



**НАУЧНЫЙ ЦЕНТР  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
МВД РОССИИ**



**ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ  
В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
В 2024 ГОДУ**

**ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР**

**МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ  
В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
В 2024 ГОДУ**

**ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР**

**МОСКВА  
2025**

УДК 342.95

ББК 67.401

Рекомендовано к опубликованию  
редакционно-издательским советом Научного центра БДД МВД России

**Авторский коллектив:** к.ю.н. К.С. Баканов, П.В. Ляхов, М.М. Исаев,  
А.С. Айсанов, П.С. Коблов, Е.Д. Никулин, И.А. Смирнов.

Под общей редакцией начальника федерального казенного учреждения «Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» Д.В. Митрошина.

Рецензенты:

Ю.Н. Калюжный, профессор кафедры государственного строительства и права Университета прокуратуры Российской Федерации, д.ю.н., доцент.

Г.Н. Василенко, заместитель начальника кафедры административного права Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, к.ю.н., доцент.

Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2024 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. 108 с.

В обзоре приведены основные статистические сведения о правоприменительной деятельности в области безопасности дорожного движения в Российской Федерации за 12 месяцев 2024 года без учета статистической информации по Донецкой Народной Республике, Луганской Народной Республике, Запорожской и Херсонской областям.

342.95

УДК

67.401

ББК

ISBN 978-5-6046954-8-7

© Авторский коллектив, 2025  
© ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025



НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БДД МВД РОССИИ

## ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>ПРЕДИСЛОВИЕ</b> .....	4
<b>1. ПРОИЗВОДСТВО ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b> .....	6
1.1. Выявление административных правонарушений .....	6
1.1.1. Пресечение нарушений сотрудниками полиции .....	7
1.1.2. Фотовидеофиксация нарушений в автоматическом режиме .....	10
1.2. Административные правонарушения, соответствующие основным факторам риска совершения дорожно-транспортных происшествий .....	13
1.2.1. Управление транспортным средством водителем в состоянии опьянения либо отказавшимся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения .....	13
1.2.2. Выезд в нарушение правил дорожного движения на полосу встречного движения .....	14
1.2.3. Превышение установленной скорости движения .....	17
1.2.4. Управление транспортным средством водителем, не имеющим права на управление ТС или лишенным такого права .....	18
1.2.5. Нарушения, приводящие к наезду на пешеходов .....	19
1.2.6. Нарушение правил применения ремней безопасности, мотошлемов и детских удерживающих устройств .....	21
1.3. Субъекты административной ответственности .....	23
1.3.1. Лица, использующие для передвижения средства индивидуальной мобильности .....	25
1.3.2. Иностранцы граждане, совершившие административные правонарушения .....	27
1.4. Административные наказания .....	29
<b>2. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОИЗВОДСТВА ПО УГОЛОВНЫМ ДЕЛАМ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА</b> .....	34
2.1. Участие сотрудников Госавтоинспекции в выявлении преступлений .....	34
2.2. Преступления против безопасности дорожного движения .....	35
2.3. Сведения о привлечении к уголовной ответственности за совершение преступлений против безопасности движения .....	36
2.4. Виды уголовных наказаний .....	40
2.5. Характеристика личности осужденных .....	46
<b>3. КОНТРОЛЬ (НАДЗОР) В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b> .....	52
3.1. Дорожный надзор .....	53
3.2. Технический надзор .....	58
3.3. Надзор за операторами технического осмотра транспортных средств .....	70
3.4. Надзор за специализированными организациями, участвующими в государственной регистрации транспортных средств .....	74
3.5. Надзор за изготовителями государственных регистрационных знаков транспортных средств .....	75
3.6. Контроль (надзор) за органами публичной власти .....	76
<b>4. УЧАСТИЕ ОБЩЕСТВЕННОСТИ В ВЫЯВЛЕНИИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ</b> .....	77
<b>5. РЕГИСТРАЦИОННО-ЭКЗАМЕНАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ</b> .....	81
5.1. Деятельность по допуску к управлению транспортными средствами и самоходными машинами .....	81
5.2. Государственная регистрация транспортных средств и самоходных машин .....	88
<b>6. ОФОРМЛЕНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ</b> .....	93
<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ</b> .....	98
<b>СПИСОК ИСТОЧНИКОВ</b> .....	104



## ПРЕДИСЛОВИЕ

В настоящем информационно-аналитическом обзоре приводятся основные сведения, характеризующие правоприменительную деятельность, осуществляемую Госавтоинспекцией, судами и другими уполномоченными органами, в области безопасности дорожного движения в 2024 году. Проводится сравнение с предыдущим годом, а по отдельным, наиболее значимым направлениям, в целях получения полного и объективного представления о проблеме – с рядом предшествующих лет.

Правоприменительная деятельность в настоящем обзоре рассматривается в широком смысле и включает в себя сведения об административных правонарушениях и преступлениях, результатах осуществления контрольно-надзорной деятельности, а также разрешительных и иных функциях Госавтоинспекции.

Обзор подготовлен ФКУ «Научный центр БДД МВД России» при содействии ГУОБДД МВД России, Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского Союза Автостраховщиков, акционерного общества «Национальная страховая информационная система», подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне.

При подготовке использованы данные Многопараметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (МИАС), федеральной информационной системы Госавтоинспекции (ФИС ГИБДД-М) (банк данных «Адмпрактика»), форм статистической отчетности о судимости № 10.3, № 10.3.1, № 11.1, № 11.2, № 12, утвержденных приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65, форм федерального статистического наблюдения «№ 1-ЕГС» (утверждена и введена в действие приказом Генпрокуратуры России от 25.12.2019 № 902) и «№ 1-БДД» (введена в действие приказом МВД России от 08.02.2018 № 79), форм статистической отчетности органов внутренних дел Российской Федерации «ГАИ» (утверждена и введена в действие приказом МВД России от 22.08.2017 № 657), «1-АП» (утверждена приказом МВД России от 20.10.2023 № 777), «Госавтоинспекция-П» (утверждена и введена в действие приказом МВД России от 18.10.2007 № 906), «19-ЕД» (утверждена и введена в действие приказом МВД России от 26.08.2015 № 839), «1-ГМУ» (утверждена и введена в действие приказом МВД России от 28.12.2020 № 910).

В первом разделе обзора рассматривается производство по делам об административных правонарушениях, совершенных в сфере безопасности дорожного движения, к числу которых относятся нарушения в области дорожного движения (глава 12 КоАП РФ), а также правонарушения, содержащиеся в других главах, но в определенной степени связанные с данной сферой.

Особое внимание уделяется административным правонарушениям, соответствующим основным факторам риска дорожно-транспортных происшествий:

- управление транспортными средствами водителями в состоянии опьянения или отказавшимися от прохождения медицинского освидетельствования в целях установления такого состояния (ч. 1 и 3 ст. 12.8 и ст. 12.26 КоАП РФ);



- превышение установленной скорости движения транспортного средства (ст. 12.9 КоАП РФ);
- выезд в нарушение ПДД на полосу дороги, предназначенную для встречного движения (ч. 4 и 5 ст. 12.15 КоАП РФ);
- управление транспортными средствами водителями, не имеющими права на управление ТС или лишенными такого права (ч. 1, 2 и 4 ст. 12.7 КоАП РФ);
- нарушение ПДД пешеходами и непредоставление преимущества в движении пешеходам (ч. 1 ст. 12.29, ст. 12.30, ст. 12.18 КоАП РФ);
- нарушение правил применения ремней безопасности, мотошлемов и детских удерживающих устройств (ст. 12.6, ч. 3 ст. 12.23 КоАП РФ).

Также приводятся основные статистические сведения о привлечении к административной ответственности лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности.

Во втором разделе рассматривается уголовное судопроизводство по фактам совершения преступлений, посягающих на безопасность дорожного движения, дается характеристика личности осужденных в 2024 году за совершение указанных преступлений.

Третий раздел посвящен осуществлению контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения. Рассмотрены особенности реализации МВД России и другими органами контрольно-надзорных полномочий с учетом риск-ориентированного подхода. Отдельное внимание уделено результатам осуществления государственного контроля (надзора) за реализацией исполнительными органами субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, их должностными лицами полномочий, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения и соблюдением требований в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В четвертом разделе рассматривается участие общественности в повышении безопасности дорожного движения посредством информирования правоохранительных органов о противоправных проявлениях и иных угрозах состоянию защищенности участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Рассматривается региональная практика поощрения граждан за достоверные сообщения о фактах нарушений, очевидцами которых они стали.

Пятый раздел содержит анализ сведений о регистрационно-экзаменационной деятельности Госавтоинспекции, под которой в контексте настоящего обзора понимаются регистрация транспортных средств и допуск к управлению транспортными средствами.

Завершающий раздел настоящего обзора содержит общую характеристику участия сотрудников Госавтоинспекции в оформлении дорожно-транспортных происшествий, а также анализ затрачиваемого служебного времени. Приводятся сведения об оформлении документов о дорожно-транспортных происшествиях без участия уполномоченных на то сотрудников полиции по так называемому Европротоколу, который является альтернативой проведению регламентных действий сотрудниками Госавтоинспекции по факту дорожно-транспортных происшествий без пострадавших.



## 1. ПРОИЗВОДСТВО ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

### 1.1. Выявление административных правонарушений

В 2024 году органами внутренних дел возбуждено 255,1 млн (+6,3%)<sup>1</sup> дел об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения<sup>2</sup> (рис. 1.1).



Рис. 1.1. Динамика количества возбужденных дел об административных правонарушениях, находящихся в компетенции ОВД (млн)

Абсолютное большинство (236,8 млн, или 93%) дел об административных правонарушениях в сфере БДД возбуждено в отношении собственников транспортных средств<sup>3</sup>. Такие нарушения установлены посредством специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме и имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением<sup>4</sup>.

Непосредственно сотрудниками полиции возбуждено 18,4 млн дел об административных правонарушениях в сфере БДД (7%) (рис. 1.2)<sup>5</sup>.

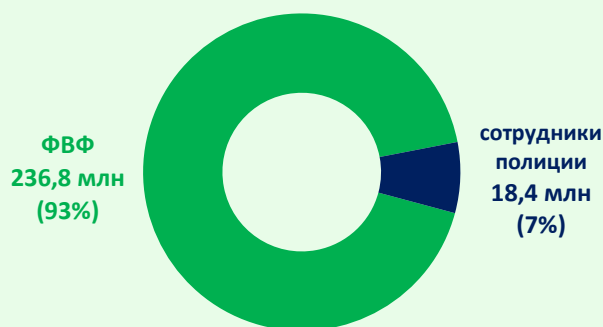


Рис. 1.2. Распределение возбужденных дел об административных правонарушениях в сфере БДД по способам их выявления

<sup>1</sup> Данные формы федерального статистического наблюдения «Сведения о состоянии безопасности дорожного движения» – Форма «№ 1-БДД». Раздел 1. Введена в действие приказом МВД России от 08.02.2018 № 79.

<sup>2</sup> Под административными правонарушениями в сфере безопасности дорожного движения понимаются административные правонарушения в области дорожного движения (12 глава КоАП), а также отдельные составы, содержащиеся в главах 8, 11, 14, 19, 20 КоАП. Далее также – «нарушения в сфере БДД».

<sup>3</sup> Далее также – «ТС».

<sup>4</sup> Далее – «комплексы ФВФ».

<sup>5</sup> Далее дела об административных правонарушениях, возбужденные непосредственно должностными лицами ОВД (кроме ФВФ), будут пониматься как пресеченные нарушения.



### 1.1.1. Пресечение нарушений сотрудниками полиции

Количество нарушений в сфере БДД, пресеченных сотрудниками полиции, в 2024 году снизилось на 4,1%. За последние 7 лет значение данного показателя сократилось более чем в полтора раза. Удельный вес таких фактов в общей структуре административных правонарушений, пресеченных непосредственно сотрудниками полиции, по сравнению с предшествующим годом несколько увеличился и составил 73% (рис. 1.3).



Рис. 1.3. Количество пресеченных нарушений в сфере БДД (млн) и их удельный вес среди всех пресеченных нарушений, находящихся в компетенции ОВД

Практически все нарушения в сфере БДД (за исключением незначительной части) пресечены «наружными» службами охраны общественного порядка, что обусловлено спецификой дорожного движения как совокупности общественных отношений, происходящих на дороге с использованием транспортных средств или без таковых. Сотрудниками Госавтоинспекции пресечено около 18 млн, что составило 99,3% от всех нарушений в сфере БДД, пресеченных непосредственно сотрудниками полиции.

Участковыми уполномоченными полиции<sup>1</sup> пресечено около 70 тыс. нарушений в сфере БДД, что в общей структуре составило 0,4%. По сравнению с предшествующим годом количество пресеченных сотрудниками указанного подразделения нарушений в сфере БДД уменьшилось на 27%<sup>2</sup>.

Сотрудниками патрульно-постовой службы пресечено 48,8 тыс., или 0,27% таких нарушений, что почти на 3% больше по сравнению с предшествующим годом<sup>3</sup>. Другие службы ОВД пресекли около 0,03% правонарушений в сфере БДД (рис. 1.4)<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Далее также – «УУП».

<sup>2</sup> Данные формы статистической отчетности «Сведения о результатах деятельности органов внутренних дел Российской Федерации по пресечению административных правонарушений и осуществлению производства по делам об административных правонарушениях» – Форма «1-АП». Утверждена приказом МВД России от 20.10.2023 № 777.

<sup>3</sup> Далее также – «ППС».

<sup>4</sup> Данные формы статистической отчетности «Сведения о результатах деятельности органов внутренних дел Российской Федерации по пресечению административных правонарушений и осуществлению производства по делам об административных правонарушениях» – Форма «1-АП». Разделы 1,4. Утверждена приказом МВД России от 20.10.2023 № 777.



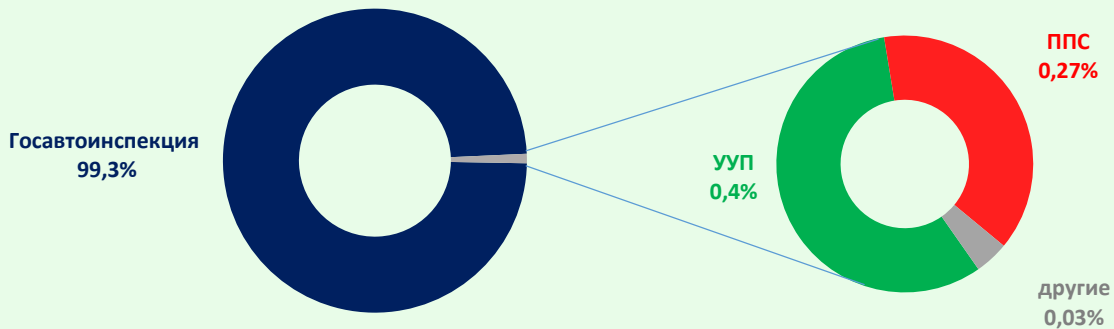


Рис. 1.4. Административные правонарушения в сфере БДД, пресеченные различными службами ОВД (кроме ФВФ)

В 2024 году количество фактически ежедневно выставляемых патрульных нарядов дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции составило около 8 тыс. В абсолютном большинстве (98,2%) случаев несение службы патрульными нарядами осуществлялось на автомобилях. На мотоциклах несли службу 0,8% нарядов, в пешем порядке – 1% (рис. 1.5)<sup>1</sup>.

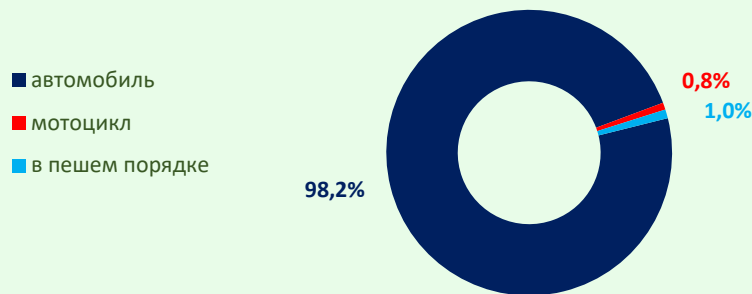


Рис. 1.5. Распределение фактически выставляемых в 2024 году патрульных нарядов ДПС по способу несения службы

Среди всех нарушений в сфере БДД, пресеченных сотрудниками полиции «в ручном режиме», наиболее массовым является управление ТС с неисправностями, при которых запрещена их эксплуатация (ст. 12.5 КоАП РФ). В 2024 году по фактам совершения указанного нарушения непосредственно сотрудниками полиции возбуждено около 3 млн дел об административных правонарушениях, что составило 16,6% среди всех нарушений в сфере БДД, пресеченных непосредственно сотрудниками полиции. По сравнению с предшествующим годом удельный вес указанного нарушения увеличился.

По фактам нарушения правил применения ремня безопасности или мотошлема (ст. 12.6 КоАП РФ), непосредственно сотрудниками полиции возбуждено 2,6 млн (14,2%) дел об административных правонарушениях.

По фактам несоблюдения требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев ТС (ст. 12.37 КоАП РФ) непосредственно сотрудниками полиции возбуждено 1,8 млн (10,1%) дел об административных правонарушениях. Среди всех

<sup>1</sup> Данные формы статистической отчетности «Отчет о результатах работы нарядов комплексных сил, задействованных в единой дислокации по обеспечению правопорядка на улицах и в иных общественных местах» – Форма «19-ЕД». Раздел 2. Утверждена приказом МВД России от 26.08.2015 № 839.



пресеченных нарушений удельный вес таких фактов снизился по сравнению с предшествующим годом.

На каждое из других нарушений в сфере БДД, пресеченных сотрудниками полиции, пришлось менее десятой части. При этом на протяжении нескольких лет увеличивается удельный вес пресеченных нарушений правил перевозки людей (ст. 12.23 КоАП РФ), правил расположения ТС на проезжей части (ст. 12.15 КоАП РФ), включая выезд в нарушение ПДД на полосу встречного движения.

Поступательно снижается удельный вес пресеченных нарушений, связанных с проездом на запрещающий сигнал светофора (ст. 12.12 КоАП РФ) и несоблюдением требований об ОСАГО (ст. 12.37 КоАП РФ) (рис. 1.6)<sup>1</sup>.

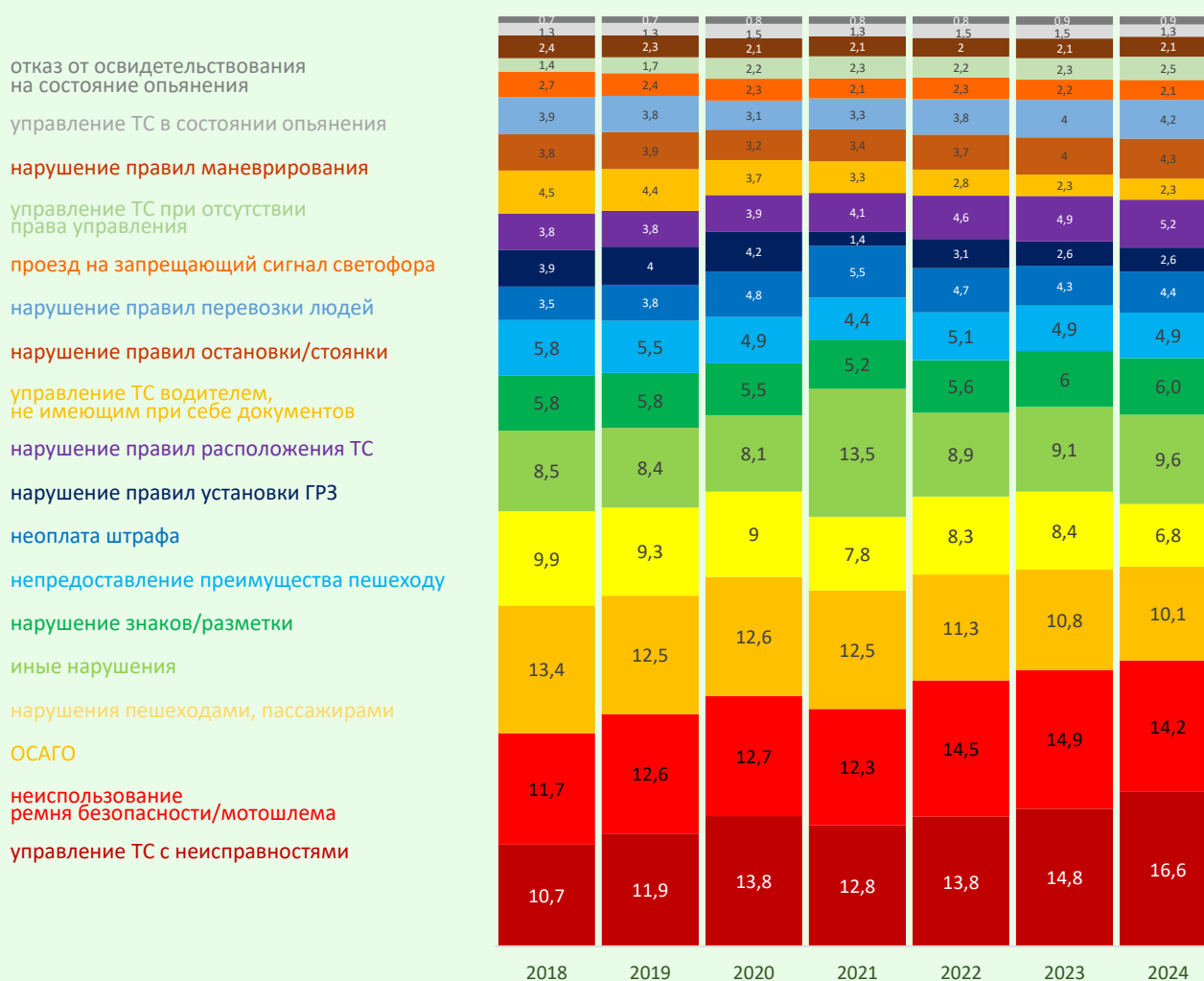


Рис. 1.6. Долевое соотношение нарушений в сфере БДД, пресеченных непосредственно сотрудниками полиции (%)

<sup>1</sup> Оперативные данные ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика» (по состоянию на 29.01.2025).



### 1.1.2. Фотовидеофиксация нарушений в автоматическом режиме

Абсолютное большинство (236,8 млн, или 93%) всех выявленных правонарушений в сфере БДД выявлены в ходе эксплуатации комплексов ФВФ в автоматическом режиме. В сравнении с 2017 годом количество выявленных таким способом правонарушений увеличилось почти в 3 раза<sup>1</sup> (рис. 1.7).



Рис. 1.7. Количество дел об административных правонарушениях в сфере БДД, возбужденных при использовании комплексов ФВФ (млн)

В 2024 году количество стационарных комплексов ФВФ увеличилось до 28,1 тыс. (+11,2%), передвижных – уменьшилось до 2,9 тыс. (-5,5%) (рис. 1.8). Кроме того, использовалось около 900 (+8,7%) мобильных комплексов ФВФ, размещаемых на борту ТС.

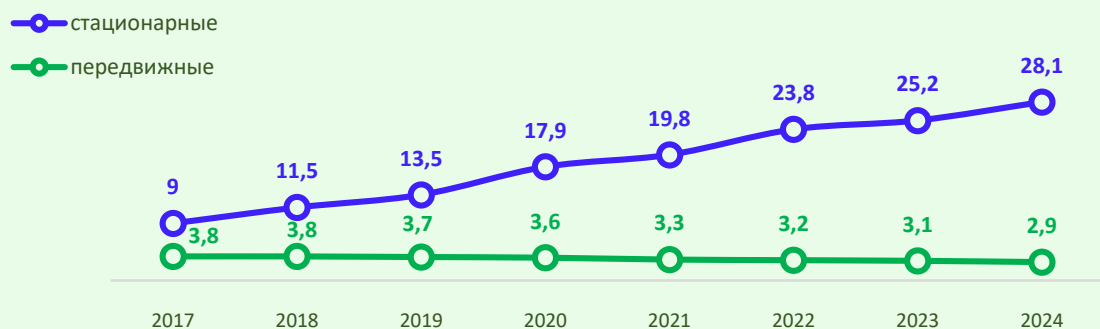


Рис. 1.8. Количество комплексов ФВФ (тыс. шт.)

В среднем на один комплекс ФВФ в 2024 году пришлось 7,4 тыс. нарушений в сфере БДД, выявленных в автоматическом режиме (рис. 1.9).

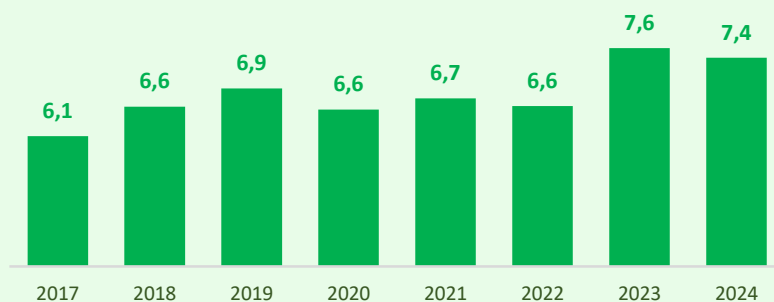


Рис. 1.9. Количество возбужденных дел об административных правонарушениях в сфере БДД в расчете на один комплекс ФВФ (тыс.)

<sup>1</sup> Далее также – «выявленные нарушения».



Абсолютное большинство (81,8%) выявленных при использовании комплексов ФВФ нарушений – превышение установленной скорости движения ТС (ст. 12.9 КоАП РФ). Несоблюдение требований дорожных знаков или разметки (ст. 12.16 КоАП РФ) составило почти десятую часть (7,5%) всех нарушений, выявленных в ходе эксплуатации комплексов ФВФ, нарушение правил применения ремней безопасности, в том числе когда не пристегнут пассажир (ст. 12.6 КоАП РФ) – 5%, проезд на запрещающий сигнал светофора или невыполнение требования ПДД об остановке перед стоп-линией (ст. 12.12 КоАП РФ) – 2,6%, нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части (ст. 12.15 КоАП РФ) – 1%, движение по полосе для маршрутных транспортных средств (ч. 1.1 и 1.2 ст. 12.17 КоАП РФ) – 1,2% (рис. 1.10)<sup>1</sup>.

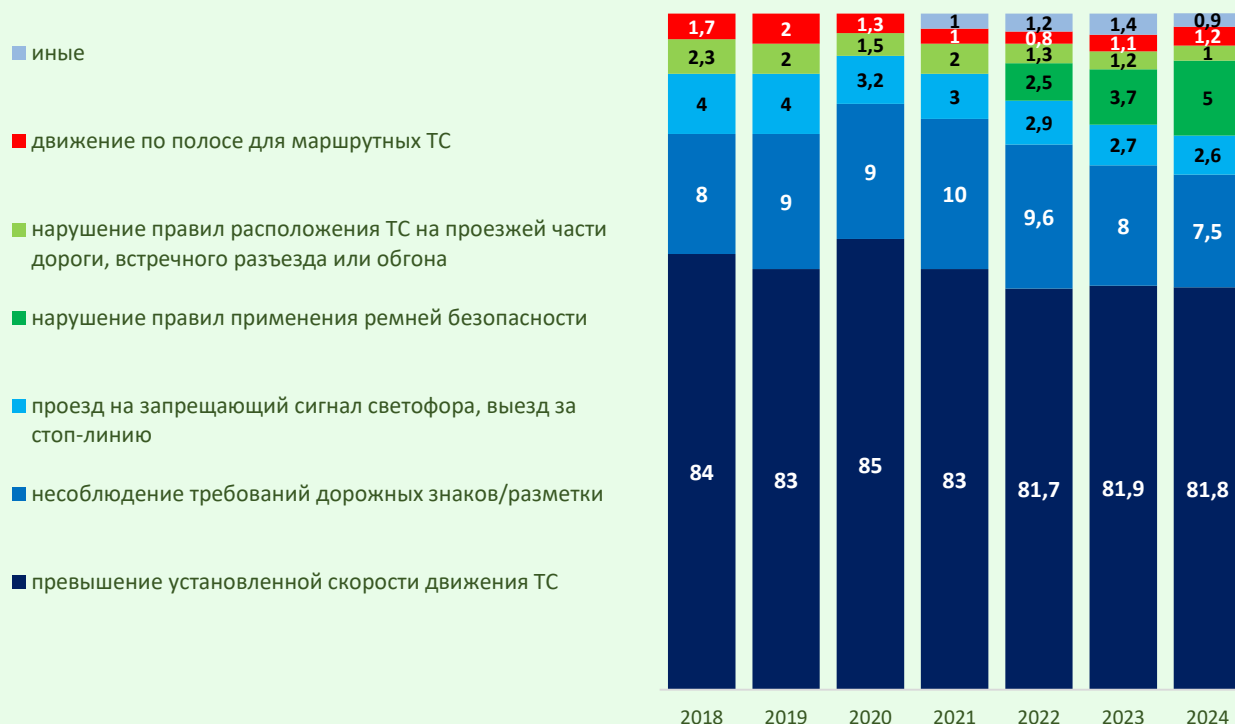


Рис. 1.10. Административные правонарушения, выявленные в ходе эксплуатации комплексов ФВФ (%)

Практически все установленные в 2024 году факты превышения скорости выявлены в ходе эксплуатации комплексов ФВФ в автоматическом режиме, что связано с прекращением применения в деятельности ОВД мобильных комплексов ФВФ, работающих в ручном режиме, со 2 июля 2022 года<sup>2</sup>.

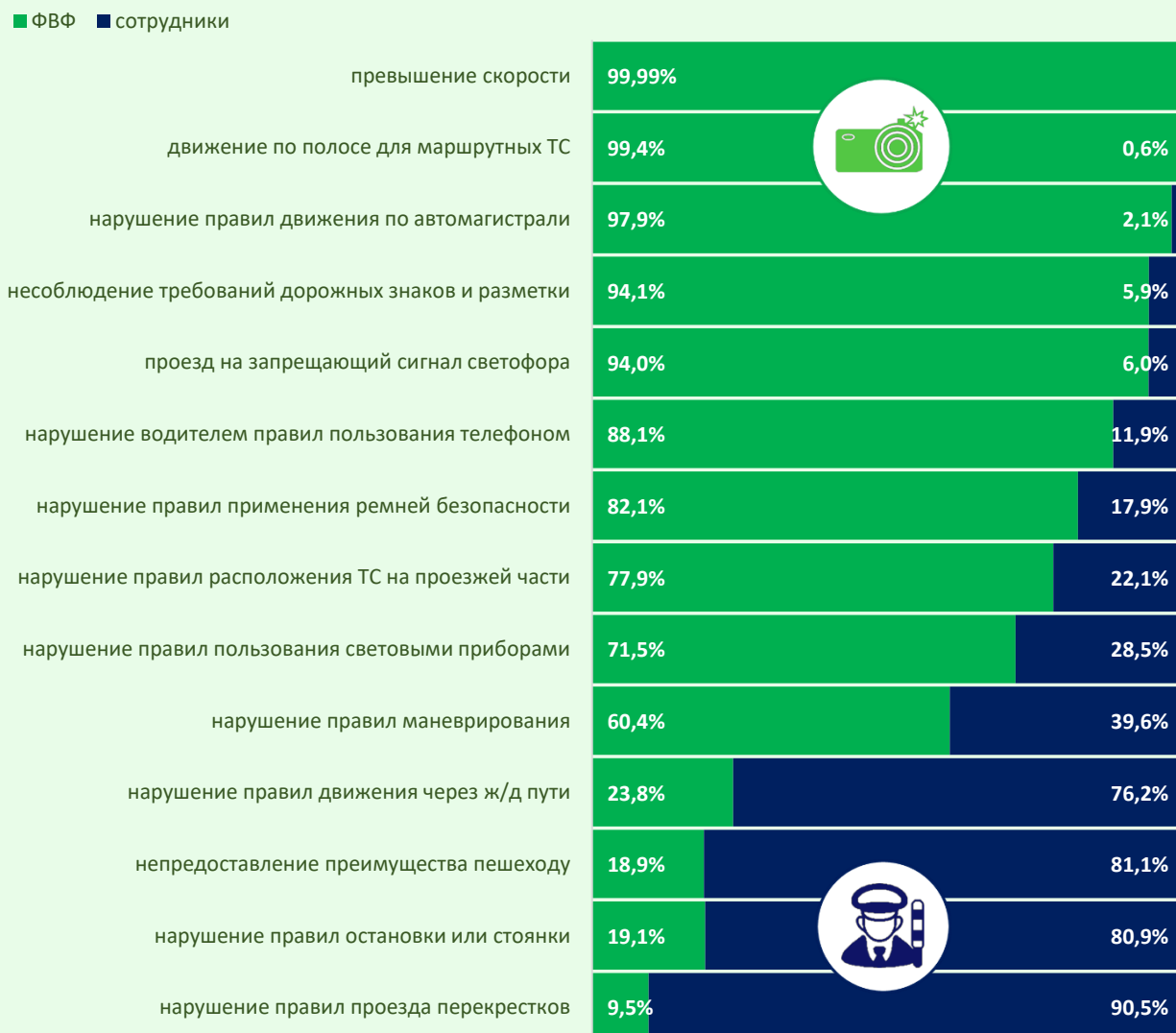
Среди всех выявленных нарушений конкретного вида в автоматическом режиме фиксируется подавляющее большинство фактов движения по полосе для маршрутных ТС (ч. 1.1 и 1.2 ст. 12.17 КоАП РФ), нарушения правил движения по автомагистрали (ст. 12.11 КоАП РФ), несоблюдения требований дорожных знаков и разметки (ст. 12.16 КоАП РФ), проезда на запрещающий сигнал светофора или выезда за стоп-линию

<sup>1</sup> Здесь и далее по разделу при характеристике количества выявленных административных правонарушений в области дорожного движения данные основаны на сведениях, содержащихся в ФБД «Адмпрактика», разделы «Постатейный отчет», «Аналитика» (оперативные данные по состоянию на 27.02.2025).

<sup>2</sup> Письмо МВД России от 01.07.2022 № 1/7301.



(ст. 12.12 КоАП РФ), нарушения водителем правил пользования телефоном (ст. 12.36.1 КоАП РФ), нарушения правил применения ремней безопасности (ст. 12.6 КоАП РФ), нарушения правил расположения ТС на проезжей части, в том числе связанного с выездом на ПВД (ст. 12.15 КоАП РФ), нарушения правил пользования внешними световыми приборами (ст. 12.20 КоАП РФ), нарушения правил маневрирования (ст. 12.14 КоАП РФ) (рис. 1.11).



**Рис. 1.11. Долевое соотношение нарушений в сфере БДД, выявленных в автоматическом режиме комплексами ФВФ и пресеченных непосредственно сотрудниками полиции в 2024 году**

## 1.2. Административные правонарушения, соответствующие основным факторам риска совершения дорожно-транспортных происшествий

Более подробного рассмотрения требуют административные правонарушения, оказывающие непосредственное влияние на безопасность дорожного движения и соответствующие основным факторам риска ДТП. К таким нарушениям относятся:

- управление транспортными средствами водителями с участием водителей в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования (ч. 1 и 3 ст. 12.8, ст. 12.26 КоАП РФ);
- превышение установленной скорости движения транспортного средства (ст. 12.9 КоАП РФ);
- выезд в нарушение ПДД на полосу дороги, предназначенную для встречного движения (ч. 4 и 5 ст. 12.15 КоАП РФ);
- управление транспортными средствами водителями, не имеющими права на управление ТС или лишенными такого права (ч. 1, 2 и 4 ст.12.7 КоАП РФ);
- нарушение ПДД пешеходами и непредоставление преимущества в движении пешеходам (ч. 1 ст. 12.29, ст. 12.30, ст. 12.18 КоАП РФ);
- административные правонарушения, связанные с нарушением правил применения ремней безопасности, мотошлемов (ст. 12.6 КоАП РФ) и детских удерживающих устройств (ч. 3 ст. 12.23 КоАП РФ).

### 1.2.1. Управление транспортным средством водителем в состоянии опьянения либо отказавшимся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения

В 2024 году возбуждено более 403 тыс. дел об административных правонарушениях, связанных с управлением ТС водителями, находящимися в состоянии опьянения (ч. 1, 3 ст. 12.8 КоАП РФ) или отказавшимися от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения<sup>1</sup> (ст. 12.26 КоАП РФ). На протяжении нескольких последних лет прослеживается снижение количества возбужденных дел по фактам таких нарушений (рис. 1.12).

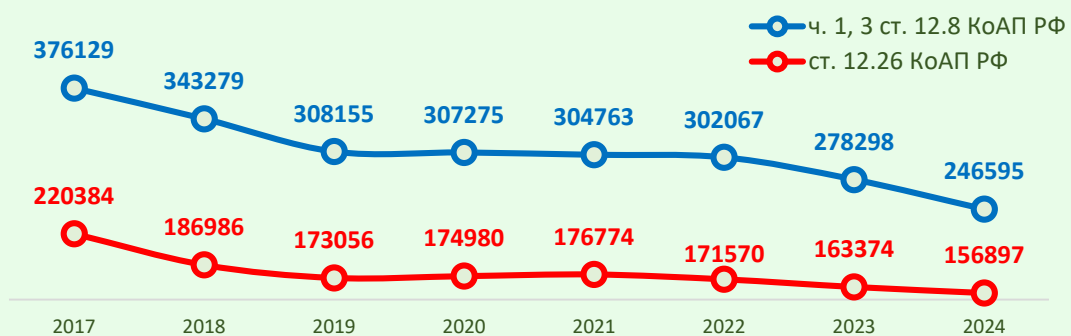


Рис. 1.12. Динамика количества возбужденных дел об административных правонарушениях, связанных с управлением транспортным средством водителем в состоянии опьянения либо отказавшимся от МОСО

<sup>1</sup> Далее также – «МОСО».



Кроме того, установлено около 4,1 тыс. фактов невыполнения требования ПДД о запрещении водителю употреблять алкогольные напитки, наркотические или психотропные вещества после ДТП, к которому он причастен, либо после того, как транспортное средство было остановлено по требованию сотрудника полиции, до проведения освидетельствования на состояние опьянения или до принятия решения об освобождении от проведения такого освидетельствования (ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ)<sup>1</sup>.

Среди всех выявленных административных правонарушений, связанных с управлением ТС водителями в состоянии опьянения либо отказавшимися от МОСО, наибольшая доля устанавливалась после ДТП в летний период, а также в сентябре и превысила 4%. В сравнении с предшествующим годом удельный вес таких фактов, установленных после ДТП, увеличился в большинстве месяцев (рис. 1.13)<sup>2</sup>.



Рис. 1.13. Доля нарушений (управление ТС водителем в состоянии опьянения либо отказавшимся от МОСО), установленных после ДТП, от общего количества таких пресеченных правонарушений (%)

### 1.2.2. Выезд в нарушение правил дорожного движения на полосу встречного движения

По фактам выезда в нарушение ПДД на полосу, предназначенную для встречного движения<sup>3</sup>, в 2024 году возбуждено 884,9 тыс. (+5,2%) дел об административных правонарушениях (рис. 1.14)<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Оперативные данные ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика» (по состоянию на 27.02.2025).

