



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 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
14 ноября 2025 года
№ 841



2 100088 75613 9

УТВЕРЖДЕНА
Указом Президента
Российской Федерации
от 14 ноября 2025 г. № 841

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

I. Общие положения

1. Настоящая Стратегия является документом стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности Российской Федерации, определяющим цель, принципы, 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. Настоящая 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, Основами государственной политики в сфере стратегического планирования в Российской Федерации, 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".

4. Повышение безопасности дорожного движения является важной составляющей обеспечения национальной безопасности и социально-экономического развития Российской Федерации в рамках достижения национальных целей развития Российской Федерации, таких как сохранение населения, укрепление здоровья и повышение благополучия людей, поддержка семьи, а также комфортная и безопасная среда для жизни.

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

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.

7. Настоящая 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, лучших региональных практик, международных стандартов, положительного зарубежного опыта, результатов научных исследований и прогнозов социально-экономического развития.

8. Для целей настоящей Стратегии используются следующие основные понятия:

1) активная мобильность - передвижение человека пешком, с использованием велосипеда, средства индивидуальной мобильности и других немоторизованных средств передвижения;

2) 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;

3) грубое нарушение - нарушение требований по обеспечению безопасности дорожного движения, создающее непосредственную угрозу причинения вреда охраняемым законом ценностям

и характеризующееся наибольшей тяжестью последствий, в том числе нарушение, за совершение которого предусмотрены административное наказание в виде лишения права управления транспортным средством или административного ареста либо уголовная ответственность;

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

5) дети - лица в возрасте до 16 лет;

6) дорожная инфраструктура - автомобильные дороги и улично-дорожная сеть;

7) дорожный риск - число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях на автомобильных дорогах (автомобильных дорогах отдельных классов, категорий, значения, участках автомобильных дорог), в расчете на 100 километров соответствующих дорог;

8) лица старшего возраста - лица в возрасте 60 лет и старше;

9) начинающий водитель - лицо, управляющее транспортным средством и имеющее право на управление указанным транспортным средством менее двух лет;

10) 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;

11) проактивный подход - метод организации и осуществления мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, включающий в себя своевременное обнаружение и предотвращение 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 смоделированных процессов, развития технологий и иных факторов, способных оказать влияние на безопасность дорожного движения;

12) 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 от дорожно-транспортных происшествий в условиях временных и ресурсных ограничений;

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

14) рискориентированный подход - метод организации и осуществления мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, включающий в себя принятие мер на основе оценки рисков и угроз безопасности дорожного движения в целях достижения максимального профилактического эффекта и оптимального использования ресурсов, задействованных в обеспечении безопасности дорожного движения;

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

16) систематические нарушения - неоднократное нарушение требований по обеспечению безопасности дорожного движения, совершенное за определенный период в количестве, которое с учетом особенностей соответствующих правоотношений свидетельствует об устойчивой модели противоправного поведения, создающей риски и угрозы безопасности дорожного движения;

17) социальный риск - число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях на автомобильных дорогах общего пользования, в расчете на 100 тыс. человек постоянного населения Российской Федерации (субъекта Российской Федерации) в среднем за отчетный год, в том числе в зависимости от социально-демографических характеристик;

18) субъекты системы обеспечения безопасности дорожного движения - федеральные органы государственной власти, органы государственной власти субъектов Российской Федерации, другие государственные органы и органы местного самоуправления, созданные при них коллегиальные органы, а также организации, которые наделены полномочиями в области обеспечения безопасности дорожного движения или деятельность которых связана с обеспечением безопасности дорожного движения;

19) 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 года, в том числе в зависимости от категории (вида) транспортных средств и срока их эксплуатации;

20) тяжесть последствий - число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, в расчете на 100 лиц, погибших и раненных в них, за отчетный год;

21) улично-дорожная сеть - дороги, проходящие в границах населенного пункта;

22) управление в области обеспечения безопасности дорожного движения - процесс регулирующего и координирующего воздействия на систему дорожного движения посредством целеполагания, прогнозирования, планирования, программирования, мониторинга и контроля в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения смертности от них;

23) 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;

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

9. Понятия "аварийно-опасный участок дороги (место концентрации дорожно-транспортных происшествий)", "безопасность дорожного движения", "водитель транспортного средства", "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 постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 "О Правилах дорожного движения".

10. Понятия "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".

11. Понятия "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".

12. Понятия "погибший" и "раненый" используются в значениях, предусмотренных постановлением Правительства Российской Федерации от 19 сентября 2020 г. № 1502 "Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации".

II. Оценка современного состояния безопасности дорожного движения в Российской Федерации

13. За период реализации Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы, утвержденной

распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р, количество дорожно-транспортных происшествий относительно 2017 года снизилось на 22,1 процента (с 169 432 до 132 037), число погибших - на 24,5 процента (с 19 088 до 14 403), раненых - на 23,5 процента (с 215 374 до 164 754), тем самым за указанный период удалось потенциально предотвратить более 20 тыс. смертельных случаев.

