобилей и специальной техники экстренных оперативных служб к местам дорожно-транспортных происшествий;

5) обучение широкого круга лиц навыкам оказания первой помощи и повышение мотивации к их использованию в случае дорожно-транспортных происшествий, в том числе за счет поощрения и повышения правовых гарантий для лиц, оказывающих первую помощь;

6) повышение оперативности прибытия экстренных оперативных служб на места дорожно-транспортных происшествий;

7) проведение при необходимости консультаций с применением телемедицинских технологий по вопросам оказания медицинской помощи всем детям, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, а также взрослым, находящимся в состоянии тяжелой и крайне тяжелой степени тяжести;

8) проработка вопроса о консультировании по вопросам оказания первой помощи пострадавшим на месте происшествия участников и очевидцев дорожно-транспортных происшествий, а также сотрудников экстренных оперативных служб, не являющихся медицинскими работниками;

9) совершенствование схем диспетчеризации и маршрутизации пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях в медицинские организации необходимого уровня в зависимости от вида и степени тяжести травм, в том числе по трансграничному принципу (в случае совершения дорожно-транспортного происшествия вблизи границ муниципальных образований или субъектов Российской Федерации);

10) развитие филиалов (постов, трассовых пунктов) скорой медицинской помощи и трассовых пунктов экстренной медицинской помощи территориальных центров медицины катастроф с выездными бригадами, специализирующимися на оказании помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, вдоль автомобильных дорог, в удаленных или труднодоступных населенных пунктах;

11) дальнейшее развитие системы санитарно-авиационной эвакуации при дорожно-транспортных происшествиях, включая развитие необходимой инфраструктуры;

12) развитие системы оказания скорой, специализированной, в том числе высокотехнологичной, медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях и реабилитации пострадавших;

13) совершенствование института обязательного медицинского страхования, в том числе тарификации, в целях обеспечения оказания качественной и своевременной медицинской помощи, включая высокотехнологичную, а также реабилитации пострадавших;

14) реализация комплекса нормативно-правовых, организационных и технологических мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, в целях недопущения вторичных происшествий.

V. Механизмы оценки состояния безопасности дорожного движения, мониторинг и контроль реализации Стратегии

95. Оценка состояния безопасности дорожного движения и мониторинг реализации Стратегии осуществляются ежегодно Министерством внутренних дел Российской Федерации на основе данных официального статистического наблюдения, а также иной информации, представляемой федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации путем:

- 1) сравнения текущих и прогнозно-плановых значений показателей;
- 2) мониторинга динамики значений индикаторов;
- 3) оценки эффективности мер и инструментов государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- 4) мониторинга реализации мероприятий по реализации Стратегии;
- 5) объективного анализа вызовов, рисков и угроз, способных повлиять на развитие ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения.

96. Основным показателем, предназначенным для оценки состояния безопасности дорожного движения и эффективности реализации Стратегии, является снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в полтора раза к 2030 году и в два раза к 2036 году по сравнению с показателем 2023 года.

Дополнительные показатели могут устанавливаться в соответствующих государственных программах и национальных проектах.

97. Для мониторинга реализации Стратегии в соответствии с поставленными задачами могут применяться индикаторы, перечисленные в пунктах 98-102 Стратегии, а также дополнительные индикаторы.

98. Мониторинг решения задачи, связанной с совершенствованием системы управления в области обеспечения безопасности дорожного движения, может осуществляться по числу погибших в дорожно-транспортных происшествиях в Российской Федерации и в разрезе субъектов Российской Федерации.