<sup>2</sup> Действия участника ДТП, управлявшего ТС в состоянии опьянения либо отказавшегося от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (независимо от его вины в совершении ДТП), практически всегда влекут возбуждение дела об административном правонарушении, ответственность за которое предусмотрена соответствующей статьей КоАП РФ. Исключение составляют случаи, когда состояние опьянения установлено судебно-медицинской экспертизой, проводимой после смерти лица, управлявшего ТС. С учетом данного условия количество ДТП, участниками которых являлись водители в состоянии опьянения либо отказавшиеся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, отождествляется с количеством возбужденных дел об административных правонарушениях, связанных с управлением ТС водителями в состоянии опьянения либо отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, и определяется их доля от общего количества возбужденных дел об административных правонарушениях данного вида. Чем ниже полученное значение, тем выше эффективность принятия мер по своевременному исключению таких водителей из участия в дорожном движении до наступления негативных последствий в виде ДТП.

<sup>3</sup> Далее – «ПВД».

<sup>4</sup> Оперативные данные ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика» (по состоянию на 28.02.2025).





Рис. 1.14. Динамика возбужденных дел об административных правонарушениях, связанных с выездом на ПВД (тыс.)

На протяжении нескольких последних лет сохраняется тенденция к увеличению удельного веса дел об административных правонарушениях, возбужденных по фактам повторных деяний (ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ), от общего количества дел, возбужденных по фактам выезда на ПВД (ч. 4 и 5 ст. 12.15 КоАП РФ), исключением из которой стал 2022 год. В 2024 году данный показатель составил 9,4% (рис. 1.15).

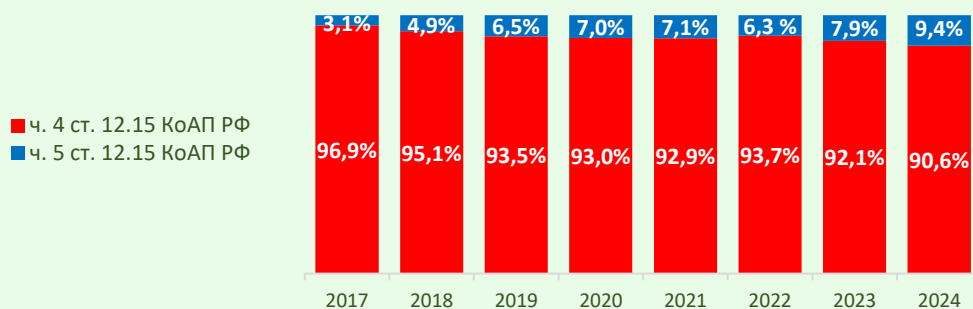


Рис 1.15. Удельный вес дел об административных правонарушениях, возбужденных по фактам выезда на полосу встречного движения, в том числе совершенным повторно (ч. 4 и 5 ст. 12.15 КоАП РФ)

Административные правонарушения, связанные с выездом на ПВД, в 2024 году практически в равных долях выявлялись непосредственно сотрудниками полиции и в автоматическом режиме в ходе эксплуатации комплексов ФВФ (рис. 1.16).

Наибольшее количество нарушений, связанных с выездом на ПВД, выявлялось в летне-осенний период, достигнув пикового значения в августе (113,2 тыс.)<sup>1</sup>. К концу года значение данного показателя снижалось.

Количество проведенных рейдовых мероприятий, направленных на выявление таких нарушений, поступательно увеличивалось в течение года. Наименьшее количество соответствующих рейдов проведено в январе (1 267), наибольшее – в августе (2 330) и октябре (2 308)<sup>2</sup>.

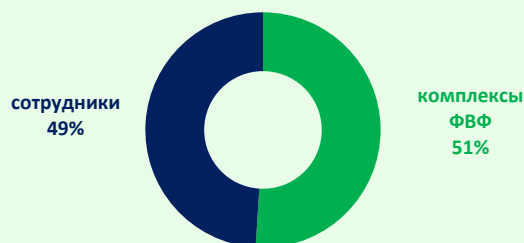


Рис. 1.16. Распределение дел об административных правонарушениях, возбужденных по фактам выезда на ПВД, по способам их выявления

<sup>1</sup> Оперативные данные ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика» (по состоянию на 28.02.2025).

<sup>2</sup> По данным МИАС, форма «Сведения Госавтоинспекции», раздел 11 «Дополнительные меры по ОБДД».



При этом максимальное количество ДТП по причине выезда на ПВД в течение 2024 года зарегистрировано в январе и декабре, а также в августе (рис. 1.17).

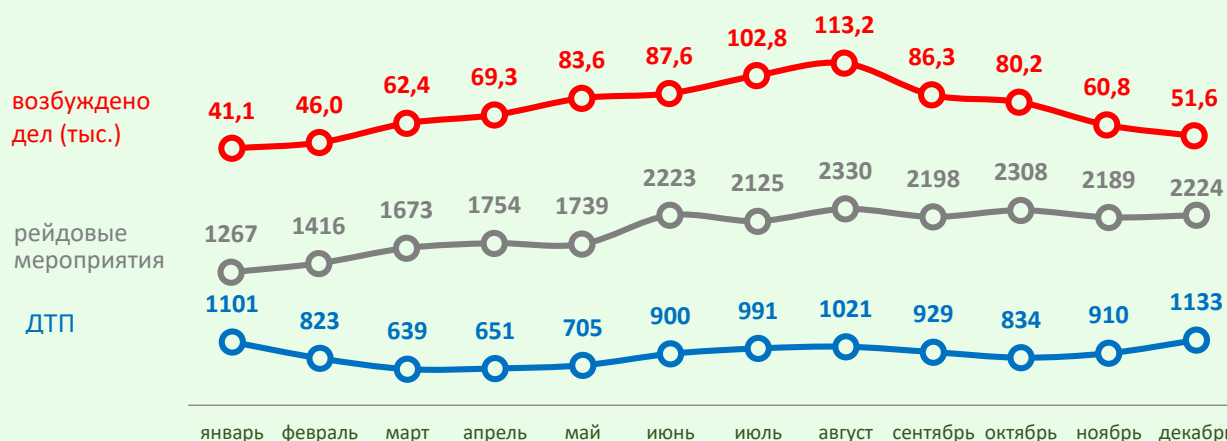


Рис. 1.17. Количество дел об административных правонарушениях, возбужденных по фактам выезда на ПВД, рейдовых мероприятий, направленных на профилактику таких нарушений, а также ДТП, связанных с выездом на ПВД, в 2024 году

Среди всех выявленных административных правонарушений, связанных с выездом на ПВД, наибольшая доля устанавливалась после ДТП в зимний период с максимальным значением в январе (4,7%). Значения данного показателя в большинстве месяцев 2024 года ниже или равны значениям предшествующего года<sup>1</sup> (рис. 1.18).



Рис. 1.18. Удельный вес нарушений, связанных с выездом на ПВД, выявленных в результате ДТП, от общего количества таких нарушений, пресеченных сотрудниками Госавтоинспекции (%)

<sup>1</sup> Учитываются правонарушения, выявленные непосредственно сотрудниками полиции. Действия водителя, совершившего ДТП по причине выезда на ПВД, в большинстве случаев влекут возбуждение дела об административном правонарушении по ч. 4 или 5 ст. 12.15 КоАП РФ. Принимая во внимание данное условие, количество ДТП по причине выезда на ПВД отождествляется с количеством возбужденных дел об административных правонарушениях по соответствующим статьям, и определяется их доля от общего количества возбужденных дел об административных правонарушениях данного вида. Чем ниже полученное значение, тем выше эффективность принятия мер по профилактике ДТП по причине выезда на ПВД.



### 1.2.3. Превышение установленной скорости движения

В 2024 году сохранилась тенденция к увеличению количества дел об административных правонарушениях, возбужденных по фактам превышения установленной скорости движения ТС. Всего возбуждено 193,7 млн таких дел (рис. 1.19)<sup>1</sup>.

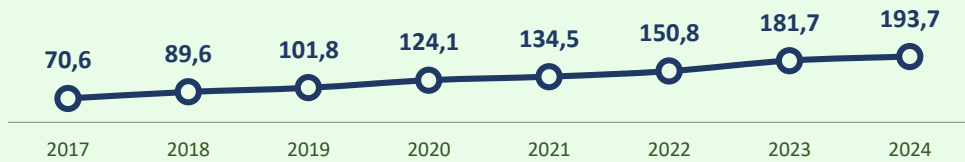


Рис. 1.19. Динамика количества возбужденных дел об административных правонарушениях, связанных с превышением установленной скорости движения ТС (млн)

Среди всех дел об административных правонарушениях, возбужденных по фактам превышения установленной скорости движения ТС, в 2024 году наибольшую долю (95,3%) составило превышение на величину более 20 км/ч, но не более 40 км/ч (ч. 2 ст. 12.9 КоАП РФ) (рис. 1.20).

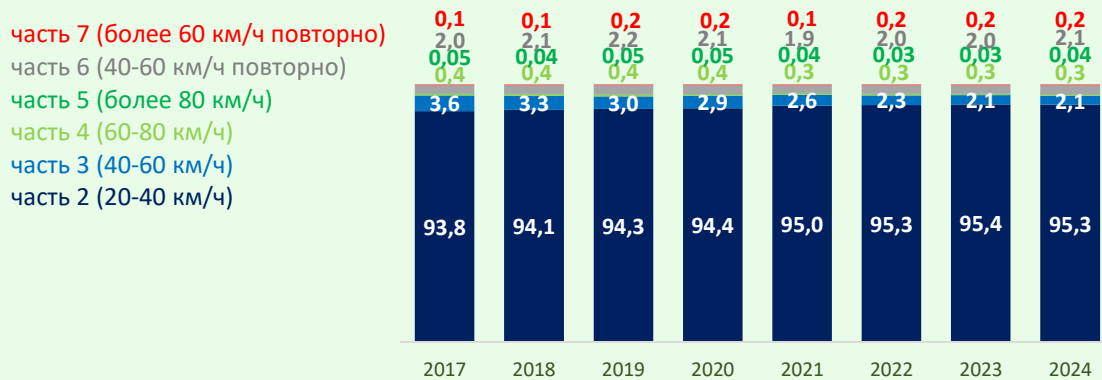


Рис. 1.20. Удельный вес дел об административных правонарушениях, возбужденных по фактам превышения установленной скорости движения, в распределении по частям ст. 12.9 КоАП РФ (%)

Наибольшее количество дел об административных правонарушениях, связанных с превышением установленной скорости движения ТС (24 млн), возбуждено в августе, наибольшее количество ДТП по данной причине зарегистрировано в июле (271) и августе (270) (рис. 1.21).



Рис. 1.21. Количество возбужденных дел об административных правонарушениях, связанных с превышением установленной скорости движения ТС, и ДТП, произошедших по причине превышения установленной скорости движения ТС

<sup>1</sup> Оперативные данные ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика» (по состоянию на 28.02.2025).



### 1.2.4. Управление транспортным средством водителем, не имеющим права на управление ТС или лишенным такого права

В 2024 году возбуждено более 429,7 тыс. (+4,3%) дел об административных правонарушениях, связанных с управлением ТС водителями, не имеющими права на управление ТС (ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ) или лишенными такого права (ч. 2, 4 ст. 12.7 КоАП РФ) (рис. 1.22)<sup>1</sup>.



Рис. 1.22. Динамика возбужденных дел об административных правонарушениях по ч. 1, 2, 4 ст. 12.7 КоАП РФ (тыс.)

При этом количество дел об административных правонарушениях, возбужденных по ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ, относительно предшествующего года увеличилось на 8,9%, по ч. 2, 4 ст. 12.7 КоАП РФ, напротив, снизилось (-10,9%) (рис. 1.23).

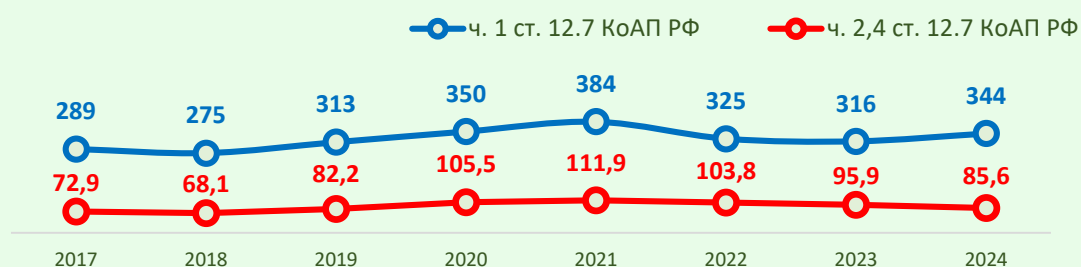


Рис. 1.23. Динамика возбужденных дел об административных правонарушениях, связанных с управлением транспортным средством водителем, не имеющим права на управление ТС или лишенным такого права (тыс.)

Наибольшее количество дел об административных правонарушениях, связанных с управлением транспортным средством водителем, не имеющим права на управление ТС или лишенным такого права, возбуждено в летний период года, наибольшее количество ДТП с участием таких водителей<sup>2</sup> зарегистрировано также в летний сезон (рис. 1.24).



Рис. 1.24. Количество возбужденных дел об административных правонарушениях, связанных с управлением транспортным средством водителем, не имеющим права на управление ТС или лишенным такого права, и ДТП с участием таких водителей

<sup>1</sup> Оперативные данные ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика» (по состоянию на 28.02.2025).

<sup>2</sup> Водители, которые не имеют права управления ТС (не получили водительское удостоверение, подтверждающее такое право), не имеют права на управление ТС конкретной категории, которым они управляли в момент ДТП, и лишены права управления ТС.



### 1.2.5. Нарушения, приводящие к наезду на пешеходов

Указанные нарушения представлены двумя основными группами: допускаемые самими пешеходами (ч. 1 ст. 12.29 и ст. 12.30 КоАП РФ) и водителями (ст. 12.18 КоАП РФ).

В отношении пешеходов в 2024 году возбуждено 1,04 млн (-18%) дел об административных правонарушениях, связанных с нарушением ими ПДД<sup>1</sup>.

По фактам непредоставления преимущества в движении пешеходам в отношении водителей ТС возбуждено 1,11 млн дел об административных правонарушениях, ответственность за которые предусмотрена ст. 12.18 КоАП РФ<sup>2</sup>.

Впервые за несколько последних лет значение данного показателя превысило количество дел об административных правонарушениях, возбужденных в отношении пешеходов (рис. 1.25).

Наибольшее количество дел об административных правонарушениях возбуждалось в отношении пешеходов в начале и в конце года. Максимальное количество нарушений, связанных с непредоставлением водителями преимущества в движении пешеходам, характерно для весенне-осеннего периода. При этом количество наездов на пешеходов, совершенных как по их собственной вине, так и по вине водителей ТС, в течение года имеет тенденцию к увеличению и достигает максимальных значений в октябре (рис. 1.26).



Рис. 1.25. Динамика количества возбужденных дел об административных правонарушениях, приводящих к наезду на пешехода (млн)

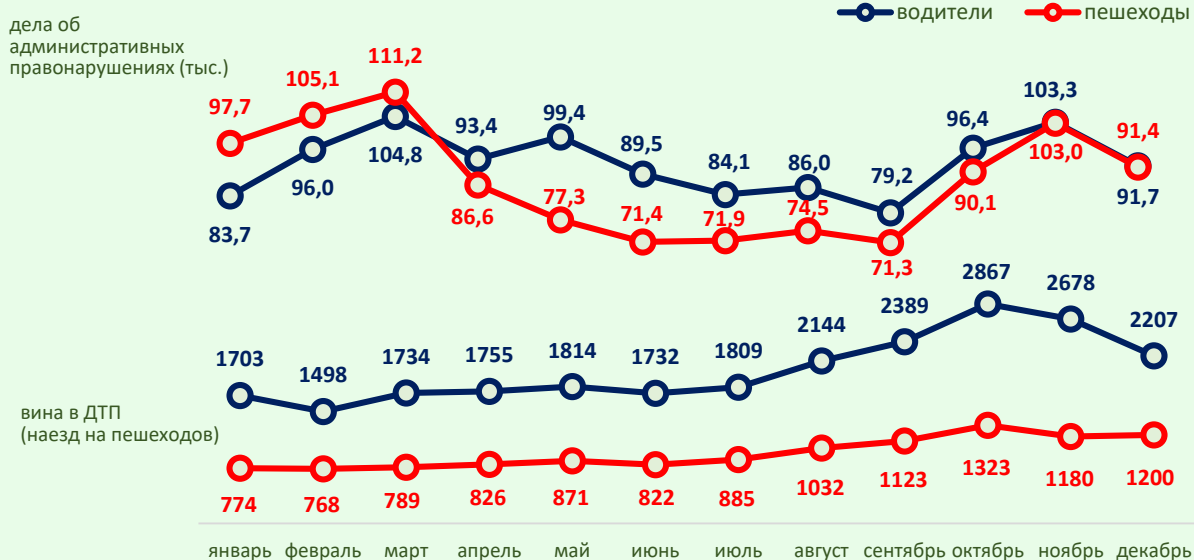


Рис. 1.26. Количество наездов на пешеходов и возбужденных дел об административных правонарушениях, приводящих к таким ДТП, в 2024 году

<sup>1</sup> Данные формы федерального статистического наблюдения «Сведения о состоянии безопасности дорожного движения» – Форма «№ 1-БДД». Раздел 1. Введена в действие приказом МВД России от 08.02.2018 № 79.

<sup>2</sup> Оперативные данные ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика» (по состоянию на 03.03.2025).



По результатам сопоставления выявленных нарушений и ДТП, произошедших по их причине, установлено, что в среднем каждое 47-е выявленное нарушение правил проезда пешеходного перехода зафиксировано при наезде на пешехода. Наиболее часто такие нарушения фиксировались при ДТП в период с августа по декабрь, что соответствует динамике аварийности.

В среднем каждое 94-е нарушение ПДД пешеходом фиксировалось при ДТП с его участием. Нарушения ПДД пешеходами чаще фиксировались после ДТП с июня по декабрь (рис. 1.27)<sup>1</sup>.

В 2024 году сотрудниками Госавтоинспекции проведено свыше 24 тыс. рейдовых мероприятий, направленных на предупреждение нарушений ПДД на пешеходных переходах (рис. 1.28)<sup>2</sup>.

Темпы изменения количества рейдов относительно аналогичного периода 2023 года, как правило, обратно пропорциональны изменению количества наездов на пешеходов, совершенных на пешеходных переходах, что может свидетельствовать о положительном влиянии проводимых рейдовых мероприятий на безопасность дорожного движения (рис. 1.29).

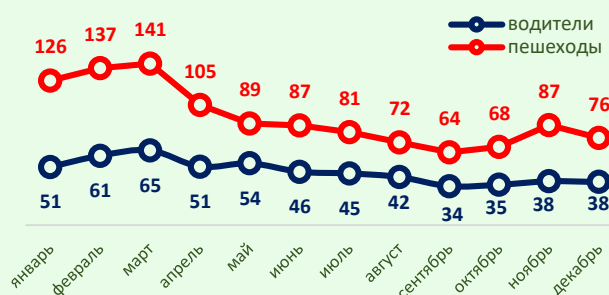


Рис. 1.27. Частота, с которой нарушения, приводящие к наезду на пешехода, фиксировались при ДТП

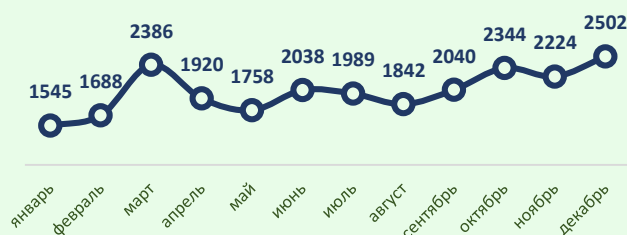


Рис. 1.28. Количество рейдов, направленных на предупреждение нарушений ПДД на пешеходных переходах

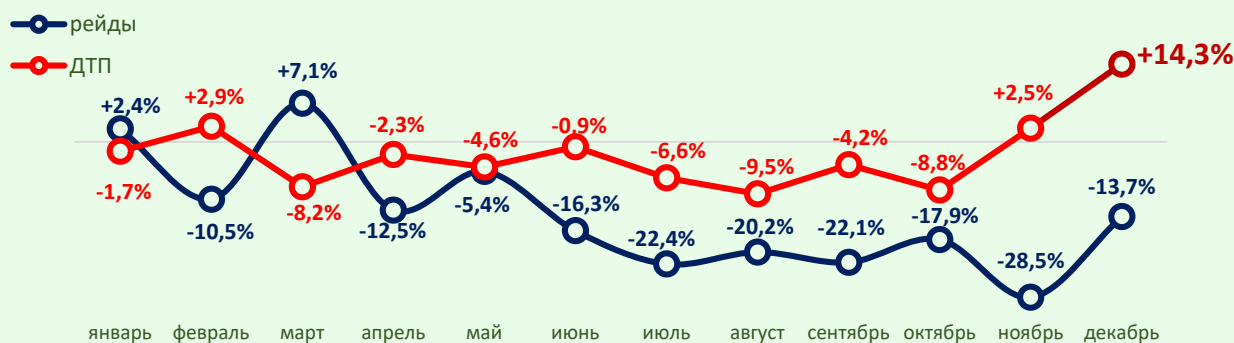


Рис. 1.29. Темпы изменения количества рейдов, направленных на предупреждение нарушений ПДД на пешеходных переходах и наездов на пешеходов, допущенных на пешеходных переходах, в течение 2024 года относительно АППГ

<sup>1</sup> Приводятся значения показателей, определяющих, какое по счету допущенное нарушение (из числа выявленных) привело к ДТП. С учетом того, что наезд на пешехода, как правило, влечет возбуждение дела об административном правонарушении по соответствующей статье КоАП РФ, ДТП отождествляется с возбужденным делом по ст. 12.18 или ч. 1 ст. 12.29 (ст. 12.30) КоАП РФ (в зависимости от вины). Общее количество выявленных нарушений конкретного вида делится на нарушения, зафиксированные после ДТП. Чем ниже полученный показатель, тем опаснее в отношении совершения ДТП нарушение.

<sup>2</sup> По данным МИАС, форма «Сведения Госавтоинспекции», раздел 11 «Дополнительные меры по ОБДД».



### 1.2.6. Нарушение правил применения ремней безопасности, мотошлемов и детских удерживающих устройств

В 2024 году возбуждено более 14,5 млн (+30,8%) дел об административных правонарушениях по фактам нарушения правил применения ремней безопасности или мотошлемов (ст. 12.6 КоАП РФ), а также около 700 тыс. (+1,9%) дел по фактам нарушения требований к перевозке детей, установленных ПДД (ч. 3 ст. 12.23 КоАП РФ)<sup>1</sup> (рис. 1.30).

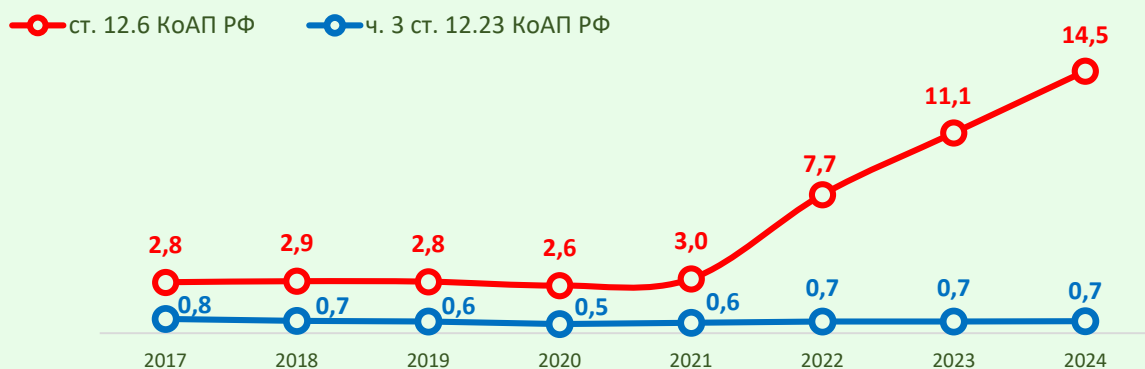


Рис. 1.30. Динамика количества возбужденных дел об административных правонарушениях, связанных с нарушением правил применения ремней безопасности, мотошлемов и детских удерживающих устройств (млн)

С расширением функционала комплексов ФВФ ежегодно увеличивается доля нарушений, связанных с нарушением правил применения ремней безопасности и выявленных в автоматическом режиме. В 2024 году таким способом выявлено 8 из 10 (11,9 млн) всех нарушений, ответственность за которые предусмотрена ст. 12.6 КоАП РФ (рис. 1.31).

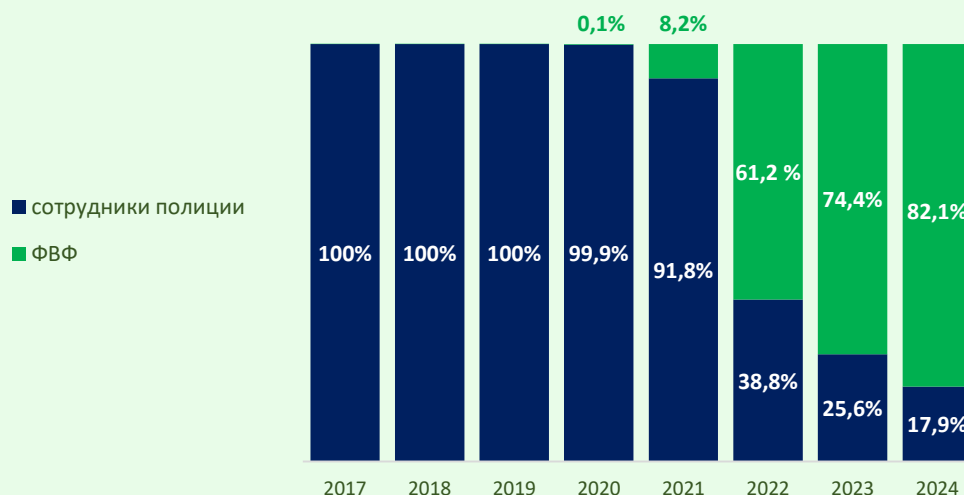
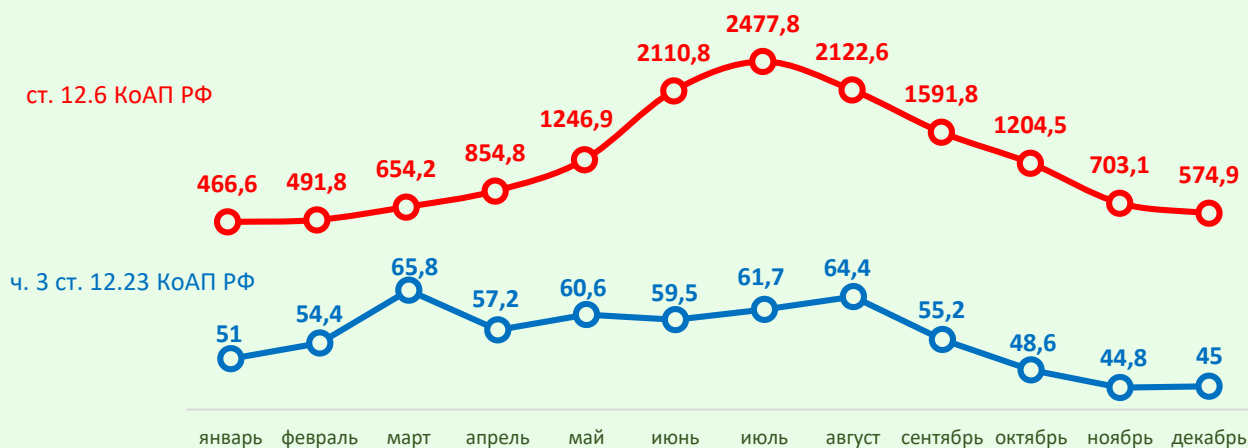


Рис 1.31. Распределение дел об административных правонарушениях, возбужденных по фактам нарушения правил применения ремней безопасности или мотошлемов (ст. 12.6 КоАП РФ), по способам их выявления

<sup>1</sup> Оперативные данные ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика» (по состоянию на 28.02.2025).



В течение 2024 года наибольшее количество дел об административных правонарушениях, связанных с нарушением правил применения ремней безопасности или мотошлемов (ст. 12.6 КоАП РФ), возбуждено в летний период с пиковым значением в июле (2,5 млн), с нарушением требований к перевозке детей (ч. 3 ст. 12.23 КоАП РФ) – в марте и августе (65,8 и 64,4 тыс. соответственно) (рис. 1.32).



**Рис. 1.32. Количество возбужденных дел об административных правонарушениях, связанных с нарушением правил применения ремней безопасности, мотошлемов и детских удерживающих устройств (тыс.)**



### 1.3. Субъекты административной ответственности

В девяти из десяти (92,8%, или почти 236,8 млн) установленных фактов нарушений в сфере БДД субъектами административной ответственности являлись собственники транспортных средств по результатам автоматической фиксации правонарушений.

В большинстве случаев привлечения к ответственности (за исключением фиксации нарушений комплексами ФВФ) субъектами привлечения к административной ответственности являлись водители ТС (16,1 млн). Среди остальных субъектов преобладают пешеходы (1,04 млн) и пассажиры ТС (201,1 тыс.) (рис. 1.33)<sup>1</sup>.



Рис. 1.33. Распределение количества возбужденных дел об административных правонарушениях в зависимости от субъекта административной ответственности (кроме ФВФ) (млн)

Почти треть (30%) всех пресеченных в 2024 году нарушений в сфере БДД совершено лицами в возрасте 20-29 лет<sup>2</sup>. Примерно столько же (29%) составили лица в возрасте 30-39 лет (рис. 1.34)<sup>3</sup>.

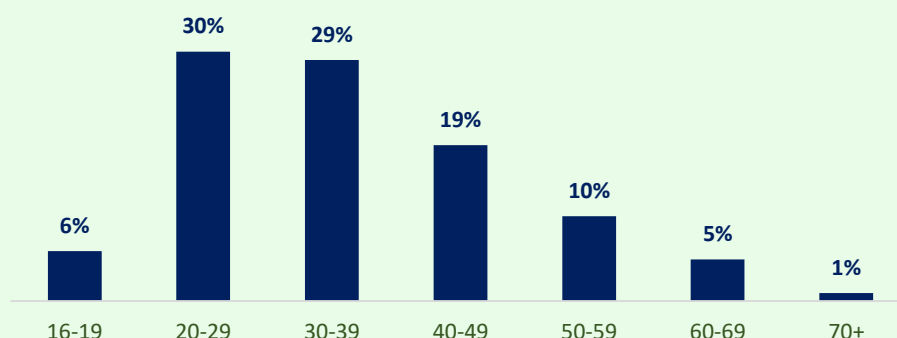


Рис. 1.34. Распределение долей нарушителей по возрастным группам в 2024 году (кроме ФВФ, юридических и должностных лиц)

<sup>1</sup> Данные формы федерального статистического наблюдения «Сведения о состоянии безопасности дорожного движения» – Форма «№ 1-БДД». Раздел 1. Введена в действие приказом МВД России от 08.02.2018 № 79.

<sup>2</sup> За исключением нарушений в сфере БДД, зафиксированных в автоматическом режиме, а также совершенных юридическими и должностными лицами.

<sup>3</sup> Оперативные данные ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика» (по состоянию на 03.06.2025).

Лица в возрасте 30-39 лет преобладают среди нарушителей практически всех основных видов нарушений в сфере БДД. При этом наибольший удельный вес (36,9%) указанная возрастная группа имеет в общей структуре нарушителей, отказавшихся от МОСО (ст. 12.26 КоАП РФ).

Среди всех нарушителей, управлявших ТС без права управления (ст. 12.7 КоАП РФ), наибольшую долю (31,8%) составили лица в возрасте 20-29 лет. Нарушители этой же возрастной группы совершили почти половину (43,8%) всех пресеченных нарушений, связанных с управлением неисправным ТС (ст. 12.5 КоАП РФ) (рис. 1.35)<sup>1</sup>.

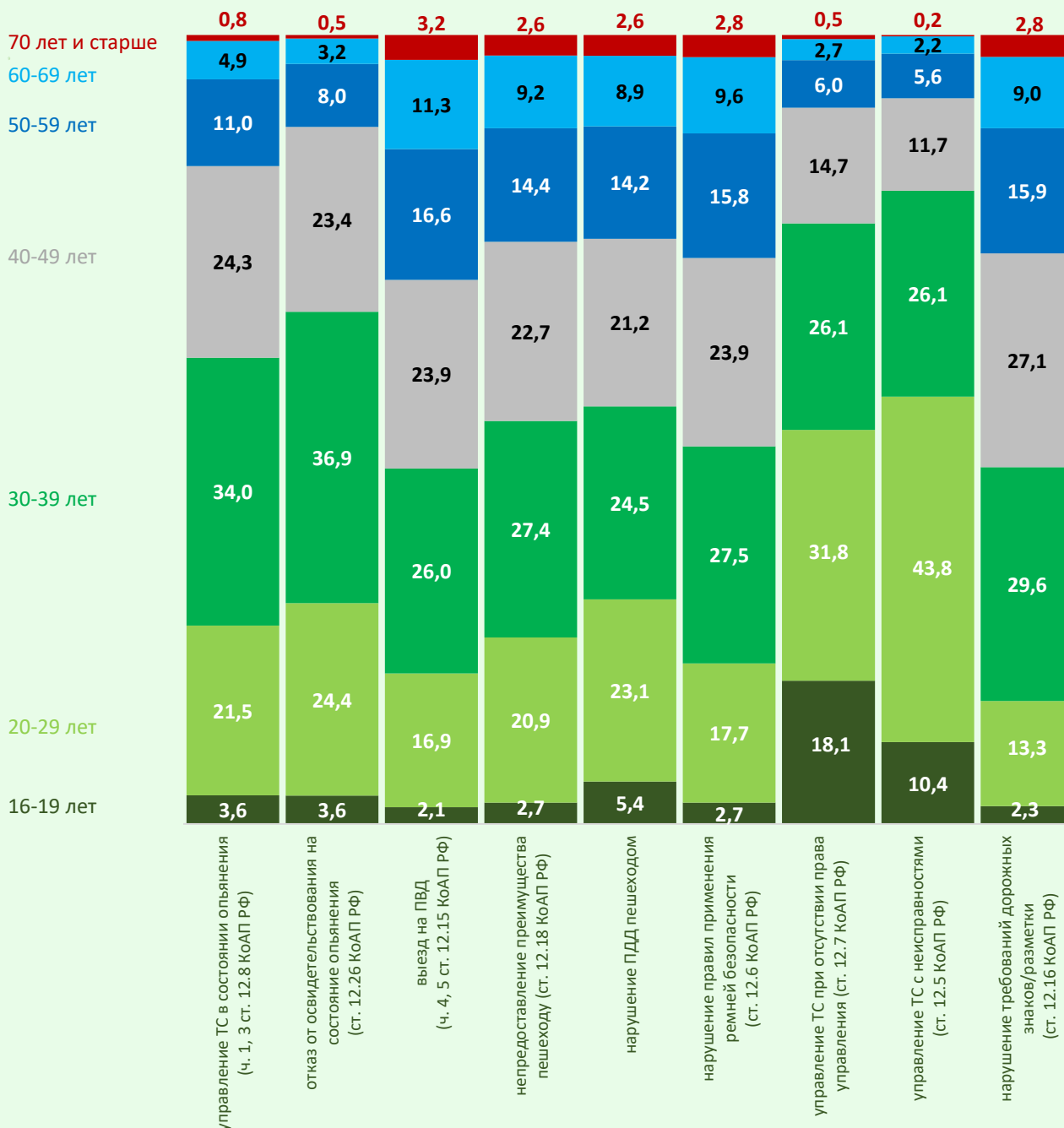


Рис. 1.35. Распределение по возрасту лиц, совершивших отдельные виды нарушений в сфере БДД в 2024 году

<sup>1</sup> Оперативные данные ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика» (по состоянию на 03.06.2025).



### 1.3.1. Лица, использующие для передвижения средства индивидуальной мобильности

В 2024 году в отношении пользователей СИМ возбуждено более 76 тыс. дел об административных правонарушениях. Наибольшее количество нарушений выявлялось в апреле и мае (рис. 1.36)<sup>1</sup>.



Рис. 1.36. Распределение в течение года количества дел об административных правонарушениях, возбужденных в отношении лиц, использующих для передвижения СИМ (тыс.)

Более половины (53,3%) нарушений совершено пользователями СИМ в возрасте 20-29 лет. Четверть правонарушений (24,7%) приходится на лиц в возрасте 30-39 лет (рис. 1.37).

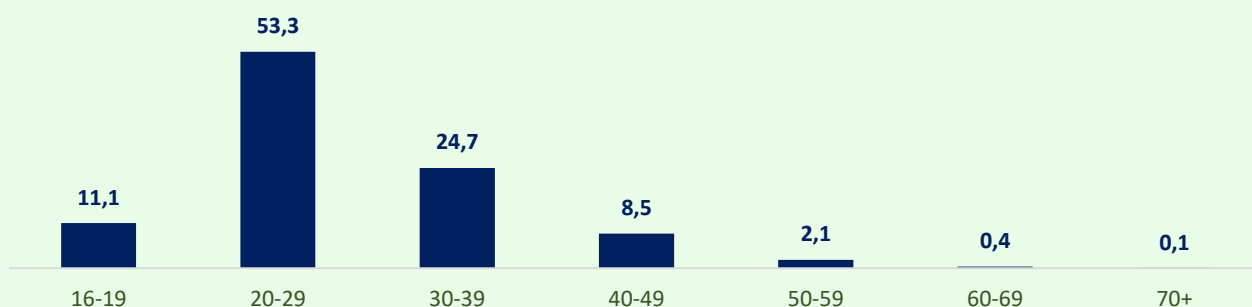


Рис. 1.37. Распределение долей нарушителей по возрастным группам (%)

Практически во всех (98,5%) установленных случаях пользователи СИМ, совершившие нарушения, приравнивались к другим лицам, непосредственно участвующим в дорожном движении (рис. 1.38).

Среди нарушений, допущенных пользователями СИМ как другими участниками дорожного движения, абсолютное большинство (99,1%) квалифицировалось по ч. 2 ст. 12.29 КоАП РФ. Около 0,3% нарушений связаны с созданием помех в движении (ч. 1 ст. 12.30 КоАП РФ), 0,5% – с причинением легкого или средней тяжести вреда здоровью (ч. 2 ст. 12.30 КоАП РФ).