14. По международным оценкам, по результатам реализации первого Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011 - 2020 годы) Россия вошла в число десяти стран, которым удалось снизить смертность в результате дорожно-транспортных происшествий как минимум на 50 процентов, при этом общемировое снижение составило всего 5 процентов.

15. Дорожно-транспортные происшествия продолжают оставаться одной из ведущих внешних причин смерти детей и лиц трудоспособного возраста, а также входят в число основных причин, препятствующих росту ожидаемой продолжительности жизни. В 2024 году социально-экономический ущерб от дорожно-транспортных происшествий превысил 1,5 трлн. рублей.

16. Опыт стран, значительно раньше вставших на путь автомобилизации, свидетельствует о том, что чем ниже уровень смертности в результате дорожно-транспортных происшествий, тем сложнее обеспечить дальнейшее его снижение прежними темпами. Перспективы развития ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения во многом зависят от социально-экономических изменений.

Управление в области обеспечения безопасности дорожного движения

17. Система обеспечения безопасности дорожного движения охватывает широкий круг субъектов, реализующих функции во многих сферах государственного управления и обладающих различными компетенциями и подходами к организации своей деятельности, что влечет за собой необходимость высокого уровня координации.

18. Эффективность обеспечения безопасности дорожного движения на всех уровнях управления существенно ограничивают

несбалансированность и дефицит финансирования. Менее экономически развитые субъекты Российской Федерации характеризуются более высокими значениями социального риска и медленными темпами его снижения.

19. Половина погибших в дорожно-транспортных происшествиях приходится всего на 20 субъектов Российской Федерации, которые, как правило, характеризуются наибольшей численностью населения и парка транспортных средств.

20. Остается актуальной проблема недостаточного внимания органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления к вопросам обеспечения безопасности дорожного движения. По состоянию на начало 2025 года высшие должностные лица субъектов Российской Федерации являлись председателями комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения двух третей субъектов Российской Федерации. Не урегулированы полномочия по координации деятельности органов местного самоуправления. Указанные органы, как правило, не участвуют в реализации соответствующих региональных проектов.

21. Не нормированы целевые расходы на финансирование мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения из региональных дорожных фондов, в том числе за счет средств от уплаты административных штрафов, а также из страховых взносов в рамках обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

22. Эффективное управление в области обеспечения безопасности дорожного движения предполагает необходимость всесторонней и объективной оценки ситуации в данной области. Однако целевой показатель нормативного состояния автомобильных дорог оценивается в соответствии с критериями, не в полной мере отражающими уровень безопасности дорожного движения.

23. За последние годы приняты меры, направленные на уточнение правового статуса субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения, участников дорожного движения, определение порядка эксплуатации транспортных средств, в том числе их новых видов, а также на усиление ответственности за нарушение требований по обеспечению безопасности дорожного движения,

особенно грубые и (или) систематические нарушения, вплоть до установления уголовной ответственности.

24. Количество эксплуатируемых комплексов фотовидеофиксации с 2017 по 2024 год увеличилось более чем в два раза, расширился их функционал в части, касающейся видов фиксируемых нарушений. Нормативно урегулирован порядок размещения комплексов фотовидеофиксации в целях обеспечения безопасности дорожного движения.

25. Отдельные участники дорожного движения имеют устойчивую модель противоправного поведения и систематически пренебрегают установленными требованиями по обеспечению безопасности дорожного движения.

26. Укрепляется материально-техническое обеспечение Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (Госавтоинспекции), в том числе за счет поставок современных технических и транспортных средств, способствующих качественному осуществлению контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения. В условиях имеющейся проблемы комплектования Госавтоинспекции важное значение приобретает оптимизация деятельности Госавтоинспекции, в том числе за счет цифровизации.

Участник дорожного движения

27. Численность населения Российской Федерации с 2017 года практически не изменилась и на 1 января 2025 г. составила 146,1 млн. человек (уменьшение на 1 процент к 2017 году). При этом социальный риск за тот же период снизился на 24,2 процента, с 13 до 9,86.

28. Почти половину (в 2024 году - 46,6 процента) погибших в дорожно-транспортных происшествиях составляют водители транспортных средств. Пассажиры и пешеходы составляют в среднем по одной четвертой (26,9 и 24,1 процента соответственно) общего числа погибших. На велосипедистов, лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности, и других лиц, принимающих непосредственное участие в дорожном движении, приходится менее 3 процентов погибших. С 2017 года наиболее

существенные темпы снижения числа погибших достигнуты среди пешеходов (на 39,9 процента).

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

30. Основным фактором, способствующим совершению дорожно-транспортного происшествия, является выбор небезопасной скорости движения транспортного средства. На дорожно-транспортные происшествия, связанные с нарушением скоростного режима, в 2024 году пришлось более одной четверти (27,1 процента) смертельных случаев.

31. Менее массовой, но имеющей более тяжелые последствия причиной дорожно-транспортных происшествий является выезд на полосу встречного движения (24,9 процента погибших в 2024 году). Более двух третей этих происшествий совершается в местах, где выезд на полосу встречного движения разрешен. В большинстве случаев (более 70 процентов) такие дорожно-транспортные происшествия не связаны с выполнением обгона.

