

Документ 481-2017-р, чинний, поточна редакція — **Прийняття** від  
**14.06.2017**



КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ  
РОЗПОРЯДЖЕННЯ  
від 14 червня 2017 р. № 481-р  
Київ

**Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року**

1. Схвалити [Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року](#), що додається.

2. Міністерству внутрішніх справ разом з Міністерством інфраструктури, Міністерством охорони здоров'я, Міністерством освіти і науки, Міністерством регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства, Міністерством фінансів, Міністерством економічного розвитку і торгівлі, іншими заінтересованими органами виконавчої влади за участю громадських організацій розробити та подати Кабінетові Міністрів України проект плану заходів щодо реалізації Стратегії, схваленої цим розпорядженням.

Прем'єр-міністр України  
Інд. 21

В.ГРОЙСМАН

СХВАЛЕНО  
розпорядженням Кабінету Міністрів України  
від 14 червня 2017 р. № 481-р

**СТРАТЕГІЯ  
підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року**

**1. Визначення проблеми, на розв'язання якої спрямована Стратегія**

Протягом останніх десятиліть у світі спостерігається стрімке збільшення кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності дорожнього руху, що призводить до збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод та їх негативних наслідків. Так, за даними Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), дорожньо-транспортний травматизм на сьогодні є однією з найбільших проблем охорони здоров'я. За прогнозами, у 2030 році дорожньо-транспортні пригоди можуть стати однією з основних п'яти причин смертності людей у світі.

У зв'язку із зазначеним міжнародне співтовариство приділяє значну увагу розробленню та здійсненню стратегічних заходів з безпеки дорожнього руху, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортному травматизму. Зокрема, Генеральна асамблея Організації Об'єднаних Націй прийняла 2 березня 2010 р. резолюцію № 64/255 "Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі", співавторами якої стали 69 країн-членів та до реалізації якої долучилася також Україна. Резолюцією проголошено 2011-2020 роки Десятиліттям дій з безпеки дорожнього руху.

В Україні рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод є одним з найвищих в Європі, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій.

**За останні шість років (2011-2016 роки) в Україні зареєстровано близько 170,8 тис. дорожньо-транспортних пригод з постраждалими, у яких загинуло 26,7 тис. та травмовано 210,4 тис. осіб. У 2016 році зафіксовано зростання кількості дорожньо-транспортних пригод на 5,1 відсотка та травмованих у них осіб на 6,4 відсотка порівняно з 2015 роком.**

Особливо тривожним є те, що **понад 42,6 відсотка загиблих у дорожньо-транспортних пригодах у 2016 році - пішоходи та велосипедисти.**

Велике **занепокоєння** викликає те, що за останній шестирічний період на дорогах України загинуло 1,4 тис. дітей віком до 18 років, а дорожньо-транспортні пригоди в Україні є першою за поширеністю причиною смерті молоді віком від 15 до 24 років та другою за поширеністю причиною смерті дітей віком від 5 до 14 років.

**За питомими показниками аварійності та наслідків дорожньо-транспортних пригод Україна також є одним з лідерів серед європейських країн.**

Так, у середньому в країнах - членах ЄС (за даними 2015 року) на 100 тис. жителів припадає 5,1 відсотка загиблих у дорожньо-транспортних пригодах, на 100 тис. транспортних засобів - вісім загиблих, тоді як в Україні такі показники становлять (за даними 2016 року) відповідно 8 і 22,1 відсотка осіб.

Важливо також врахувати, що за відсутності якісного збору даних щодо травмованих і загиблих унаслідок дорожньо-транспортних пригод зазначені показники можуть не відображати реальні цифри.

За результатами проведення аналізу наявних даних та аналітичного звіту Світового банку в Україні більшість дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками виникає через:

- 1) перевищення швидкості водіями, що є основною причиною настання смерті у 39 відсотках випадків;
- 2) необлаштованість пішохідних переходів (відсутність освітлення, розмітки тощо), що призводить до смертельних наслідків у 38 відсотках випадків;
- 3) порушення правил проїзду перехресть, на яких стається до 30 відсотків всіх дорожньо-транспортних пригод із смертельними наслідками;
- 4) керування транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння.