99. Мониторинг решения задачи, связанной с повышением безопасности участников дорожного движения, может осуществляться по следующим индикаторам:

- 1) социальный риск, в том числе в зависимости от социально-демографических характеристик;
- 2) число погибших в дорожно-транспортных происшествиях в распределении по социально-демографическим характеристикам, включая лиц трудоспособного возраста;

3) число погибших различных категорий участников дорожного движения (в том числе водителей, пассажиров, пешеходов);

4) число погибших в дорожно-транспортных происшествиях по вине начинающих водителей;

5) число погибших в дорожно-транспортных происшествиях из-за различных нарушений, допущенных участниками дорожного движения;

6) число погибших в дорожно-транспортных происшествиях детей.

100. Мониторинг решения задачи, связанной с повышением безопасности транспортных средств и услуг в сфере транспорта, может осуществляться по следующим индикаторам:

1) транспортный риск, в том числе в зависимости от категории (вида) транспортных средств и срока их эксплуатации;

2) число погибших в дорожно-транспортных происшествиях с участием различных категорий (видов) транспортных средств;

3) число погибших в дорожно-транспортных происшествиях, произошедших по причине технической неисправности транспортного средства;

4) число погибших в дорожно-транспортных происшествиях с участием транспортных средств, имеющих разные сроки эксплуатации;

5) средний срок эксплуатации различных категорий (видов) транспортных средств.

101. Мониторинг решения задачи, связанной с повышением безопасности дорожной инфраструктуры, может осуществляться по следующим индикаторам:

1) дорожный риск, в том числе в зависимости от классов, категорий, значения дорог;

2) число погибших в дорожно-транспортных происшествиях в распределении по классам, категориям, значению дорог (в том числе входящих в опорную сеть);

3) число погибших в дорожно-транспортных происшествиях в распределении по статусу населенных пунктов, в том числе в опорных населенных пунктах и городских агломерациях, а также за их пределами;

4) число погибших в дорожно-транспортных происшествиях различного вида в распределении по классам, категориям, значению дорог и по статусу населенных пунктов, а также за их пределами.

102. Мониторинг решения задачи, связанной с повышением эффективности реагирования на дорожно-транспортные происшествия, может осуществляться по следующим индикаторам:

1) доля умерших в результате дорожно-транспортных происшествий до прибытия бригад скорой медицинской помощи на места дорожно-транспортных происшествий от общего числа пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий;

2) доля дорожно-транспортных происшествий, время доезда экстренных оперативных служб, в том числе скорой медицинской помощи, на которые составило не более 20 минут;

3) доля умерших в стационаре в течение 24 часов с момента госпитализации от общего числа госпитализированных в стационары по поводу дорожно-транспортных происшествий;

4) доля дорожно-транспортных происшествий, в которых пострадавшим оказывалась первая помощь.

103. Результаты реализации Стратегии отражаются в государственном докладе о состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации, а также в ежегодном докладе Секретаря Совета Безопасности Российской Федерации Президенту Российской Федерации о состоянии национальной безопасности и мерах по ее укреплению.

104. На основании результатов мониторинга реализации Стратегии при необходимости формируются предложения по расширению в составе официального статистического наблюдения перечня показателей, отражающих состояние безопасности дорожного движения, а также ситуацию в сферах, смежных с обеспечением безопасности дорожного движения.

105. Контроль за реализацией Стратегии осуществляет Правительство Российской Федерации.

VI. Этапы и инструменты реализации Стратегии, источники и механизмы ресурсного обеспечения мероприятий по ее реализации

106. Реализация Стратегии осуществляется в два этапа:

первый – с 2025 по 2030 год;

второй – с 2031 по 2036 год с учетом дальнейшей реализации целей и задач Стратегии после 2036 года.