32. С 2017 года основные показатели аварийности с участием водителей транспортных средств, находившихся в состоянии опьянения, снизились почти в полтора раза. На такие происшествия приходится одна четвертая (в 2024 году - 25,3 процента) общего числа погибших. В среднем каждый десятый такой водитель совершает данное нарушение повторно.

33. Число погибших в дорожно-транспортных происшествиях с участием водителей транспортных средств, находившихся в состоянии наркотического опьянения, в 2024 году увеличилось на 34,5 процента по сравнению с предшествующим годом и составило 339 человек. Остается нерешенной проблема управления транспортными средствами водителями, находящимися под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание.

34. В 2024 году ремнем безопасности при его наличии не был пристегнут каждый пятый погибший водитель транспортного средства или пассажир. Факты отсутствия мотошлемов установлены в 2024 году у каждого третьего погибшего водителя и у каждого второго погибшего пассажира мототранспортных средств. С 2017 года число

таких водителей увеличилось более чем в два раза. Использование ремней безопасности и мотошлемов в среднем в два раза снижает тяжесть последствий дорожно-транспортного происшествия.

35. С каждым годом расширяется спектр источников отвлечения внимания, что связано в том числе с развитием технологий. Данная проблема приобретает актуальность не только для водителей транспортных средств, но и для других участников дорожного движения.

36. В последние годы наблюдается тенденция к увеличению доли дорожно-транспортных происшествий с участием водителей, не имеющих права управления транспортными средствами. В 2024 году эта доля составила более одной десятой части в общей структуре аварийности. Свыше половины таких дорожно-транспортных происшествий приходится на водителей мототранспортных средств.

37. Остается актуальной проблема управления транспортными средствами водителями, которые лишены соответствующего права и склонны к совершению более опасных нарушений, имеющих тяжелые последствия.

38. Более трех четвертей фактов гибели пешеходов зафиксировано при наездах вне пешеходных переходов. Тяжесть последствий таких дорожно-транспортных происшествий более чем в два раза выше, чем на пешеходных переходах, и в четыре раза выше, чем на переходах, оборудованных искусственными неровностями. Две трети пешеходов (в 2024 году - 67 процентов) погибли в темное время суток.

39. С 2017 по 2024 год число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, снизилось на 21,2 процента. Абсолютное большинство случаев гибели детей в дорожно-транспортных происшествиях связано с поведением взрослых. Почти две трети (в 2024 году - 61,4 процента) погибших в дорожно-транспортных происшествиях детей участвовали в дорожном движении в качестве пассажиров транспортных средств.

40. Число детей, управлявших механическими транспортными средствами и погибших в дорожно-транспортных происшествиях, с 2017 по 2024 год увеличилось в два с половиной раза (с 26 до 65),

раненых - почти в пять раз (с 542 до 2501). В восьми из десяти таких случаев дети управляли мототранспортными средствами. Обостряется проблема распространения средств передвижения, не предназначенных для эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования (в том числе спортивный инвентарь, питбайки, квадроциклы).

41. Ежегодно с участием детей и молодежи проводятся десятки тысяч информационно-пропагандистских мероприятий. Свыше 500 тыс. детей вовлечены в отряды юных инспекторов движения.

42. Отмечается увеличение числа погибших (на 19,8 процента по сравнению с 2022 годом) по вине начинающих водителей, которое в 2024 году составило 812 человек. Начинающие водители являются виновными в среднем в семи из десяти дорожно-транспортных происшествий с их участием.

43. Увеличилось число погибших в дорожно-транспортных происшествиях, совершенных по вине водителей транспортных средств, являющихся гражданами иностранных государств (в 2024 году - 526 человек, что на 22 процента больше по сравнению с 2021 годом).

Транспортное средство и услуги в сфере транспорта

44. По сравнению с 2017 годом парк транспортных средств вырос более чем на 6 млн. единиц, и его численность в 2024 году составила 63,1 млн. единиц. При этом значение транспортного риска за этот период снизилось на 32,5 процента, с 3,38 до 2,28.

45. Большинство случаев гибели людей приходится на дорожно-транспортные происшествия с участием легковых автомобилей (в 2024 году - 82,9 процента). Число погибших в дорожно-транспортных происшествиях с участием грузовых автомобилей составило около одной трети (29,6 процента) общего числа погибших. Число погибших в дорожно-транспортных происшествиях с участием мототранспортных средств составило 9 процентов всех смертельных случаев, с участием автобусов - 4 процента.

46. С 2017 по 2024 год значительно снизилось число погибших в дорожно-транспортных происшествиях с участием автобусов

(на 40,1 процента). При этом число погибших в дорожно-транспортных происшествиях с участием мототранспортных средств увеличилось на 11,3 процента.

47. На дорожно-транспортные происшествия с участием велосипедов и средств индивидуальной мобильности в 2024 году пришлось 307 и 54 погибших соответственно. Основная масса таких смертельных случаев фиксируется на проезжей части.