Велика кількість дорожньо-транспортних пригод та постраждалих від них також впливає на економіку та сферу охорони здоров'я України. За розрахунками експертів Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 4,5 млрд. доларів США на рік, що становить приблизно 3,4 відсотка валового внутрішнього продукту (у розрахунках 2014 року), включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні травми або смерть унаслідок дорожньо-транспортних пригод.

Ураховуючи наведене, з метою збереження життя людей необхідним є прийняття Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні, на основі якої будуть розроблені план заходів з підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2020 року та Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2020 року, що також передбачено [Законом України "Про дорожній рух"](#), [Транспортною стратегією України на період до 2020 року](#), затвердженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174 (Офіційний вісник України, 2010 р., № 92, ст. 3280), та [Рекомендаціями парламентських слухань на тему: "Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього](#)

## 2. Причини виникнення проблеми

Основними причинами виникнення проблеми є:

- 1) відсутність головного міжвідомчого органу з безпеки дорожнього руху, а отже, відсутня цілісна система державного управління безпекою дорожнього руху, нечіткий розподіл функцій, наявність конфлікту інтересів, низький рівень інституціональної спроможності органів державної влади щодо аналізу, планування та діяльності у зазначеній сфері;
- 2) недосконалість правового механізму та нормативно-правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху;
- 3) невизначеність основних напрямів та стандартів безпеки дорожнього руху;
- 4) відсутність обґрунтованої економічної оцінки вартості життя, здоров'я та завданої економіці шкоди від дорожньо-транспортних пригод;
- 5) відсутність фінансування або механізму фінансування, спрямованого на запобігання та зниження рівня аварійності, зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками;
- 6) недосконалість системи збору інформації про дорожньо-транспортні пригоди, її обробки, дослідження та аналізу;
- 7) недостатня відповідність розвитку вулично-дорожньої мережі та її стану інтенсивності транспортного та пішохідного руху;
- 8) недоступність транспорту та транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю;
- 9) невідповідність швидкісних режимів та надмірна швидкість руху автомобілів, особливо у зонах населених пунктів;
- 10) низький рівень підготовки водіїв та відсутність механізму здійснення ефективного контролю за діяльністю автошкіл;
- 11) недосконалість порядку здійснення контролю за виконанням законодавства в частині дотримання [правил дорожнього руху](#), особливо щодо осіб, які керують транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння та перевищують швидкість;
- 12) відсутність системи державного нагляду за транспортними засобами та їх відповідністю технічним вимогам сучасних стандартів безпеки;
- 13) низький рівень виховання суспільства у сфері безпеки дорожнього руху, власної відповідальності та дотримання [правил дорожнього руху](#);

- 14) відсутність ефективної системи сповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та екстреної допомоги постраждалим унаслідок дорожньо-транспортних пригод;
- 15) відсутність системних заходів з медико-психологічної, функціональної та соціально-професійної реабілітації жертв дорожньо-транспортних пригод.

## 16) Мета Стратегії

Метою Стратегії є **зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод щонайменше на 30 відсотків до 2020** року, ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також **запровадження ефективної системи управління безпекою** дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення.

## 17) Основні принципи розв'язання проблеми, напрями реалізації Стратегії та пріоритети роботи з підвищення рівня безпеки дорожнього руху

Розв'язання проблеми здійснюватиметься із застосуванням системного підходу обґрунтованих цільових показників шляхом впровадження сучасних вимог і технологій, які системно охоплюють усі ключові аспекти безпеки дорожнього руху, зокрема поведінку людини (людський фактор), дорожню інфраструктуру, конструкційну безпечність транспортних засобів, і одночасно розглядаються на етапі запобігання аварії, під час аварії та після неї відповідно до загальноприйнятих у світі підходів до формування та реалізації політики підвищення безпеки дорожнього руху.

### Під час реалізації Стратегії враховуватимуться такі основні принципи:

- 1) превалювання безпеки дорожнього руху над іншими аспектами дорожнього руху;
- 2) дотримання інтересів громадян, суспільства і держави щодо забезпечення дорожнього руху;
- 3) концентрація зусиль органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, громадськості та науковців для забезпечення дорожнього руху.