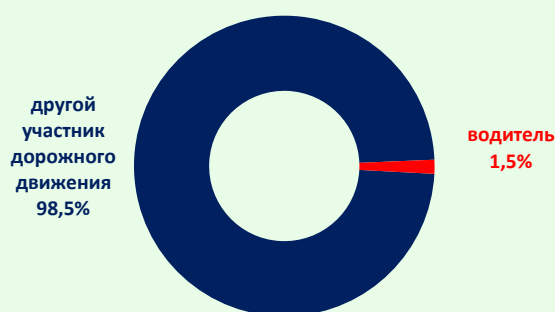


Рис. 1.38. Распределение дел об административных правонарушениях, возбужденных в 2024 году в отношении пользователей СИМ, в зависимости от субъекта нарушения

<sup>1</sup> Оперативные данные ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика» (по состоянию на 03.06.2025).

В 1,5% случаев нарушения, допущенные пользователями СИМ, квалифицированы по статьям Особенной части КоАП РФ, устанавливающим ответственность водителей механических ТС, поскольку технические характеристики некоторых СИМ соответствуют мопеду или мотоциклу.

Среди выявленных в 2024 году нарушений, в которых пользователи СИМ приравнены к водителям ТС, около пятой части (18%) пришлось на управление ТС водителем, не имеющим права управления, по десятой части – на неиспользование шлемов (ст. 12.6 КоАП РФ) и непредоставление преимущества в движении пешеходу (11 и 10% соответственно) (рис. 1.39)<sup>1</sup>.



**Рис. 1.39. Удельный вес видов нарушений, совершенных пользователями СИМ, приравненными к водителям ТС**

<sup>1</sup> Оперативные данные ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика» (по состоянию на 03.06.2025).



### 1.3.2. Иностранцы граждане, совершившие административные правонарушения

В 2024 году на территории Российской Федерации зарегистрировано 2,5 млн административных правонарушений в сфере БДД, совершенных иностранными гражданами<sup>1</sup>. По сравнению с предшествующим годом значение данного показателя снизилось на 0,7% (рис. 1.40).



Рис. 1.40. Динамика возбужденных дел об административных правонарушениях в отношении иностранных граждан (млн)

На основании выявленных нарушений в 2024 году подготовлено 1 397 (-12,4%) ходатайств о нежелательности пребывания иностранных граждан в Российской Федерации<sup>2</sup>. Почти половина (41,4%, или 579) таких ходатайств удовлетворено (рис. 1.41)<sup>3</sup>.

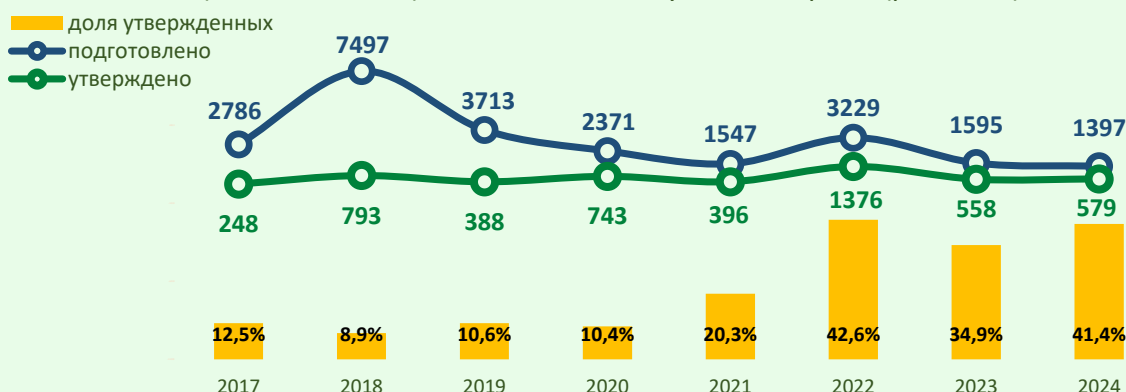


Рис. 1.41. Сведения о подготовке и состоянии ходатайств о нежелательности пребывания иностранных граждан и лиц без гражданства на территории Российской Федерации

Для принятия решений о запрете въезда на территорию Российской Федерации<sup>4</sup> в подразделения МВД России по вопросам миграции подразделениями Госавтоинспекции направлено 51 254 (-4,2%) соответствующих материала в отношении иностранных граждан и лиц без гражданства, совершивших административные правонарушения в области дорожного движения на территории России (рис. 1.42)<sup>5</sup>. В 2024 году доля удовлетворенных ходатайств увеличилась в полтора раза в сравнении с 2023 годом.

<sup>1</sup> Оперативные данные ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика» (по состоянию на 03.06.2025).

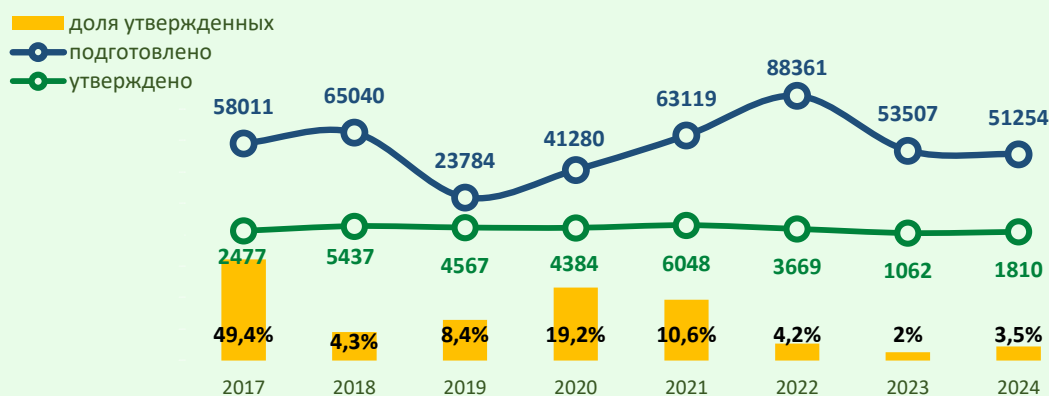
<sup>2</sup> Нежелательность пребывания – решение, которое принимается в отношении иностранного гражданина или лица без гражданства, незаконно находящегося на территории РФ, либо лица, которому не разрешен въезд в Российскую Федерацию, а также в случае, если пребывание (проживание) иностранного гражданина или лица без гражданства, законно находящегося в Российской Федерации, создает реальную угрозу обороноспособности или безопасности государства, общественному порядку и здоровью населения, в целях защиты основ конституционного строя, нравственности, прав и законных интересов других лиц (абзац 4 ст. 25.10 Федерального закона от 15.08.1996 № 114-ФЗ «О порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию»).

<sup>3</sup> По данным МИАС, форма «Сведения Госавтоинспекции», раздел 11 «Дополнительные меры по ОБДД».

<sup>4</sup> Запрет на въезд на территорию РФ – вид ограничения, при котором иностранному гражданину на определенный срок запрещают въезжать в РФ в случаях, если въезжающий представляет угрозу для здоровья населения, подлежит либо подвергался ранее высылке из РФ, не представил необходимые документы или сведения, совершил ранее преступление или правонарушение в РФ (Федеральный закон от 15.08.1996 № 114-ФЗ «О порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию»).

<sup>5</sup> По данным МИАС, форма «Сведения Госавтоинспекции», раздел 11 «Дополнительные меры по ОБДД».





**Рис. 1.42. Сведения о подготовке и состоянии ходатайств о запрете въезда на территорию Российской Федерации иностранных граждан и лиц без гражданства, совершивших нарушения в области дорожного движения**

Среди нарушений, совершенных иностранными гражданами и пресеченных непосредственно сотрудниками полиции (кроме ФВФ), почти пятая часть (19,2%) пришлась на нарушения ПДД пешеходом, пассажиром и иными лицами, участвующими в дорожном движении (кроме водителя). Значительный удельный вес в общей структуре нарушений в сфере БДД, совершенных иностранными гражданами, имеют управление ТС при наличии неисправностей или условий, при которых запрещена его эксплуатация (11,7%), нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов (10,5%), несоблюдение требований об ОСАГО (10,4%) (рис. 1.43)<sup>1</sup>.



**Рис. 1.43. Удельный вес нарушений в сфере БДД, совершенных в 2024 году иностранными гражданами и пресеченных непосредственно сотрудниками полиции (кроме ФВФ) (%)**

<sup>1</sup> Оперативные данные ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика» (по состоянию на 03.06.2025).



#### 1.4. Административные наказания

**Административный штраф** по-прежнему стал основным видом административных наказаний, назначенных по итогам рассмотрения дел об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения. В 2024 году за совершение административных правонарушений в сфере БДД назначено 253,5 млн административных штрафов (рис. 1.44)<sup>1</sup>.



Рис. 1.44. Динамика количества административных штрафов, назначенных за совершение нарушений в сфере БДД (млн)

В среднем 9 из 10 административных штрафов назначены за совершение нарушений в сфере БДД, выявленных в автоматическом режиме комплексами ФВФ.

Непосредственно сотрудниками полиции, а также судьями назначено 16,9 млн административных штрафов за совершение нарушений в сфере БДД. По сравнению с предшествующим годом количество таких штрафов снизилось на 2,9% (рис. 1.45).



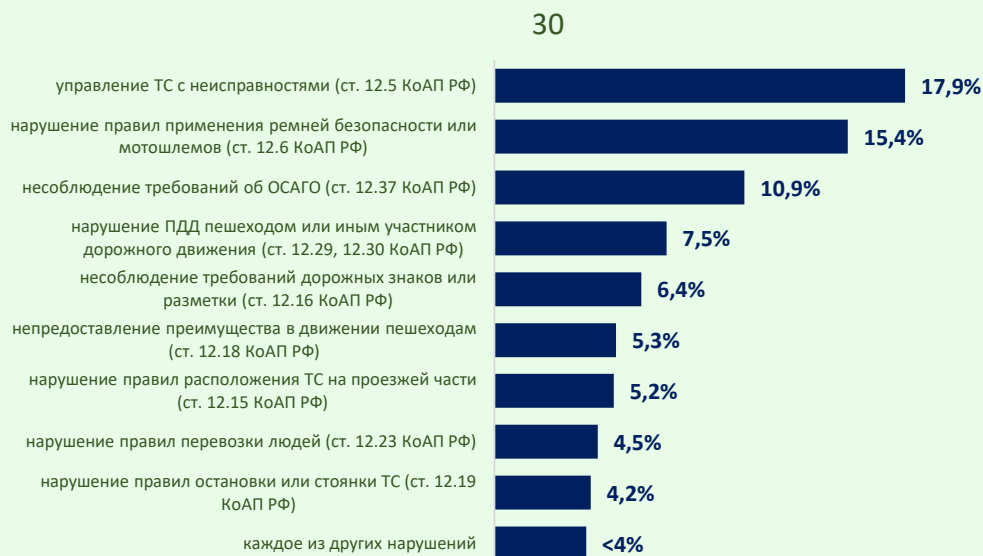
Рис. 1.45. Динамика количества административных штрафов, назначенных за совершение нарушений в сфере БДД (млн) (кроме ФВФ) (млн)

По результатам рассмотрения дел об административных правонарушениях, пресеченных сотрудниками полиции, в 17,9% случаев административный штраф назначался за управление ТС с неисправностями, в 15,4% – за нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов, за несоблюдение требований об ОСАГО – 10,9%. В отношении пешеходов, пассажиров и других участников дорожного движения (кроме водителей) назначено 7,5% административных штрафов от их общего количества (кроме ФВФ) (рис. 1.46)<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Данные формы федерального статистического наблюдения «Сведения о состоянии безопасности дорожного движения» – Форма «№ 1-БДД». Раздел 1. Введена в действие приказом МВД России от 08.02.2018 № 79.

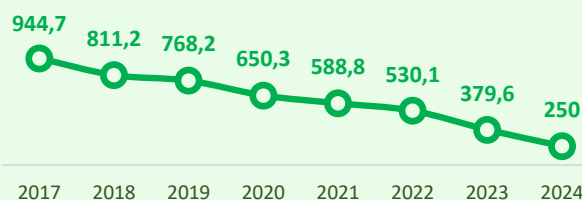
<sup>2</sup> Оперативные данные ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика» (по состоянию на 04.03.2025).



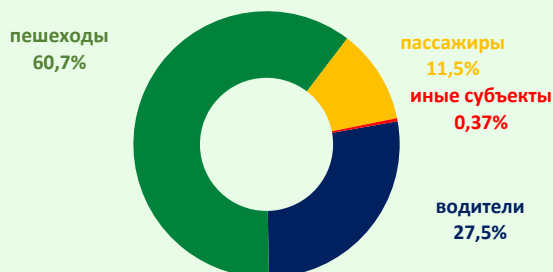


**Рис. 1.46. Виды нарушений в сфере БДД, за совершение которых назначен административный штраф (кроме ФВФ)**

**Предупреждение** является вторым по количеству принятых решений видом административного наказания, назначенного за совершение административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения. В 2024 году оно назначено 250 тыс. (-34,2%) раз (рис. 1.47).



**Рис. 1.47. Динамика количества предупреждений, назначенных за совершение нарушений в сфере БДД (тыс.)**



**Рис. 1.48. Распределение по субъектам административной ответственности предупреждений, назначенных за совершение нарушений в сфере БДД в 2024 году**

Более половины предупреждений (60,7%, или 151 633) вынесено в отношении пешеходов, более четверти (27,5%, или 68 701) – водителей. На предупреждения, назначенные в качестве административного наказания пассажирам, пришлось более десятой части от их общего количества (11,5%, или 28 716). Доля назначенных предупреждений в отношении других субъектов административных правонарушений<sup>1</sup> составила 0,37% (929) (рис. 1.48).

В отношении водителей предупреждение назначалось, как правило, за управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация запрещена (ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ), что составило 8,7% от всех назначенных предупреждений. За управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе

<sup>1</sup> К другим субъектам административных правонарушений в данном случае относятся юридические лица, должностные лица, иные лица, участвующие в дорожном движении (лица, управляющие велосипедами, извозчики, погонщики вьючных животных или стада), иные граждане, не являющиеся водителями, собственниками транспортных средств, должностными лицами, пассажирами, пешеходами, лицами, управляющими велосипедом, возчиками, погонщиками вьючных животных или стада.

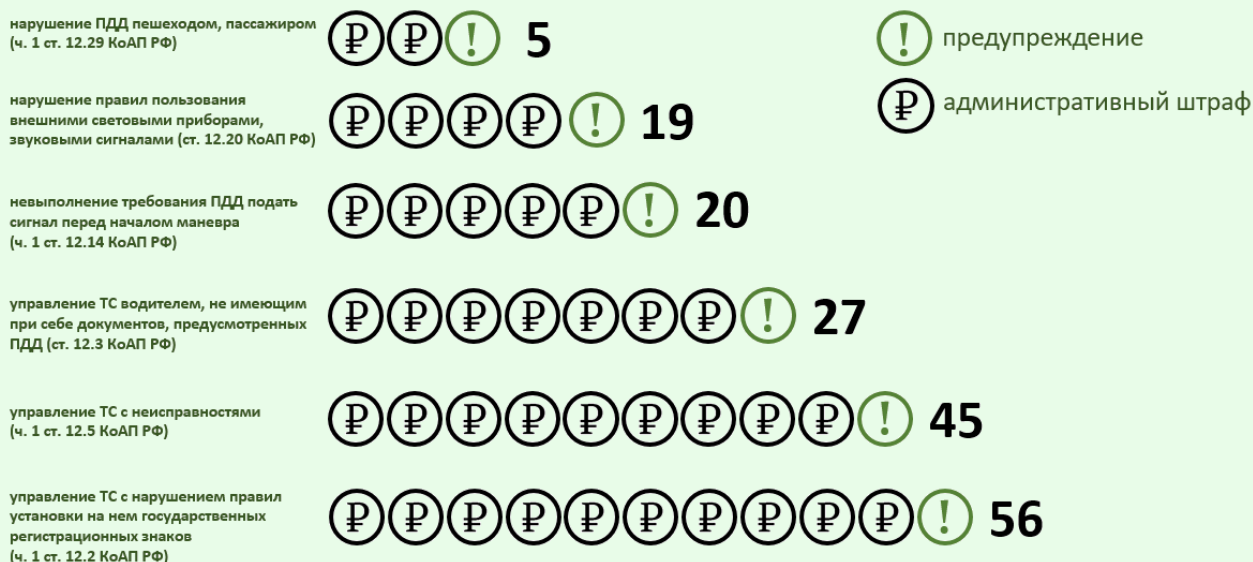


документов на право управления, страхового полиса ОСАГО (ч. 2 ст. 12.3 КоАП РФ) – 5,9%, за нарушение правил пользования внешними световыми приборами, звуковым сигналом, аварийной сигнализацией или знаком аварийной остановки (ст. 12.20 КоАП РФ) – 3,7%, за нарушение отдельных правил маневрирования (ч. 1, 1.1, 3 ст. 12.14 КоАП РФ) – 2,8%, за управление транспортным средством с нечитаемыми, нестандартными или установленными с нарушением требований государственными регистрационными знаками (ч. 1 ст. 12.2 КоАП РФ) – 2,4%, за несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части (ч. 1 ст. 12.16 КоАП РФ), – 2,4% (рис. 1.49)<sup>1</sup>.



**Рис. 1.49. Доля вынесенных в отношении водителей ТС предупреждений в распределении по видам нарушений от общего количества вынесенных предупреждений**

Наиболее часто решение о назначении предупреждения как альтернативы штрафа принималось по результатам рассмотрения дел о нарушении ПДД пешеходом или пассажиром ТС (ч. 1 ст. 12.29 КоАП РФ) в соотношении 1 предупреждение на 5 назначенных штрафов (рис. 1.50).



**Рис. 1.50. Соотношение предупреждений и административных штрафов, назначенных непосредственно сотрудниками полиции за совершение отдельных видов правонарушений в сфере БДД**

<sup>1</sup> Оперативные данные ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика» (по состоянию на 04.06.2025).



**Лишение права управления транспортным средством** в 2024 году назначалось 298 631 (-12,4%) раз (рис. 1.51)<sup>1</sup>.

В половине (50,8%) случаев лишение права управления назначалось за управление ТС водителем в состоянии опьянения (ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ), 41,7% приходится на невыполнение законного требования о прохождении медицинского освидетельствования (ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ) на состояние опьянения<sup>2</sup> (рис. 1.52).



**Рис. 1.51. Динамика количества лишений права управления ТС, назначенных за совершение нарушений в сфере БДД (тыс.)**



**Рис. 1.52. Виды нарушений в сфере БДД, за совершение которых назначалось лишение права управления ТС**

Отдельные виды правонарушений выявлялись также в автоматическом режиме, когда возможно назначение наказания исключительно в виде административного штрафа.

Наиболее часто относительно административного штрафа как альтернативного вида наказания лишение права управления ТС применялось за нарушение ПДД, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью (ст. 12.24 КоАП РФ), когда одно лишение пришлось в среднем на 3 назначенных административных штрафа.

За проезд на запрещающий сигнал светофора, совершенный повторно (ч. 3 ст. 12.12 КоАП РФ), одно лишение права управления ТС пришлось в среднем на 19 административных штрафов, за повторное управление незарегистрированным ТС (ч. 1.1 ст. 12.1 КоАП РФ) – на 28, за управление ТС с видоизмененными ГРЗ или при их отсутствии (ч. 2 ст. 12.2 КоАП РФ) – на 42, за выезд на ПВД (ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ) – на 44 назначенных административных штрафа, за движение во встречном направлении по дороге с односторонним движением (ч. 3 ст. 12.16 КоАП РФ) – на 54 (рис. 1.53)<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Данные формы федерального статистического наблюдения «Сведения о состоянии безопасности дорожного движения» – Форма «№ 1-БДД». Раздел 1. Введена в действие приказом МВД России от 08.02.2018 № 89.

<sup>2</sup> Оперативные данные ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика» (по состоянию на 04.06.2025).

<sup>3</sup> Кроме нарушений, установленных в ходе эксплуатации комплексов ФВФ.



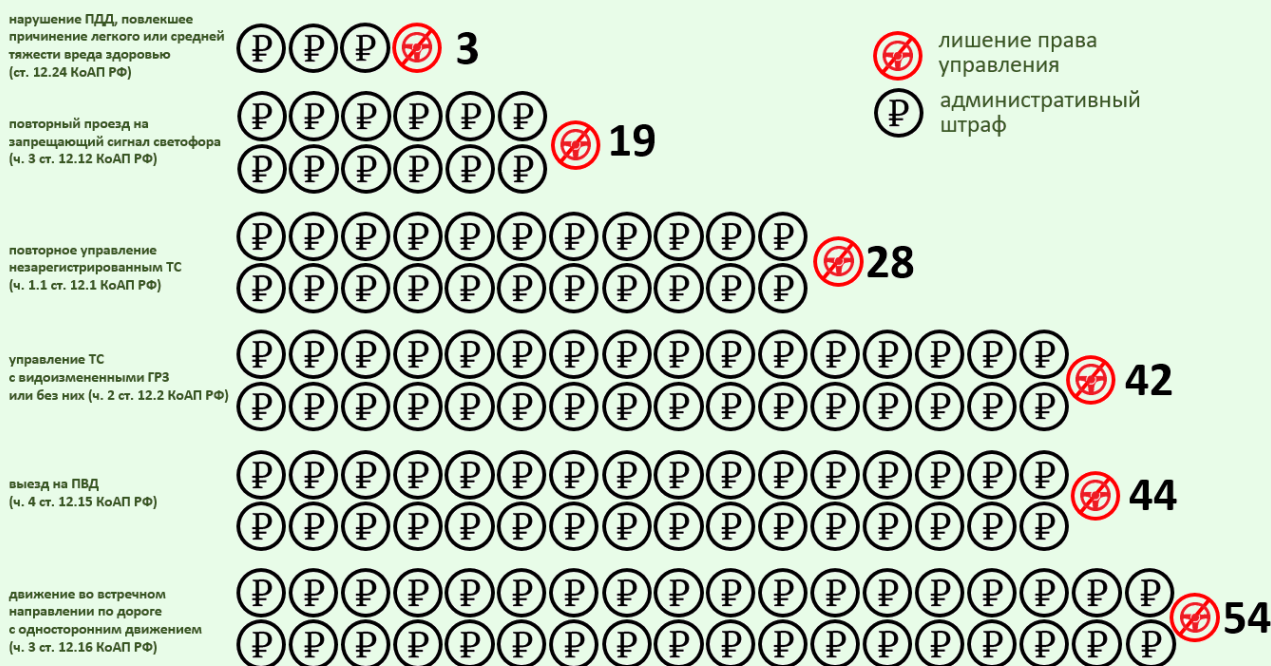


Рис. 1.53. Соотношение назначенных лишений права управления и административных штрафов (кроме ФВФ) как альтернативных видов наказания

**Административный арест** в 2024 году назначался в качестве административного наказания за совершение административных правонарушений в области дорожного движения 110 627 (-12,4%) раз (рис. 1.54).

Более трети (34,1%) от всех административных арестов, назначенных за совершение нарушений в области дорожного движения, пришлось на управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, не имеющим либо лишенным права управления (ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ).

Практически равные части пришлось на невыполнение водителем транспортного средства, не имеющим либо лишенным права управления, законного требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (ч. 2 ст. 12.26 КоАП РФ) (19,7%), оставление водителем в нарушение ПДД места ДТП, участником которого он являлся (ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ) (19,1%), управление транспортным средством водителем, лишенным права управления (ч. 2 ст. 12.7 КоАП) (18,7%) (рис. 1.55).



Рис. 1.54. Динамика количества административных арестов, назначенных за совершение нарушений в сфере БДД (тыс.)



Рис. 1.55. Виды нарушений в сфере БДД, за совершение которых назначался административный арест



## 2. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОИЗВОДСТВА ПО УГОЛОВНЫМ ДЕЛАМ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

### 2.1. Участие сотрудников Госавтоинспекции в выявлении преступлений

В 2024 году сотрудниками Госавтоинспекции выявлено 79 203 (-10,7%) преступления<sup>1</sup>, что составило 4,1% от всех зарегистрированных преступлений (рис. 2.1). Практически 8 из 10 всех выявленных сотрудниками Госавтоинспекции преступлений составили непосредственно посягающие на безопасность дорожного движения<sup>2</sup>.



Рис. 2.1. Участие сотрудников Госавтоинспекции в выявлении преступлений

Большинство преступлений, не посягающих на БДД, но выявленных сотрудниками Госавтоинспекции в 2024 году, были связаны с незаконным оборотом наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов, а также потенциально опасных психоактивных веществ (ст. 228, 228.1, 228.3, 234.1 УК РФ), с изготовлением и использованием заведомо подложных документов (ч. 3 ст. 327 УК РФ), угоном ТС без цели хищения (ст. 166 УК РФ), а также подделкой или уничтожением идентификационного номера ТС (ст. 326 УК РФ) (рис. 2.2).



Рис. 2.2. Количество преступлений, не посягающих на БДД, но выявленных сотрудниками Госавтоинспекции в 2024 году

Сотрудники Госавтоинспекции выявили более половины (55,6%) всех зарегистрированных преступлений, ответственность за которые установлена ст. 326 УК РФ, почти половину (44,8%) преступлений, ответственность за которые установлена ч. 3 ст. 327 УК РФ, а также более десятой части (12,2%) преступлений, ответственность за которые установлена ст. 228 УК РФ.

<sup>1</sup> Данные формы статистической отчетности «Отчет об участии сотрудников Госавтоинспекции в выявлении преступлений» – Форма «Госавтоинспекция-П». Утверждена и введена в действие приказом МВД России от 18.10.2007 № 906.

<sup>2</sup> Преступления, ответственность за которые предусмотрена ст. 264, 264.1, 264.2, 264.3, 266, 268 УК РФ. Далее вместе – «преступления против БДД».



## 2.2. Преступления против безопасности дорожного движения

В 2024 году зарегистрировано 67 450 преступлений против БДД.

Основную долю преступлений, относящихся к данной категории, составило управление ТС в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264.1 УК РФ),<sup>1</sup> – 46 569 (-15%), или более двух третей (69%) от всех преступлений против БДД.

По фактам нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекших наступление общественно опасных последствий (ст. 264 УК РФ)<sup>2</sup>, зарегистрировано 18 261 (+2,2%), или более четверти (27,1%) от всех преступлений против БДД.

Кроме того, зарегистрировано 2 365 преступлений, связанных с управлением ТС лицом, лишенным права управления и подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264.3 УК РФ). В общей структуре преступлений против БДД такие общественно опасные деяния составили 3,5%.

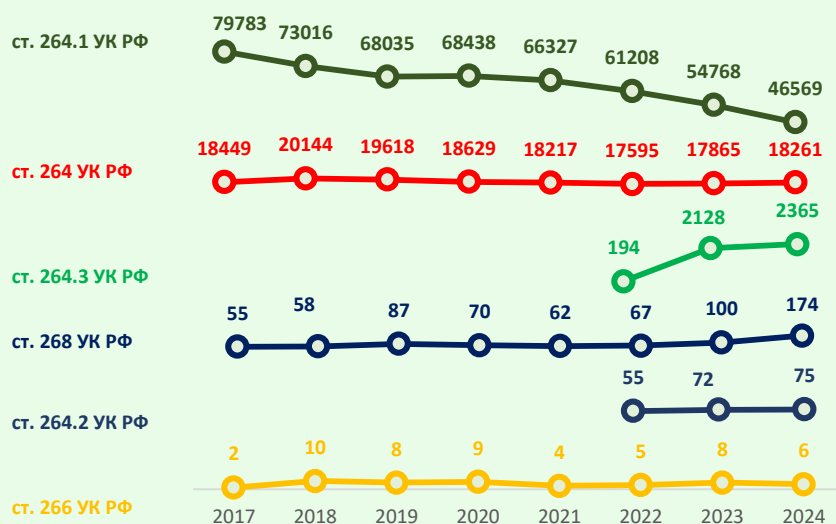


Рис. 2.3. Динамика зарегистрированных преступлений против БДД

Удельный вес иных уголовно наказуемых деяний составил менее 1%. В их числе 174 (+74%) преступления связаны с нарушением пассажиром, пешеходом или другим участником движения (кроме водителя) правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, повлекших наступление общественно опасных последствий (ст. 268 УК РФ), 75 (+4,2%) преступлений – с нарушением ПДД лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления ТС (ст. 264.2 УК РФ), 6 (-25%) – с недоброкачественным ремонтом ТС и выпуском их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ) (рис. 2.3)<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Далее также – «повторное управление ТС в состоянии опьянения».

<sup>2</sup> Далее также – «нарушение ПДД, повлекшее общественно опасные последствия».

<sup>3</sup> Данные формы федерального статистического наблюдения № 1-ЕГС «Единый отчет о преступности». Раздел 13. Утверждена и введена в действие приказом Генпрокуратуры России от 25.12.2019 № 902.



### 2.3. Сведения о привлечении к уголовной ответственности за совершение преступлений против безопасности движения

За совершение преступлений против БДД в 2024 году осуждены 51 527 человек<sup>1</sup>. На протяжении нескольких лет наблюдается поступательное снижение доли осужденных за совершение рассматриваемых преступлений среди всех осужденных в течение года (10%) (рис. 2.4).



Рис. 2.4. Динамика числа осужденных за совершение преступлений против БДД и их доля от общего числа осужденных

### Привлечение к уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения, повлекшее причинение тяжкого вреда здоровью или смерть (ст. 264 УК РФ)

В 2024 году за совершение таких преступлений осуждено 8 915 (+10,1%) человек. Большинство (35,4%) осужденных в 2024 году за нарушение ПДД, повлекшее общественно опасные последствия, пришлось на ч. 1 ст. 264 УК РФ, когда причинен тяжкий вред здоровью потерпевшего (рис. 2.5).

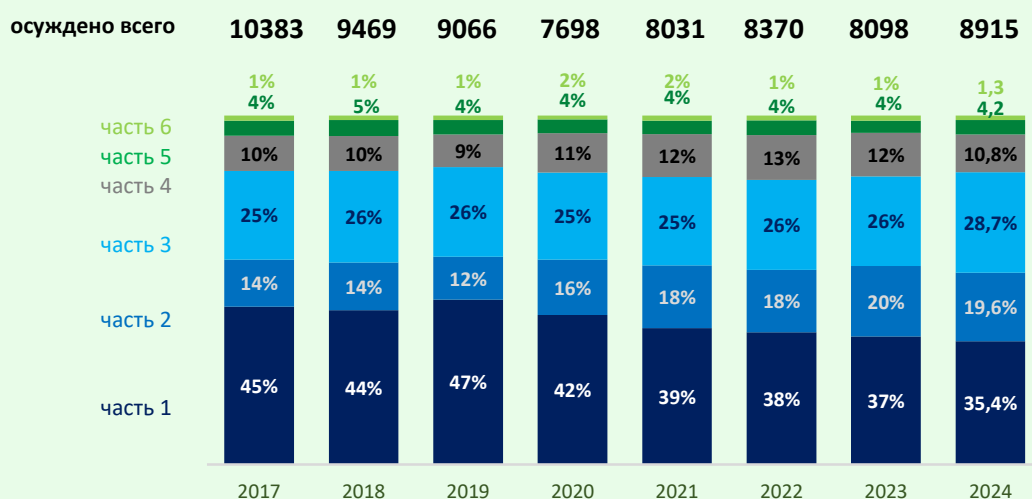


Рис. 2.5. Распределение числа осужденных по частям ст. 264 УК РФ в период с 2017 по 2024 год

<sup>1</sup> По оперативным данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации по состоянию на 01.03.2025. Форма 11.1 (раздел 1), утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65.



### Привлечение к уголовной ответственности за повторное управление ТС в состоянии опьянения (ст. 264.1 УК РФ)

За повторное управление ТС в состоянии опьянения (ст. 264.1 УК РФ) в 2024 году осуждено 41 112 (-15,4%) человек. На протяжении последних лет прослеживается тенденция к снижению числа осужденных за совершение данного преступления, что в целом соответствует динамике зарегистрированных преступлений данного вида (рис. 2.6).



Рис. 2.6. Число осужденных по ст. 264.1 УК РФ

За управление ТС лицом, находящимся в состоянии опьянения и подвергнутым административному наказанию за управление ТС в состоянии опьянения или за отказ от прохождения МОСО (ч. 1 ст. 264.1 УК РФ), в 2024 году осуждено 33 157 человек.

За управление ТС лицом, находящимся в состоянии опьянения и имеющим судимость за совершение в состоянии опьянения преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 или 264.1 УК РФ (ч. 2 ст. 264.1 УК РФ), в 2024 году осуждено 7 955 человек (рис. 2.7).

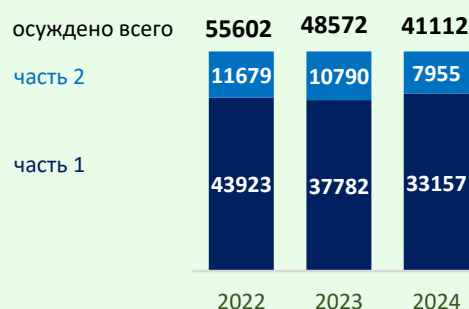


Рис. 2.7. Распределение числа осужденных по частям ст. 264.1 УК РФ

### Привлечение к уголовной ответственности за повторное превышение скорости либо выезд на ПВД лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления (ст. 264.2 УК РФ)

За повторное превышение скорости либо выезд на полосу встречного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления, в 2024 году осуждено 50 (-7,4%) человек.

За повторное совершение указанного преступления (ч. 2. ст. 264.2 УК РФ) осужден 1 человек (рис. 2.8).

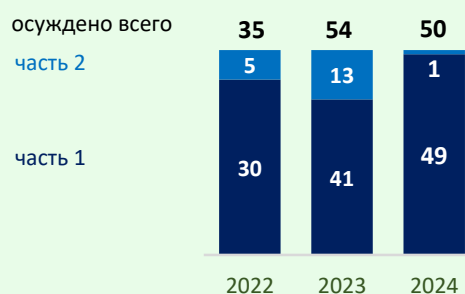


Рис. 2.8. Распределение числа осужденных по частям ст. 264.2 УК РФ



### Привлечение к уголовной ответственности за управление ТС лицом, лишенным права управления и подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264.3 УК РФ)

За управление ТС лицом, лишенным права управления и подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость, в 2024 году осуждено 1409 (+62,7%) человек<sup>1</sup>.

Из них абсолютное большинство (1288) осуждено за управление ТС лицом, лишенным права управления и подвергнутым административному наказанию по ч. 4 ст. 12.7 КоАП РФ (ч. 1 ст. 264.3 УК РФ).

За повторное совершение указанного преступления либо за его совершение при наличии судимости по ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ (в части совершения лицом, не имеющим или лишенным права управления ТС) в 2024 году осужден 121 человек (рис. 2.9).

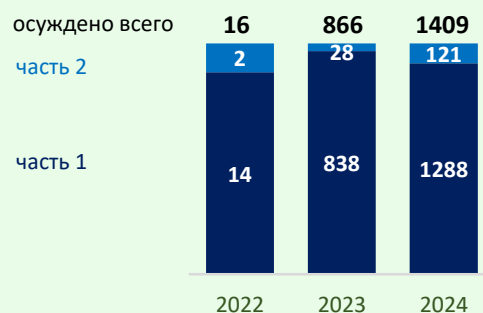


Рис. 2.9. Распределение числа осужденных по частям ст. 264.3 УК РФ

### Привлечение к уголовной ответственности за недоброкачественный ремонт ТС и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ)

За недоброкачественный ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования, а равно выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств, если эти деяния повлекли по неосторожности смерть одного или нескольких человек (ч. 2, ч. 3 ст. 266 УК РФ), осуждено 2 человека (рис. 2.10).

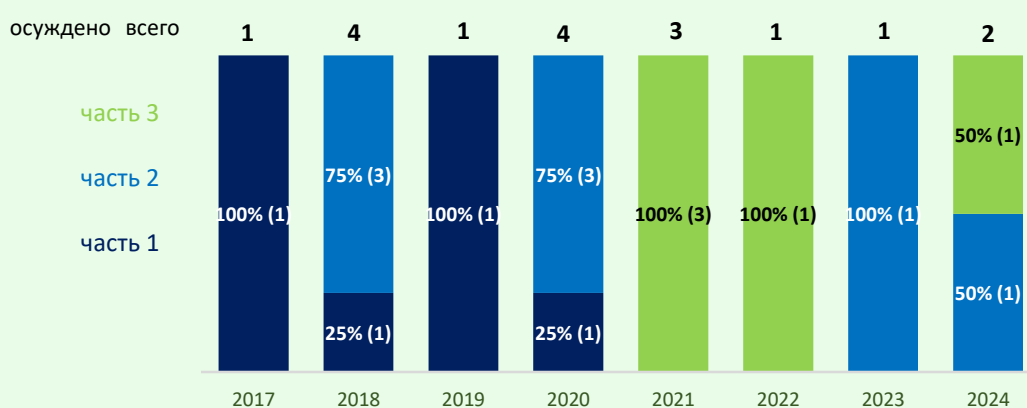


Рис. 2.10. Распределение числа осужденных по частям ст. 266 УК РФ

<sup>1</sup> По оперативным данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации по состоянию на 01.03.2025. Форма 11.1 (раздел 1), утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65.



### Привлечение к уголовной ответственности за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ)

За нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, в 2024 году осуждено 39 лиц. Из них за нарушение правил дорожного движения пассажиром, пешеходом или другим участником движения (кроме водителя), если это повлекло причинение тяжкого вреда здоровью (ч. 1 ст. 268 УК РФ), – 30. За то же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека (ч. 2 ст. 268 УК РФ), – 9 (рис. 2.11)<sup>1</sup>.

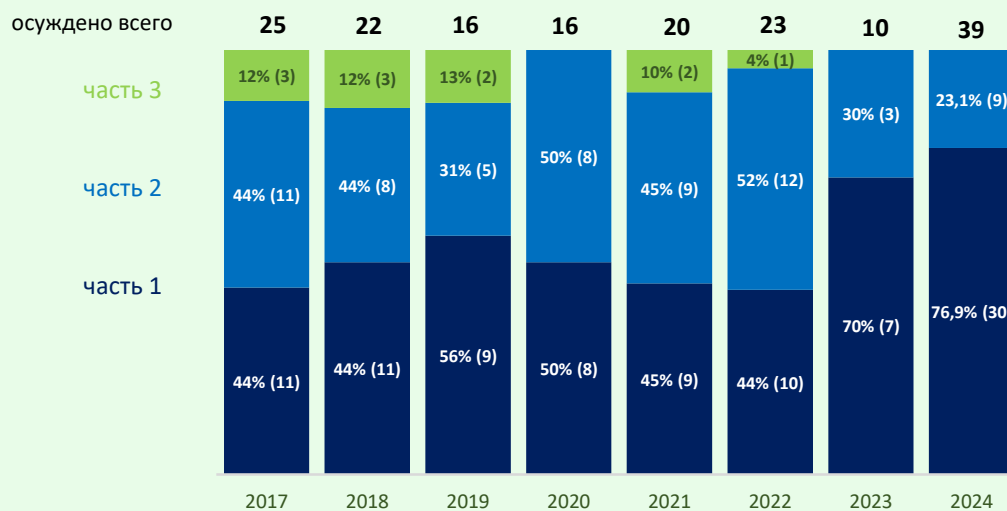


Рис. 2.11. Распределение числа осужденных по частям ст. 268 УК РФ

<sup>1</sup> По оперативным данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации по состоянию на 01.03.2025. Форма 11.1 (раздел 1), утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65.