48. По мере увеличения срока эксплуатации транспортных средств все чаще выявляются их технические неисправности и увеличивается тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий. По состоянию на 2024 год срок эксплуатации 23 процентов легковых автомобилей, 38 процентов грузовых автомобилей, 20 процентов автобусов и 80 процентов мототранспортных средств составляет свыше 15 лет.

49. С 2022 по 2024 год в среднем девять из десяти отечественных легковых автомобилей выпущены без отдельных систем безопасности, что привело к росту тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий для лиц, находившихся в салоне автомобиля.

50. В 2024 году увеличилось число погибших в дорожно-транспортных происшествиях с участием автомобилей с правым расположением рулевого управления (на 12,2 процента по сравнению с 2022 годом). В общей структуре аварийности доля таких погибших составила более одной десятой части.

51. Ограничения на использование других видов транспорта, повышение тарифов на железнодорожном и воздушном транспорте, развитие внутреннего, в том числе автомобильного, туризма повлекли за собой увеличение нагрузки на автомобильный транспорт.

52. Увеличивается объем грузоперевозок автомобильным транспортом (в 2024 году - 82,4 процента без учета трубопроводного транспорта).

53. Более половины дорожно-транспортных происшествий с участием грузовых автомобилей (в 2024 году - 54,4 процента) и почти половина погибших в них (47,7 процента) приходится на дорожно-транспортные происшествия, в которых эксплуатация таких транспортных средств осуществлялась физическими лицами. При этом с 2021 года отмечается ежегодный рост основных показателей

аварийности по вине водителей грузовых транспортных средств, эксплуатируемых хозяйствующими субъектами.

54. Более двух третей общего числа пассажиров общественного транспорта перевезено в условиях дорожного движения с использованием автобусов, трамваев и троллейбусов. С 2017 по 2024 год число погибших в дорожно-транспортных происшествиях с участием общественного транспорта снизилось почти на одну треть (с 456 до 309).

55. В 2024 году число погибших в дорожно-транспортных происшествиях с участием легкового такси относительно предшествующего года увеличилось на 42 процента и составило 159 человек.

56. На дорожно-транспортные происшествия с участием легковых автомобилей, находящихся в краткосрочной аренде (каршеринг), пришлось 57 погибших. Число погибших в таких происшествиях по сравнению с 2018 годом возросло почти в шесть раз.

Дорожная инфраструктура

57. Протяженность автомобильных дорог общего пользования с 2017 года увеличилась на 5 процентов и по итогам 2024 года составила 1,58 млн. километров. При этом значение дорожного риска снизилось на 28,3 процента, с 1,27 до 0,91.

58. В условиях переориентации торговых и транспортных потоков с Запада на Восток основные транспортные артерии стали работать в режиме перегрузки, что увеличивает риск совершения дорожно-транспортных происшествий, связанных в том числе с выездом на полосу встречного движения.

59. Для обеспечения устойчивых связей необходимо дальнейшее развитие опорной сети автомобильных дорог, количество смертельных случаев на которых в 2024 году составило практически половину всех смертельных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий.

60. Около одной трети (в 2024 году - 31,8 процента) общего числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях приходится на автомобильные дороги федерального значения. Дорожный риск

на таких дорогах в шесть раз больше, чем на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, и в 16 раз больше, чем на автомобильных дорогах местного значения.

61. С 2017 по 2024 год число погибших в дорожно-транспортных происшествиях на автомобильных дорогах федерального значения снизилось на 18,2 процента. Интенсивность движения на таких дорогах увеличилась в полтора раза, однако из них почти 80 процентов являются двух- или трехполосными.

62. Наибольшая доля погибших в дорожно-транспортных происшествиях приходится на автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения (в 2024 году - 37,8 процента).

63. На автомобильные дороги местного значения при наибольшей доле зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий (в 2024 году - 66,1 процента) приходится наименьшая доля погибших (30,3 процента).

64. Нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию и обустройству автомобильных дорог в 2024 году зафиксированы на местах почти одной десятой части дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах федерального значения (8,1 процента), одной четвертой части - на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения (25,2 процента), одной третьей части - на автомобильных дорогах местного значения (33,9 процента).

65. Вне населенных пунктов основными причинами смертельных дорожно-транспортных происшествий являются выезд на полосу встречного движения и нарушение скоростного режима движения. При этом разделительной полосой оборудованы менее одной пятой части протяженности автомобильных дорог федерального значения и менее одной сотой части протяженности автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения. Более одной трети всех смертельных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий вне населенных пунктов составляют смертельные случаи в результате дорожно-транспортных происшествий с участием грузовых автомобилей.

66. На города и другие населенные пункты приходится почти три четверти (в 2024 году - 73,6 процента) общего числа погибших

вследствие наездов на пешеходов, а также большинство дорожно-транспортных происшествий с участием автобусов, легкового такси, легковых автомобилей, находящихся в краткосрочной аренде, мотоциклов, мопедов, велосипедов и средств индивидуальной мобильности.

67. Число погибших в сельских населенных пунктах с 2017 по 2024 год увеличилось на 7 процентов. В таких местах почти половину (в 2024 году - 41 процент) смертельных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий составили смертельные случаи с участием водителей, находившихся в состоянии опьянения, а также не имеющих либо лишенных права управления транспортными средствами.