### Основними напрямами реалізації Стратегії є:

щодо державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху:

- 1) - опрацювання питання стосовно утворення та визначення повноважень головного міжвідомчого органу з безпеки дорожнього руху, основним завданням якого стане забезпечення ефективної реалізації державної політики у зазначеній сфері, зокрема передбаченої Стратегією, у тому числі координація дій відповідальних центральних і місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування щодо формування та реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху;
- 2) - запровадження основних засад системи управління безпекою дорожнього руху: державна програма, план заходів, ключові складові, кількісні показники, конкретні цілі, проміжна та щорічна оцінка результатів, відповідальність;
- 3) - проведення аналізу та удосконалення законодавства з питань безпеки дорожнього руху з метою забезпечення відповідності найкращим законодавчим стандартам, які діють в країнах Європи з найбезпечнішими дорожньо-транспортними системами;
- 4) - розроблення законодавства про дорожній рух з метою врегулювання всіх сфер життєдіяльності, у тому числі питання відповідальності за вчинені правопорушення та більш суворого покарання злісних порушників;
- 5) - створення єдиної національної бази даних, що об'єднує інформацію про реєстрацію транспортного засобу, правопорушення, видані права водія, санкції щодо перевізників, що сприятиме підвищенню ефективності роботи правоохоронних органів і виявленню порушників;
- 6) - розроблення комплексної інформаційної системи моніторингу безпеки дорожнього руху та впровадження програм з безпеки дорожнього руху;
- 7) - запровадження проведення наукових та науково-технічних досліджень у сфері безпеки дорожнього руху з метою оцінки ефективності заходів, спрямованих на підвищення безпеки, комфорту та культури дорожнього руху;
- 8) - активізація участі України в роботі міжнародних організацій, діяльність яких пов'язана з питаннями безпеки дорожнього руху;
- 9) - розроблення рекомендацій щодо виконання програм безпеки дорожнього руху та здійснення контролю за їх виконанням;
- 10) - залучення міжнародних фахівців з безпеки дорожнього руху для передачі досвіду і знань;
- 11) - посилення ролі органів місцевого самоврядування в забезпеченні системи безпеки дорожнього руху, у тому числі надання органам місцевого самоврядування повноважень щодо можливості створення та регулювання безпечних і зручних умов руху транспортних засобів та пішоходів вулицями і дорогами міст та інших населених пунктів,

зокрема стосовно обмежень швидкості руху транспортних засобів на ділянках доріг у межах населених пунктів, які створюють загрозу для учасників дорожнього руху;

- 12) - створення спеціального фонду з безпеки дорожнього руху, джерелами наповнення якого будуть кошти, які надійдуть від сплати адміністративних штрафів за порушення [правил дорожнього руху](#), зокрема зафіксовані в автоматичному режимі, та від страхових програм, визначення відповідального органу, розпорядника такого фонду з безпеки дорожнього руху;
- 13) - запровадження обов'язкового фінансування національних та регіональних програм з безпеки дорожнього руху за рахунок державного дорожнього фонду та фонду з безпеки дорожнього руху, ефективний розподіл ресурсів згідно з державними програмами та залучення місцевих бюджетів до виконання програм з безпеки дорожнього руху;
- 14) - запровадження як на загальнодержавному рівні, так і на рівні органів державної влади та суб'єктів господарювання ДСТУ ISO 39001:2015 "Система управління безпекою дорожнього руху. Вимоги та настанова щодо застосування";
- 15) - забезпечення доступності транспорту та транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю;
- 16) - реформування системи формування та ведення електронних реєстрів транспортних засобів з урахуванням створення єдиної національної бази даних, що містить, зокрема, інформацію про реєстрацію транспортних засобів;
- 17) - удосконалення системи страхування у сфері безпеки дорожнього руху;
- 18) - підготовка фахівців з безпеки дорожнього руху, їх навчання;
- 19) - визначення економічної оцінки вартості втраченого життя та здоров'я, завданої економіці шкоди від дорожньо-транспортних пригод для прийняття відповідних управлінських рішень і визначення ефективності впровадження заходів з убезпечення дорожнього руху;
- 20) - зміцнення технічної бази підрозділів ДСНС для забезпечення виконання аварійно-рятувальних робіт на автомобільних дорогах на місці скоєння дорожньо-транспортних пригод;
- 21) щодо ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно дорожньо-транспортних пригод;
- 22) - удосконалення та запровадження системи і методики збору (збільшення кількості критеріїв дослідження причинно-наслідкових зв'язків) та обробки даних щодо дорожньо-транспортних пригод (база даних дорожньо-транспортних пригод) для проведення системного