## 2.4. Виды уголовных наказаний

### Основное наказание

Среди всех видов основных уголовных наказаний, назначенных в 2024 году лицам, совершившим преступления против БДД, преобладали обязательные работы (26 525)<sup>1</sup>.

Лишение свободы назначено в отношении 8 096 лиц, более половины (4 433, или 54,8%) из которых осуждено на срок до 1 года включительно<sup>2</sup>. Решения об условном осуждении к лишению свободы за совершение преступлений против БДД приняты 4 720 раз.

Штраф назначен в качестве основного уголовного наказания в отношении 4502 лиц на общую сумму более 807 млн рублей, что составило почти 13% от суммы штрафов, назначенных в качестве основного уголовного наказания по всем составам УК РФ<sup>3</sup> (рис. 2.12).

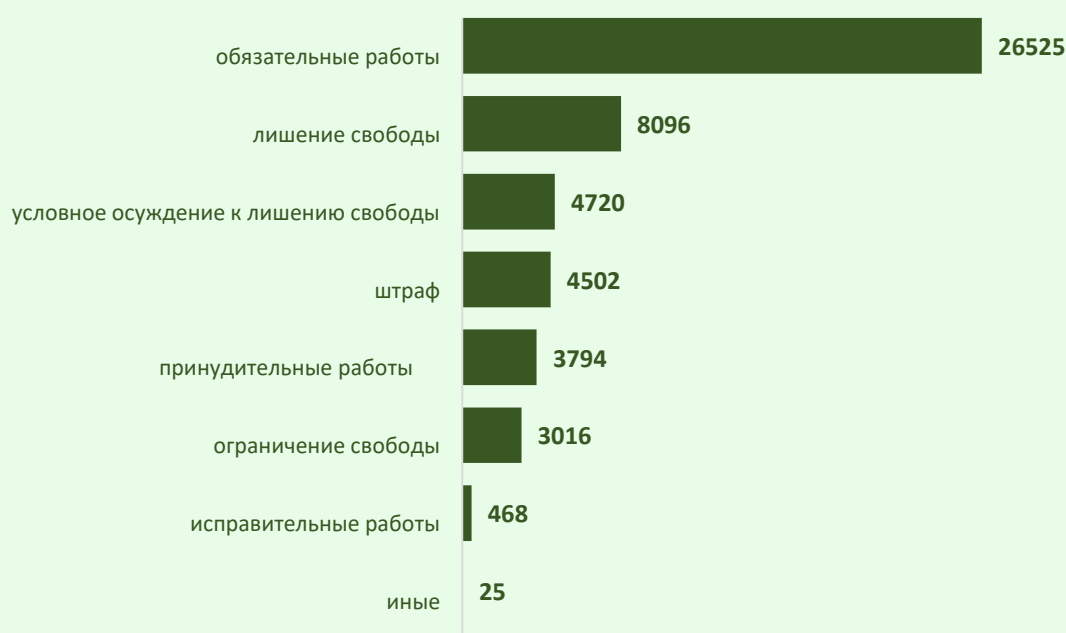


Рис. 2.12. Виды основных уголовных наказаний, назначенных за совершение преступлений против БДД в 2024 году

### Дополнительное наказание

В качестве дополнительного наказания за совершение преступлений против БДД в отношении 43 675 лиц назначено лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью, в отношении 5 лиц – лишение специального, воинского или почетного звания, классного чина и государственных наград.

<sup>1</sup> По оперативным данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации по состоянию на 01.03.2025. Форма 10.3, утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65.

<sup>2</sup> По оперативным данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации по состоянию на 01.03.2025. Форма 10.3.1, утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65.

<sup>3</sup> Там же.



### Виды уголовных наказаний, назначенных за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее тяжкий вред здоровью или смерть (ст. 264 УК РФ)

Основную долю уголовных наказаний, назначенных в отношении осужденных по ст. 264 УК РФ, составили лишение свободы (2 455, или 28,1%) и ограничение свободы (2 712, или 31%). Более четверти пришлось на условное лишение свободы (2 402, или 27,5%). Другие виды наказаний составили 13,4% (1170) (рис. 2.13)<sup>1</sup>.

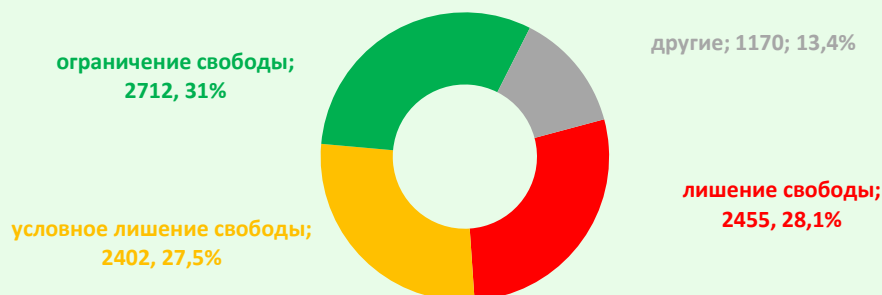


Рис. 2.13. Виды наказаний, назначенных осужденным по ст. 264 УК РФ

По ч. 1 ст. 264 УК РФ наибольшее число (17) лиц приговорено к лишению свободы на срок до одного года включительно, по ч. 2 – на срок от 2 до 3 лет (245), по ч. 3 – на срок от 1 до 2 лет (436), по ч. 4 – на срок от 5 до 8 лет (510), по ч. 5 – на срок от 3 до 5 лет (151), по ч. 6 – на срок от 8 до 10 лет (60) (рис. 2.14)<sup>2</sup>.

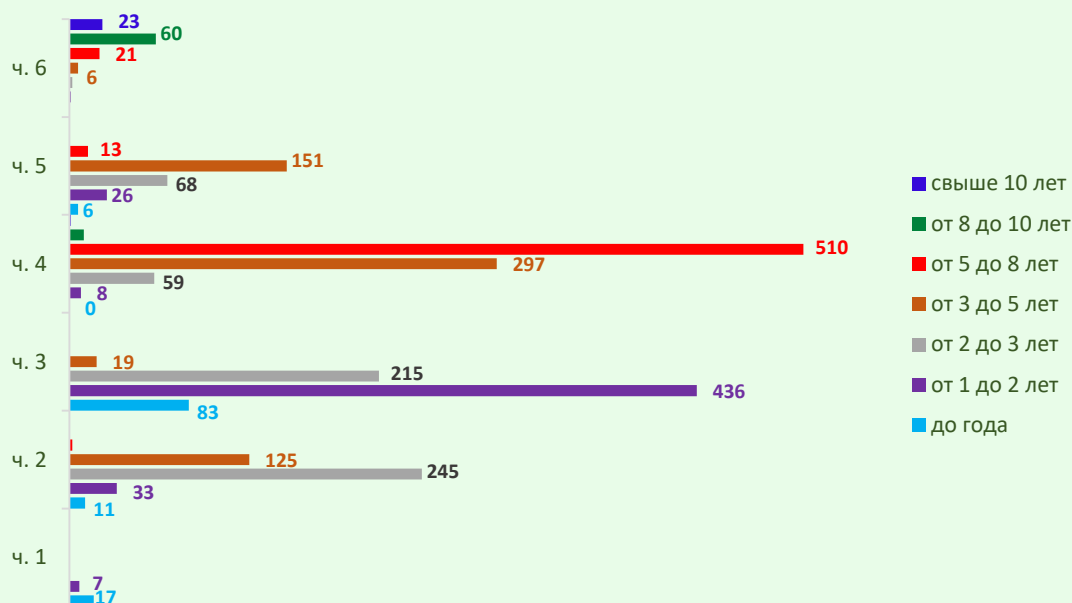


Рис. 2.14. Число осужденных к лишению свободы по ст. 264 УК РФ в зависимости от срока

<sup>1</sup> По оперативным данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации по состоянию на 01.03.2025. Форма 10.3, утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65.

<sup>2</sup> По оперативным данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации по состоянию на 01.03.2025. Форма 10.3.1, утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65.



Наибольшее количество штрафов за нарушение ПДД, повлекшее причинение тяжкого вреда здоровью человека, в том числе при наличии квалифицирующих признаков (ч. 1 и 2 ст. 264 УК РФ), назначено в размере 25-100 тыс. рублей. За те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека (ч. 3 ст. 264 УК РФ), один раз назначен штраф в размере 5-25 тыс. рублей, семь раз – в размере 25-100 тыс. рублей и три раза – в размере 100-300 тыс. рублей (рис. 2.15)<sup>1</sup>. Общая сумма штрафов, назначенных в 2024 году по ст. 264 УК РФ, составила 19,3 млн рублей.

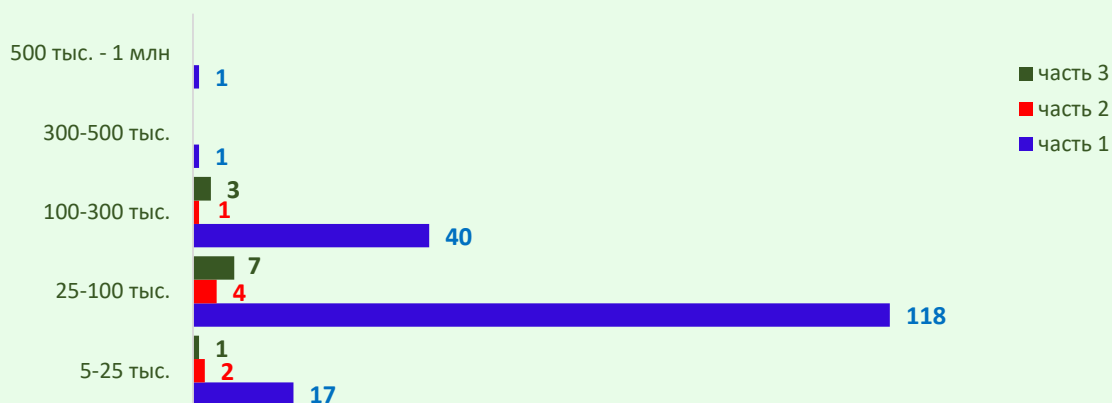


Рис. 2.15. Количество и размер штрафов, назначенных по ст. 264 УК РФ

#### Виды уголовных наказаний, назначенных за повторное управление ТС в состоянии опьянения (ст. 264.1 УК РФ)

В отношении осужденных по ст. 264.1 УК РФ в 63% (25 696) случаев назначены обязательные работы. Штраф в качестве основного наказания назначался в 10% (4 139) случаев, принудительные работы – в 7% (2771) случаев. На лишение свободы и условное лишение свободы пришлось 13 и 5% всех назначенных по ст. 264.1 УК РФ видов наказаний соответственно (рис. 2.16)<sup>2</sup>.

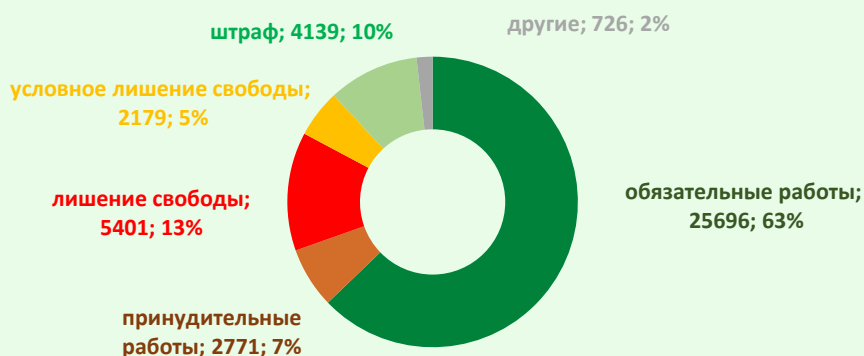


Рис. 2.16. Виды наказаний по ст. 264.1 УК РФ, назначенных в 2024 году

<sup>1</sup> По оперативным данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации по состоянию на 01.03.2025. Форма 10.3.1, утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65.

<sup>2</sup> По оперативным данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации по состоянию на 01.03.2025. Форма 10.3, утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65.



Лишение свободы в рамках ч. 1 ст. 264.1 УК РФ в 1 061 случае назначено на срок до года, в 57 случаях – на срок от одного года до двух лет включительно.

За повторное управление ТС в состоянии опьянения лицом, имеющим судимость за аналогичное преступление (ч. 2 ст. 264.1 УК РФ), в 3 018 случаях назначено наказание до одного года включительно, в 1 233 случаях – от одного до двух лет включительно, в 32 случаях – от двух до трех лет включительно (рис. 2.17)<sup>1</sup>.

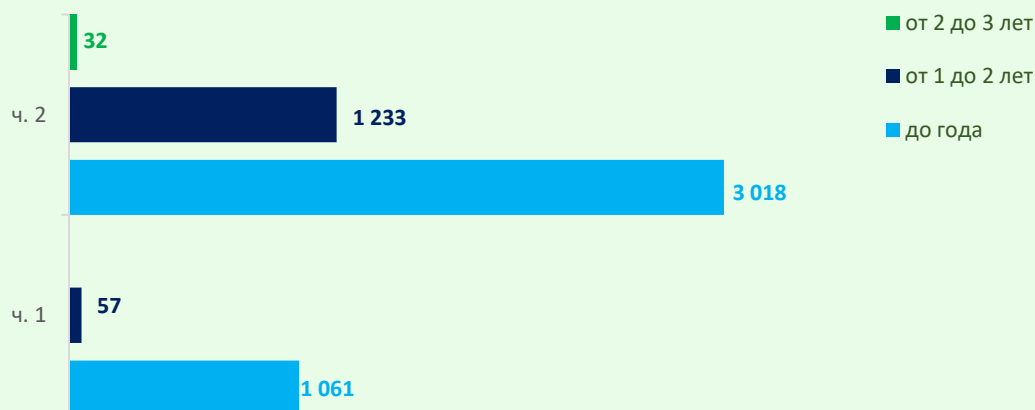


Рис. 2.17. Число осужденных к лишению свободы по ст. 264.1 УК РФ в зависимости от срока

Наибольшее количество (3 282) штрафов как основного вида уголовного наказания за повторное управление ТС в состоянии опьянения (ч. 1 ст. 264.1 УК РФ) назначено в размере 100-300 тыс. рублей. За совершение указанного деяния при наличии судимости за аналогичное преступление чаще всего (82) назначались штрафы в размере 300-500 тыс. рублей (рис. 2.18).

Общая сумма штрафов, назначенных в 2024 году в качестве основного уголовного наказания по ст. 264.1 УК РФ, составила 763 млн рублей<sup>2</sup>.

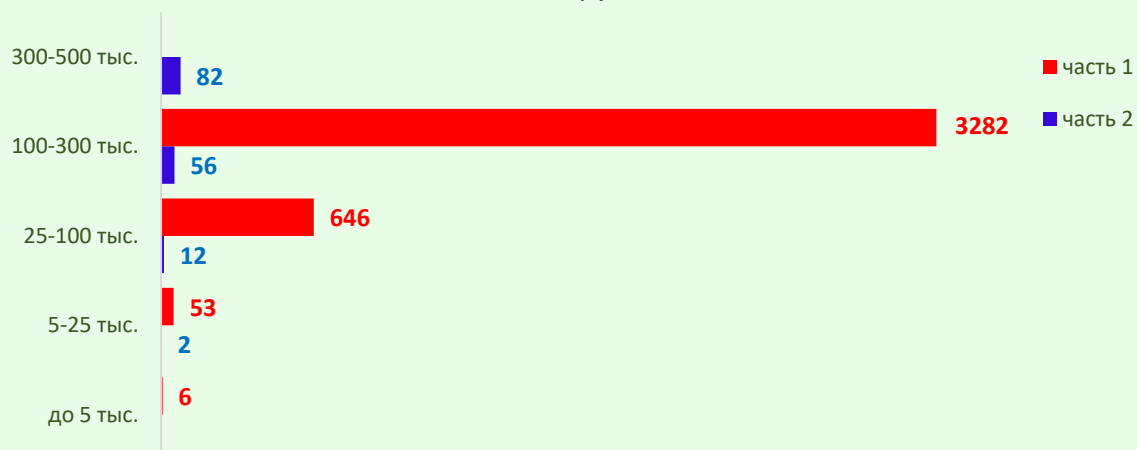


Рис. 2.18. Количество и размер штрафов, назначенных по ст. 264.1 УК РФ

<sup>1</sup> По оперативным данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации по состоянию на 01.03.2025. Форма 10.3.1, утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65.

<sup>2</sup> Там же.



**Виды уголовных наказаний, назначенных за повторное превышение скорости либо выезд на ПВД лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления (ст. 264.2 УК РФ)**

В отношении лиц, совершивших преступления, ответственность за которые предусмотрена ст. 264.2 УК РФ, в большинстве случаев (32) назначено уголовное наказание в виде обязательных работ. Штраф как уголовное наказание назначен в отношении 17 лиц на общую сумму 2,6 млн рублей (рис. 2.19)<sup>1</sup>.

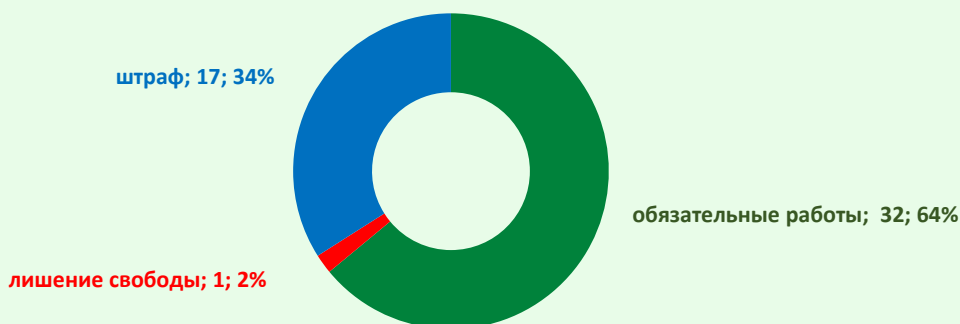


Рис. 2.19. Виды наказаний по ст. 264.2 УК РФ, назначенных в 2024 году

**Виды уголовных наказаний, назначенных за управление транспортным средством лицом, лишенным права управления и подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264.3 УК РФ)**

В отношении лиц, осужденных по ст. 264.3 УК РФ, назначены уголовные наказания в виде обязательных работ (53%, или 744), принудительных работ (10,4%, или 146), лишения свободы (16,8%, или 236), условного лишения свободы (9,6%, или 135), штрафа как основного вида наказания (10,2%, или 143) (рис. 2.20)<sup>2</sup>.



Рис. 2.20. Виды наказаний по ст. 264.3 УК РФ, назначенных в 2024 году

<sup>1</sup> По оперативным данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации по состоянию на 01.03.2024. Форма 10.3, утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65.

<sup>2</sup> Там же.



### Виды уголовных наказаний, назначенных за недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ)

В 2024 году за совершение данного преступления, повлекшего наступление общественно опасных последствий в виде смерти одного лица (ч. 2 ст. 266 УК РФ). Один человек осужден к лишению свободы условно, и еще один осужден по ч. 3 ст. 266 УК РФ к лишению свободы<sup>1</sup>.

### Виды уголовных наказаний, назначенных за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ)

Более половины всех назначенных наказаний за совершение данного преступления составило ограничение свободы, к которому осуждено 20 лиц. Лишение свободы назначено в отношении двух лиц на срок от 1 года до 2 лет и от 2 до 3 лет включительно соответственно<sup>2</sup>, в отношении 3 лиц принято решение об условном осуждении. Принудительные работы назначены в отношении 4 лиц, в отношении 8 лиц принято решение о назначении штрафа (4 – штраф в размере от 5 до 25 тыс. рублей, 4 – в размере от 25 до 100 тыс. рублей) (рис. 2.21).

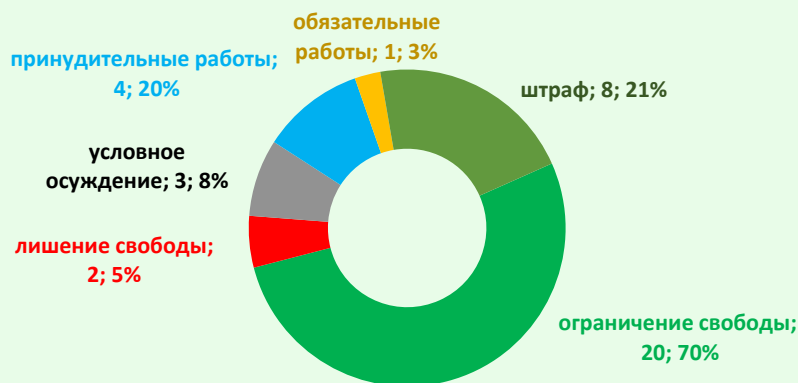


Рис. 2.21. Виды наказаний по ст. 268 УК РФ, назначенных в 2024 году

<sup>1</sup> По оперативным данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации по состоянию на 01.03.2024. Форма 10.3, утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65.

<sup>2</sup> По оперативным данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации по состоянию на 01.03.2025. Форма 10.3.1, утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65.



## 2.5. Характеристика личности осужденных

### Пол

Основную долю (94,6%, или 48 754) осужденных за совершение преступлений против БДД в 2024 году составили мужчины. На женщин пришлось 5,4%, или 2 773. По сравнению с 2023 годом доля женщин среди всех осужденных за преступления против БДД увеличилась (рис. 2.22).

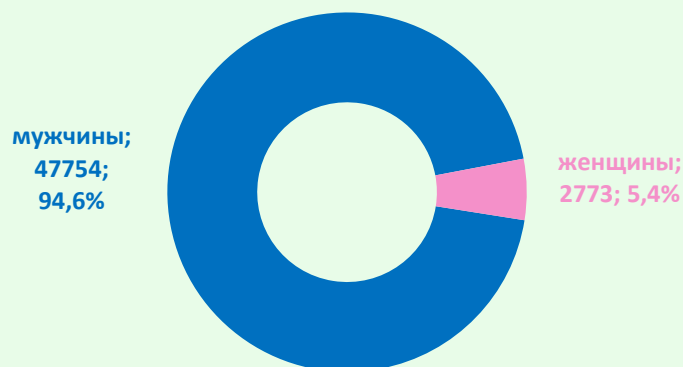


Рис. 2.22. Распределение осужденных в 2024 году за совершение преступлений против БДД по полу

Наибольшая доля женщин среди всех осужденных по конкретной статье характерна для нарушения ПДД, повлекшего общественно опасные последствия (ст. 264 УК РФ), – 10,5%, а также для нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ), – 7,7%. Наименьшую долю женщины составили среди всех осужденных за нарушения ПДД, подвергнутых административному наказанию и лишенных права управления ТС (ст. 264.2 УК РФ) – 2%. По ст. 266 УК РФ в 2024 году осуждены только двое мужчин (рис. 2.23)<sup>1</sup>.

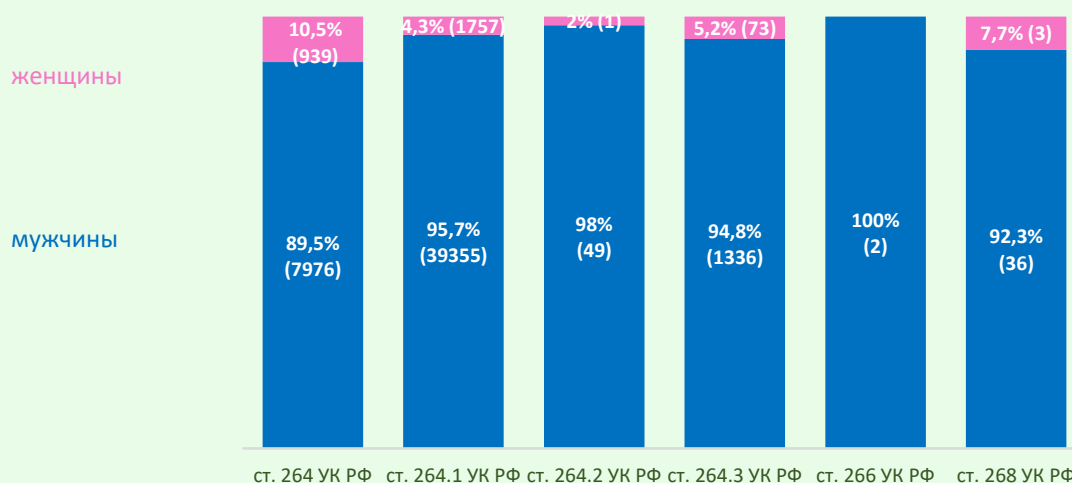


Рис. 2.23. Распределение осужденных в 2024 году за преступления против БДД по полу

<sup>1</sup> По оперативным данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации по состоянию на 01.03.2025. Форма 11.1 (раздел 1), утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65.



## Возраст

В 2024 году основную долю осужденных за совершение преступлений против БДД составили лица в возрасте 30-49 лет (31 825, или 61,8%). Осужденные в возрасте 25-29 лет составили 13,7%, или 7 048 человек, в возрасте 50 лет и старше – 13,2%, или 6 800, 18-24 года – 11,1%, или 5 695. На лиц в возрасте 14-17 лет пришлось 0,3% (159) всех осужденных (рис. 2.24)<sup>1</sup>.

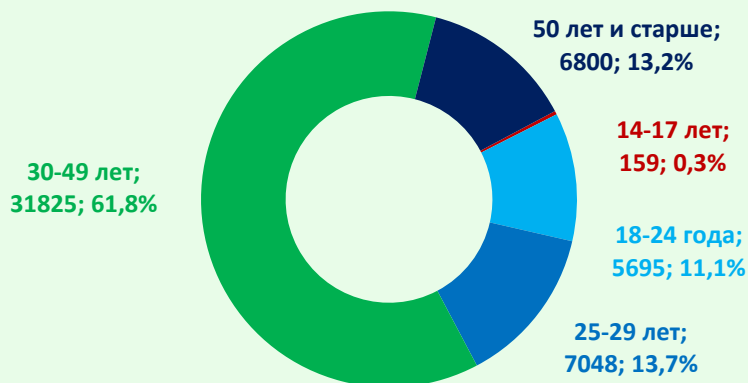


Рис. 2.24. Распределение осужденных в 2024 году за совершение преступлений против БДД по возрасту

Лица в возрасте 30-49 лет преобладают среди осужденных практически по всем видам преступлений против БДД. При этом наибольший удельный вес (65,1%) указанная возрастная группа имеет в общей структуре осужденных за повторное управление ТС в состоянии опьянения (ст. 264.1 УК РФ). Вместе с тем среди осужденных за совершение преступлений, ответственность за которые предусмотрена ст. 268 УК РФ, преобладают лица в возрасте 18-24 лет (рис. 2.25).

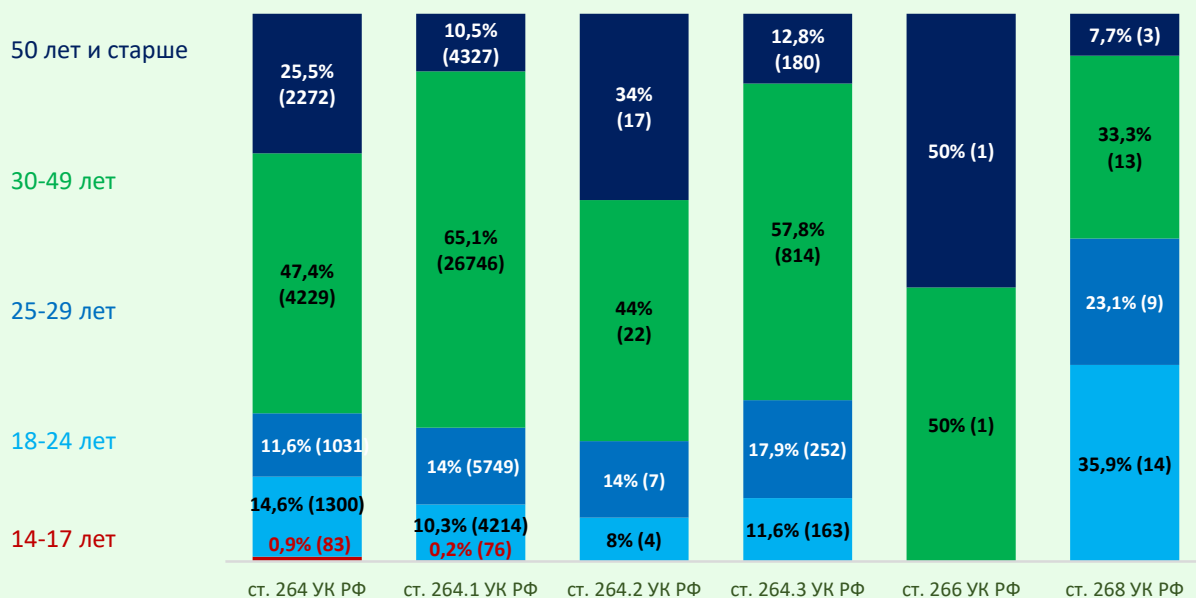


Рис. 2.25. Распределение осужденных в 2024 году за преступления против БДД по возрасту

<sup>1</sup> По оперативным данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации по состоянию на 01.03.2025. Форма 11.1 (раздел 1), утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65.



### Социальное положение

В 2024 году почти половину (47%, или 24 460) осужденных за совершение преступлений против БДД составили трудоспособные лица без постоянного источника дохода, треть (33%, или 17 248) – рабочие различных родов деятельности (коммунального хозяйства, подсобные рабочие и т.п.). На нетрудоспособных лиц пришлось 3,7% (1 928), на служащих коммерческих и иных организаций – 2,9% (1 517), на лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность, – 2% от общего числа осужденных в 2024 году за совершение преступлений против БДД (1 039). Каждая из остальных категорий осужденных по роду деятельности в общей структуре составила около 1% (рис. 2.26)<sup>1</sup>.

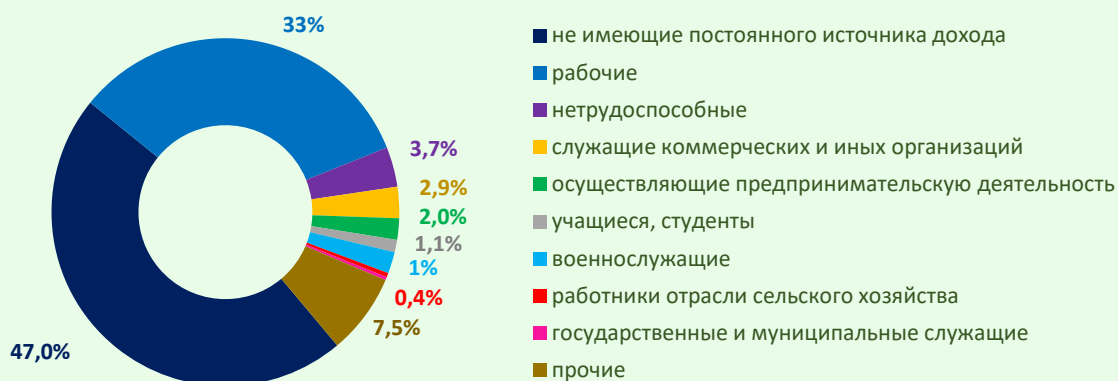


Рис. 2.26. Род деятельности осужденных за совершение преступлений против безопасности движения в 2024 году

### Уровень образования

Основную долю (43,8%, или 22 545) осужденных за совершение преступлений против БДД составили лица, имеющие среднее профессиональное образование. На лиц, имеющих среднее общее образование, пришлось менее трети (29,5%, или 15 194). Осужденные, имеющие основное общее, начальное образование либо не имеющие его, составили 13,7%, или 7 083. Наименьшую долю составили осужденные с высшим образованием (13%, или 6 705) (рис. 2.27)<sup>2</sup>.

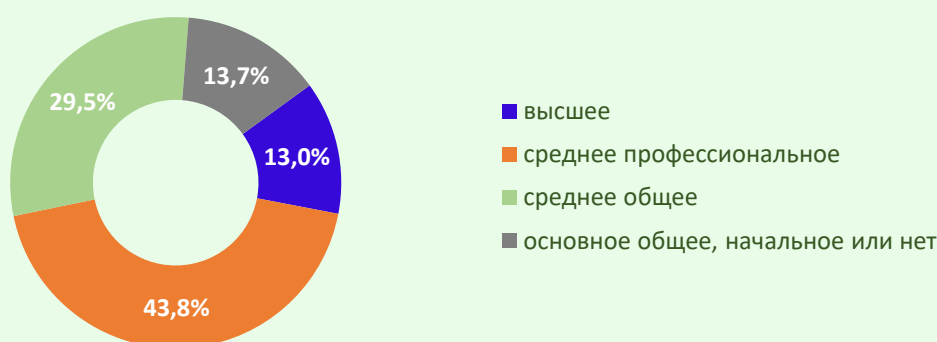


Рис. 2.27. Распределение осужденных в 2024 году за совершение преступлений против БДД по уровню образования

<sup>1</sup> По оперативным данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации по состоянию на 01.03.2025. Форма 11.1 (раздел 1), утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65.

<sup>2</sup> Там же.



### Наличие судимости

В 2024 году более четверти (27,2%, или 13 998) осужденных за совершение преступлений против БДД на момент их совершения имели судимость.

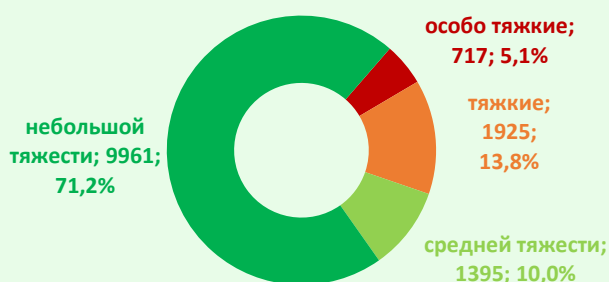


Рис. 2.28. Распределение осужденных в 2024 году за совершение преступлений против БДД, имеющих судимость, по тяжести ранее совершенных преступлений

Из них почти три четверти (71,2%, или 9 961) – за совершение преступлений небольшой тяжести. Более десятой части (13,8%, или 1 925) таких лиц составили осужденные, имевшие судимость за совершение тяжких преступлений, 10%, или 1 395, – за совершение преступлений средней тяжести. Лица, имеющие судимость за совершение особо тяжких преступлений, составили 5,1% (717) от общего числа осужденных, имеющих судимость на момент совершения преступления против БДД (рис. 2.28)<sup>1</sup>.

Среди всех осужденных в 2024 году за управление ТС лицом, лишенным права управления и подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264.3 УК РФ), ранее судимые лица составили более половины (57,8%). Для осужденных за повторное управление ТС в состоянии опьянения (ст. 264.1 УК РФ) доля таких лиц составила почти треть (30,6%). Относительно высокие долевые значения ранее судимых лиц обусловлены конструкцией составов указанных преступлений, предусматривающей наряду с другими наличие судимости за совершение аналогичных преступлений.

Наименьшее значение рассматриваемого показателя отмечено среди осужденных за нарушения ПДД лицами, подвергнутыми административному наказанию и лишенными права управления транспортными средствами, – 6% (рис. 2.29).

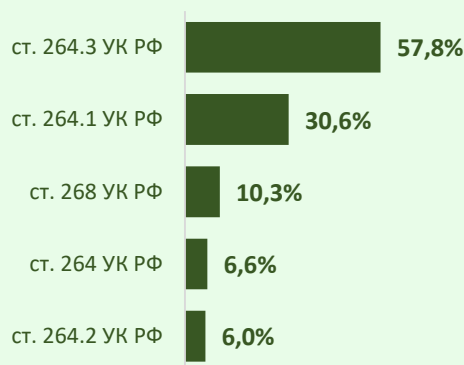


Рис. 2.29. Доля осужденных в 2024 году, имеющих судимость

<sup>1</sup> По оперативным данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации по состоянию на 01.03.2025. Форма 11.2 (раздел 1), утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65.



### Иностранцы граждане и лица без гражданства

В 2024 году за совершение преступлений против БДД осуждено 1 225 (-2,2%) иностранных граждан и лиц без гражданства (рис. 2.30)<sup>1</sup>.

Из них 1 144 (93,4%) – граждане стран СНГ, 45 (3,7%) – иностранные граждане других стран (кроме СНГ), 36 (2,9%) – лица без гражданства (рис. 2.31).

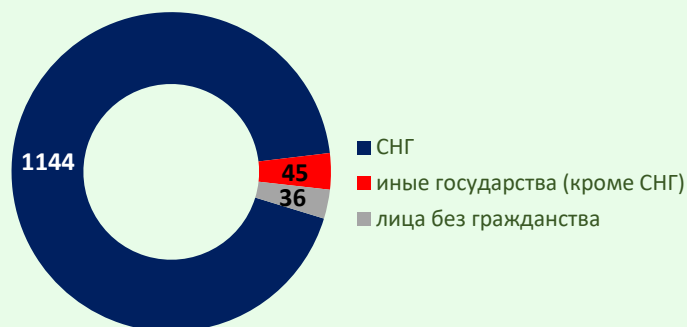


Рис. 2.31. Гражданство лиц, не являющихся гражданами Российской Федерации и осужденных в 2024 году за совершение преступлений против БДД

### Несовершеннолетние лица

За совершение преступлений против БДД<sup>2</sup> в 2024 году осуждено 159 несовершеннолетних, из них 98,7% (157) – лица мужского пола (рис. 2.32)<sup>3</sup>.

В общей структуре преступлений против БДД несовершеннолетние лица составили менее 1%. Из них 8 осужденных имели неснятые и непогашенные судимости на момент совершения преступления.

Две трети (66%, или 105) несовершеннолетних, осужденных за совершение преступлений против БДД, в момент совершения преступления находились в состоянии опьянения.

Основным видом уголовных наказаний, назначенных несовершеннолетним за совершение преступлений против БДД, в 2024 году стали обязательные работы, к которым несовершеннолетние лица осуждены почти в половине случаев (42,1%, или 67).



Рис. 2.30. Динамика числа осужденных иностранных граждан и лиц без гражданства за совершение преступлений против БДД



Рис. 2.32. Динамика числа несовершеннолетних, осужденных за совершение преступлений против БДД

<sup>1</sup> По оперативным данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации по состоянию на 01.03.2025. Форма 11.1 (раздел 1), утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65.