68. Около половины (41,4 процента) общего числа погибших в городах и других населенных пунктах приходится на проходящие по их территориям участки автомобильных дорог федерального значения, регионального или межмуниципального значения.

69. Нарастает диспропорция между количеством транспортных средств и развитием дорожной инфраструктуры, не рассчитанной на современную интенсивность дорожного движения, фактическую скорость транспортных средств и урбанизацию.

70. Обеспеченность автомобильных дорог общего пользования объектами дорожного сервиса не в полной мере соответствует установленным требованиям, что способствует повышению рисков безопасности дорожного движения, связанных в том числе с управлением транспортными средствами лицами в утомленном состоянии.

71. Не теряет актуальности проблема недостаточного покрытия автомобильных дорог устойчивой мобильной связью, что препятствует своевременному информированию участников дорожного движения и экстренных оперативных служб.

Реагирование на дорожно-транспортные происшествия

72. По международным оценкам, до 32 процентов погибших в дорожно-транспортных происшествиях могли остаться в живых, если бы своевременно получили медицинскую помощь.

73. В 2024 году в Российской Федерации из общего числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях 63,5 процента скончались до прибытия скорой медицинской помощи.

74. Остается актуальной проблема несвоевременного информирования экстренных оперативных служб о дорожно-транспортном происшествии. В настоящее время только одна пятая часть транспортных средств оснащена устройствами вызова экстренных оперативных служб.

75. Повысилась оперативность прибытия скорой медицинской помощи на места дорожно-транспортных происшествий, доля фактов прибытия в течение 20 минут в 2024 году составила 85,9 процента. Вместе с тем за пределами населенных пунктов скорая медицинская помощь прибывала на места дорожно-транспортных происшествий в течение 20 минут только в 69,4 процента случаев.

76. На территории Российской Федерации по состоянию на 2024 год функционировали 78 трассовых пунктов экстренной медицинской помощи, специализирующихся в первую очередь на оказании медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

77. Развивается санитарно-авиационная эвакуация как элемент системы оказания скорой медицинской помощи. При этом посадочными площадками оснащено менее одной пятой части медицинских организаций, оказывающих медицинскую помощь в экстренной форме.

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

III. Вызовы, риски и угрозы безопасности дорожного движения

79. Результаты анализа состояния безопасности дорожного движения, состояния и прогнозов развития ситуации в смежных

отраслях позволяют выделить основные вызовы, риски и угрозы безопасности дорожного движения на среднесрочный и долгосрочный периоды, в соответствии с которыми требуется проведение 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 безопасности дорожного движения:

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 обеспечения безопасности дорожного движения, приоритетом решения 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 обеспечения безопасности дорожного движения без учета результатов анализа ситуации, оценки последствий и прогнозов, в том числе в пользу конъюнктурных мер, игнорирование рискориентированного 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 транспортной отрасли в целом, а также их недостаточная подготовка, не соответствующая уровню решаемых задач;

8) недостаточное и несвоевременное внедрение достижений науки и техники в работу транспортного комплекса с учетом интересов повышения безопасности дорожного движения.

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

- 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 безопасности дорожного движения:

- 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) приоритетное использование личного транспорта вместо общественного транспорта и форм активной мобильности;
- 5) нерегулируемое обращение товаров и оказание услуг, не соответствующих требованиям безопасности и (или) препятствующих обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе повышение популярности средств передвижения, не предназначенных для автомобильных дорог общего пользования.

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

1) несоответствие дорожной инфраструктуры фактической интенсивности движения и потребностям населения и экономики, обусловленное в том числе переориентацией экономических связей;

2) несоответствие темпов развития дорожной инфраструктуры содержанию автомобильных 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 безопасности дорожного движения:

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

2) отсутствие у участников и очевидцев дорожно-транспортных происшествий достаточных навыков и правовых гарантий для оказания 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) систематические нарушения;

7) отвлечение внимания участников дорожного движения;

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

86. К основным группам риска среди участников дорожного движения относятся:

- 1) уязвимые участники дорожного движения;
- 2) дети, начинающие водители, лица старшего возраста;
- 3) иностранные граждане;
- 4) лица, ранее совершавшие грубые нарушения 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.

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

87. Целью государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения является повышение безопасности дорожного движения, а также снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий.

88. Реализация государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения основывается на следующих принципах:

- 1) приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью участников дорожного движения;
- 2) приоритет внедрения технических, технологических и инфраструктурных решений, направленных на повышение безопасности дорожного движения, в том числе за счет снижения роли человеческого фактора, в первую очередь при совершенствовании 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 при обеспечении безопасности дорожного движения;

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

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

7) проактивный подход при осуществлении 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 государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения будет осуществляться путем решения следующих задач:

1) повышение эффективности 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.