наукового аналізу ризиків, причин і тенденцій аварійності з метою напрацювання рекомендацій та подальшого моніторингу ефективності їх впровадження;

- 23) - розроблення схеми аналізу дорожньо-транспортних пригод, у тому числі розслідування дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками;
- 24) - розроблення системи обміну, узагальнення та аналізу даних закладів охорони здоров'я про види та ступені тяжкості отриманих травм, інвалідизації населення внаслідок дорожньо-транспортних пригод з метою всебічного відображення отриманих даних у загальній системі даних про дорожньо-транспортні пригоди;
- 25) - запровадження методики проведення оцінки показників рівня безпеки дорожнього руху для оцінки ефективності впливу вжитих заходів чи інших змін у дорожньо-транспортній мережі;

**запровадження електронних баз даних і здійснення тематичного обміну інформацією між наявними та новоствореними базами даних;**

**забезпечення доступу заінтересованих сторін до баз даних;**

**щодо безпечності доріг та дорожньої інфраструктури:**

- 1) - гармонізація стандартів проектування та будівництва доріг відповідно до стандартів ЄС та кращих практик інших країн;
- 2) - впровадження відповідальними органами державної влади та органами місцевого самоврядування програми “Зменшення до 2020 року кількості доріг з високим рівнем аварійності”;
- 3) - сприяння задоволенню потреб усіх користувачів доріг у рамках сталого розвитку міста та містобудування, а саме включення оцінки безпеки дорожнього руху в усі рішення щодо планування та розвитку міста, задоволення потреб у безпечній мобільності, розвиток паркувальної інфраструктури;
- 4) - виконання програм та заходів, спрямованих на істотне підвищення рівня безпеки, зокрема:
  - пішоходів та осіб з інвалідністю (облаштування тротуарів, обмеження швидкості руху транспортних засобів, установлення пішохідних огорожень, оновлення пішохідної інфраструктури, освітлення вулиць, установлення острівців безпеки та облаштування регульованих пішохідних переходів, популяризація використання пішоходами та велосипедистами світловідбивних засобів тощо);

- велосипедистів (будівництво в містах та на позаміських дорогах відокремлених велосипедних доріжок);
  - на перехрестях (облаштування захищених поворотів на нерегульованих перехрестях, поліпшення розмітки та освітлення);
  - у зонах обгону (улаштування роздільних бар'єрів, нанесення переривчастих центральних або широких ліній);
  - на узбіччях (очищення та укріплення узбіч, установа бар'єрів, поліпшення розмітки);
  - у населених пунктах (поліпшення пішохідної інфраструктури, паркувальних зон, обмеження швидкості руху транспортних засобів та розвиток велосипедної інфраструктури);
- 5) - сприяння безпечному функціонуванню, підтримка та поліпшення дорожньої інфраструктури, що передбачає:
- забезпечення проектів будівництва, реконструкції та капітального ремонту доріг повним комплексом заходів з безпеки дорожнього руху, зокрема безпеки пішоходів та маломобільних груп населення;
  - проведення моніторингу та аналізу місць і кількості дорожньо-транспортних пригод за типами доріг;
  - визначення інфраструктурних факторів у місцях концентрації дорожньо-транспортних пригод, проведення оцінки безпеки наявної дорожньої інфраструктури та запровадження інженерних дій з поліпшення показників безпеки, проектування доріг з урахуванням швидкісних режимів;
  - розроблення системи контролю швидкості;
- 6) - запровадження проведення аудиту безпеки доріг згідно з Директивою 2008/96/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 19 листопада 2008 р. про управління безпекою дорожньої інфраструктури та перевірка показників безпеки усіх інфраструктурних проектів відповідно до законодавства ЄС;
- 7) - запровадження плану дій (заходів) з підвищення безпеки дорожнього руху на залізничних переїздах (модифікація технічних засобів, облаштування тощо), у тому числі з урахуванням результатів аналізу причин дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками;
- 8) - створення системи реєстрації місць підвищеної аварійності та інформування учасників дорожнього руху про такі місця;
- 9) - проведення аналізу та здійснення контролю за якістю впровадження важливих складових безпечної дорожньої інфраструктури згідно з вимогами та/або кращими практиками ЄС, зокрема перегляд чинних стандартів щодо:

- забезпечення безпеки перехресть;
  - влаштування дорожніх знаків, розмітки, сучасних елементів пасивної безпеки;
  - забезпечення безпеки узбіч та влаштування паркувальних місць;
  - побудови кільцевих перехресть малого радіуса;
  - заборони рекламних конструкцій вздовж автомобільних доріг тощо;
- 10) - запровадження інтегрованої системи управління режимами швидкості згідно з рекомендаціями міжнародних, європейських інституцій та за результатами проведеного ними аналізу цієї системи, зміна швидкісних режимів у населених пунктах та норми про допустимість перевищення швидкості понад установлену;
  - 11) - застосування під час розроблення проектів будівництва, реконструкції та капітального ремонту доріг інженерно-технічних рішень для забезпечення безпеки зміни напрямку руху на 180 градусів (розвороту);
  - 12) - сприяння розробленню безпечної нової інфраструктури шляхом урахування всіх видів транспорту під час будівництва нової інфраструктури, у тому числі велосипедів, установлення високого рівня безпеки у технічних характеристиках нових проектів, урахування досвіду виконання програм безпечної інфраструктури міст з нульовою смертністю;
  - 13) - поліпшення доступу до громадського транспорту;
  - 14) - використання електронних засобів з метою забезпечення учасників дорожнього руху інформацією про перешкоди, зміни у режимі реального часу тощо;
  - 15) - установлення відповідно до вимог національних програм та стандартів відбійників на автомобільних дорогах з високою інтенсивністю руху для запобігання лобовому зіткненню на високій швидкості;
  - 16) - проведення наукових досліджень та розробок з метою поліпшення безпечності інфраструктури;
  - 17) - забезпечення збереження дорожньої інфраструктури від крадіжок та руйнувань;
  - 18) - запровадження програм ліквідації місць концентрації дорожньо-транспортних пригод;

### **щодо безпечності транспортних засобів:**

- 1) - реформування системи здійснення контролю за технічним станом транспортних засобів згідно з [Директивою 2009/40/ЄС](#) Європейського Парламенту і Ради від 6 травня 2009 р. про перевірку технічного стану моторних транспортних засобів та їх причепів на придатність до експлуатування;

- 2) - запобігання допуску до участі у дорожньому русі транспортних засобів, у тому числі електромобілів, що не відповідають сучасним вимогам щодо активної, пасивної та екологічної безпеки, зокрема шляхом гармонізації нормативно-правових актів з питань безпеки конструкції транспортних засобів та їх технічного стану із законодавством ЄС;
- 3) - запровадження проведення перевірки технічного стану транспортних засобів під час їх експлуатації на дорозі;
- 4) - забезпечення належного технічного стану транспортних засобів стосовно їх обладнання для перевезення осіб з інвалідністю;
- 5) - впровадження механізму використання нових технологій для поліпшення безпечності транспортних засобів;
- 6) - забезпечення безпеки експлуатації електромобілів;
- 7) - запровадження механізму обов'язкового використання шин відповідно до пори року (сезону), здійснення контролю за затриманням вимог;