107. Основными инструментами реализации Стратегии являются:

1) законодательство Российской Федерации о безопасности дорожного движения;

2) отраслевые документы стратегического планирования в части, касающейся прогнозирования, целеполагания, планирования, затрагивающие вопросы обеспечения безопасности дорожного движения;

3) план мероприятий по реализации Стратегии;

4) государственные и муниципальные программы в сфере правоохранительной деятельности, транспорта, инфраструктуры, здравоохранения и других сферах, в том числе программы «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности», «Развитие здравоохранения»;

5) национальные проекты, в том числе «Инфраструктура для жизни», «Продолжительная и активная жизнь»;

6) федеральные, ведомственные и региональные проекты в области обеспечения безопасности дорожного движения, транспорта, инфраструктуры, здравоохранения и других сферах;

7) основные планы деятельности заинтересованных органов публичной власти;

8) научные исследования;

9) образовательные программы, включающие вопросы обеспечения безопасности дорожного движения;

10) социальные проекты в области обеспечения безопасности дорожного движения.

108. При положительной динамике макроэкономических показателей российской экономики и (или) реализации всего комплекса институциональных и законодательных мер будут применяться дополнительные механизмы, направленные на создание новых инструментов.

109. Ресурсное обеспечение Стратегии должно обеспечивать безусловную реализацию мероприятий, направленных на достижение стратегических целей и задач в области обеспечения безопасности дорожного движения.

110. Источниками ресурсного обеспечения мероприятий по реализации Стратегии являются федеральный бюджет, бюджеты субъектов Российской Федерации и местные бюджеты, а также внебюджетные источники.

111. Механизмами ресурсного обеспечения мероприятий по реализации Стратегии являются формирование и исполнение расходных обязательств Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и муниципальных образований, предусматривающих ресурсное обеспечение мероприятий, направленных на решение задач в области обеспечения безопасности дорожного движения.

VII. Ожидаемые результаты реализации Стратегии

112. Результатами реализации настоящей Стратегии должны стать повышение уровня защищенности участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, включая повышение правовой культуры и формирование нетерпимости к нарушениям, совершенствование конструкции транспортных средств и дорожной инфраструктуры, предупреждающих ошибки человека или минимизирующих их последствия, повышение качества и своевременности оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, что будет способствовать обеспечению национальной безопасности Российской Федерации, увеличению

ожидаемой продолжительности жизни и созданию комфортной и безопасной среды для жизни.

VIII. Задачи, функции и порядок взаимодействия органов публичной власти и иных заинтересованных субъектов в целях реализации Стратегии

113. Реализация Стратегии обеспечивается согласованными действиями органов государственной власти, иных государственных органов, органов местного самоуправления, Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения, региональных и муниципальных комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения во взаимодействии с образовательными и научными, общественными и коммерческими организациями, а также иными заинтересованными субъектами.

114. Основная задача органов публичной власти и иных заинтересованных субъектов при реализации Стратегии состоит в планировании и осуществлении в пределах компетенции деятельности, направленной на повышение безопасности дорожного движения.

115. Основная функция органов публичной власти при реализации Стратегии состоит в разработке и реализации государственных программ Российской Федерации, государственных программ субъектов Российской Федерации и муниципальных программ, национальных проектов; федеральных, ведомственных и региональных проектов, предусматривающих мероприятия, направленные на решение задач в области обеспечения безопасности дорожного движения.

116. Взаимодействие органов публичной власти и иных заинтересованных субъектов при реализации Стратегии осуществляется:

1) в рамках решения основных задач, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, в сферах правоохранительной деятельности, транспорта, здравоохранения, просвещения, образования, культуры, цифровизации и других сферах;

2) при подготовке государственного доклада о состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации и ежегодного доклада Секретаря Совета Безопасности Российской Федерации Президенту Российской Федерации о состоянии национальной безопасности и мерах по ее укреплению.

117. Координация деятельности по реализации Стратегии осуществляется Министерством внутренних дел Российской Федерации.

118. Оценка эффективности деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления по реализации настоящей Стратегии проводится ежегодно.

119. Корректировка настоящей Стратегии, включая основные показатели, предназначенные для оценки эффективности ее реализации, осуществляется на основании результатов мониторинга, исходя из изменений государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения и с учетом изменений в социально-экономическом, демографическом, территориальном развитии Российской Федерации.