Повышение эффективности управления в области обеспечения безопасности дорожного движения

90. Повышение эффективности управления в области обеспечения безопасности дорожного движения включает в себя следующие основные направления:

1) обеспечение соответствия единой государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения актуальным вызовам, рискам и угрозам безопасности дорожного движения;

2) совершенствование компетенции субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе за счет

исключения выполнения несвойственных функций, дублирования и конфликта полномочий;

3) развитие механизмов координации и взаимодействия субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе с иными заинтересованными лицами;

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, в том числе с учетом пробега транспортных средств;

7) дальнейшая интеграция Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской и Херсонской областей в единую систему обеспечения безопасности дорожного движения путем принятия комплекса нормативных правовых актов и организационных мер;

8) обеспечение соответствия уровня финансирования мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения потребностям в обеспечении безопасности дорожного движения, обусловленным вызовами, рисками и угрозами безопасности дорожного движения, 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 путем привлечения внебюджетных источников финансирования и применения 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 обеспечения безопасности дорожного движения, включая сферы государственного управления и оказания государственных услуг;

12) совершенствование государственной системы учета показателей состояния безопасности дорожного движения (в том числе их актуализация), развитие методик сбора и анализа необходимой информации, совершенствование информационного взаимодействия заинтересованных лиц, включая информационный обмен с медицинскими организациями данными о пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, рассмотрение 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 лиц, в том числе коллегиальных органов, в целях выработки оперативных мер по предупреждению аналогичных дорожно-транспортных происшествий;

14) обеспечение комплексного совершенствования нормативно-правового и технического регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения с учетом актуальных вызовов, рисков и угроз безопасности дорожного движения, 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 разработки и принятия мер нормативно-правового и технического регулирования, принятия организационных, технологических и инфраструктурных решений;

16) дальнейшие 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 при обеспечении безопасности дорожного движения, в том числе за счет пересмотра подходов к организации хозяйственной

деятельности, поддержки соответствующих инициатив в области обеспечения безопасности дорожного движения, стимулирования работников к соблюдению требований по обеспечению безопасности дорожного движения, к использованию общественного транспорта 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 и их должностных лиц, хозяйствующих субъектов, участников дорожного движения за несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе за счет эффективной реализации принципа неотвратимости наказания и обеспечения соразмерности наказания 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 обстановки и оперативное реагирование на ее изменение;

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 в целях исключения возникновения вызовов, рисков и угроз безопасности дорожного движения;

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

24) развитие механизмов государственного контроля (надзора) за реализацией органами государственной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, 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 при функционировании транспортного комплекса, в целях повышения эффективности контрольной (надзорной) деятельности;

26) обеспечение соответствия штатной численности и квалификации специалистов, осуществляющих деятельность в области обеспечения 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 транспортного комплекса, определение перспектив развития подходов к повышению их квалификации и проведению аттестации;

28) повышение престижа и конкурентоспособности профессий работников транспортного комплекса, 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, обеспечения необходимой квалификации сотрудников и 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 обеспечения безопасности дорожного движения, 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 в соответствующей области, 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 экспериментальных правовых режимов и реализации пилотных проектов в области обеспечения 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 в себя следующие основные направления:

1) разработка единой концепции профилактики дорожно-транспортных происшествий, определяющей порядок взаимодействия субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения, сферу их ответственности, приоритеты профилактической работы, формы и способы профилактического воздействия;

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

3) повышение культуры участников дорожного движения в целях 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 единой системы информирования населения о необходимости соблюдения правил дорожного движения, рассмотрение 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 законопослушному и безопасному поведению 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 (участие в профильных общественных и волонтерских организациях, содействие выявлению и пресечению нарушений и другие формы участия);

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

10) создание системы индивидуальной профилактической работы с лицами, совершающими грубые нарушения или систематические нарушения, в первую очередь связанные с управлением транспортными средствами в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического),

и интеграция в эту систему 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 (алкогольного, наркотического или иного токсического), 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 и обусловленных в том числе использованием цифровых мобильных устройств, распространением на автомобильных дорогах наружной рекламы, 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 в профессиональных образовательных организациях и образовательных организациях высшего образования мероприятий, направленных на повышение у студентов правовой культуры в области обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе при управлении транспортными средствами;

15) совершенствование профессиональной подготовки водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий в части, касающейся приобретения ими 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 за счет получения дополнительных навыков, позволяющих оценивать дорожную обстановку, прогнозировать действия других участников дорожного

движения и заблаговременно принимать меры по недопущению дорожно-транспортных происшествий;

16) рассмотрение перспектив разработки и внедрения основных программ профессионального обучения водителей транспортных средств, 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 особенностей водителей транспортных средств, входящих в группы риска, в том числе развитие 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) расширение 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 транспортных средств, 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 транспортных средств;

20) развитие системы проведения экзаменов на право управления транспортными средствами, включая рассмотрение 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, трудовая

деятельность которых непосредственно связана с управлением транспортными средствами;

22) формирование единого подхода 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 рискориентированного подхода, в том числе за счет внедрения информационных технологий, включая развитие механизмов информационного взаимодействия между правоохранительными органами и медицинскими организациями;

24) актуализация медицинских противопоказаний, медицинских показаний и медицинских ограничений к управлению транспортными средствами, в том числе разработка 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 условий безопасного участия детей в дорожном движении, а также повышение ответственности родителей (законных представителей) за ненадлежащее исполнение соответствующих обязанностей;