**щодо медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху та підготовки водіїв:**

- 1) - гармонізація стандартів у сфері охорони здоров'я щодо медичних оглядів кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів із законодавством ЄС та положеннями Директиви 2006/126/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 грудня 2006 р. про посвідчення водія, що замінює [Директиву Ради 91/439/ЄЕС](#) від 29 липня 1991 р. про посвідчення водія;
- 2) - реформування системи підготовки водіїв автомобільних транспортних засобів суб'єктами господарювання, порядку ліцензування та атестації таких суб'єктів господарювання відповідно до єдиних вимог законодавства у сфері освіти;
- 3) - реформування системи складання іспитів для отримання посвідчення водія відповідно до вимог директив ЄС у частині приймання іспитів та гарантування дотримання мінімальних стандартів фізичної і розумової придатності до керування транспортними засобами, визначення мінімального віку щодо надання права керування автотранспортними засобами відповідних категорій;
- 4) - систематизація порядків проведення профілактичних наркологічних оглядів, обов'язкових попередніх та періодичних психіатричних оглядів кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів;
- 5) - розроблення та реалізація системи медичного обслуговування водіїв транспортних засобів, які надають послуги з перевезення пасажирів та вантажів, порядку проведення психофізіологічного обстеження і оцінки рівня розвитку професійно важливих психофізіологічних якостей, необхідних для безпечного керування транспортним засобом;

- 6) - проведення тренінгів з майстерності водіння з працівниками Національної поліції, що забезпечують безпеку дорожнього руху;
- 7) - удосконалення системи підготовки водіїв транспортних засобів та інших учасників дорожнього руху щодо володіння практичними навичками з надання домедичної і медичної допомоги потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод;
- 8) - створення єдиного інформаційного простору за напрямом медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху шляхом:
  - функціонування загальноукраїнської бази даних закладів охорони здоров'я, які мають право здійснювати медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів, і результатів таких оглядів;
  - формування та функціонування загальнонаціональної бази даних щодо стану здоров'я та психофізіологічних властивостей кандидатів у водії та водіїв для здійснення моніторингу стану їх здоров'я з урахуванням положень [Основ законодавства України про охорону здоров'я](#);
  - створення національного та регіональних експертно-аналітичних центрів за напрямом медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху;
  - організації та забезпечення діяльності міжвідомчого науково-методичного центру із запобігання медичним наслідкам дорожньо-транспортних пригод;
- 9) - розроблення концепції національної системи психологічної реабілітації та підтримки потерпілих внаслідок дорожньо-транспортних пригод;
- 10) - розроблення методології оцінки вартості життя осіб, які загинули внаслідок дорожньо-транспортних пригод;

### **щодо безпеки перевезення пасажирів та вантажів комерційним автомобільним транспортом:**

- 1) - забезпечення здійснення ефективного державного нагляду та контролю за дотриманням вимог безпеки дорожнього руху суб'єктами господарювання, які провадять діяльність з перевезення пасажирів і вантажів, у тому числі дієвого контролю за дотриманням водіями режиму праці та відпочинку;
- 2) - забезпечення здійснення системного контролю габаритно-вагових параметрів транспортних засобів та встановлення заборони подальшого руху транспортних засобів, за наслідками перевірки яких встановлено, що їх габаритно-вагові параметри перевищують нормативні;
- 3) - підвищення відповідальності за порушення габаритно-вагових параметрів транспортних засобів;