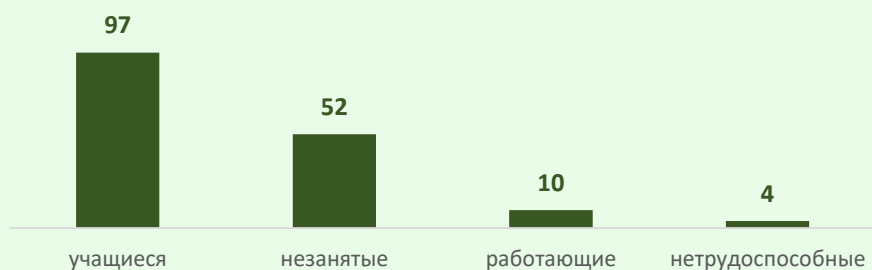
<sup>2</sup> Исходя из имеющихся данных Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации, будут рассмотрены несовершеннолетние, осужденные по ст. 264 и 264.1 УК РФ.

<sup>3</sup> По оперативным данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации по состоянию на 01.03.2025. Форма 12 (раздел 1), утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65.



Условно осуждены к лишению свободы 56 (35,2%) несовершеннолетних, к лишению свободы – 24 (15,1%), оставшаяся часть приходится на другие уголовные наказания<sup>1</sup>.

В основном несовершеннолетние, осужденные за преступления против БДД, по роду занятий являлись учащимися – 97 человек (рис. 2.33).



**Рис. 2.33. Род занятий несовершеннолетних, осужденных за совершение преступлений против БДД в 2024 году**

<sup>1</sup> По оперативным данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации по состоянию на 01.03.2025. Форма 12 (раздел 2), утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65.



### 3. КОНТРОЛЬ (НАДЗОР) В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В рамках настоящего раздела будут рассмотрены результаты осуществления федерального государственного контроля (надзора) в области БДД, а также государственного контроля (надзора) за реализацией исполнительными органами субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, их должностными лицами полномочий, связанных с обеспечением БДД и соблюдением требований в области обеспечения БДД<sup>1</sup>.

Предмет федерального государственного контроля (надзора) в области БДД включает в себя соблюдение обязательных требований в области БДД:

1) к содержанию дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов и линий городского наземного электрического транспорта, влияющих на БДД;

2) к проведению строительных, ремонтных и иных работ, осуществлению деятельности, оказывающей влияние на БДД;

3) к установке и эксплуатации технических средств организации дорожного движения и иных элементов обустройства автомобильных дорог<sup>2</sup>;

4) к конструкции и техническому состоянию находящихся в эксплуатации транспортных средств, прицепов к ним и предметов их дополнительного оборудования, а также к изменению конструкции зарегистрированных в установленном порядке автотранспортных средств и прицепов к ним;

5) к перевозкам пассажиров и грузов, эксплуатации ТС<sup>3</sup>;

6) к проведению технического осмотра ТС операторами технического осмотра;

7) к специализированным организациям, участвующим в государственной регистрации транспортных средств;

8) к изготовлению государственных регистрационных знаков ТС их изготовителями<sup>4</sup>.

В свою очередь, предметом контроля (надзора) за органами публичной власти является реализация такими органами полномочий, связанных с обеспечением БДД и соблюдением требований в области обеспечения БДД, установленных законодательством Российской Федерации, актами, составляющими право Евразийского экономического союза, и принимаемыми в соответствии с ними нормативными правовыми актами Российской Федерации<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Далее – «контроль (надзор) за органами публичной власти».

<sup>2</sup> Осуществление федерального государственного контроля (надзора) в области БДД, предметом которого являются перечисленные в пунктах 1-3 виды обязательных требований, далее именуется «дорожный надзор».

<sup>3</sup> Осуществление федерального государственного контроля (надзора) в области БДД, предметом которого являются перечисленные в пунктах 4-5 виды обязательных требований, далее именуется «технический надзор».

<sup>4</sup> В соответствии с п. 2 Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.06.2021 № 1101.

<sup>5</sup> В соответствии с п. 2 Положения о государственном контроле (надзоре) за реализацией органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, их должностными лицами полномочий, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения и соблюдением требований в области обеспечения безопасности дорожного движения, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 16.03.2022 № 384.



### 3.1. Дорожный надзор

Неадекватное содержание автомобильных дорог оказывает негативное влияние на безопасность дорожного движения. В 2024 году признаки нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию и обустройству автомобильных дорог установлены на местах 37 756 ДТП, в которых погибли 4 251 человек, что больше на 6% по сравнению с предшествующим годом (рис. 3.1)<sup>1</sup>. Удельный вес таких ДТП в общей структуре аварийности снизился и составил 28,6% (рис. 3.2).

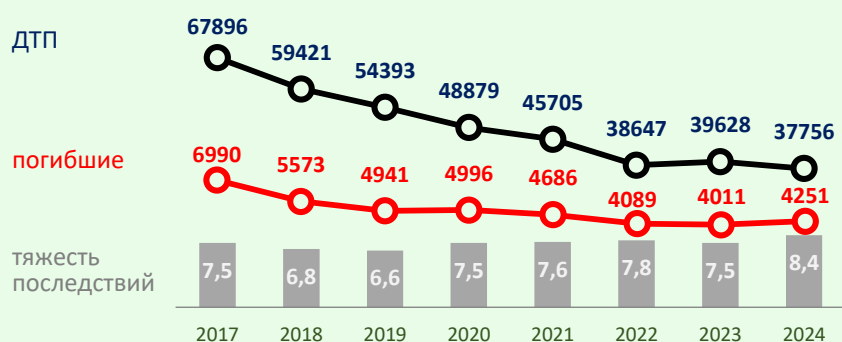


Рис. 3.1. Показатели аварийности с сопутствующими НДУ



Рис. 3.2. Доля ДТП с НДУ в общей структуре аварийности

Более чем в половине (55,7%) всех ДТП, на местах которых имелись НДУ, зафиксировано отсутствие или плохая различимость горизонтальной разметки. Менее пятой части всех ДТП с НДУ пришлось на происшествия, при которых установлено отсутствие дорожных знаков в необходимых местах (17,6%) и недостатки зимнего содержания (17,2%). Более десятой части (10,7%) ДТП с НДУ характеризовались неправильным применением (плохой видимостью) дорожных знаков<sup>2</sup> (рис. 3.3).



Рис. 3.3. Удельный вес ДТП, на местах которых установлены конкретные виды НДУ, среди всех ДТП с НДУ, произошедших в 2024 году

<sup>1</sup> По данным МИАС. Установление нарушения обязательных требований не означает наличие причинно-следственной связи с произошедшим ДТП. Далее также – «НДУ».

<sup>2</sup> С учетом того, что на месте одного ДТП могли фиксироваться несколько видов НДУ, суммарное значение долей ДТП с НДУ превышает 100%.



К объектам дорожного надзора относятся автомобильные дороги, дороги и улицы, железнодорожные переезды, линии электрического транспорта, дорожные сооружения, элементы обустройства<sup>1</sup>.

Ежегодно количественные характеристики таких объектов увеличиваются. За последний год протяженность автомобильных дорог увеличилась на 0,1%<sup>2</sup>, количество дорожных знаков и светофорных объектов на них – на 2,5%, пешеходных переходов – на 10,2%. Количество железнодорожных переездов снизилось на 0,3%, что является устоявшейся на протяжении нескольких лет тенденцией<sup>3</sup> (рис. 3.4.).

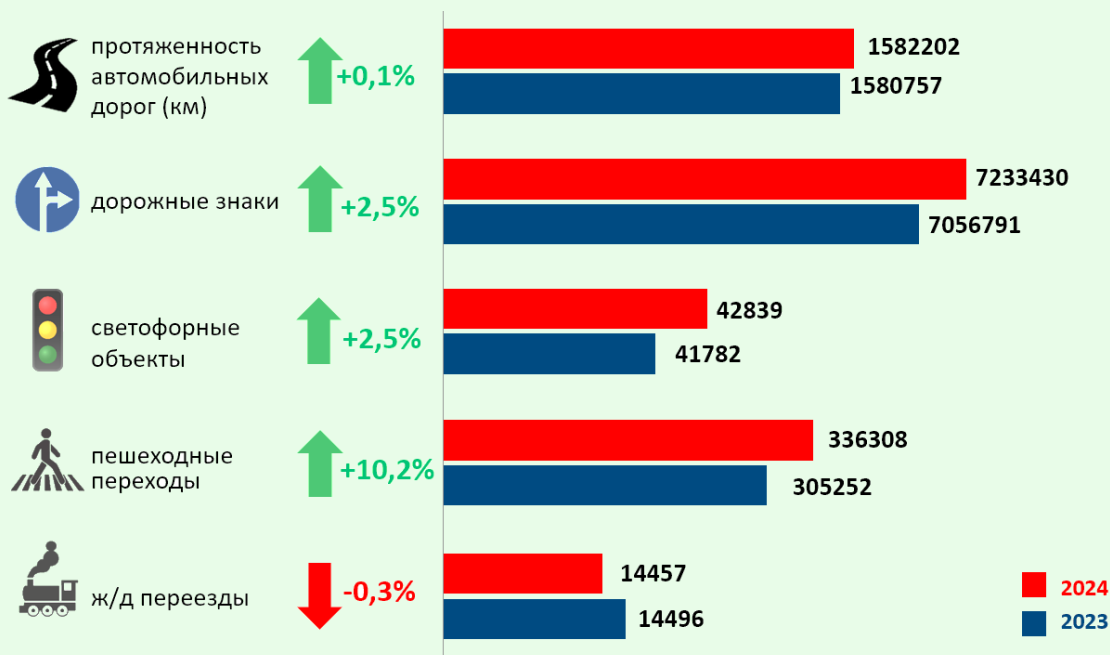


Рис. 3.4. Количественные характеристики отдельных объектов дорожного надзора

### Профилактические мероприятия

При осуществлении дорожного надзора в 2024 году проведено 73 тыс. профилактических мероприятий, что почти на четверть (23,2%) меньше показателя 2023 года.

Из них объявление предостережения о недопустимости нарушения обязательных требований составило 60%, или 43,8 тыс.

Профилактические визиты составили 8,8%, или 6,4 тыс., консультирования – 23,5%, или 17,2 тыс.<sup>4</sup> (рис. 3.5.).

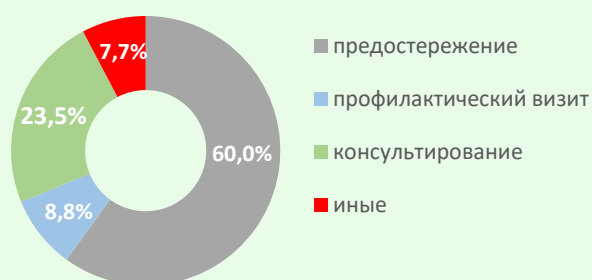


Рис. 3.5. Профилактические мероприятия, проведенные в рамках дорожного надзора

<sup>1</sup> В соответствии с подпунктом «б» п. 9 Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.06.2021 № 1101.

<sup>2</sup> По оперативным данным Росстата на 26.03.2025 (формы № 1-ДГ и № 3-ДГ (мо)).

<sup>3</sup> Данные формы статистической отчетности «Отчет о деятельности Госавтоинспекции» – Форма «ГАИ». Утверждена и введена в действие приказом МВД России от 22.08.2017 № 657.

<sup>4</sup> Там же.



В 2024 году на один хозяйствующий субъект, осуществляющий дорожную деятельность, в среднем пришлось 6 профилактических мероприятий, что меньше по сравнению с предшествующим годом (рис. 3.6).



Рис. 3.6. Количество профилактических мероприятий в расчете на один объект дорожного надзора

### Контрольные (надзорные) мероприятия

В 2024 году проведено 43,3 тыс. контрольных (надзорных) мероприятий. В их числе 24,6 тыс. (56,8%) выездных обследований, 18,6 тыс. (43%) наблюдений за соблюдением обязательных требований, 39 выездных и 36 документарных проверок, 23 инспекционных визита, 7 рейдовых осмотров<sup>1</sup> (рис. 3.7).

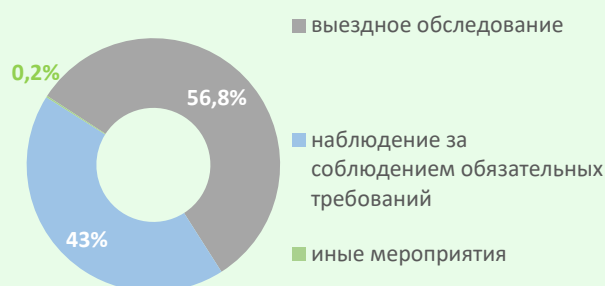


Рис. 3.7. Виды контрольных (надзорных) мероприятий, проведенных в 2024 году в рамках дорожного надзора

В 2024 году на один объект дорожного надзора пришлось в среднем 4 КНМ. По сравнению с предшествующим годом значение данного показателя снизилось вдвое (рис. 3.8.).



Рис. 3.8. Количество КНМ в расчете на один объект дорожного надзора

### Акты реагирования

Одним из видов принимаемых решений по результатам КНМ является предписание об устранении выявленных нарушений с указанием разумных сроков их устранения и (или) о проведении мероприятий по предотвращению причинения вреда<sup>2</sup>.

В 2024 году по итогам проведения КНМ выдано 34 729 предписаний, что в 80 раз больше по сравнению с предшествующим годом. Такая динамика обусловлена

<sup>1</sup> Данные формы статистической отчетности «Отчет о деятельности Госавтоинспекции» – Форма «ГАИ». Утверждена и введена в действие приказом МВД России от 22.08.2017 № 657.

<sup>2</sup> Согласно п. 1 ч. 2 ст. 90 Федерального закона от 31.07.2020 № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации».

установлением возможности проведения постоянного рейда при осуществлении дорожного надзора<sup>1</sup>. При проведении постоянного рейда выдано 34 574 предписания, что составило 99,6% всех предписаний, выданных в рамках дорожного надзора (рис. 3.9.)

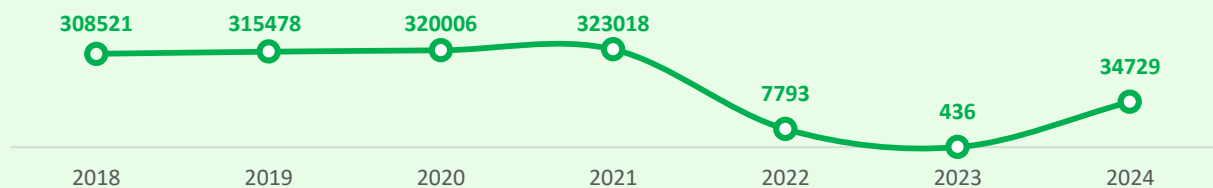


Рис. 3.9. Предписания, выданные в рамках дорожного надзора

### Производство по делам об административных правонарушениях

По линии дорожного надзора<sup>2</sup> в отношении хозяйствующих субъектов и их должностных лиц в 2024 году возбуждено около 23,7 тыс. дел об административных правонарушениях, что больше показателя предшествующего года почти в 3 раза (рис. 3.10)<sup>3</sup>.

По результатам КНМ возбуждено 5 609 (+541,8%) дел.

В 2024 году дела об административных правонарушениях по результатам проведения КНМ возбуждались гораздо чаще: в среднем по результатам каждого 8-го КНМ (рис. 3.11).



Рис. 3.10. Количество дел об административных правонарушениях, возбужденных по линии дорожного надзора (тыс.)



Рис. 3.11. Соотношение количества КНМ и возбужденных по итогам их проведения дел об административных правонарушениях

<sup>1</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 03.11.2023 № 1852 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 30 июня 2021 г. № 1101».

<sup>2</sup> Составы административных правонарушений, перечисленные в форме статистической отчетности «Отчет о деятельности Госавтоинспекции» – Форма «ГАИ» (раздел 3), за исключением неуплаты административного штрафа в установленный срок (ч. 1 ст. 20.25 КоАП РФ).

<sup>3</sup> Оперативные данные ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика» (по состоянию на 10.03.2025).



На одно возбужденное дело об административном правонарушении в 2024 году пришлось примерно 6 предписаний (рис. 3.12).

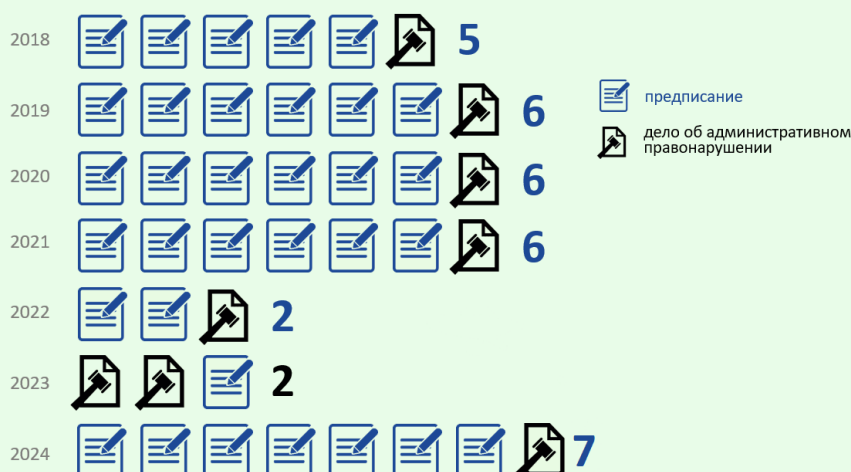


Рис. 3.12. Соотношение предписаний и дел об административных правонарушениях, возбужденных по результатам КНМ в рамках дорожного надзора

**Несоблюдение требований по обеспечению БДД при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений (ст. 12.34 КоАП РФ)**

Восемь из десяти дел об административных правонарушениях, возбужденных по линии дорожного надзора, пришлось на ст. 12.34 КоАП РФ. Всего по фактам указанного нарушения возбуждено 19,3 тыс. дел<sup>1</sup> (рис. 3.13).



Рис. 3.13. Количество дел об административных правонарушениях по ст. 12.34 КоАП РФ (тыс.)

По устоявшейся тенденции количество ДТП с НДУ превысило количество всех дел об административных правонарушениях, возбужденных по фактам несоблюдения обязательных требований при осуществлении дорожной деятельности (ст. 12.34 КоАП РФ). В 2024 году количество ДТП с НДУ в два раза превысило количество возбужденных дел по ст. 12.34 КоАП РФ (рис. 3.14).

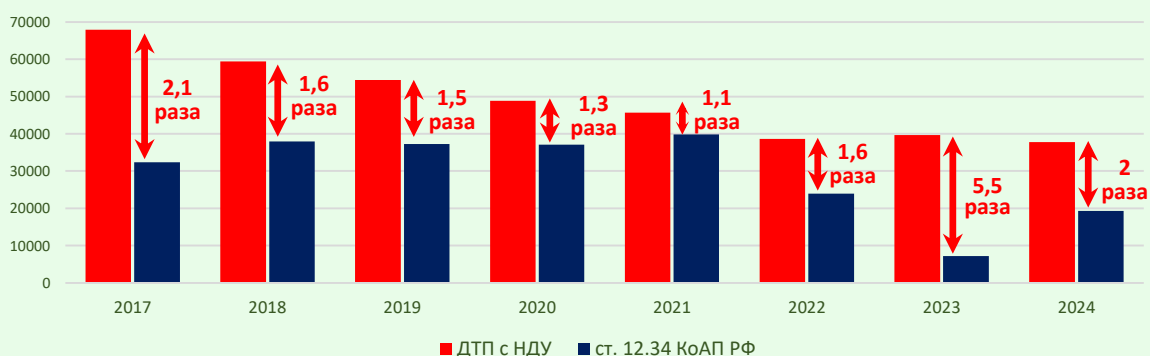


Рис. 3.14. Соотношение количества ДТП с НДУ и дел об административных правонарушениях, возбужденных по ст. 12.34 КоАП РФ

<sup>1</sup> Оперативные данные ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика» (по состоянию на 10.03.2024).

### 3.2. Технический надзор

В 2024 году количество объектов технического надзора, отнесенных к категориям риска причинения вреда, – хозяйствующих субъектов, осуществляющих эксплуатацию ТС, превысило 153 тыс. (+15,8%)<sup>1</sup>.

Почти три четверти (72,8%, или 111 344) таких объектов технического надзора составили хозяйствующие субъекты, осуществляющие перевозку грузов (рис. 3.15)<sup>2</sup>.



Рис. 3.15. Количество объектов технического надзора в зависимости от вида деятельности

К объектам технического надзора также относятся транспортные средства<sup>3</sup>. Потенциально к ним могут быть отнесены ТС, находящиеся в собственности хозяйствующих субъектов. По состоянию на 2024 год в Российской Федерации зарегистрировано 7 747 737 (+6,9%) таких ТС. С каждым годом их доля в общей структуре парка ТС растёт и в 2024 году составила 11,5%<sup>4</sup> (рис. 3.16).

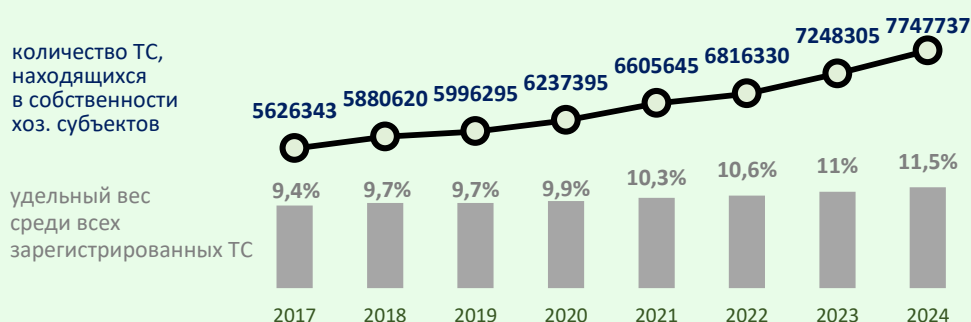


Рис. 3.16. Количество зарегистрированных ТС, находящихся в собственности хозяйствующих субъектов

Вместе с тем для перевозки пассажиров и грузов, а также для иных целей хозяйствующими субъектами могут эксплуатироваться ТС, находящиеся в собственности физических лиц. Такие ТС также относятся к объектам технического надзора, однако их учет

<sup>1</sup> Данные формы статистической отчетности «Отчет о деятельности Госавтоинспекции» – Форма «ГАИ». Утверждена и введена в действие приказом МВД России от 22.08.2017 № 657.

<sup>2</sup> Один хозяйствующий субъект может осуществлять несколько видов деятельности, например, регулярные и заказные пассажирские перевозки.

<sup>3</sup> В соответствии с подп. «б» п. 9 Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.06.2021 № 1101.

<sup>4</sup> Данные формы федерального статистического наблюдения «Сведения о состоянии безопасности дорожного движения» – Форма «№ 1-БДД». Раздел 3. Введена в действие приказом МВД России от 08.02.2018 № 79.



не обеспечивается<sup>1</sup>. В этой связи в настоящее время достоверно установить общую численность объектов технического надзора не представляется возможным<sup>2</sup>.

В 2024 году наибольшее количество объектов технического надзора (70 736 (+37,9%)) отнесено к категории умеренного риска. К категории чрезвычайно высокого риска отнесена деятельность 611 (+3,9%) контролируемых лиц, высокого риска – 24 589 (-4,5%), значительного риска – 27 950 (-8,4%), среднего риска – 13 895 (+228,1%), низкого риска – 15 256 (-22,7%) (рис. 3.17)<sup>3</sup>.

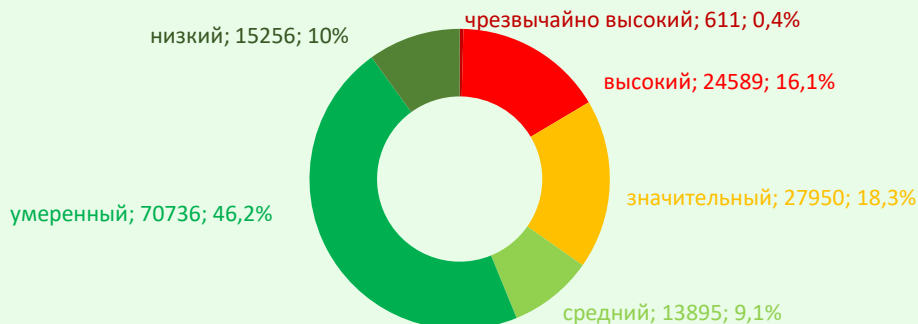


Рис. 3.17. Распределение объектов технического надзора по категориям риска

### Профилактические мероприятия

В 2024 году проведено 26 853 профилактических мероприятия, что на 5,4% меньше, чем в предшествующем году.

При осуществлении технического надзора проведено 15 664 (+3,2%) профилактических визита, объявлено 10 590 (-13,9%) предостережений о недопустимости нарушения обязательных требований (рис. 3.18).

По сравнению с предшествующим годом интенсивность проведения профилактических мероприятий в расчете на количество объектов технического надзора несколько снизилась. Одно мероприятие пришлось в среднем на 6 объектов надзора (рис. 3.19)

Наиболее пристальное внимание уделялось хозяйствующим субъектам, осуществляющим регулярные, заказные пассажирские перевозки и организованные перевозки групп детей автобусами, для которых одно профилактическое мероприятие пришлось в среднем на два объекта надзора.

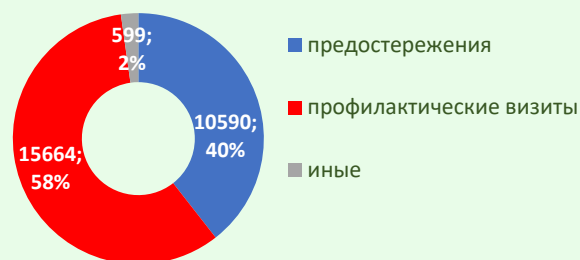


Рис. 3.18. Виды профилактических мероприятий

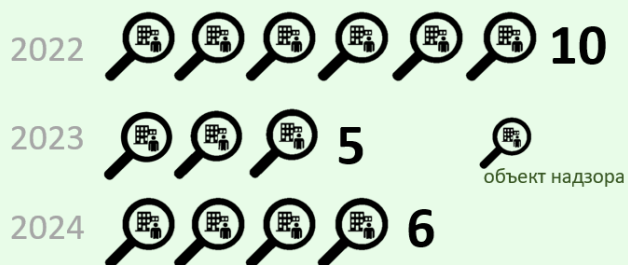


Рис. 3.19. Количество объектов технического надзора, на которые пришлось одно профилактическое мероприятие, в распределении по годам

<sup>1</sup> В соответствии с ч. 2 ст. 16 Федерального закона от 31.07.2020 № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации».

<sup>2</sup> Далее в рамках настоящего параграфа как объекты технического надзора будут рассмотрены только хозяйствующие субъекты, осуществляющие эксплуатацию ТС.

<sup>3</sup> Данные формы статистической отчетности «Отчет о деятельности Госавтоинспекции» – Форма «ГАИ». Утверждена и введена в действие приказом МВД России от 22.08.2017 № 657.

Для хозяйствующих субъектов, осуществляющих грузовые перевозки, одно профилактическое мероприятие в 2024 году пришлось в среднем на 20 объектов надзора, перевозки легковыми такси – на 46 объектов (рис. 3.20).



Рис. 3.20. Количество объектов технического надзора, на которые пришлось одно профилактическое мероприятие, в распределении по их видам

### Контрольные (надзорные) мероприятия

В 2024 году в рамках технического надзора проведено 4 284 (+115,3%) КНМ, основную часть (98%) которых составило наблюдение за соблюдением обязательных требований. Всего проведено 4 202 КНМ данного вида. Также проведен 41 инспекционный визит, что составило 1% среди всех КНМ в рамках технического надзора, 9 выездных и 32 документарных проверки<sup>1</sup> (рис. 3.21.).

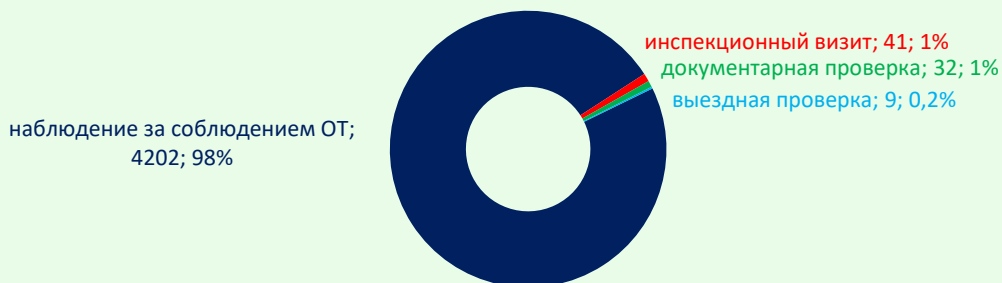


Рис. 3.21. Виды КНМ, проведенных в 2024 году в рамках технического надзора

Наибольшее количество (1 390 или 32,4%) КНМ проведено в отношении хозяйствующих субъектов, осуществляющих организованные перевозки групп детей автобусами (рис. 3.22).

По сравнению с 2023 годом отмечено значительное увеличение количества проведенных КНМ: за объектами надзора, осуществляющими регулярные пассажирские перевозки, – в полтора раза, организованные перевозки групп детей автобусами – более чем в 5 раз, заказные пассажирские перевозки – более чем в 2 раза, грузовые перевозки – более чем в полтора раза, перевозки легковыми такси – более чем в 6 раз.

<sup>1</sup> Данные формы статистической отчетности «Отчет о деятельности Госавтоинспекции» – Форма «ГАИ». Утверждена и введена в действие приказом МВД России от 22.08.2017 № 657.



Рис. 3.22. Количество проведенных КНМ в зависимости от вида деятельности хозяйствующего субъекта

Интенсивность проведения КНМ в отношении объектов технического надзора в расчете на их количество по сравнению с предшествующим годом увеличилась. Если в 2022 году одно КНМ пришлось в среднем на 112 объектов надзора, в 2023 году – на 66, то в 2024 году – уже на 36 объектов (рис. 3.23.).



Рис. 3.23. Количество объектов технического надзора, на которые пришлось одно КНМ, в распределении по годам

В 2024 году одно КНМ, проведенное в отношении хозяйствующих субъектов, осуществляющих регулярные пассажирские перевозки, пришлось в среднем на 10 таких субъектов. Значительно меньше внимания в этом отношении уделялось хозяйствующим субъектам, осуществляющим перевозки легковыми такси, для которых одно КНМ пришлось в среднем на 429 объектов надзора (рис. 3.24).

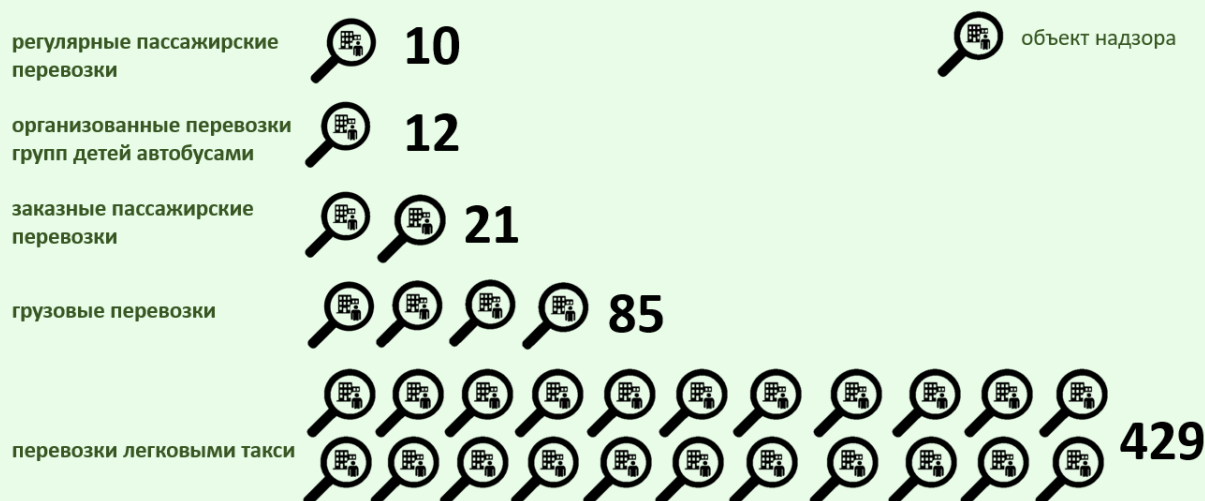


Рис. 3.24. Количество объектов технического надзора, на которые пришлось одно КНМ, в распределении по объектам технического надзора

По результатам КНМ выявлено 4 073 (+291,3%) нарушения обязательных требований. Большинство нарушений выявлено у хозяйствующих субъектов, осуществляющих перевозки грузов, – 2 085 (+221,3%). У объектов надзора, осуществляющих регулярные пассажирские перевозки, выявлено 1 300 (+330,5%) нарушений, заказные пассажирские перевозки – 354 (+543,6%), перевозки легковыми такси – 313 (+1 856,3%) нарушений, организованные перевозки групп детей автобусами – 53 (+140,9%)<sup>1</sup> (рис. 3.25.).



Рис. 3.25. Выявленные нарушения по видам деятельности объектов технического надзора

Наибольшее количество выявленных нарушений связано с непрохождением технического осмотра ТС – 1 564 (+246,8%) и допуском ТС к эксплуатации при наличии технических неисправностей – 871 (+370,8%) (рис. 3.26.).

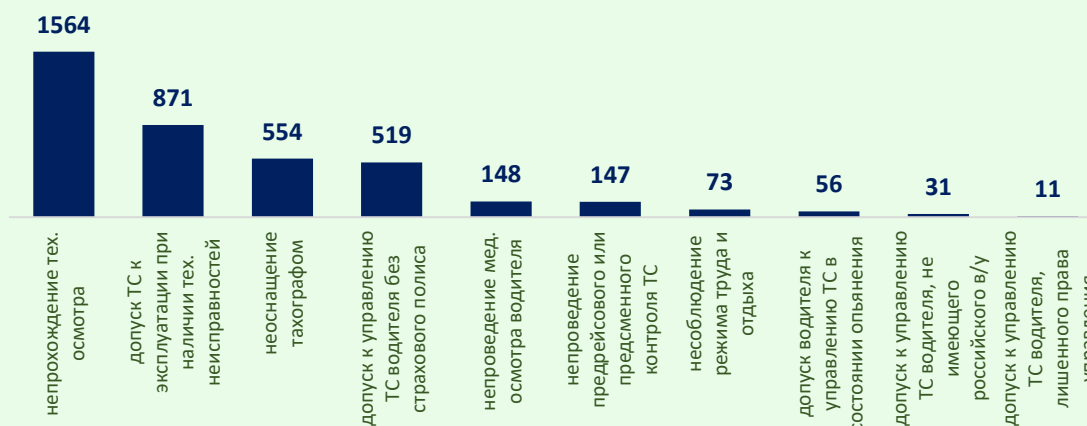


Рис. 3.26. Выявленные нарушения обязательных требований по результатам КНМ

Относительно количества проведенных КНМ по сравнению с предшествующим годом нарушения обязательных требований выявлялись чаще – практически в рамках каждого КНМ (рис. 3.27).

Сопоставив количество КНМ и выявленных по их результатам нарушений, можно предположить, что более законопослушными являются хозяйствующие субъекты, осуществляющие организованные перевозки групп детей. Для таких объектов надзора одно выявленное нарушение пришлось в среднем на 26 проведенных КНМ.

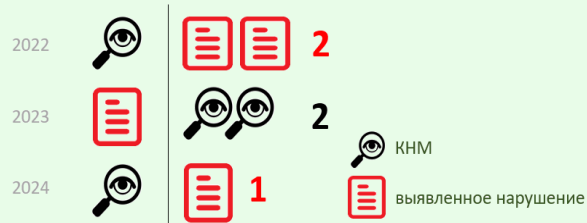


Рис. 3.27. Соотношение количества КНМ и выявленных нарушений в рамках технического надзора

<sup>1</sup> Данные формы статистической отчетности «Отчет о деятельности Госавтоинспекции» – Форма «ГАИ». Утверждена и введена в действие приказом МВД России от 22.08.2017 № 657.

Кардинально противоположным образом характеризуются объекты технического надзора, осуществляющие перевозки легковым такси. В рамках каждого КНМ, проведенного в отношении таких объектов, выявлено в среднем 6 нарушений обязательных требований в области обеспечения БДД (рис. 3.28).



Рис. 3.28. Соотношение количества КНМ и выявленных нарушений в распределении по объектам надзора

По результатам КНМ объектам технического надзора в 2024 году выдано 70 (-49,3%) предписаний об устранении нарушений обязательных требований. Из них 8 (11,4%) предписаний не были исполнены в установленные сроки, в то время как в предшествующем году в установленный срок не было исполнено одно (0,7% от всех выданных) предписание<sup>1</sup>.

### Постоянный рейд

В 2024 году в рамках постоянного рейда за соблюдением объектами технического надзора обязательных требований проведено 90 001 (+11,6%) мероприятие. Наибольшее количество таких мероприятий проведено в отношении объектов, осуществляющих грузовые (47 960) и регулярные пассажирские перевозки (23 816)<sup>2</sup> (рис. 3.29.).



Рис. 3.29. Количество мероприятий в рамках постоянного рейда по видам деятельности в 2024 году

<sup>1</sup> Данные формы статистической отчетности «Отчет о деятельности Госавтоинспекции» – Форма «ГАИ». Утверждена и введена в действие приказом МВД России от 22.08.2017 № 657.

<sup>2</sup> Там же.



В 2024 году сохранилась тенденция прошлого года по соотношению количества проведенных в рамках постоянного рейда мероприятий в расчете на количество объектов надзора: одно мероприятие пришлось в среднем на 2 объекта надзора (рис. 3.30).



Рис. 3.30. Количество проведенных в рамках постоянного рейда мероприятий в расчете на один объект технического надзора в распределении по годам

Как и годом ранее, в рамках постоянного рейда более пристальное внимание уделялось регулярным перевозкам пассажиров автобусами, для которых на один объект надзора пришлось в среднем два мероприятия (рис. 3.31).



Рис. 3.31. Соотношение количества объектов технического надзора и проведенных в отношении них мероприятий в рамках постоянного рейда

В ходе мероприятий, проведенных в рамках постоянного рейда за объектами технического надзора, в 2024 году выявлено 200,9 тыс. (-10,6%) нарушений обязательных требований. Наибольшее количество нарушений пришлось на объекты технического надзора, осуществляющие перевозку грузов и регулярные пассажирские перевозки<sup>1</sup> (рис. 3.32).

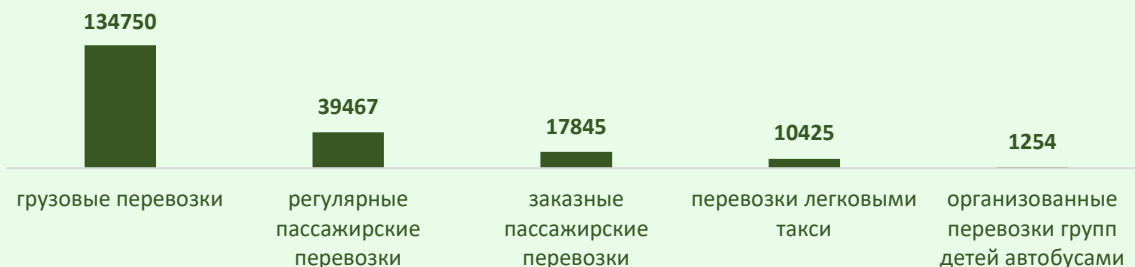


Рис. 3.32. Количество выявленных нарушений в рамках постоянного рейда по видам деятельности

<sup>1</sup> Данные формы статистической отчетности «Отчет о деятельности Госавтоинспекции» – Форма «ГАИ». Утверждена и введена в действие приказом МВД России от 22.08.2017 № 657.