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

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

29) разработка комплекса мер по обеспечению безопасного участия в дорожном движении лиц старшего возраста, включая

их адаптацию, развитие и оборудование соответствующей инфраструктуры специальными приспособлениями;

30) принятие комплекса мер (в том числе с использованием механизмов международного сотрудничества), направленных на адаптацию иностранных граждан к установленному порядку дорожного движения на территории Российской Федерации, а также способствующих реализации принципа неотвратимости наказания за несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения;

31) создание системы социальной поддержки, способствующей реализации права на безопасные условия движения по автомобильным 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 в себя следующие основные направления:

1) актуализация документов в области технического регулирования и повышение минимальных требований безопасности транспортных средств с учетом развития технологий;

2) оборудование транспортных средств современными системами безопасности и помощи водителю с учетом приоритета противодействия угрозам безопасности дорожного движения;

3) создание правовых, организационных, инфраструктурных и технологических условий для безопасной интеграции высокоавтоматизированных транспортных средств с другими участниками дорожного движения, включая разработку обязательных требований безопасности таких транспортных средств;

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, касающейся 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 безопасности дорожного движения;

8) совершенствование организационных и нормативно-правовых механизмов, направленных на предупреждение передвижения по автомобильным 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 за счет повышения заинтересованности владельцев транспортных средств в поддержании их в исправном техническом состоянии;

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 общественного транспорта и форм активной мобильности как альтернативы личному транспорту 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 установления единых (в части, касающейся 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), включая внедрение этих стандартов 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 безопасности дорожного движения;

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

16) создание цифрового профиля перевозчика, предусматривающего интеграцию данных, необходимых для эффективной организации перевозок, осуществления контрольной (надзорной), разрешительной и иной деятельности;

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

18) реализация эффективной модели работы общественного транспорта с учетом обеспечения безопасности дорожного движения, включая применение регулируемых тарифов, заключение долгосрочных контрактов с перевозчиками, установление конкретных требований к качеству перевозок;

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 участия в дорожном движении тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, транспортных средств,

перевозящих опасные грузы, включая развитие механизмов допуска к участию в дорожном движении, технического осмотра таких транспортных средств, а также совершенствование квалификационных требований к работникам, осуществляющим деятельность, связанную с соответствующими перевозками;

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

22) разработка и принятие мер, направленных на регулирование производства, оборота и эксплуатации товаров, оказания услуг, не отвечающих требованиям по обеспечению безопасности дорожного движения или препятствующих ее обеспечению, в том числе устройств, не предназначенных для передвижения по автомобильным дорогам общего пользования.

Повышение безопасности дорожной инфраструктуры

93. Повышение безопасности дорожной инфраструктуры включает в себя следующие основные направления:

1) совершенствование требований по обеспечению безопасности дорожного движения, предъявляемых к транспортно-эксплуатационному состоянию автомобильных дорог;

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

3) совершенствование подходов к осуществлению дорожной деятельности, при которых приоритет отдается повышению качества выполнения соответствующих работ (в том числе проведение закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд с учетом интересов безопасности дорожного движения), а также зимнему содержанию автомобильных 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 по обеспечению безопасности дорожного движения, а также необходимости приведения технических характеристик автомобильных дорог в соответствие с фактической интенсивностью дорожного движения;

5) обеспечение приоритета уязвимых участников дорожного движения, общественного транспорта и форм активной мобильности, включая создание и развитие соответствующей инфраструктуры городских агломераций и опорных населенных пунктов;

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

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

8) разработка правил определения и изменения оптимальных и интуитивно понятных скоростных режимов движения транспортных средств с учетом состояния безопасности дорожного движения, фактической интенсивности дорожного движения, качества дорожной инфраструктуры 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 "транспортное средство - пешеход", "транспортное средство - транспортное средство" и "транспортное средство - 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 связью и интернет-связью в целях повышения безопасности дорожного движения и комфорта пользования автомобильными дорогами;

13) обеспечение дальнейшей цифровизации дорожной инфраструктуры и дорожной деятельности, включая внедрение интеллектуальных транспортных систем, цифровых двойников объектов транспортной инфраструктуры, предиктивные ремонты ее объектов, автоматизацию управления дорожным движением, 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 автомобильных дорог при возникновении угроз безопасности дорожного движения, включая рассмотрение перспектив создания реестровой модели управления дорожным 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 автомобильных дорогах;

17) развитие подходов к определению аварийно-опасных участков дороги (мест концентрации дорожно-транспортных происшествий) и потенциально опасных участков дороги и создание системы мониторинга, в том числе для своевременного принятия мер по предупреждению дорожно-транспортных происшествий;

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 капиталоемким инфраструктурным решениям до их принятия.