- 4) - створення мережі зон відпочинку водіїв вантажних та інших транспортних засобів на автомобільних дорогах загального користування;
- 5) - запровадження проведення технічної придорожньої перевірки придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів;
- 6) - забезпечення відповідності транспортних засобів, що здійснюють перевезення небезпечних вантажів, швидкопсувних харчових продуктів, міжнародним вимогам;
- 7) - впровадження систем управління безпекою дорожнього руху суб'єктами господарювання, які провадять діяльність з перевезення пасажирів та вантажів;
- 8) - запровадження європейської системи допуску до ринку автомобільних перевезень пасажирів та вантажів;
- 9) - запровадження системи підготовки та підтвердження професійної компетентності водіїв відповідно до положень Директиви [2003/59/ЄС](#) Європейського Парламенту і Ради від 15 липня 2003 р. про початкову кваліфікацію і періодичну підготовку водіїв деяких видів автомобільного транспорту для перевезення товарів або пасажирів, що вносить зміни до Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820/85 і [Директиви Ради 91/439/ЄЕС](#) та припиняє дію Директиви Ради 76/914/ЄЕС;
- 10) - проведення національної кампанії з метою вироблення механізму корпоративної соціальної відповідальності компаній-перевізників шляхом запровадження програм тренування - водіння взимку, захищене водіння, транспортування небезпечних вантажів, домедична допомога тощо;
- 11) - запровадження системи підготовки та підтвердження професійної компетентності фахівців, керівників, які працюють у сфері автомобільного транспорту;
- 12) - забезпечення виконання вимог щодо використання тахографів та обмежувачів швидкості для автобусів та вантажних транспортних засобів відповідно до законодавства ЄС;
- 13) - запровадження здійснення сучасного дистанційного моніторингу руху транспортних засобів з використанням системи GPS;
- 14) - удосконалення системи відповідальності автомобільних перевізників і водіїв за порушення ними вимог законодавства;

#### **щодо безпечної поведінки учасників дорожнього руху:**

- 1) - проведення соціальних кампаній з метою інформування населення про ризики на дорогах та необхідності дотримання правил дорожнього руху - рекламні ролики на телебаченні, зовнішня реклама тощо, визначення органу, відповідального за координацію дій з проведення таких кампаній;

- 2) - проведення загальнонаціональних та регіональних досліджень щодо сприйняття учасниками дорожнього руху вимог [правил дорожнього руху](#) та їх дотримання;
- 3) - проведення роз'яснювальної (виховної) роботи серед різних груп населення з метою підвищення відповідальності учасників дорожнього руху та формування відповідальної поведінки; запровадження програм підвищення поінформованості суспільства про засоби безпеки та необхідність їх використання - ремені безпеки, шоломи, дитячі автокрісла і утримуючі пристрої тощо;
- 4) - поширення соціальної реклами, спрямованої на формування відповідальної поведінки учасників дорожнього руху, зокрема щодо дотримання водіями швидкісних режимів, наслідків керування у нетверезому стані, використання мобільних пристроїв під час керування автомобілем тощо;
- 5) - перегляд навчальних програм з вивчення [правил дорожнього руху](#) та правил безпечної поведінки на дорозі в системі дошкільної, загальної середньої та професійно-технічної освіти;
- 6) - розроблення та видання навчально-методичних і наочних посібників, навчальних фільмів з питань безпеки дорожнього руху;
- 7) - популяризація питання щодо необхідності створення умов доступності об'єктів транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю;
- 8) - установа для засобів масової інформації квоти на розміщення соціальної реклами з питань забезпечення безпеки дорожнього руху;

**щодо здійснення заходів реагування та управління наслідками дорожньо-транспортних пригод:**

- 1) - визначення джерел, необхідних обсягів фінансування та впровадження в дію системи екстреної допомоги відповідно до [Закону України](#) "Про систему екстреної допомоги населенню за єдиним телефонним номером 112";
- 2) - розроблення системи управління подолання наслідків дорожньо-транспортних пригод з чітким розподілом функцій відповідальних органів державної влади та органів місцевого самоврядування;
- 3) - удосконалення системи підготовки особового складу підрозділів екстреної допомоги населенню (зокрема, Національної поліції, ДСНС) з метою набуття ними навичок надання домедичної допомоги постраждалим до приїзду бригади екстреної (швидкої) медичної допомоги на місце дорожньо-транспортної пригоди;
- 4) - розроблення системи надання медичної допомоги та проведення оцінки якості наданої допомоги, зокрема шляхом надання даних та інформації

про стан та лікування осіб, які постраждали внаслідок дорожньо-транспортних пригод;