Количество выявленных в рамках постоянного рейда нарушений в расчете на одно проведенное мероприятие снизилось по сравнению с предшествующими годами. В рамках каждого мероприятия, проведенного в рамках постоянного рейда, выявлялось в среднем 2 нарушения обязательных требований (рис. 3.33).

При этом наибольшее количество нарушений в расчете на проведенные в рамках постоянного рейда мероприятия выявлялось у хозяйствующих субъектов, осуществляющих грузовые перевозки (в среднем 3 нарушения).

Противоположным образом характеризуются результаты постоянного рейда в отношении объектов, осуществляющих организованные перевозки групп детей автобусами, для которых одно выявленное нарушение пришлось в среднем на 5 проведенных мероприятий (рис. 3.34).

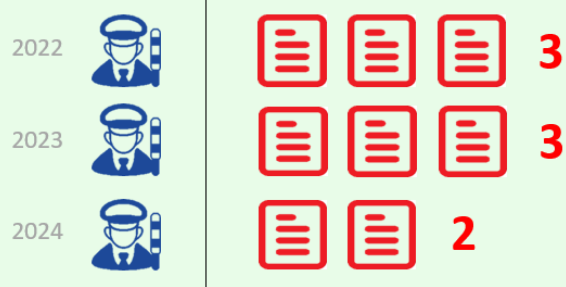


Рис. 3.33. Соотношение количества мероприятий, проведенных в рамках постоянного рейда, и выявленных нарушений

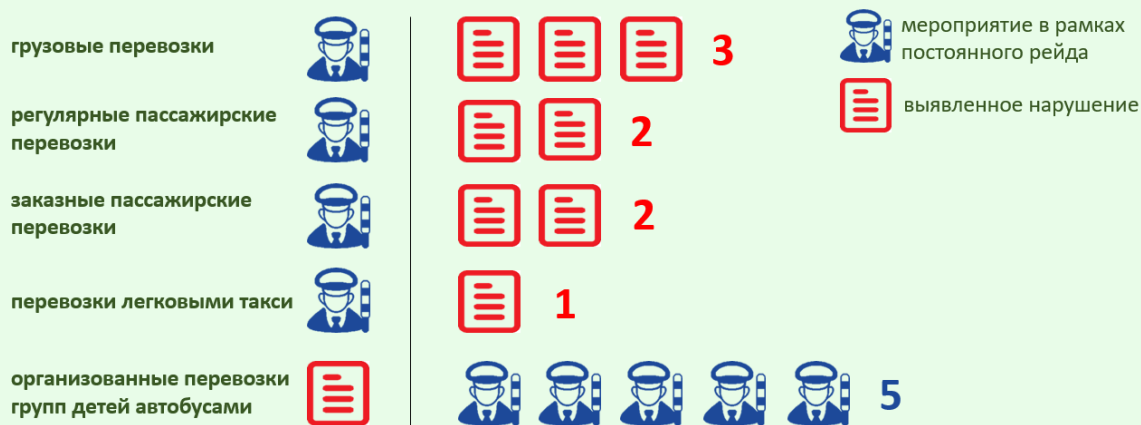


Рис. 3.34. Соотношение количества мероприятий, проведенных в рамках постоянного рейда, и выявленных нарушений

### Производство по делам об административных правонарушениях, находящихся в совместной компетенции МВД России и Ространснадзора

В 2024 году возбуждено около 560 тыс. дел об административных правонарушениях, производство по которым находится в совместной компетенции МВД России и Ространснадзора.

Должностными лицами МВД России возбуждено 290,6 тыс., или 51,8% дел об административных правонарушениях, должностными лицами Ространснадзора – 270,8 тыс., или 48,2%<sup>1</sup> (рис. 3.35).

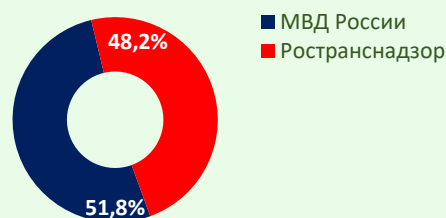


Рис. 3.35. Соотношение дел об административных правонарушениях, возбужденных должностными лицами МВД России и Ространснадзора

<sup>1</sup> По данным Ространснадзора.



По устоявшейся на протяжении нескольких лет тенденции на МВД России пришлось абсолютное большинство (99,99%) возбужденных дел об административных правонарушениях, связанных с выпуском на линию ТС с превышением нормативов содержания загрязняющих веществ в выбросах либо нормативов уровня шума (ст. 8.22 КоАП РФ), а также с эксплуатацией таких ТС (ст. 8.23 КоАП РФ).

Превалирующая доля дел об административных правонарушениях, находящихся в совместной компетенции, возбуждена должностными лицами МВД России по фактам невыполнения требования об остановке ТС, ответственность за которое предусмотрена ч. 2 ст. 12.25 КоАП РФ, – 92,3%, нарушения требований к организованной перевозке групп детей автобусами (ч. 4 и 6 ст. 12.23 КоАП РФ) – 70,4%, выпуска на линию ТС без тахографа (ч. 2 ст. 11.23 КоАП РФ) – 68,5%, а также по фактам управления ТС без тахографа либо с нарушением требований к его использованию (ч. 1 ст. 11.23 КоАП РФ) – 64,7% (рис. 3.36.).

По фактам остальных административных правонарушений, производство по которым находится в совместной компетенции, должностными лицами МВД России в 2024 году возбуждено меньше половины дел. Наименьшее значение (3,4%) пришлось на нарушения Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, ответственность за совершение которых предусмотрена ч. 6 ст. 12.31.1 КоАП РФ.

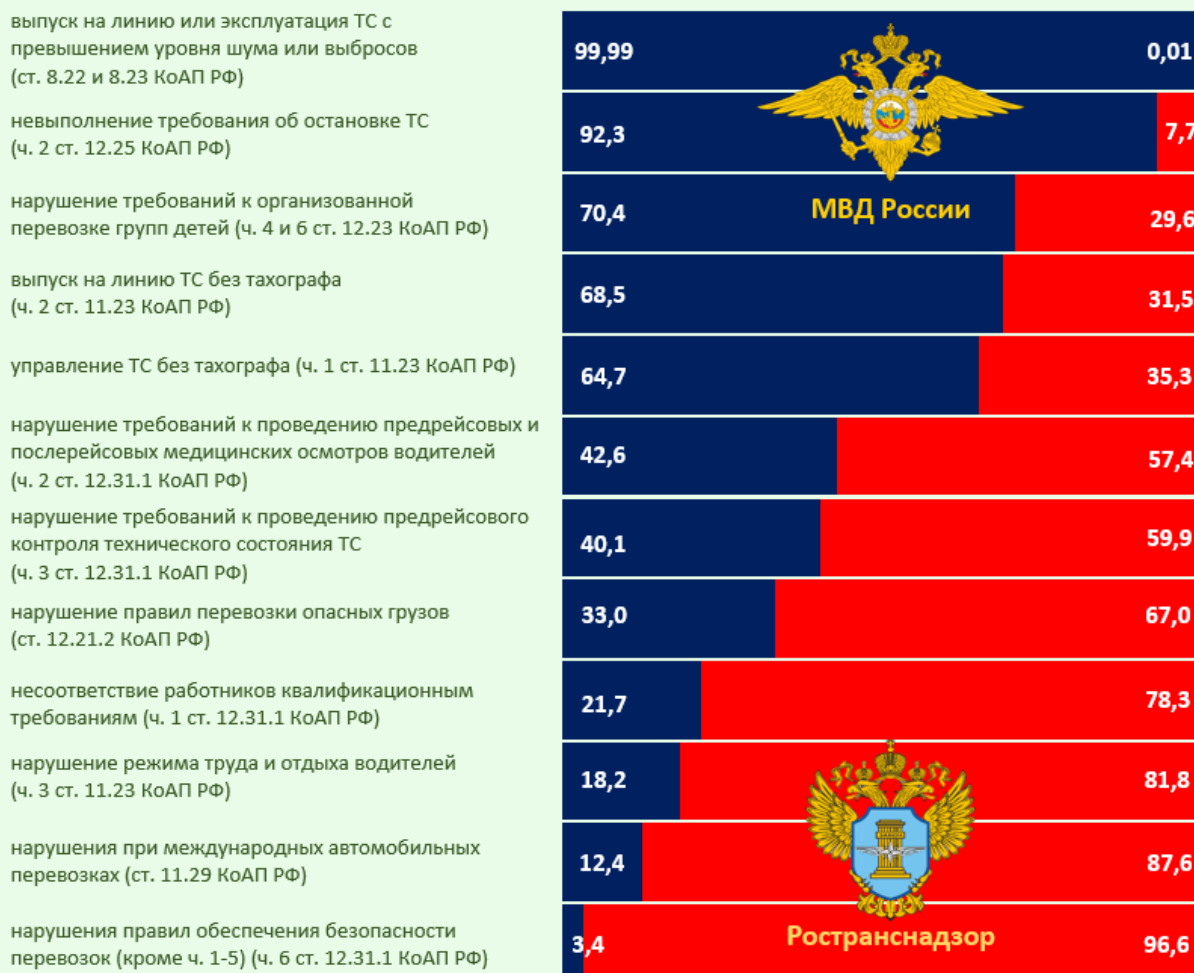


Рис. 3.36. Долевое соотношение возбужденных дел об административных правонарушениях, находящихся в совместной компетенции МВД России и Ространснадзора (%)



Продемонстрированное соотношение на протяжении последних лет претерпевало некоторые изменения.

На протяжении трех последних лет отмечается увеличение доли дел об административных правонарушениях, возбужденных должностными лицами МВД России по фактам невыполнения требования об остановке ТС (ч. 2 ст. 12.25 КоАП РФ).

Также увеличением доли относительно предшествующего года характеризуются управление ТС без тахографа (ч. 1 ст. 11.23 КоАП РФ) и нарушение режима труда и отдыха водителей (ч. 3 ст. 11.23 КоАП РФ).

Для остальных представленных ниже нарушений, производство по делам о которых находится в совместной компетенции МВД России и Ространснадзора, относительно предшествующего года произошло снижение указанного показателя. Для некоторых нарушений такая тенденция является устоявшейся на протяжении нескольких последних лет (рис. 3.37.)

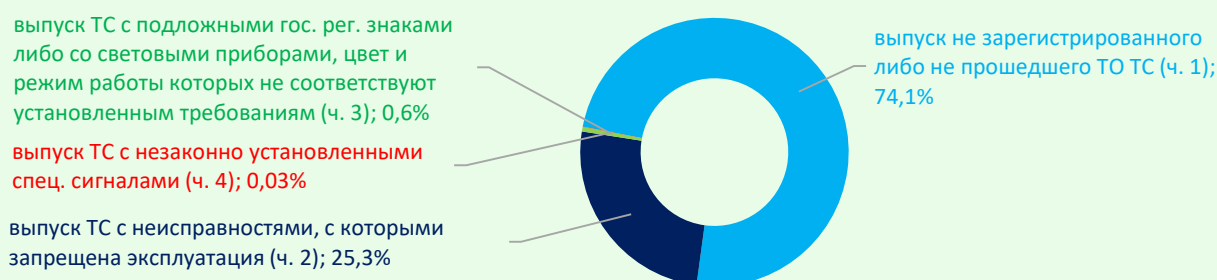


**Рис. 3.37. Динамика доли возбужденных дел в распределении по составам административных правонарушений, находящихся в совместной компетенции МВД России и Ространснадзора (%)**



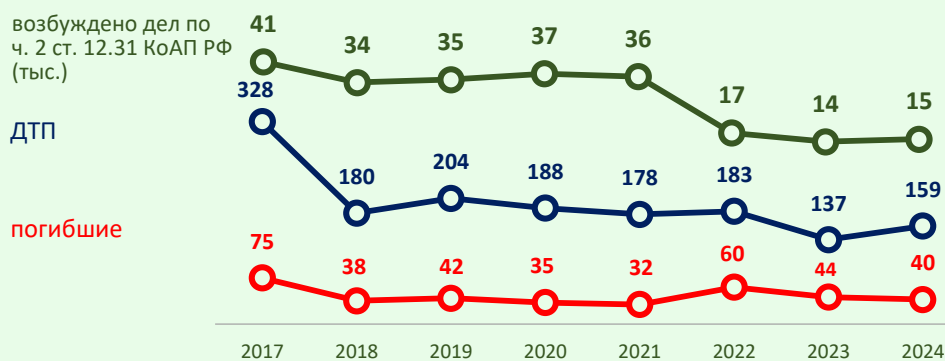
**Выпуск на линию ТС, не зарегистрированного в установленном порядке, не прошедшего технический осмотр, с заведомо подложными государственными регистрационными знаками, а также имеющего неисправности, с которыми запрещена эксплуатация (ст. 12.31 КоАП РФ)**

В 2024 году возбуждено более 58 тыс. дел об административных правонарушениях, ответственность за которые предусмотрена ст. 12.31 КоАП РФ. Почти три четверти (74,1%) всех возбужденных по ст. 12.31 КоАП РФ дел об административных правонарушениях составили правонарушения, связанные с выпуском на линию ТС, не зарегистрированного в установленном порядке или не прошедшего технический осмотр (ч. 1 ст. 12.31 КоАП РФ)<sup>1</sup> (рис. 3.38).



**Рис. 3.38. Распределение по составам дел об административных правонарушениях, возбужденных по ст. 12.31 КоАП РФ в 2024 году**

В 2024 году зарегистрировано 159 (+16,1%) ДТП с участием ТС, эксплуатируемых хозяйствующими субъектами при наличии неисправностей<sup>2</sup>, число погибших в них составило 40 человек. По фактам выпуска на линию ТС, имеющего неисправности или переоборудованного без соответствующего разрешения (ч. 2 ст. 12.31 КоАП РФ), возбуждено около 15 тыс. дел об административных правонарушениях (рис. 3.39).



**Рис. 3.39. Количество дел об административных правонарушениях, возбужденных по фактам выпуска на линию неисправных ТС, и ДТП, при которых установлено данное нарушение, а также погибших в них**

<sup>1</sup> Оперативные данные ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика» (по состоянию на 29.01.2025).

<sup>2</sup> Принимаются во внимание ДТП с участием ТС, фактически эксплуатируемых хозяйствующими субъектами в целях осуществления экономической и иной деятельности. Эксплуатация ТС с неисправностями, исходя из имеющихся в МИАС сведений, предполагает, что неисправности возникли не в процессе, а до начала движения транспортного средства.



Количество ДТП с технически неисправными ТС в расчете на 10 тыс. всех дел, возбужденных за совершение указанного правонарушения<sup>1</sup>, по сравнению с предшествующим годом увеличилось и составило 106 (рис. 3.40).

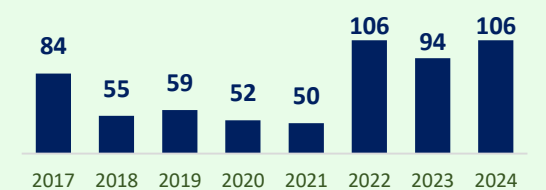


Рис. 3.40. Количество ДТП с неисправными ТС в расчете на 10 тыс. пресеченных нарушений по ч. 2 ст. 12.31 КоАП РФ

### Допуск к управлению ТС водителя, находящегося в состоянии опьянения либо не имеющего права управления (ст. 12.32 КоАП РФ)

В 2024 году по фактам административных правонарушений, ответственность за которые предусмотрена ст. 12.32 КоАП РФ, возбуждено около 4,6 тыс. дел<sup>2</sup>.

Второй год подряд увеличивается количество ДТП с участием водителей, которые, находясь в состоянии опьянения или не имея права управления<sup>3</sup>, управляли ТС, эксплуатируемыми хозяйствующими субъектами в целях экономической и иной деятельности. Всего зарегистрировано 738 (+3,9%) таких происшествий, в которых погибли 193 (+8,4%) человека (рис. 3.41).

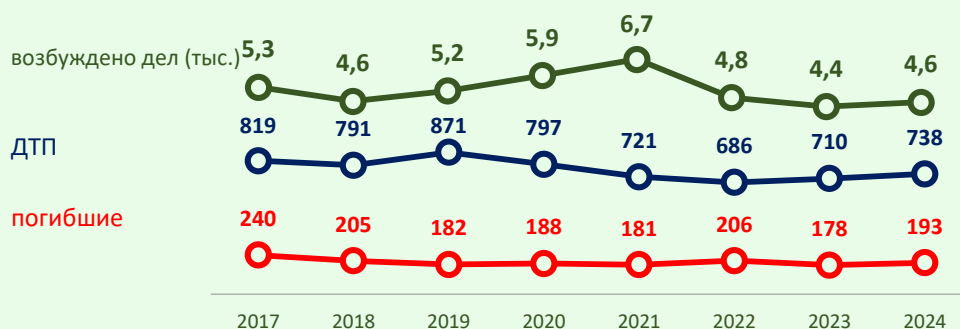


Рис. 3.41. Количество ДТП с участием водителей, управлявших ТС (хоз. субъектов) в состоянии опьянения или не имеющих права управления, и число погибших в них

Количество ДТП с участием водителей, управлявших ТС<sup>4</sup> в состоянии опьянения или не имеющих права управления, в расчете на 100 пресеченных фактов допуска таких водителей к управлению ТС (ст. 12.32 КоАП РФ), сохранилось на уровне 2023 года и составило 16 (рис. 3.42).

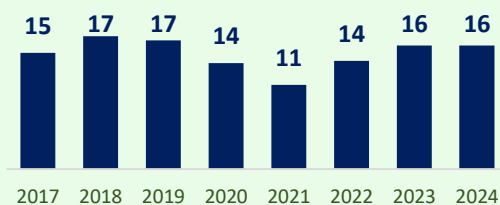


Рис. 3.42. Количество ДТП с участием водителей в состоянии опьянения или не имеющих права управления в расчете на 100 пресеченных нарушений по ст. 12.32 КоАП РФ

<sup>1</sup> Предполагая, что факт эксплуатации хозяйствующим субъектом ТС с неисправностями подлежит квалификации по ч. 2 ст. 12.31 КоАП РФ, количество ДТП отождествлено с количеством дел об административных правонарушениях.

<sup>2</sup> Оперативные данные ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика» (по состоянию на 29.01.2025).

<sup>3</sup> Водители, которые не имеют права управления ТС (не получали водительское удостоверение, подтверждающее такое право), не имеют права на управление конкретной категорией ТС, которым они управляли в момент ДТП, и лишены права управления ТС.

<sup>4</sup> ТС, фактически эксплуатируемые хозяйствующими субъектами в целях осуществления экономической и иной деятельности.



### 3.3. Надзор за операторами технического осмотра транспортных средств

В 2024 году технические неисправности, при которых запрещена эксплуатация ТС, установлены в 5 004 (-2,8%) ДТП, в которых погибли 917 (+7,8%) человек (рис. 3.43)<sup>1</sup>.

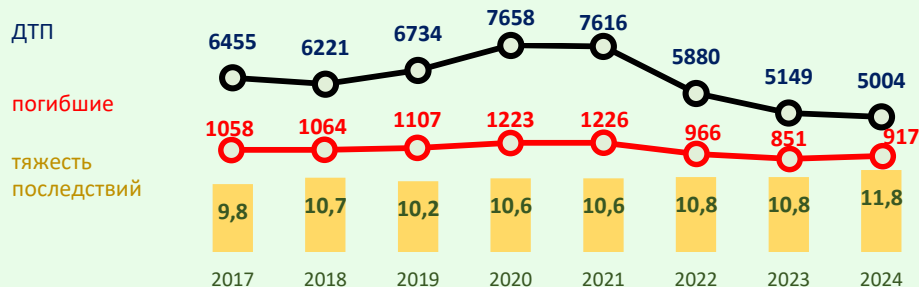


Рис. 3.43. Показатели аварийности с участием ТС, имеющих технические неисправности

Почти в трети (28%) всех ДТП с участием технически неисправных ТС установлено наличие конструктивных изменений по сравнению с серийным ТС, сведения о которых отсутствуют в регистрационных документах. В 16% ДТП с участием ТС, имеющих неисправности, на ТС были установлены стекла (в том числе покрытые прозрачными цветными пленками), светопропускание которых не соответствует установленным требованиям. Более десятой части (15%) таких ДТП произошло с участием ТС, на одну ось которых установлены шины различных размеров, конструкций, моделей, с различными рисунками протектора, либо на которые одновременно установлены ошипованные и неошипованные шины (рис. 3.44)<sup>2</sup>.



Рис. 3.44. Доля ДТП с участием технически неисправных ТС в распределении по наиболее распространенным видам неисправностей

<sup>1</sup> Установление технической неисправности ТС, участвующего в ДТП, не означает наличие причинно-следственной связи с произошедшим ДТП.

<sup>2</sup> Одно ТС могло иметь несколько технических неисправностей.

### Технический осмотр ТС

В целях оценки соответствия ТС обязательным требованиям, предъявляемым к их безопасности, проводится технический осмотр ТС<sup>1</sup>, что в том числе способствует предупреждению негативных последствий в виде ДТП.

По состоянию на 31 декабря 2024 года в реестр операторов технического осмотра ТС<sup>2</sup> внесена информация о 3 572 аккредитованных операторах ТО с 3 892 пунктами ТО (рис. 3.45)<sup>3</sup>.

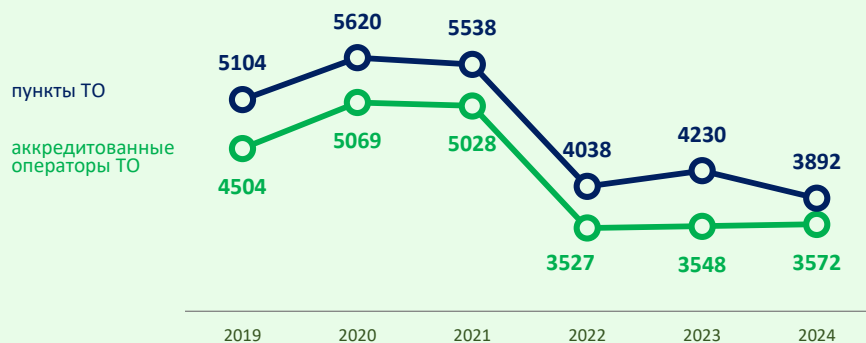


Рис. 3.45. Количество аккредитованных операторов и пунктов ТО

Заключение о соответствии или несоответствии ТС обязательным требованиям безопасности содержит диагностическая карта. В 2024 году выдано 9,1 млн диагностических карт, из которых абсолютное большинство (5,9 млн, или 64,2%) – на легковые автомобили<sup>4</sup> (рис. 3.46).

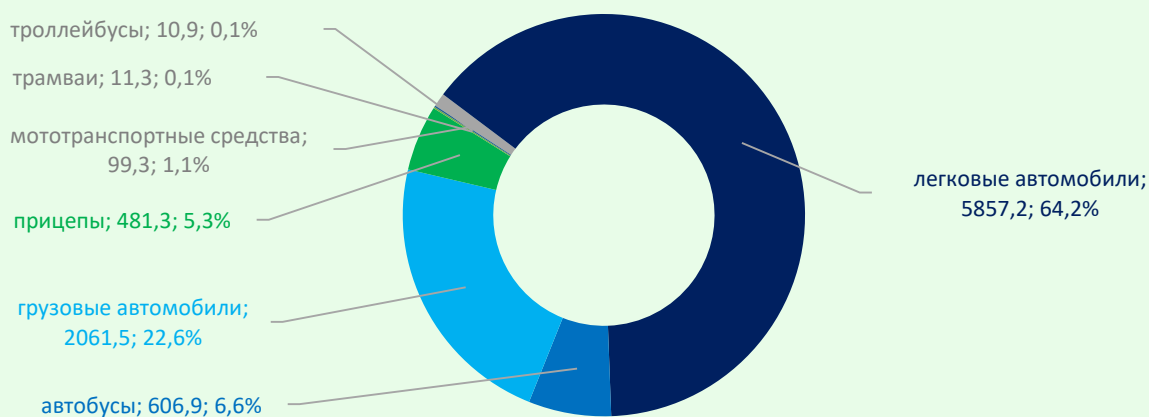


Рис. 3.46. Диагностические карты, выданные в 2024 году, в распределении по видам ТС (тыс.)

<sup>1</sup> В соответствии с ч. 1 ст. 4 Федерального закона от 01.07.2011 № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

<sup>2</sup> Далее также – «ТО».

<sup>3</sup> По данным Российского Союза Автостраховщиков.

<sup>4</sup> Данные основаны на сведениях, содержащихся в единой автоматизированной системе технического осмотра транспортных средств (далее – «ЕАИСТО»), введенной в эксплуатацию приказом МВД России от 20.02.2021 № 82 (по состоянию на 01.02.2025).



Наибольшая доля (19,6%) диагностических карт, в которых проставлено несоответствие ТС требованиям безопасности, выдана на автобусы, наименьшая (0,2%) – на мототранспортные средства (рис. 3.47).



Рис. 3.47. Соотношение диагностических карт, содержащих заключения о соответствии или несоответствии ТС требованиям безопасности, в распределении по видам ТС

### Профилактические мероприятия

В рамках надзора, осуществляемого МВД России за операторами ТО, в 2024 году проведено 3 772 профилактических мероприятия, из которых почти половину (45%, или 1 712) составили консультирования, более четверти (27%, или 1 015) – объявление предостережения. На информирование и профилактический визит пришлось 10 и 17% всех проведенных профилактических мероприятий соответственно. Самым малочисленным профилактическим мероприятием стало обобщение правоприменительной практики (0,3%, или 13)<sup>1</sup> (рис. 3.48).



Рис. 3.48. Профилактические мероприятия, проведенные МВД России в отношении операторов ТО в 2024 году

### Контрольные (надзорные) мероприятия

В 2024 году должностными лицами МВД России в отношении операторов ТО проведено 8 695 (+15%) КНМ. Самым многочисленным КНМ стало наблюдение за соблюдением обязательных требований (8 566, или 98,5%).

По результатам КНМ выявлено 3 677 нарушений обязательных требований в области безопасности дорожного движения. Среди них основную часть (77%, или 2 847) составило

<sup>1</sup> Данные формы статистической отчетности «Отчет о деятельности Госавтоинспекции» – Форма «ГАИ». Утверждена и введена в действие приказом МВД России от 22.08.2017 № 657.



оформление диагностических карт, подтверждающих допуск к участию в дорожном движении ТС, в отношении которых не проводился ТО. Вторым по массовости выявленных нарушений стало оформление диагностической карты, подтверждающей допуск к участию в дорожном движении ТС, в отношении которого выявлено несоответствие этого ТС обязательным требованиям безопасности (20%, или 717)<sup>1</sup> (рис. 3.49.).



Рис. 3.49. Нарушения, выявленные по результатам проведения КНМ в отношении операторов ТО в 2024 году

### Контроль профессионального объединения страховщиков за деятельностью операторов технического осмотра

В 2024 году в отношении операторов ТО по фактам обращений (жалоб), поступивших от государственных органов, юридических и физических лиц, профессиональным объединением страховщиков<sup>2</sup> проведено 276 контрольных мероприятий<sup>3</sup> (рис. 3.50).

По сравнению с предшествующим годом снизилось количество решений об аннулировании и приостановлении аттестатов аккредитации операторов ТО, принятых по результатам проведения профессиональным объединением страховщиков контрольных мероприятий. Количество решений об аннулировании аттестата составило 618, о приостановлении его действия – 66 (рис. 3.51).

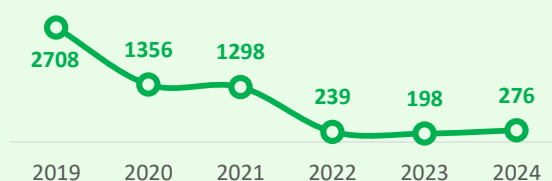


Рис. 3.50. Количество проверок, проведенных РСА в отношении заявителей и операторов ТО

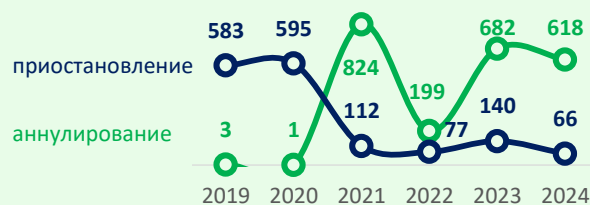


Рис. 3.51. Количество принятых решений о приостановлении и аннулировании аттестатов

<sup>1</sup> Данные формы статистической отчетности «Отчет о деятельности Госавтоинспекции» – Форма «ГАИ». Утверждена и введена в действие приказом МВД России от 22.08.2017 № 657.

<sup>2</sup> В соответствии со ст. 22 Федерального закона от 01.07.2011 № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Сборник законодательства РФ. 04.07.2011. № 27. Ст. 3881.

<sup>3</sup> По данным Российского Союза Автостраховщиков по состоянию на 22.03.2025.



### 3.4. Надзор за специализированными организациями, участвующими в государственной регистрации транспортных средств

В зоне ответственности подразделений Госавтоинспекции в 2024 году находились 457 (-7,1%) организаций, участвующих в государственной регистрации ТС<sup>1</sup>, из которых практически все (96,3%, или 440) по организационно-правовой форме являлись ЮЛ. Указанные организации осуществляли свою деятельность в 552 (-0,4%) местах<sup>2</sup>.

#### Профилактические мероприятия

В 2024 году в отношении данных организаций проведено 143 (+7,5%) профилактических мероприятия, большинство из которых (62,9%, или 90) – в форме консультирования. Проведено 25 информирований, что составило 17,5% всех профилактических мероприятий. Столько же пришлось на профилактический визит. Также проведено 1 обобщение правоприменительной практики и объявлено 2 предостережения, что в совокупности составило 2,1% всех КНМ в отношении специализированных организаций, участвующих в государственной регистрации транспортных средств (рис. 3.52)

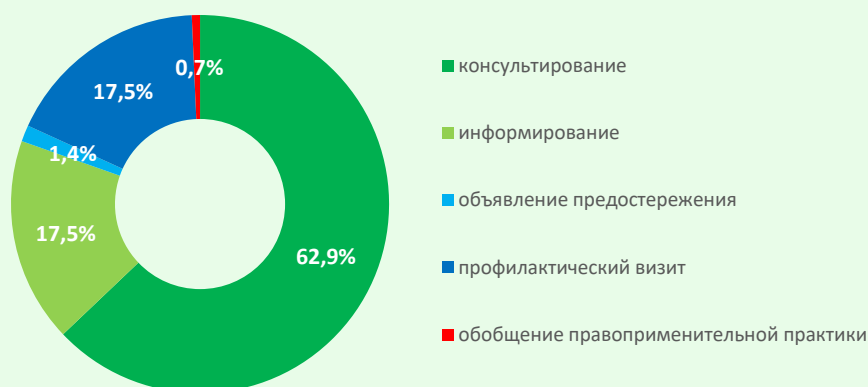


Рис. 3.52. Профилактические мероприятия, проведенные в рамках надзора за изготовителями государственных регистрационных знаков ТС

#### Контрольные (надзорные) мероприятия

Контрольные (надзорные) мероприятия в рамках надзора за соблюдением обязательных требований в области безопасности дорожного движения, предъявляемых к специализированным организациям, участвующим в государственной регистрации ТС, в 2024 году не проводились<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Далее также – «спецорганизация».

<sup>2</sup> Данные формы статистической отчетности «Отчет о деятельности Госавтоинспекции» – Форма «ГАИ». Утверждена и введена в действие приказом МВД России от 22.08.2017 № 657.

<sup>3</sup> Там же.



### 3.5. Надзор за изготовителями государственных регистрационных знаков транспортных средств

По состоянию на 2024 год в зоне ответственности подразделений Госавтоинспекции находился 571 (+6,3%) изготовитель государственных регистрационных знаков ТС. Более половины из них (52%, или 297) – индивидуальные предприниматели, оставшуюся часть (48%, или 274) составили юридические лица. Указанные объекты надзора осуществляли свою деятельность в 961 (+4,5%) месте (рис. 3.53)<sup>1</sup>.

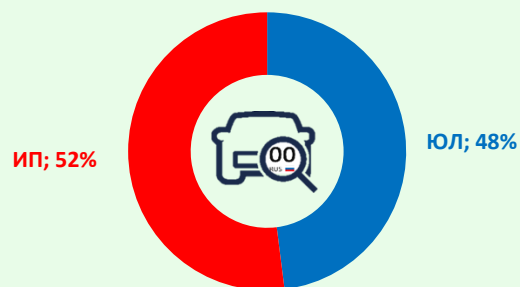


Рис. 3.53. Изготовители государственных регистрационных знаков в зависимости от организационно-правовой формы

#### Профилактические мероприятия

В рамках надзора за соблюдением обязательных требований в области безопасности дорожного движения к изготовлению государственных регистрационных знаков ТС в 2024 году проведено 261 (+13,5%) профилактическое мероприятие. Менее половины (43,7%, или 114) составили консультирования, пятую часть (19,9%, или 52) – информирования, более четверти (26,4%, или 69) – профилактические визиты, десятую часть (9,6%, или 25) – объявление предостережения (рис. 3.54).

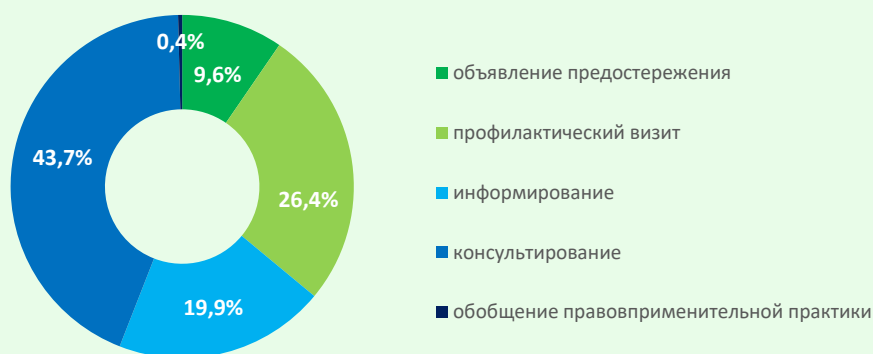


Рис. 3.54. Профилактические мероприятия, проведенные в рамках надзора за изготовителями государственных регистрационных знаков ТС

#### Контрольные (надзорные) мероприятия

В отношении изготовителей государственных регистрационных знаков в 2024 году проведено 9 (+80%) КНМ, из которых 2 – выездная проверка, 2 – выездное обследование, 5 – наблюдение за соблюдением обязательных требований.

<sup>1</sup> Данные формы статистической отчетности «Отчет о деятельности Госавтоинспекции» – Форма «ГАИ». Утверждена и введена в действие приказом МВД России от 22.08.2017 № 657.

### 3.6. Контроль (надзор) за органами публичной власти

В рамках контроля (надзора) за органами публичной власти в 2024 году проведено 333 внеплановые проверки. Плановые проверки не проводилась.

Абсолютное большинство (93,1%, или 310) внеплановых проверок проведено в отношении органов местного самоуправления, из которых 249, или 80,3%, – выездные; 61, или 19,7%, – документарные проверки. В отношении органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации проведено 23 выездные проверки<sup>1</sup> (рис. 3.55).

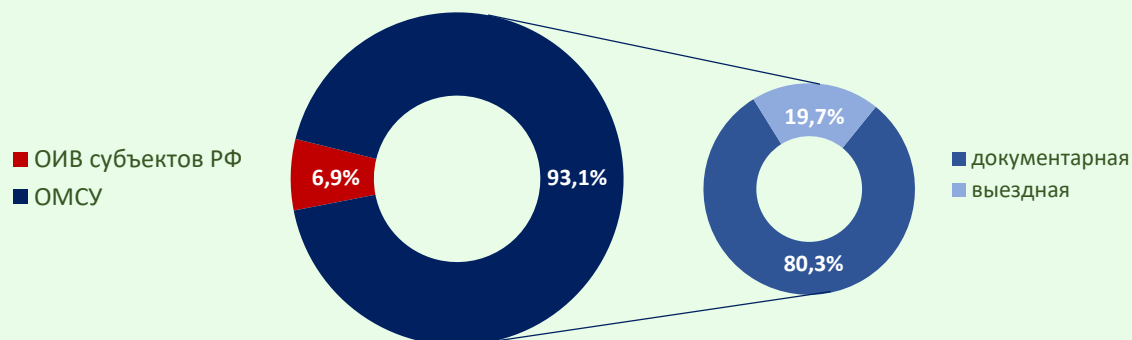


Рис. 3.55. Внеплановые проверки, проведенные в отношении органов публичной власти в 2024 году

Нарушения требований в области безопасности дорожного движения выявлены по результатам 93,1% проверок органов публичной власти. Наибольшее количество (87,4%, или 271) нарушений выявлено по результатам выездных проверок.

Практически в ходе каждой (271 из 272) выездной проверки выявлены нарушения, в то время как при документарных проверках нарушения выявлялись только в 63,9% случаев (рис. 3.56).

По результатам внеплановых проверок органам публичной власти выдано 347 предписаний об устранении выявленных нарушений. Органами исполнительной власти субъектов в установленный срок исполнены все предписания, в то время как органами местного самоуправления не исполнена четвертая часть выданных им предписаний (25,3%, или 83 из 328) (рис. 3.57).



Рис. 3.56. Выявление нарушений по результатам проверок



Рис. 3.57. Исполнение предписаний

#### Производство по делам об административных правонарушениях

В рамках контроля (надзора) за органами публичной власти в 2024 году возбуждено 4 823 дела об административных правонарушениях, из которых 6,8% – по результатам проведения проверок.

<sup>1</sup> Данные формы статистической отчетности «Отчет о деятельности Госавтоинспекции» – Форма «ГАИ». Утверждена и введена в действие приказом МВД России от 22.08.2017 № 657.



#### 4. УЧАСТИЕ ОБЩЕСТВЕННОСТИ В ВЫЯВЛЕНИИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Повышение в обществе правовой культуры, ведение непрерывного диалога с участниками дорожного движения, а также поддержка широкой общественности являются неотъемлемыми условиями предупреждения дорожно-транспортной аварийности. Сегодня с уверенностью можно констатировать, что общественность принимает активное участие в решении проблем повышения безопасности дорожного движения. Взаимодействие Госавтоинспекции с предприятиями, общественными организациями и гражданами помогает совершенствовать сложившуюся систему профилактических мер, а также положительно влияет на дорожно-транспортную дисциплину участников дорожного движения.