Повышение эффективности реагирования на дорожно-транспортные происшествия

94. Повышение эффективности реагирования на дорожно-транспортные происшествия включает в себя следующие основные 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, принимающими участие 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 их 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 их мотивации к оказанию такой помощи в случае дорожно-транспортного происшествия, в том числе за счет поощрения указанных лиц и повышения их правовых гарантий;

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 степени тяжести и крайне тяжелой степени тяжести;

8) рассмотрение перспектив консультирования участников и очевидцев дорожно-транспортного происшествия, сотрудников экстренных оперативных служб, не являющихся медицинскими работниками, по вопросам оказания пострадавшим первой помощи на месте дорожно-транспортного происшествия;

9) совершенствование схемы диспетчеризации и схемы 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 субъектов Российской Федерации или муниципальных образований);

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 необходимую инфраструктуру;

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

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

14) принятие комплекса нормативно-правовых, организационных и технологических мер, направленных

на повышение безопасности дорожного движения при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, в целях предупреждения вторичных поражающих факторов дорожно-транспортных происшествий.

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

95. Оценка состояния безопасности дорожного движения и мониторинг реализации настоящей 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 осуществления мероприятий по реализации настоящей 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 настоящей 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 настоящей Стратегии в соответствии с поставленными задачами могут применяться индикаторы, предусмотренные пунктами 99 - 102 настоящей Стратегии, а также дополнительные индикаторы.

98. Мониторинг решения задачи, связанной с повышением эффективности управления в области обеспечения безопасности дорожного движения, может осуществляться исходя из числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях в Российской Федерации в целом и в субъектах Российской Федерации в частности.

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

- 1) социальный риск, в том числе в распределении по социально-демографическим характеристикам погибших;
- 2) число погибших в дорожно-транспортных происшествиях в распределении по социально-демографическим характеристикам, включая лиц трудоспособного возраста;
- 3) число погибших в дорожно-транспортных происшествиях в распределении по категориям 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 вследствие различных нарушений, допущенных участниками дорожного движения;
- 6) число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях.

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

- 1) транспортный риск, в том числе в распределении по категориям (видам) транспортных средств и срокам их эксплуатации;
- 2) число погибших в дорожно-транспортных происшествиях в распределении по категориям (видам) транспортных средств;
- 3) число погибших в дорожно-транспортных происшествиях в распределении по срокам эксплуатации транспортных средств;
- 4) число погибших в дорожно-транспортных происшествиях, произошедших по причине технической неисправности транспортных средств.

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

1) дорожный риск, в том числе в распределении по классам, категориям, значению автомобильных дорог;

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

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

4) число погибших в дорожно-транспортных происшествиях различного вида в распределении по классам, категориям, значению автомобильных 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 погибших 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, при которых время доезда экстренных оперативных служб, в том числе скорой медицинской помощи, до пострадавшего составило не более 20 минут;

3) доля погибших в стационарах в течение 24 часов с момента госпитализации от общего числа госпитализированных в стационары в связи с дорожно-транспортными происшествиями;

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

103. Результаты реализации настоящей 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 настоящей Стратегии при необходимости формируются предложения по расширению в составе официального статистического наблюдения перечня показателей, отражающих состояние безопасности дорожного движения, а также ситуацию в смежных сферах.

105. Контроль за реализацией настоящей Стратегии осуществляет Правительство Российской Федерации.

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

106. Реализация настоящей Стратегии осуществляется в два этапа:

- 1) первый этап - 2025 - 2030 годы;
- 2) второй этап - 2031 - 2036 годы с учетом дальнейшей реализации цели и задач государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения после 2036 года.

107. Основными инструментами реализации настоящей 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 настоящей Стратегии;
- 4) государственные и муниципальные программы в сферах правоохранительной деятельности, транспорта, здравоохранения, просвещения, образования, культуры и других сферах, в том числе государственная программа Российской Федерации "Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности", государственная программа Российской Федерации "Развитие транспортной системы" и государственная программа Российской Федерации "Развитие здравоохранения";
- 5) национальные проекты, в том числе национальный проект "Инфраструктура для жизни" и национальный проект "Продолжительная и активная жизнь";

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

7) планы деятельности федеральных органов исполнительной власти и иные планы в сфере социально-экономического развития и обеспечения национальной безопасности Российской Федерации;

8) научные исследования;

9) образовательные программы, включающие в себя 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 мероприятий по реализации настоящей Стратегии должно способствовать безусловному осуществлению мероприятий, направленных на достижение стратегических целей и задач в области обеспечения безопасности дорожного движения.

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

111. Механизмами ресурсного обеспечения мероприятий по реализации настоящей 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 настоящей 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 населения и формирование нетерпимости к нарушениям требований по обеспечению безопасности дорожного движения, совершенствование конструкции транспортных средств и дорожной инфраструктуры в целях предотвращения ошибок человека или минимизации их последствий, 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 лиц в целях реализации настоящей Стратегии

113. Реализация настоящей 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, научными, общественными и коммерческими организациями, а также с иными заинтересованными лицами.

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

115. Основная функция органов публичной власти при реализации настоящей Стратегии состоит в разработке и реализации государственных программ Российской Федерации, государственных программ субъектов Российской Федерации и муниципальных программ, национальных проектов, а также федеральных, региональных и ведомственных проектов, предусматривающих реализацию мероприятий, направленных на решение задач, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения.

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

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

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 настоящей 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.