- 5) - проведення інвентаризації закладів охорони здоров'я (які мають приймальні відділення екстреної (невідкладної) медичної допомоги), розташованих поблизу доріг державного значення, з метою забезпечення нормативів доїзду бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги на місця дорожньо-транспортних пригод;
- 6) - розроблення національної інтерактивної карти автомобільних доріг загального користування з можливістю позначення на ній місць розташування закладів охорони здоров'я, аварійно-рятувальних формувань і пожежно-рятувальних підрозділів Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту та місцевої пожежної охорони, підрозділів екстреної медичної допомоги, підрозділів поліції, місць зупинки, стоянки, паркування, зберігання транспортних засобів, позначених дорожніми знаками та/або розміткою "Інвалід", ділянок доріг з обмеженням або затримкою руху тощо;
- 7) - розроблення методики розрахунку вартості надання медичних послуг та запровадження загальнообов'язкового державного соціального медичного страхування;
- 8) - впровадження системних заходів з медико-психологічної, функціональної та соціально-професійної реабілітації жертв дорожньо-транспортних пригод;

#### **щодо забезпечення дотримання [правил дорожнього руху](#):**

- 1) - удосконалення системи ефективного провадження справ за фактами порушення [правил дорожнього руху](#), враховуючи посилення покарання за повторні порушення;
- 2) забезпечення функціонування системи автоматичної фіксації порушень [правил дорожнього руху](#) (зокрема, прийняття необхідних нормативно-правових актів та здійснення інших заходів, спрямованих на впровадження зазначеної системи в Україні) з метою зменшення кількості таких порушень та тяжкості їх наслідків;
- 3) - забезпечення здійснення контролю за дотриманням учасниками [правил дорожнього руху](#) з метою профілактики дорожньо-транспортного травматизму;
- 4) - запровадження процедури здійснення контролю та проведення перевірки виконання основних елементів безпеки - використання ременів безпеки та системи безпеки для дітей, використання шоломів, невикористання мобільних телефонів водіями під час керування автомобілем;

- 5) - удосконалення порядку ведення обліку адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху з урахуванням досвіду країн ЄС;
- 6) - проведення вибіркових перевірок водіїв на стан алкогольного та наркотичного сп'яніння під час керування автомобілем за допомогою спеціального обладнання.

## 18) Фінансове забезпечення реалізації Стратегії

Реалізація Стратегії здійснюється за рахунок коштів, передбачених Законом України від 17 листопада 2016 р. [№ 1762-VIII](#) “Про внесення змін до Закону України “Про джерела фінансування дорожнього господарства України” щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі”, коштів державного та місцевих бюджетів, суб’єктів господарювання незалежно від форми власності, цільових кредитів банків, міжнародної технічної допомоги, інвестиційних коштів, інших джерел.

## 19) Очікувані результати

З урахуванням основної мети Стратегії та за умови виконання в повному обсязі передбачених Стратегією завдань прогнозується зменшення кількості загиблих і травмованих осіб внаслідок дорожньо-транспортних пригод у 2020 році на 30 відсотків порівняно з 2016 роком, а також наближення національних показників безпеки дорожнього руху до середньоєвропейського рівня, зокрема щодо соціального ризику (кількість загиблих внаслідок дорожньо-транспортних пригод на 100 тис. населення) - зниження показника з восьми осіб (у 2016 році) до чотирьох осіб (у 2020 році).

**Реалізація Стратегії додатково дасть змогу:**

- 1) зменшити кількість дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками, кількість загиблих та травмованих внаслідок дорожньо-транспортних пригод, знизити ступінь тяжкості дорожньо-транспортних пригод та їх негативні наслідки;
- 2) зменшити соціальні та економічні втрати та збитки від дорожньо-транспортних пригод;
- 3) посилити інституціональну спроможність для формування та реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху;
- 4) забезпечити дотримання зобов'язань України за міжнародними договорами у сфері безпеки дорожнього руху та за директивами ЄС;
- 5) поліпшити стан вулично-дорожньої мережі та дорожньої інфраструктури;

- 6) зменшити негативний вплив транспортних засобів на навколишнє природне середовище, насамперед у населених пунктах;
  - 7) підвищити рівень дотримання [правил дорожнього руху](#) його учасниками;
  - 8) підвищити інвестиційну привабливість України та її статус транзитної держави;
  - 9) підвищити рівень правової свідомості та відповідальності учасників дорожнього руху;
  - 10) зберегти здоров'я та потенціал нації.
-