Большинство полученных сообщений связано с движением транспортных средств и пешеходов, создающих угрозу безопасности дорожного движения (117 861), неудовлетворительным состоянием объектов улично-дорожной сети (28 872). Информацию о наличии технически неисправных ТС или иных помех для движения содержали 24 286 сообщений, полученных от представителей общественности, о нарушении правил перевозки детей – 5 213 (рис. 4.1).

На основании информации, полученной от представителей общественности, в 2024 году пресечено 1,3 млн (+24,5%) нарушений<sup>1</sup>, из них 93 818 (7,2%) – нарушения ПДД пешеходами, 70 388 (5,4%) – управление ТС лицом, находящимся в состоянии опьянения или отказавшимся впоследствии от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, 45 439 (3,5%) – управление ТС лицом, не имеющим права управления (рис. 4.2).

На протяжении нескольких лет отмечается увеличение доли перечисленных видов нарушений, пресеченных в ходе отработки сообщений от представителей общественности, от общего количества пресеченных нарушений конкретного вида.

Среди всех пресеченных административных правонарушений, связанных с управлением ТС водителем в состоянии опьянения либо отказавшимся впоследствии от МОСО (ч. 1, 3 ст. 12.8 и ст. 12.26 КоАП РФ), по информации представителей общественности пресечена почти пятая часть (17,4%). Для пресеченных фактов управления ТС водителем, не

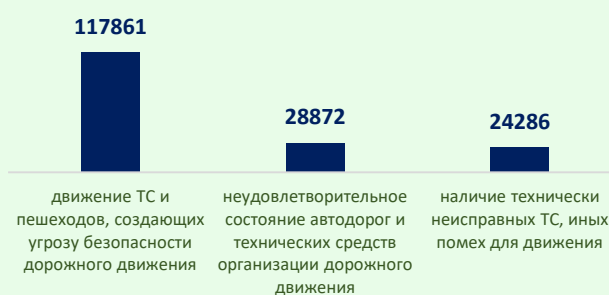


Рис. 4.1. Содержание полученной информации



Рис. 4.2. Нарушения ПДД, пресеченные по результатам отработки сообщений от общественности

<sup>1</sup> По данным МИАС, форма «Сведения Госавтоинспекции», раздел 14 «Реализация мер по организации взаимодействия».



имеющим права управления (ч. 1, 2, 4 ст. 12.7 КоАП РФ), значение данного показателя составило 10,6%, для нарушения ПДД пешеходами – 9% (рис. 4.3).



Рис. 4.3. Удельный вес нарушений, пресеченных в результате отработки сообщений граждан, от общего количества всех пресеченных нарушений данного вида (%)

В 2024 году от граждан поступила 361 тыс. (+28,5%) обращений о совершении нарушений в сфере БДД с приложением материалов фотовидеофиксации. По результатам рассмотрения таких обращений возбуждено 233,3 тыс. (+19,1%) дел об административных правонарушениях. В результате вынесено 58,1 тыс. постановлений о назначении административных наказаний, что на 5,5% больше по сравнению с предшествующим годом<sup>1</sup>.

Таким образом, виновные лица привлечены к ответственности по результатам отработки почти пятой части (16,1%) всех поступивших от граждан обращений с приложением фото- и видеоматериалов. На протяжении нескольких лет значение данного показателя стабильно снижается, что может свидетельствовать о снижении качества представленной информации о правонарушениях (рис. 4.4).

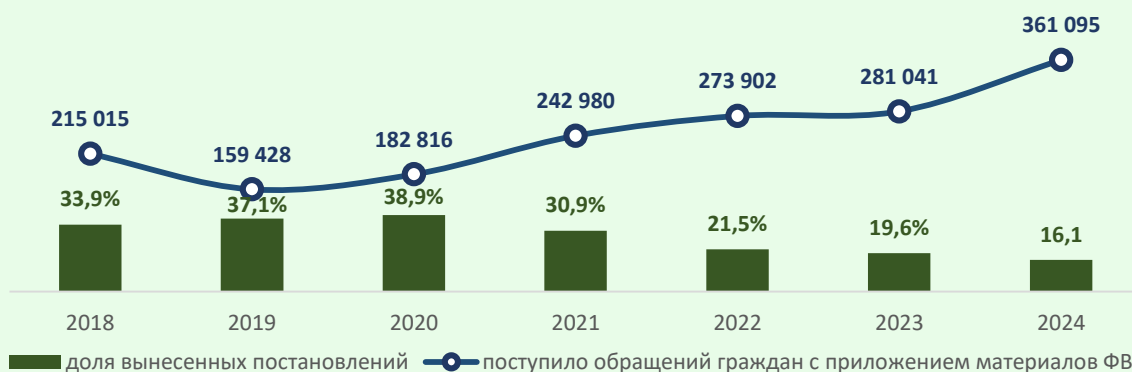


Рис. 4.4. Динамика количества обращений от граждан и удельного веса постановлений о назначении административных наказаний, вынесенных по результатам их рассмотрения

<sup>1</sup> По данным МИАС, форма «Сведения Госавтоинспекции», раздел 14 «Реализация мер по организации взаимодействия».



В отдельных регионах принимаются меры, направленные на материальное поощрение граждан за сообщение о фактах нарушения ПДД, очевидцами которых они стали.

По состоянию на конец 2024 года в 11 субъектах Российской Федерации приняты нормативные правовые акты регионального уровня, регламентирующие выплату денежного вознаграждения гражданам за предоставление достоверной информации о нарушениях ПДД (республики Алтай<sup>1</sup>, Коми<sup>2</sup>, Тыва<sup>3</sup>, Пермский край<sup>4</sup>, Амурская<sup>5</sup>, Брянская<sup>6</sup>, Вологодская<sup>7</sup>, Магаданская<sup>8</sup>, Мурманская<sup>9</sup>, Нижегородская<sup>10</sup> области и Ямало-Ненецкий автономный округ<sup>11</sup>).

В основном граждане поощряются за сообщение о нарушениях, связанных с управлением ТС водителем в состоянии опьянения или отказавшимся впоследствии от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

---

<sup>1</sup> Постановление Правительства Республики Алтай от 24.09.24 № 336 «Об утверждении Положения о размере, основании и порядке выплаты денежного вознаграждения гражданам за информирование органов внутренних дел (полиции) о факте управления транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения».

<sup>2</sup> Постановление Правительства Республики Коми от 14.02.2023 № 68 «Об утверждении Положения о выплате денежного вознаграждения гражданам, участвующим в охране общественного порядка, за информирование органов внутренних дел (полиции) и иных правоохранительных органов о правонарушениях и об угрозах общественному порядку».

<sup>3</sup> Постановление Правительства Республики Тыва от 10.07.2024 № 345 «О денежном вознаграждении граждан за информирование полиции о лицах, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения».

<sup>4</sup> Постановление Правительства Пермского края от 17.01.2024 № 8-п «Об установлении расходного обязательства Пермского края на реализацию мероприятия по выплате гражданам денежного вознаграждения за информирование органов внутренних дел (полиции) о правонарушениях, выражающихся в управлении транспортными средствами водителями, находящимися в состоянии опьянения».

<sup>5</sup> Постановление Правительства Амурской области от 11.07.2024 № 553 «Об утверждении Порядка выплаты денежного вознаграждения гражданам за информирование полиции о лицах, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения».

<sup>6</sup> Постановление Правительства Брянской области от 19.09.2023 № 456-п «О порядке и размерах выплаты единовременного денежного поощрения граждан, оказавших содействие органам внутренних дел (полиции) в охране общественного порядка».

<sup>7</sup> Постановление Правительства Вологодской области от 13.12.2023 № 1328 «О денежном вознаграждении граждан, участвующих в охране общественного порядка, за информирование органов внутренних дел (полиции) о лицах, управляющих транспортными средствами на территории Вологодской области с признаками опьянения».

<sup>8</sup> Постановление Правительства Магаданской области от 01.10.2024 № 478-пп «О денежном вознаграждении граждан за информирование органов внутренних дел (полиции) о лицах, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения».

<sup>9</sup> Постановление Правительства Мурманской области от 07.02.2024 № 56-ПП «О денежном вознаграждении граждан за информирование полиции о лицах, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения».

<sup>10</sup> Постановление Правительства Нижегородской области от 21.04.2023 № 340 «О денежном вознаграждении граждан за информирование полиции о лицах, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения».

<sup>11</sup> Постановление Правительства Ямало-Ненецкого автономного округа от 30.01.2020 № 81-п «О финансировании расходов, связанных с вознаграждением граждан за информирование полиции о правонарушениях и об угрозах общественному порядку».



В Амурской и Брянской областях размер денежного вознаграждения зависит от степени общественной опасности нарушения, пресеченного в результате отработки сообщения. Если водитель впоследствии привлечен к ответственности по ст. 12.8 или 12.26 КоАП РФ, сообщившему гражданину выплачивается вознаграждение в размере 5000 и 3000 рублей соответственно. Если же водитель привлечен к уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ, то сумма выплаты сообщившему гражданину составляет 7000<sup>1</sup> и 5000<sup>2</sup> рублей соответственно (рис. 4.5).



**Рис. 4.5. Размеры денежной выплаты за сообщение гражданами о нарушениях ПДД, установленные в отдельных субъектах РФ (руб.)**

<sup>1</sup> Постановление Правительства Амурской области от 11.07.2024 № 553 «Об утверждении Порядка выплаты денежного вознаграждения гражданам за информирование полиции о лицах, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 08.04.2025).

<sup>2</sup> Постановление Правительства Брянской области от 19.09.2023 № 456-п «О порядке и размерах выплаты единовременного денежного поощрения граждан, оказавших содействие органам внутренних дел (полиции) в охране общественного порядка» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 08.04.2025).



## 5. РЕГИСТРАЦИОННО-ЭКЗАМЕНАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

### 5.1. Деятельность по допуску к управлению транспортными средствами и самоходными машинами

#### Количество поданных заявлений

В 2024 году на фоне устоявшейся на протяжении нескольких лет тенденции к сокращению количества заявлений, поданных на получение государственных услуг по проведению экзаменов на право управления ТС и выдаче водительских удостоверений, произошел рост их количества<sup>1</sup>. В 2024 году количество таких заявлений увеличилось на 15,8% и составило 4,63 млн, что более чем в 2 раза ниже, чем в 2019 году (9,54 млн). Процентное соотношение между способом подачи заявления не изменилось, 47% всех заявлений подано путем непосредственного обращения в подразделения Госавтоинспекции, 42% – посредством единого портала государственных услуг<sup>2</sup>, 11% – посредством многофункциональных центров<sup>3</sup>.

Второй год подряд наиболее востребованной формой подачи заявления стало непосредственное обращение граждан в подразделения Госавтоинспекции, что может быть связано в том числе с устойчивой тенденцией к сокращению количества подразделений МФЦ, оказывающих государственные услуги по линии МВД России (с 2021 года их количество снизилось на 8,5% и в 2024 году составило 8 919) (рис. 5.1.).

Положительные решения о предоставлении госуслуги приняты по 86,1% заявлений<sup>4</sup>.

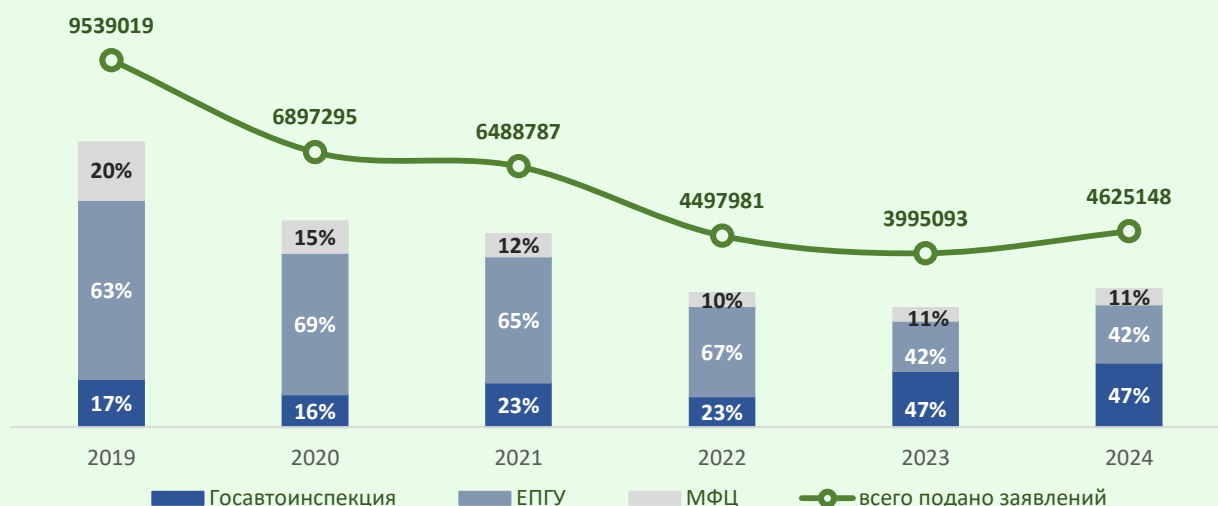


Рис. 5.1. Заявления, поданные на получение государственных услуг по проведению экзаменов на право управления ТС и выдаче водительских удостоверений

<sup>1</sup> Далее – «госуслуга».

<sup>2</sup> Далее – «ЕПГУ».

<sup>3</sup> Далее – «МФЦ».

<sup>4</sup> Данные формы статистической отчетности «Отчет о предоставлении органами внутренних дел Российской Федерации государственных услуг» – Форма «1-ГМУ». Утверждена и введена в действие приказом МВД России от 28.12.2020 № 910.



### Количество автошкол

Наиболее востребованным для подачи заявлений на проведение экзаменов и выдачу водительских удостоверений является летний период года (июнь-август), на него приходится более четверти (27%) от общего количества заявлений. Это обусловлено более комфортными погодными условиями для сдачи экзаменов и актуальностью получения права управления ТС для отдельных категорий (подкатегорий) транспорта (рис. 5.2.).

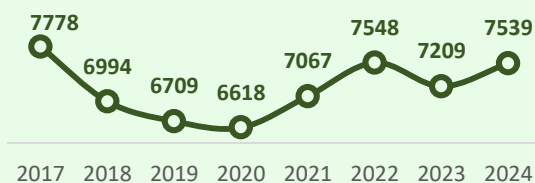


Рис. 5.2. Динамика количества автошкол

В 2024 году на 4,6% увеличилось количество образовательных организаций, осуществляющих подготовку кандидатов в водители. Их общее количество составило 7,5 тыс.<sup>1</sup>, из которых 6,3 тыс. (83%) осуществляли образовательную деятельность по программам профессиональной подготовки, 1,8 тыс. (23,9%) – по программам переподготовки и 258 (3,4%) – по программам повышения квалификации<sup>2</sup>.

### Лица, получившие право управления ТС

Правовым условием для допуска лица к участию в дорожном движении в качестве водителя ТС является получение права на управление ТС. Количество лиц, получивших право на управление ТС, по сравнению с предыдущим годом снизилось на 2% и составило 1,3 млн человек (рис. 5.3.).

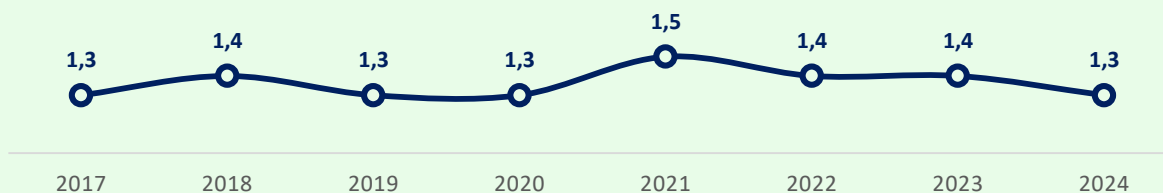


Рис. 5.3. Число лиц, получивших право на управление ТС (млн)

Основную долю (78%, или 1,1 млн) составили лица, получившие право на управление легковыми ТС. Право на управление грузовыми ТС получили 123,2 тыс. (9%) человек, мототранспортом (в том числе мопедами) – 89,6 тыс. (7%), ТС с прицепами – 56,7 тыс. (4%), автобусами – 28,1 тыс. чел. (2%) (рис. 5.4.).

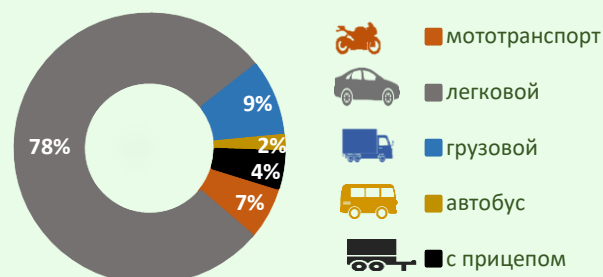


Рис. 5.4. Доли категорий ТС, на которые получено право управления в 2024 году

На фоне роста в 2023 году количества получивших право на управление ТС категории «М» (в 3,5 раза, с 925 до 3247), в 2024 году их число снизилось на 78,9% (до 685). Аналогичным образом снизилось число получивших право на управление ТС категории «DE» (-49,1%, с 1973 до 1004).

<sup>1</sup> Далее – «автошколы».

<sup>2</sup> Одна автошкола может осуществлять образовательную деятельность по нескольким программам.



Как и ранее, в 2024 году отмечено снижение числа получивших право на управление ТС категорий и подкатегорий, предполагающих преимущественно осуществление коммерческой деятельности. Так, например, количество получивших право на управление ТС подкатегории «С1Е» снизилось на 86,2% (со 109 до 15), подкатегории «D1E» – на 70,6% (с 17 до 5), категории «D1» – на 99,7% (с 3 518 до 10) и категории «С1» – на 99,1% (с 14 643 до 138)<sup>1</sup> (рис.5.5).

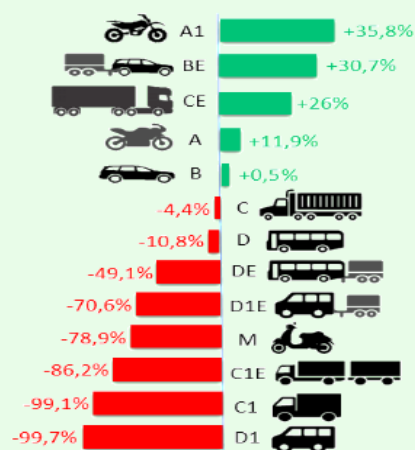


Рис. 5.5. Изменение количества лиц, получивших право на управление ТС в зависимости от категории ТС

### Лица, получившие право управления ТС впервые после обучения

Из общего числа лиц, получивших право управления ТС, наибольшую долю составили лица, получившие такое право впервые (1,08 млн человек, или 80,6%) (рис. 5.6).



Рис. 5.6. Число лиц, впервые получивших право на управление ТС

Среди лиц, получивших право на управление ТС впервые после обучения в автошколе, большинство получили право на управление ТС подкатегории «A1» и категории «B». Так, доля впервые обучившихся в 2024 году для получения права на управление ТС подкатегории «A1» составила 98,9% от общего числа получивших право управления, категории «B» – 96,7%.

Наименее популярными стали категории и подкатегории ТС, для получения права на управление которыми необходимо достижение определенного возраста. Например, доля кандидатов, достигнувших 21-летнего возраста и впервые получивших право управления автобусом, составила лишь 1,7% среди всех получивших право на управление ТС этой категории<sup>2</sup> (рис. 5.7).

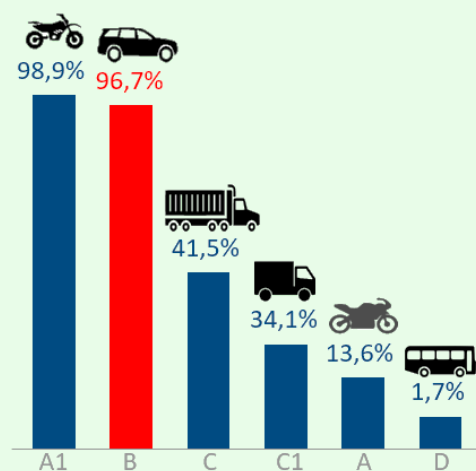


Рис. 5.7. Доля впервые получивших право управления ТС от общего числа получивших в зависимости от категории ТС

<sup>1</sup> Данные формы федерального статистического наблюдения «Сведения о состоянии безопасности дорожного движения» – Форма «№ 1-БДД». Раздел 2. Введена в действие приказом МВД России от 08.02.2018 № 79.

<sup>2</sup> П. 2 ст. 26 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

### Лица, сдавшие экзамен с первого раза

В 2024 году из впервые получивших право на управление ТС с первого раза экзамен на право управления ТС успешно сдали 241,8 тыс.

Наблюдается незначительное снижение доли лиц, сдавших экзамен на право управления ТС с первого раза, среди всех лиц, сдавших такой экзамен. Если в 2023 году они составили 23%, то в 2024 году – 22% (рис. 5.8).

В 2024 году число лиц, сдавших экзамен, но уже имеющих право на управление ТС других категорий (подкатегорий), увеличилось на 8% и составило 238 тыс., из которых 36%, или 86,6 тыс. сдали экзамен с первого раза<sup>1</sup>. По аналогии с кандидатами, получившими право на управление ТС впервые, доля таких кандидатов по сравнению с предыдущим годом снизилась (рис. 5.9).

Более высокая доля сдавших экзамен с первого раза среди кандидатов, открывающих дополнительные категории, свидетельствует о том, что они обладают лучшими теоретическими знаниями и практическими навыками управления ТС, чем те, кто прошел обучение впервые.

### Количество проведенных экзаменов

В 2024 году проведено 6,48 млн человеко-экзаменов на право управления ТС. Самым многочисленным стал теоретический экзамен (3,18 млн).



Рис. 5.10. Динамика количества проведенных экзаменов

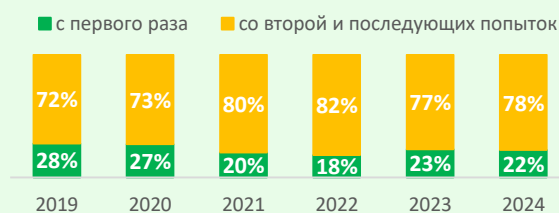


Рис. 5.8. Лица, сдавшие экзамен на право управления ТС впервые в зависимости от количества попыток

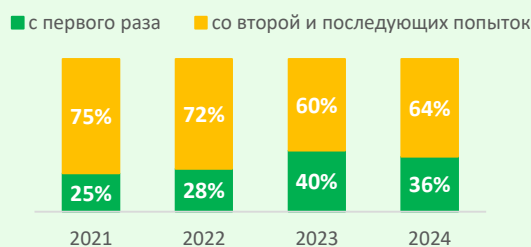


Рис. 5.9. Распределение лиц, сдавших экзамен с первого раза, в зависимости от наличия права управления ТС иных категорий (подкатегорий)

<sup>1</sup> Данные формы федерального статистического наблюдения «Сведения о состоянии безопасности дорожного движения» – Форма «№ 1-БДД». Раздел 2. Введена в действие приказом МВД России от 08.02.2018 № 79.



### Лица, сдавшие экзамен с первого раза, в зависимости от этапа экзамена

Наиболее трудным по-прежнему остается практический экзамен в условиях дорожного движения, в рамках которого процент сдавших с первого раза по сравнению с предыдущим годом увеличился и составил 14%. Теоретический экзамен с первого раза сдали 38% кандидатов в водители, что немного выше уровня предшествующего года (36%). Практический экзамен на закрытой площадке (автодроме), который начиная с 2021 года проводится для получения права управления ТС отдельных категорий и подкатегорий<sup>1</sup>, с первого раза удалось сдать 40% кандидатов в водители (рис. 5.11).

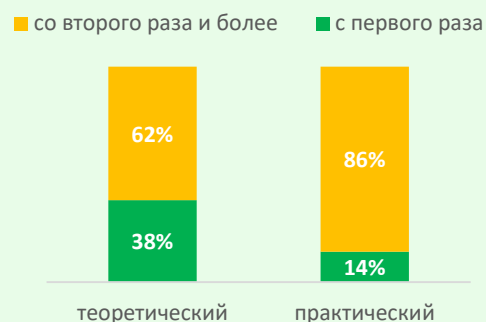


Рис. 5.11. Распределение лиц, сдавших отдельные этапы экзамена на право управления ТС с первого раза

Вместе с тем для каждой категории ТС характерны специфические особенности.

### Теоретический этап экзамена

Наилучшим образом теоретический экзамен сдают кандидаты в водители ТС категории «А». На протяжении нескольких лет в среднем более половины кандидатов сдают такой экзамен с первого раза (рис. 5.12).

	A	A1	B	C	C1	D	D1	BE	CE	C1E	DE	D1E	M
2017	53,7	39,6	44,1	33,2	38,7	38,4	31,6	57,2	40,2	100*	37,5	0*	42,4
2018	52,8	39,5	42,2	33,8	29,1	40	38,2	36,3	39	0*	35,5	0*	25
2019	52,3	40,9	41,7	31,6	24,8	38,9	75,5	49,1	48	38,6	52,9	75*	30,8
2020	52,6	40,3	42,1	31,5	28,9	39	22,2	41	49,3	9,1	54,5	60*	34,8
2021	50,1	30,8	37,9	28,2	20,1	37	19,5	30,4	40,2	8,3	13,2	80*	31,5
2022	48,4	38,6	35,8	26,6	22,6	29,9	24,8	45,2	45,7	100*	37,4	0*	27,1
2023	51,8	37,4	36,8	28,1	40,7	34,6	49,4	37	42,4	0*	26,8	0*	14,5
2024	51,9	39,5	39,1	30,8	29,8	28,9	25,5	34,6	29,4	31,7	41,1	0*	40,7

Рис. 5.12. Удельный вес кандидатов, сдавших теоретический экзамен с первого раза, в зависимости от категорий (подкатегорий)<sup>2</sup>

Для всех остальных категорий и подкатегорий, у которых на протяжении рассматриваемого периода отмечается снижение удельного веса кандидатов, сдавших рассматриваемый экзамен с первого раза, незначительным образом отличаются только темпы снижения, которые напрямую зависят от степени влияния тех или иных изменений порядка сдачи теоретического экзамена.

<sup>1</sup> Постановлением Правительства Российской Федерации от 20.12.2019 № 1734 с 1 апреля 2024 года изменены Правила проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 24.10.2014 № 1097. Введен единый практический экзамен для категорий «В», «С», «D», «BE», «CE», «DE». Практический экзамен для категорий «А» и «М» и подкатегорий «А1» и «В1» проводится все так же на закрытой площадке (автодроме).

<sup>2</sup> Не принимая в расчет ТС подкатегорий «С1Е» и «D1Е», кандидаты на получение права управления которыми в отдельные годы отсутствовали, или высокой доли сдавших с первого раза из-за малого количества изъявивших желание получить право на управление ТС.



### Практический этап экзамена

В 2024 году для кандидатов в водители ТС категории «М» и подкатегории «А1» доли сдавших с первого раза практический экзамен на закрытой площадке (автодроме) снизились и составили 47,1 и 48,3% соответственно. Для кандидатов в водители ТС категории «А» наблюдается незначительное снижение с 40,9 до 40,8% доли сдавших указанный экзамен с первого раза (рис. 5.13).

Практический экзамен в условиях дорожного движения также характеризуется устойчивой тенденцией к снижению доли кандидатов в водители ТС, сдавших его с первого раза.

С учетом того, что практический экзамен в условиях дорожного движения ежегодно признается самым трудным, снижение доли кандидатов, сдавших рассматриваемый экзамен с первого раза, происходило более резкими темпами. Например, доля кандидатов в водители ТС категории «В», сдавших рассматриваемый экзамен с первого раза, снизилась практически в 2,5 раза (с 30,2 до 12,4%) (рис. 5.14).

	А	А1	В1	М
2017	52,9	61,4	0*	56,5
2018	47,5	51,3	58,4	60,2
2019	46,8	54,4	31,2	53,7
2020	46,9	54,9	46,1	47,7
2021	39,9	43	45,6	50,9
2022	44,8	50,6	40,8	39,1
2023	40,9	55,8	0*	57,9
2024	40,8	48,3	0*	47,1

Рис. 5.13. Удельный вес кандидатов, сдавших практический экзамен на автодроме с первого раза, в зависимости от категорий (подкатегорий) (%)

	В	С	С1	Д	Д1	ВЕ	СЕ	С1Е	ДЕ
2017	30,2	55,6	79,6	53,3	40,2	70,4	69,4	85,7	69,1
2018	28,4	50,8	58,6	48,9	65,8	58,3	63,2	85,7	45
2019	25,7	46,6	39,8	45,6	73,8	55,6	57,6	63,4	56,6
2020	24	39,5	43,2	41,5	57,1	48,4	51,5	72,2	35,2
2021	14,7	25,8	21,3	31,9	43,3	33,6	33,4	51,1	30
2022	10,8	24,8	64,1	28,7	78,3	35,3	29,1	11,8	35,2
2023	10,4	23,7	33,7	27,3	40,4	30,7	26	34,7	100
2024	12,4	28,7	10,7	31,9	0*	32,8	28,7	41,7	28,0

Рис. 5.14. Удельный вес кандидатов, сдавших с первого раза практический экзамен в условиях дорожного движения, в зависимости от категорий (подкатегорий) (%)

Для всех остальных категорий основным отличием является только темп снижения доли сдавших с первого раза. Как и на других этапах, наиболее значительные темпы снижения приходятся на рубеж 2020-2021 годов, что обусловлено изменениями порядка проведения практического экзамена.

### Замена и получение водительских удостоверений

В специальных случаях или по истечении сроков действия российское национальное водительское удостоверение требует замены. По сравнению с предыдущим годом в 2024 году количество замененных российских водительских удостоверений увеличилось на 23,9% (рис. 5.15).



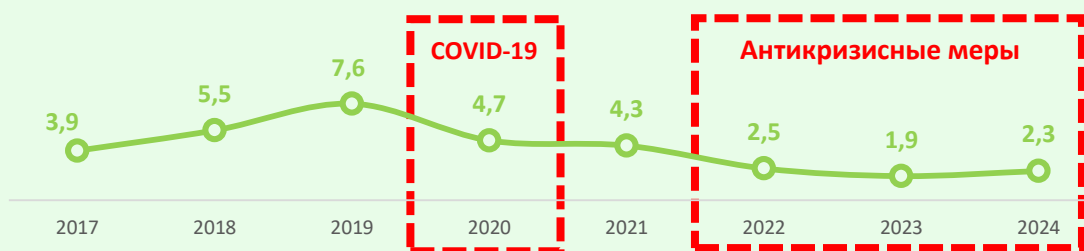


Рис. 5.15. Количество замененных российских водительских удостоверений (млн ед.)

Указанное обусловлено неоднократным продлением срока действия водительских удостоверений, в том числе связанным с предупреждением дальнейшего распространения новой коронавирусной инфекции (COVID-19)<sup>1</sup> и антикризисными мерами<sup>2</sup>.

Количество полученных международных водительских удостоверений в 2024 году увеличилось на 6,1% и составило 192,4 тыс. (рис. 5.16).



Рис. 5.16. Количество полученных международных водительских удостоверений

В 2024 году на фоне устоявшейся на протяжении нескольких лет тенденции к увеличению количества иностранных водительских удостоверений, обмененных на российские после сдачи экзамена, их количество снизилось более чем в 4 раза (-76,7%) и составило 16,7 тыс. Кроме того, предусмотрена возможность обмена иностранных водительских удостоверений в упрощенном порядке, без проведения экзамена<sup>3</sup> (рис. 5.17).



Рис. 5.17. Количество иностранных водительских удостоверений, обмененных на российские

<sup>1</sup> Указом Президента Российской Федерации от 18.04.2020 № 275 «О признании действительными некоторых документов граждан Российской Федерации» действие всех водительских удостоверений, срок действия которых закончился в период с 1 февраля по 15 июля 2020 года, автоматически продлено, а МВД России поручено определить порядок и сроки замены водительских удостоверений. Приказом МВД России от 09.06.2020 № 410 установлено, что замена водительского удостоверения осуществляется в срок до 31.12.2020.

<sup>2</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 23.12.2023 № 2269 «О внесении изменений в Постановление Правительства Российской Федерации от 12 марта 2022 г. № 353»; постановление Правительства Российской Федерации от 09.04.2022 № 626 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 12 марта 2022 г. № 353»; постановление Правительства Российской Федерации от 12.03.2022 № 353 «Об особенностях разрешительной деятельности в Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения 10.04.2025).

<sup>3</sup> Федеральный закон от 10.07.2023 № 313-ФЗ «О внесении изменений в статьи 25 и 26 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения 10.04.2025).



## 5.2. Государственная регистрация транспортных средств и самоходных машин

В 2024 году парк транспортных средств, состоящих на учете в Госавтоинспекции, составил 63,13 млн единиц (без прицепов и полуприцепов). За последние 7 лет он увеличился на 6,6 млн единиц<sup>1</sup> (рис. 5.18).

На протяжении указанного периода в 2022 году отмечено минимальное значение прироста (+0,5%) численности парка ТС, что в большей степени связано с изменением геополитической ситуации, вызвавшей существенное падение спроса на автотранспорт, остановку и приостановление ряда автомобильных производств, а также сложности в поставках комплектующих<sup>2</sup>. В 2023 году значение показателя прироста (+1,7%) приблизилось к средним значениям, характерным для прошлых лет, а в 2024 году отмечено максимальное значение данного показателя (+2,7%) за последние 7 лет (рис. 5.19).



Рис. 5.18. Количество зарегистрированных транспортных средств (млн)

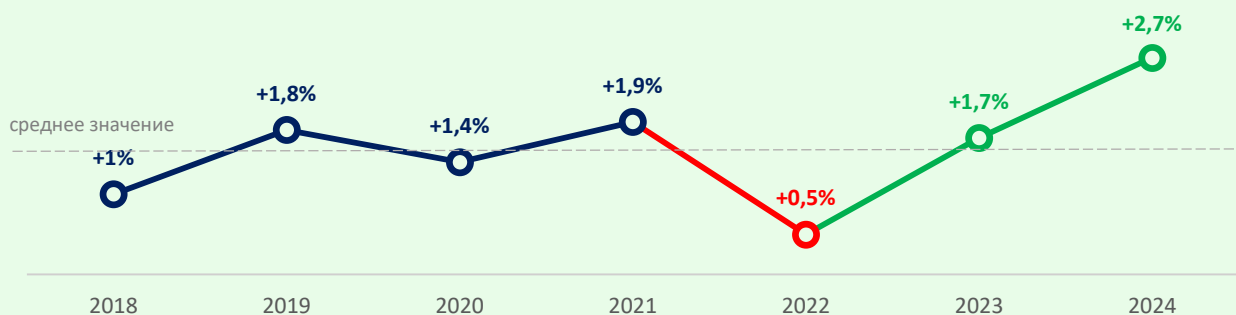


Рис. 5.19. Динамика темпов роста парка транспортных средств

Указанное может свидетельствовать о постепенной адаптации отечественного автомобильного рынка к новым условиям за счет системных мер поддержки автомобильной отрасли со стороны государства<sup>3</sup>, а также предоставления возможности ввоза в страну востребованных товаров иностранного производства без согласия правообладателей (параллельный импорт)<sup>4</sup>, к числу которых относятся и средства наземного транспорта<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Данные формы федерального статистического наблюдения «Сведения о состоянии безопасности дорожного движения» – Форма «№ 1-БДД». Раздел 3. Введена в действие приказом МВД России от 08.02.2018 № 79.

<sup>2</sup> Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.12.2022 № 4261-р «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года» // Собрание законодательства Российской Федерации. 02.01.2023. № 1. Ст. 422.

<sup>3</sup> В том числе дополнительное финансирование автокомпонентной отрасли.

<sup>4</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 29.03.2022 № 506 «О товарах (группах товаров), в отношении которых не могут применяться отдельные положения Гражданского кодекса Российской Федерации о защите исключительных прав на результаты интеллектуальной деятельности, выраженные в таких товарах, и средства индивидуализации, которыми такие товары маркированы» // Собрание законодательства Российской Федерации. 04.04.2022. № 14. Ст. 2286.

<sup>5</sup> Приказ Минпромторга России от 21.07.2023 № 2701 «Об утверждении перечня товаров (групп товаров), в отношении которых не применяются положения статей 1252, 1254, пункта 5 статьи 1286.1, статей 1301, 1311, 1406.1, подпункта 1 статьи 1446, статей 1472, 1515 и 1537 Гражданского кодекса Российской Федерации при условии введения указанных товаров (групп товаров) в оборот за пределами территории Российской Федерации правообладателями (патентообладателями), а также с их согласия» // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>.



Наибольшую долю в общем количестве зарегистрированных механических ТС составили легковые автомобили (83,9%, или 53 млн), доля грузовых ТС составила 11% (7 млн), автобусов – 1,3% (0,84 млн), мототранспорта (категорий L3-L5, L7) – 3,7% (2,4 млн).

Наиболее высокие темпы роста парка ТС характерны для легковых автомобилей и грузовых ТС, за анализируемый период их количество увеличилось на 1,43 млн (+2,8%) и 158 тыс. (+2,3%) соответственно. При этом количество автобусов увеличилось всего на 6,7 тыс. (+0,8%).

Количество зарегистрированных мототранспортных средств увеличилось на 41 тыс. (+1,8%) (рис. 5.20).

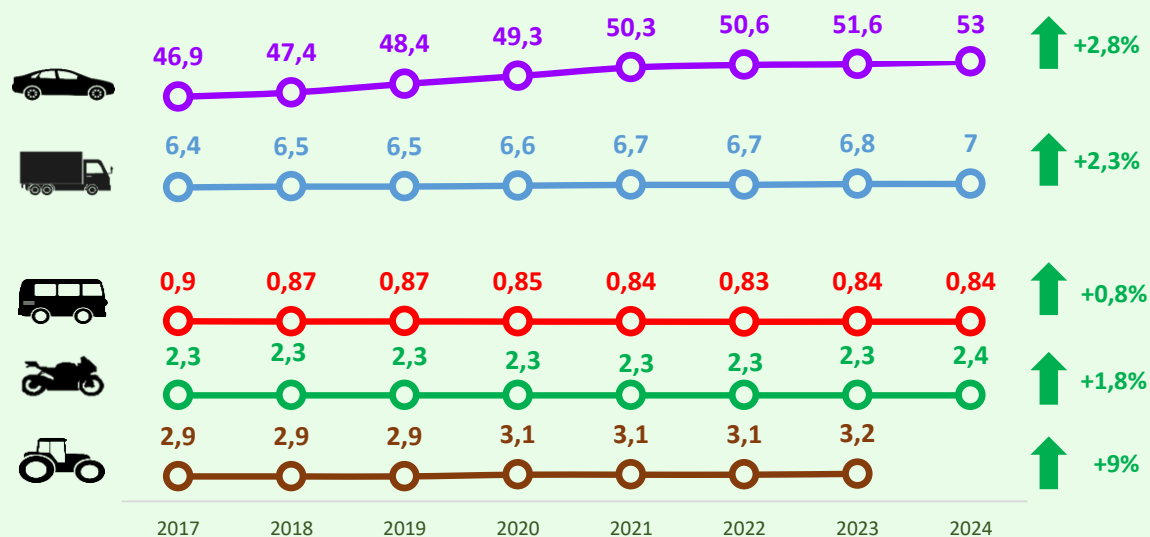


Рис. 5.20. Динамика численности парка ТС и самоходных машин (млн)

Нельзя не отметить положительную тенденцию к перераспределению структуры парка ТС в зависимости от срока их эксплуатации (рис. 5.21).

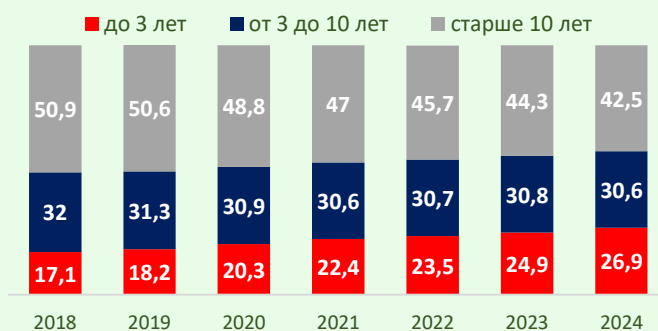


Рис. 5.21. Долевое соотношение зарегистрированных ТС в зависимости от срока эксплуатации

За последние 7 лет количество ТС, с года выпуска которых прошло не более трех лет включительно, увеличилось более чем в 1,5 раза (с 9,7 до 16,9 млн) и составило более четверти (26,9%) от общего количества зарегистрированных механических ТС (в 2018 году – 17,1%). Количество ТС старше 10 лет, напротив, уменьшилось на 7,9% (с 29,1 до 26,8 млн) и если в 2018 году составляло половину от общего парка ТС, то в 2024 году – 42,5%. Доля ТС, с года выпуска которых прошло от 3 до 10 лет включительно, на протяжении анализируемого

периода оставалась примерно на одном уровне, составляя практически треть (30,6%) от общего парка транспортных средств.

Несмотря на положительную тенденцию к обновлению парка транспортных средств, остается проблемным вопрос длительных сроков их эксплуатации. Около 84,9% (1,99 млн) мототранспортных средств, 51,5% (3,58 млн) грузовых, 39,6% (20,9 млн) легковых автомобилей, 35% (0,29 млн) автобусов эксплуатируются свыше 10 лет (рис. 5.22).

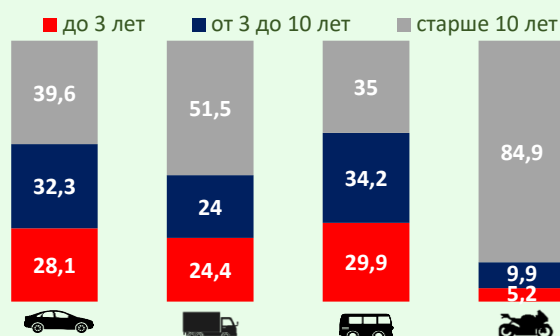


Рис. 5.22. Распределение ТС в зависимости от возраста

Автобусы в зависимости от количества мест для сидения и технически допустимой максимальной массы подразделяются на категории М2 и М3<sup>1</sup>.

На категорию М2<sup>2</sup> приходится 54,9% (462 тыс.) автобусов, на категорию М3<sup>3</sup> – 45,1% (380 тыс.) (рис. 5.23).

Несмотря на внушительную долю автобусов категории М2, распределение по возрастам внутри каждой категории свидетельствует о том, что более новый парк транспортных средств характерен для категории М3.

Если у автобусов категории М2 доля парка транспортных средств, с года выпуска которых прошло до 1 года включительно, составляет чуть более пятой части (23,6%), а старше 10 лет – практически половину (42,8%), то у автобусов категории М3 – чуть более трети (38,3%) и более четвертой части (26%) соответственно (рис. 5.24).

Такая особенность может быть обусловлена несколькими факторами.

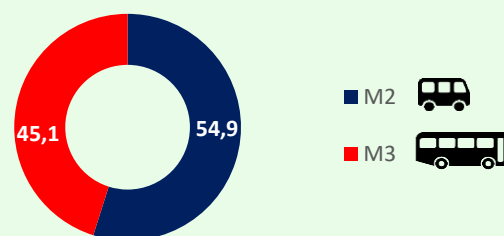


Рис. 5.23. Распределение автобусов в зависимости от категории

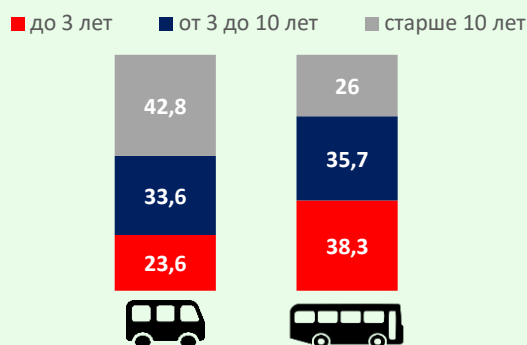


Рис. 5.24. Распределение автобусов по категориям в зависимости от возраста

<sup>1</sup> На основании приложения № 1 к техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), утвержденному Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877.

<sup>2</sup> Категория М2 – ТС, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, технически допустимая максимальная масса которых не превышает 5 т.

<sup>3</sup> Категория М3 – ТС, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, технически допустимая максимальная масса которых превышает 5 т.

Во-первых, обновление автобусов во многом достигается за счет государственной поддержки модернизации парка общественного транспорта. В 2024 году субъекты Российской Федерации в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги»<sup>1</sup> получили более 7,7 тыс. единиц – порядка 7,3 тыс. автобусов, 145 троллейбусов, 230 трамваев, 46 электробусов<sup>2</sup>.

Во-вторых, такое распределение может свидетельствовать о личной заинтересованности владельцев данной категории автобусов в технической исправности эксплуатируемого транспорта, что достигается в том числе за счет обновления парка ТС.

Распределение автобусов по категориям в зависимости от форм собственности также свидетельствует о некоторых отличительных особенностях, присущих каждой из категорий.

Если более половины (53,3%) автобусов категории М2 находятся в собственности физических лиц, то для категории М3 такой показатель составляет более четверти (26,5%). При этом более двух третей (67,1%) автобусов категории М3 находится в собственности юридических лиц, в то время как для категории М2 такой показатель составляет менее половины (42,5%).

Срок эксплуатации в зависимости от формы собственности демонстрирует, что для юридических лиц характерно владение более новым парком ТС. В их собственности находится около трети (33,8%) автобусов категории М2 и чуть менее половины (45,6%) автобусов категории М3, с года выпуска которых прошло до 1 года включительно.

При этом в собственности физических лиц доля автобусов категории М2, с года выпуска которых прошло более 10 лет, составляет более трети (35,6%), для категории М3 такой показатель составляет пятую часть (20,5%) (рис. 5.25).

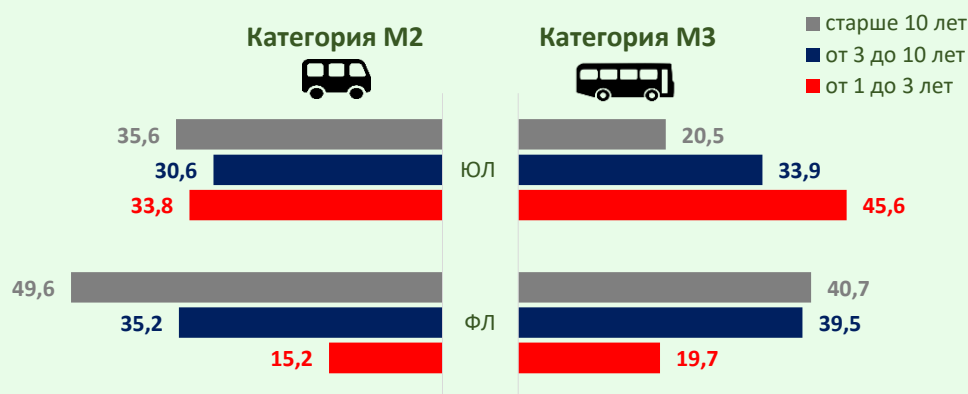


Рис. 5.25. Распределение автобусов по категориям и возрасту в зависимости от формы собственности (%)

В зависимости от места производства легковых автомобилей доля иностранных и отечественных марок практически одинакова. Количество автомобилей отечественных марок превысило иностранные на 796,7 тыс.

<sup>1</sup> Паспорт национального проекта «Национальный проект «Безопасные качественные дороги» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 27.02.2025).

<sup>2</sup> За пять лет нацпроекта в регионы поступило 13,7 тыс. единиц нового общественного транспорта // URL: <https://bkdrf.ru/news/read/bolee-59-tys-transportnyh-sredstv-postupili-v-regiony-po-natsproektu-za-chetyre-goda> (дата обращения: 27.02.2025).



Рассматриваемая категория является единственной, для которой в зависимости от страны производства распределение происходит равным образом. Во всех остальных категориях преобладает доля отечественного транспорта. Так, около 72,5% грузовых ТС, 70,4% автобусов и 76,5% мототранспортных средств, зарегистрированных на территории Российской Федерации, отечественного производства (рис. 5.26).

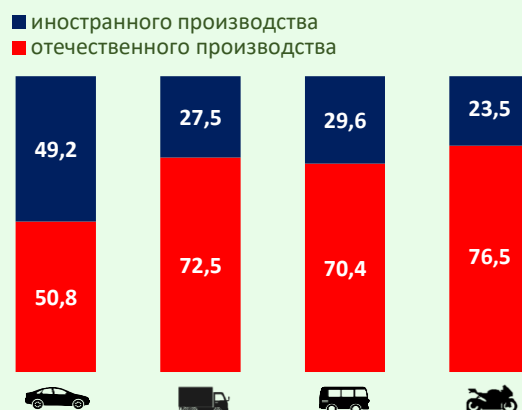


Рис. 5.26. Распределение ТС в зависимости от страны производства

В 2024 году сохранилась тенденция к росту количества ТС с правым расположением рулевого управления. Их количество увеличилось на 2% и составило 3,53 млн, или 5,6% от общего количества механических ТС (рис. 5.27).

Основная доля ТС с правым расположением руля пришлась на легковые автомобили, количество которых составило 3,3 млн, или 93,7%.

При этом транспортный риск для легковых автомобилей с правым расположением руля (4,9) более чем в два раза выше по сравнению с автомобилями, в которых руль расположен слева (2,1).

Продолжился стремительный рост количества ТС с возможностью использования электродвигателей<sup>1</sup>, в 2024 году увеличение составило 41,6% (376,3 тыс.), при этом по-прежнему их доля среди всех механических ТС достаточно мала и составляет только 0,6%. Наибольшее количество (310,5 тыс.) составляют автомобили с гибридной силовой установкой (рис. 5.28).



Рис. 5.27. Динамика количества ТС с правым расположением рулевого управления (млн)



Рис. 5.28. Динамика количества ТС с возможностью использования электродвигателей (тыс.)

<sup>1</sup> В том числе с гибридной силовой установкой.

## 6. ОФОРМЛЕНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

В 2024 году сотрудниками Госавтоинспекции оформлено 1 803 019 (+3,9%) ДТП, из них 7,3%, или 132 037, составили происшествия, в которых погибли или получили ранения люди, 92,7%, или 1 670 982 – ДТП без пострадавших, только с материальным ущербом (рис. 6.1)<sup>1</sup>.

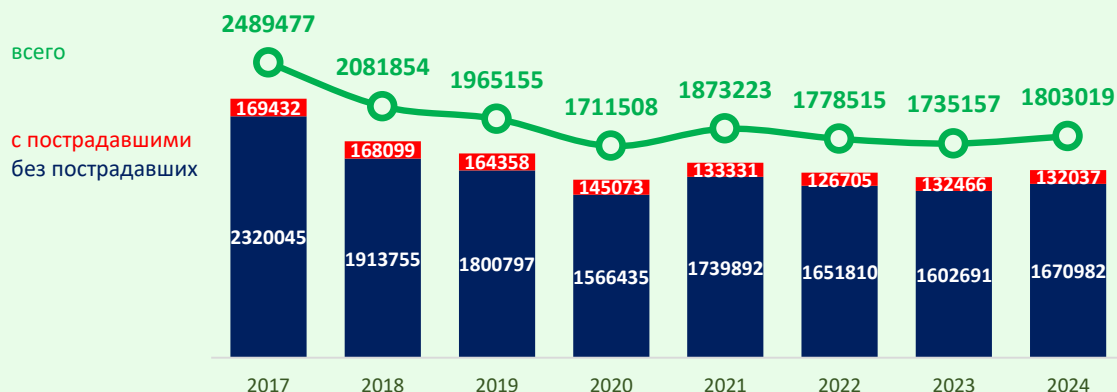


Рис. 6.1. Количество ДТП, оформленных сотрудниками полиции

Удельный вес ДТП, произошедших по причине нарушения правил проезда пешеходных переходов, от всех ДТП без пострадавших в 42 раза ниже аналогичного показателя для ДТП с пострадавшими. Большой разницей удельного веса также характеризуются ДТП из-за выезда на полосу встречного движения – удельный вес ДТП без пострадавших, произошедших по данной причине, составил 0,8%, удельный вес ДТП с пострадавшими – 8,1%.

Доля ДТП без пострадавших, произошедших по причине несоблюдения бокового интервала, напротив, почти в 11 раз выше по сравнению с происшествиями по той же причине, в которых пострадали люди (рис. 6.2).



Рис. 6.2. Удельный вес ДТП по конкретной причине от общего количества зарегистрированных происшествий в зависимости от наличия пострадавших в них

<sup>1</sup> По данным, содержащимся в МИАС.



Наибольшая часть ДТП с пострадавшими (40%) оформлялась<sup>1</sup> в течение от 1-2 часов, почти четверть (24%) приходится на временной промежуток 2-3 часа. До одного часа затрачено на оформление 20% ДТП, в которых погибли или получили ранения люди.

Абсолютное большинство (71%) ДТП с материальным ущербом оформлено в течение одного часа, более четверти (26%) – от 1 до 2 часов. Происшествия без пострадавших, на оформление которых затрачено более двух часов, составили менее 2% (рис. 6.3.)<sup>2</sup>.

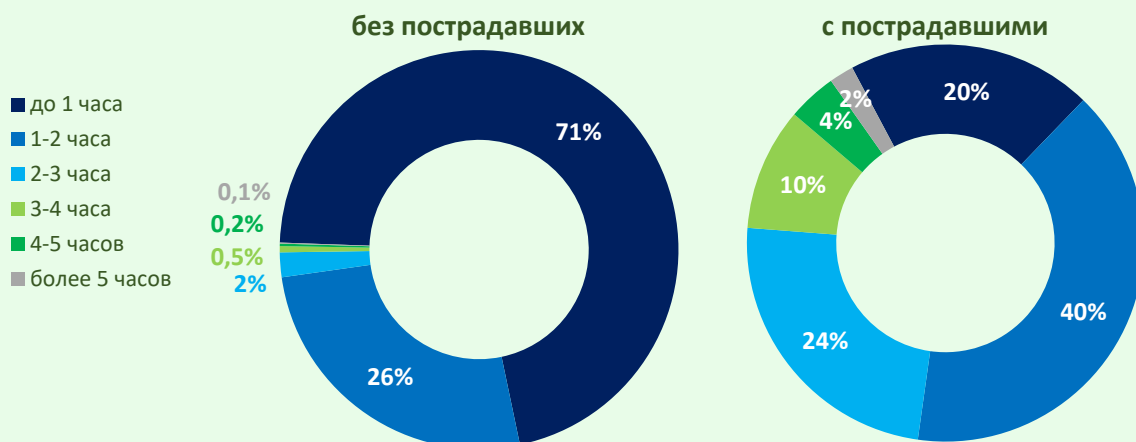


Рис. 6.3. Долевое соотношение ДТП в зависимости от времени, затраченного сотрудниками Госавтоинспекции в 2024 году на их оформление

Среди всех ДТП с материальным ущербом, оформленных в 2024 году сотрудниками Госавтоинспекции, 55%, или более 925 тыс., происшествий подпадали под основания оформления без участия сотрудников полиции по Европротоколу (рис. 6.4.)<sup>3</sup>.

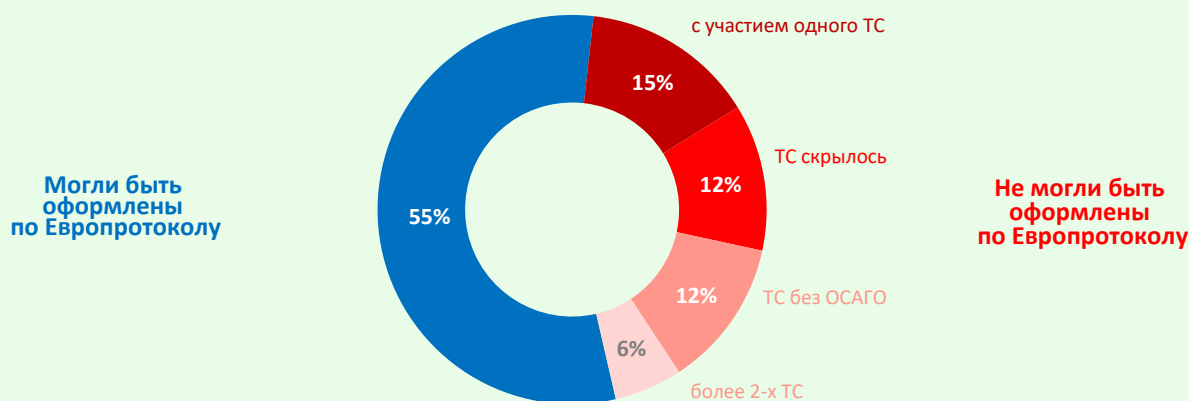


Рис. 6.4. Характеристика ДТП без пострадавших, оформленных в 2024 году сотрудниками Госавтоинспекции

<sup>1</sup> Проведение регламентных действий непосредственно на месте ДТП.

<sup>2</sup> По данным, содержащимся в МИАС и Автоматизированной информационно-управляющей системе Госавтоинспекции (АИУС). Ввиду того, что в рисунок 6.2 не включены ДТП, факт которых сотрудниками Госавтоинспекции установлен позднее, сумма показателей составляет не 100%.

<sup>3</sup> В соответствии со ст. 11.1 Федерального закона от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Собрание законодательства РФ. 06.05.2002. № 18. Ст. 1720.



При распределении ДТП, которые могли быть оформлены по Европротоколу по видам ТС, участвовавших в таких происшествиях, наибольшей долей характеризуются ДТП с участием автобусов (66%). Примерно одинаковый удельный вес приходится на ДТП с участием грузовых и легковых ТС (58 и 57% соответственно), а также мототранспорта (56%) (рис. 6.5).

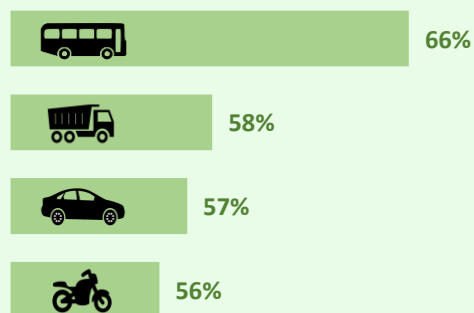


Рис. 6.5. Удельный вес ДТП, которые могли быть оформлены по Европротоколу, от общего количества ДТП без пострадавших в зависимости от участвующих видов ТС в 2024 году

Последние 5 лет доля ДТП, которые могли бы быть оформлены по Европротоколу, примерно одинаковая и в 2024 году составила 55% ДТП без пострадавших, оформленных сотрудниками Госавтоинспекции (рис. 6.6).

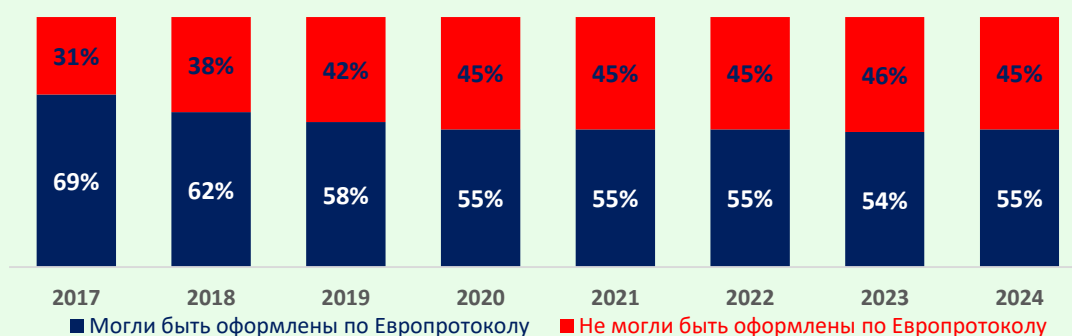


Рис. 6.6. Удельный вес ДТП без пострадавших в зависимости от возможности оформления по Европротоколу

В 2024 году 832,1 тыс. ДТП оформлено по Европротоколу непосредственно водителями без участия сотрудников Госавтоинспекции<sup>1</sup>. По сравнению с предшествующим годом количество фактов оформления ДТП таким способом увеличилось (рис. 6.7).

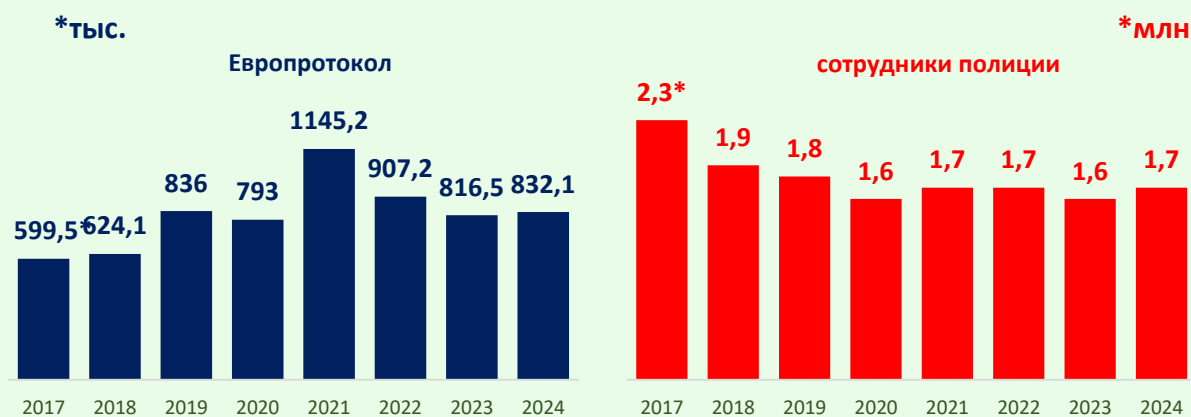


Рис. 6.7. Количество оформленных ДТП с материальным ущербом сотрудниками Госавтоинспекции и по Европротоколу<sup>2</sup>

<sup>1</sup> По данным АО «НСИС».

<sup>2</sup> В соответствии с итоговыми данными АО «НСИС» значение за 2023 год скорректировано.



В 2024 году продолжилась тенденция к снижению удельного веса ДТП, оформленных по Европротоколу, среди всех происшествий без пострадавших. Снижение отмечается с 2022 года (рис. 6.8)<sup>1</sup>.

Рост цен на эксплуатацию личных транспортных средств составил 10,8%<sup>2</sup>. Совокупность данных факторов могла сдерживать водителей от оформления ДТП без участия сотрудников полиции во избежание неправильного определения суммы материального ущерба, в пределах которой возможно оформление Европротокола.

В 2024 году через сервис «Европротокол онлайн» мобильного приложения «Госуслуги Авто», а также иные подобные сервисы оформлено 42 598 электронных извещений, что почти в 2 раза больше по сравнению с 2023 годом<sup>3</sup> (рис. 6.9).

Среди всех ДТП без пострадавших более половины оформлены по Европротоколу в Республике Саха (Якутия) (63,6%), Чеченской Республике (51,9%), Приморском крае (61,2%), Калининградской (54,6%), Новосибирской (51,4%), Орловской (50,4%) и Ульяновской (52,6%) областях, а также в Чукотском автономном округе (55,1%).

Наименьшее значение данного показателя отмечено в Камчатском (7%) и Краснодарском (17,1%) краях, во Владимирской (17,5%) и Иркутской (15,5%) областях, в г. Санкт-Петербурге (18,8%) и Ненецком автономном округе (16,2%) (рис. 6.10).

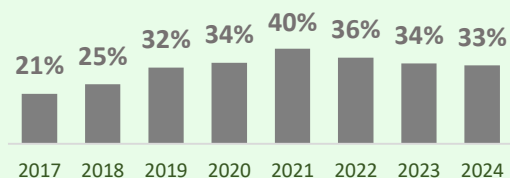


Рис. 6.8. Удельный вес количества ДТП, оформленных по Европротоколу, от всех ДТП без пострадавших

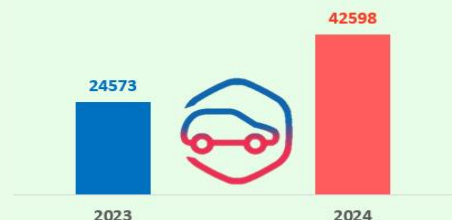


Рис. 6.9. Количество электронных извещений, оформленных через мобильное приложение «Госуслуги Авто», а также иные подобные сервисы

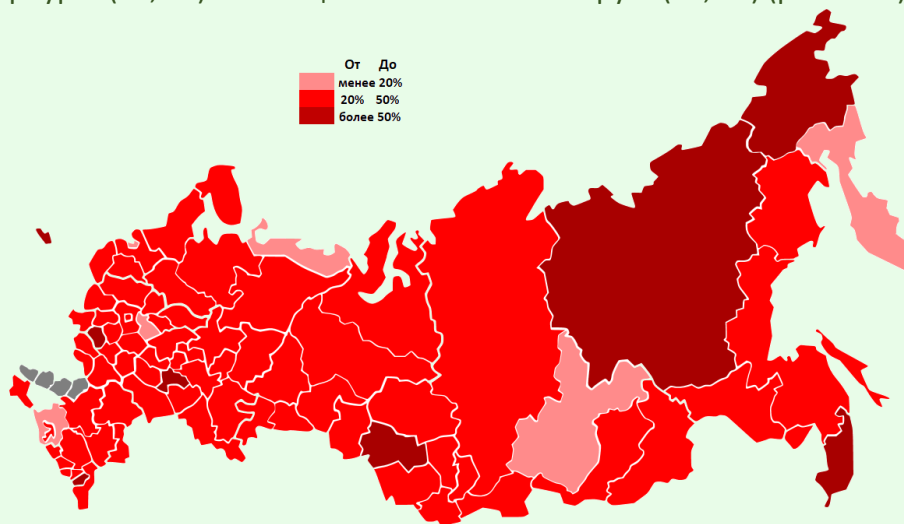


Рис. 6.10. Удельный вес ДТП, оформленных в 2024 году по Европротоколу, от общего количества оформленных ДТП без пострадавших в распределении по субъектам Российской Федерации

<sup>1</sup> Сумма количества ДТП без пострадавших, оформленных сотрудниками Госавтоинспекции и по Европротоколу.

<sup>2</sup> По данным Федеральной службы государственной статистики.

<sup>3</sup> По данным РСА.



Средний размер выплаты по Европротоколам составил 61,4 тыс. рублей, во всех остальных случаях – 115,8 тыс. рублей (рис. 6.11)<sup>1</sup>.

Средняя выплата для физических лиц<sup>2</sup> по Европротоколу составила 64,8 тыс. рублей, что больше по сравнению со средней выплатой юридическим лицам. Однако в иных случаях сумма средней выплаты больше у хозяйствующих субъектов (103,5 тыс. рублей).

Наибольшей средней выплатой для физических лиц по Европротоколу, а также в иных случаях характеризуются грузовые ТС (91,8 и 132,2 тыс. рублей соответственно). Наибольшая средняя выплата по Европротоколу у хозяйствующих субъектов отмечена также для грузовых ТС (65,1 тыс. рублей), однако в иных случаях наибольшая средняя выплата зафиксирована у мототранспорта (130,5 тыс. рублей). Наибольшими значениями средней выплаты для физических лиц по отношению к юридическим характеризуются почти все категории ТС, кроме мототранспорта (рис. 6.12).

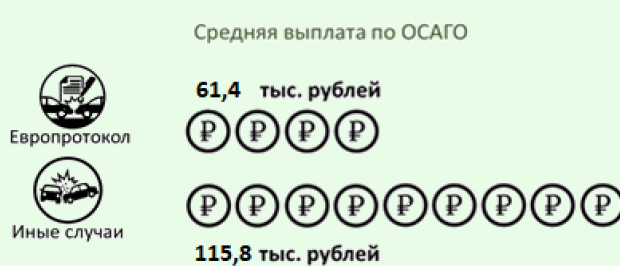


Рис. 6.11. Средняя выплата в 2024 году при оформлении ДТП по Европротоколу и в иных случаях

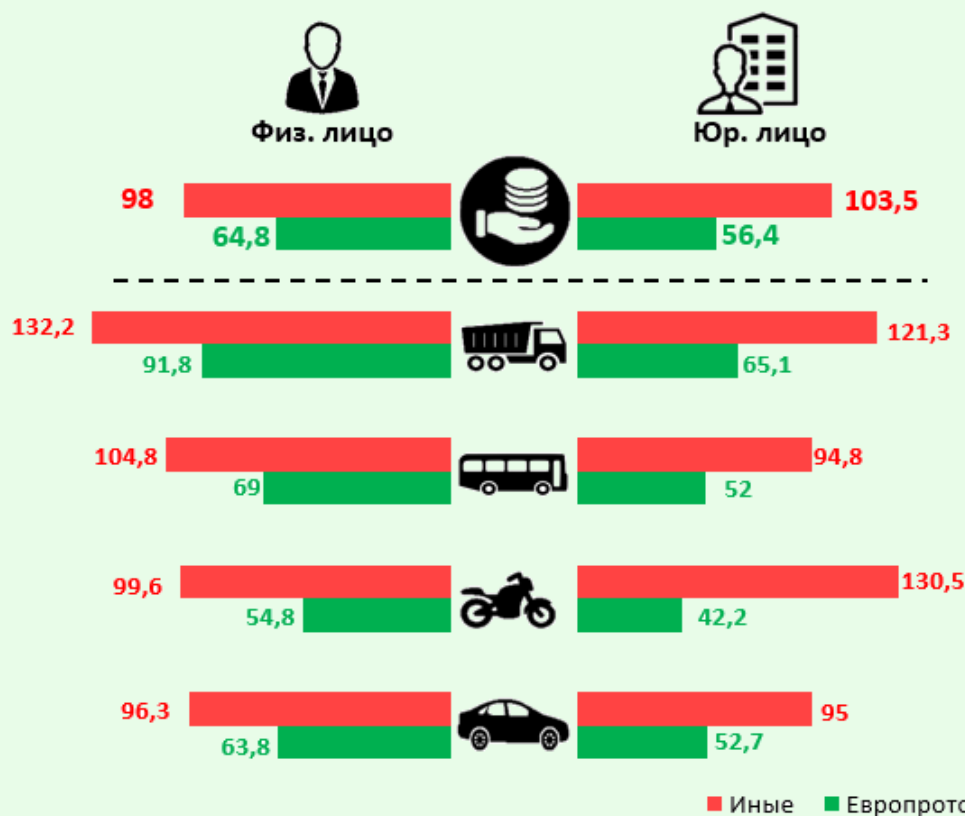


Рис. 6.12. Средняя выплата в 2024 году при оформлении ДТП по Европротоколу и в иных случаях в зависимости от вида ТС и формы собственности (тыс. рублей)

<sup>1</sup> По данным РСА.

<sup>2</sup> ИП рассматриваются как физические лица.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате анализа правоприменительной деятельности в области безопасности дорожного движения в 2024 году получены следующие сведения, характеризующие её состояние.

### 1. ПРОИЗВОДСТВО ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

1.1. В 2024 году возбуждено 255,1 млн (+6,3%) дел об административных правонарушениях в сфере БДД.

1.2. Абсолютное большинство (236,8 млн, или 93%) нарушений в сфере БДД установлено в автоматическом режиме в ходе эксплуатации комплексов ФВФ. Количество нарушений, выявленных таким способом, по сравнению с предшествующим годом увеличилось на 7,2%.

1.3. Количество стационарных комплексов ФВФ увеличилось до 28,1 тыс., передвижных – уменьшилось до 2,9 тыс. Кроме того, использовалось около 900 мобильных комплексов ФВФ, размещаемых на борту ТС.

1.4. В среднем на каждый комплекс ФВФ пришлось 7,4 тыс. выявленных в автоматическом режиме нарушений в течение года.

1.5. Непосредственно сотрудниками полиции пресечено 19,4 млн нарушений в сфере БДД. Среди них наиболее массовыми стали управление ТС с неисправностями, при которых запрещена их эксплуатация (3,04 млн, или 16,6%), и нарушение правил применения ремня безопасности или мотошлема (2,6 млн, или 14,2%).

1.6. Количество пресеченных нарушений, связанных с управлением ТС водителями в состоянии опьянения либо отказавшимися от МОСО, снизилось и составило более 403 тыс.

1.7. По фактам выезда на ПВД (ч. 4 и 5 ст. 12.15 КоАП РФ) в 2024 году возбуждено 884,9 тыс. дел об административных правонарушениях. По сравнению с предшествующим годом значение данного показателя увеличилось на 5,2%. Также увеличился удельный вес выявленных нарушений данного вида, совершенных повторно (с 7,9 до 9,4%).

1.8. Нарушения, связанные с выездом на ПВД, выявлялись сотрудниками полиции и при использовании комплексов ФВФ практически в равном соотношении. При этом по сравнению с предшествующим годом увеличилась доля таких нарушений, зафиксированных в автоматическом режиме (с 47 до 51%).

1.9. Наибольшее количество нарушений ПДД, связанных с выездом на ПВД, выявлялось в летний период, достигнув пикового значения в августе (113,2 тыс.). При этом максимальное количество ДТП по причине выезда на ПВД зарегистрировано в январе и декабре, а также в августе.

1.10. В 2024 году сохранилась тенденция к увеличению количества дел об административных правонарушениях, возбужденных по фактам превышения установленной скорости движения ТС. Всего возбуждено 193,7 млн (+7%) таких дел.

1.11. В 2024 году возбуждено более 428,6 тыс. (+4%) дел об административных правонарушениях, связанных с управлением ТС водителями, не имеющими права на управление ТС или лишенными такого права. Наибольшее количество дел об административных правонарушениях, связанных с управлением транспортным средством



водителем, не имеющим права на управление ТС или лишенным такого права, возбуждено в летний период года.

1.12. В отношении пешеходов в 2024 году возбуждено 1,04 млн дел об административных правонарушениях, связанных с нарушением ими ПДД. Наибольшее количество дел об административных правонарушениях возбуждалось в отношении пешеходов в начале и в конце года.

1.13. По фактам непредоставления преимущества в движении пешеходам (ст. 12.18 КоАП РФ) в отношении водителей ТС возбуждено 1,11 млн дел об административных правонарушениях, из которых почти пятая часть (18,9%) – на основании материалов, полученных в ходе эксплуатации комплексов ФВФ.

1.14. В большинстве случаев привлечения к ответственности (за исключением фиксации нарушений комплексами ФВФ) субъектами привлечения к административной ответственности являлись водители ТС (16,1 млн).

1.15. Почти треть (29%) всех пресеченных (за исключением фиксации нарушений комплексами ФВФ) в 2024 году нарушений в сфере БДД совершена лицами в возрасте 30-39 лет, что характерно практически для всех видов нарушений.

1.16. В отношении пользователей СИМ возбуждено более 76 тыс. дел об административных правонарушениях. Практически во всех (98,5%) установленных случаях пользователи СИМ, совершившие нарушения, приравнивались к другим лицам, непосредственно участвовавшим в дорожном движении (кроме водителя, пешехода и пассажира).

В 1,5% случаев пользователи СИМ при привлечении к административной ответственности признавались водителями ТС. Наиболее распространенными среди таких нарушений стали управление ТС водителем, не имеющим права управления (ст. 12.7 КоАП РФ), и неиспользование шлемов (ст. 12.6 КоАП РФ).

1.17. В 2024 году за совершение нарушений в сфере БДД назначено 253,5 млн административных штрафов. Непосредственно сотрудниками полиции данный вид наказания наиболее часто применялся за управление ТС с неисправностями, а также за нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов.

1.18. Предупреждение назначалось 250 тыс. раз. Более половины предупреждений (60,7%, или 151,6 тыс.) вынесено в отношении пешеходов.

1.19. Лишение права управления ТС в 2024 году назначалось 298,6 тыс. раз. В половине (50,8%) случаев данный вид наказания назначался за управление ТС водителем в состоянии опьянения (ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ).

Наиболее часто относительно административного штрафа как альтернативного вида наказания лишение права управления ТС применялось за нарушение ПДД, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего.

1.20. Административный арест назначался в качестве административного наказания за совершение нарушений в сфере БДД 110,6 раза. Более трети (34,1%) административных арестов назначено за управление ТС в состоянии опьянения лицом, не имеющим либо лишенным права управления (ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ).



## **2. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОИЗВОДСТВА ПО УГОЛОВНЫМ ДЕЛАМ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА**

2.1. В 2024 году сотрудниками Госавтоинспекции выявлено 79 203 (-10,7%) преступления, что составило 4,1% от всех зарегистрированных преступлений. Практически 8 из 10 всех выявленных сотрудниками Госавтоинспекции преступлений составили непосредственно посягающие на безопасность дорожного движения.

2.2. В 2024 году зарегистрировано 67 450 преступлений против БДД. Основную долю (69%) составило управление ТС в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264.1 УК РФ).

2.3. За совершение преступлений против БДД в 2024 году осуждены 51 527 человек. Одновременно с этим на протяжении нескольких лет наблюдается поступательное снижение доли осужденных за совершение рассматриваемых преступлений среди всех осужденных в течение года (10%).

2.4. Среди всех видов основных уголовных наказаний, назначенных в 2024 году лицам, совершившим преступления против БДД, преобладали обязательные работы (26 525), среди дополнительных наказаний – лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью (43 675).

2.5. Основную долю (94,6%, или 48 754) осужденных за совершение преступлений против БДД в 2024 году составили мужчины. На женщин пришлось 5,4%, или 2 773.

2.6. Среди осужденных за совершение преступлений против БДД преобладают лица в возрасте 30-49 лет со средним профессиональным образованием, не имеющие постоянного источника дохода. Более четверти осужденных на момент совершения преступлений против БДД имели судимость.

## **3. ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ (НАДЗОР) В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

3.1. При осуществлении дорожного надзора в 2024 году проведено 73 тыс. профилактических мероприятий, что почти на четверть меньше показателя 2023 года. Уменьшение произошло и в расчете на один объект дорожного надзора. В среднем в отношении каждого объекта надзора проведено 6 профилактических мероприятий.

Количество проведенных по линии дорожного надзора КНМ составило 43,3 тыс. На один объект дорожного надзора пришлось в среднем 4 КНМ. По сравнению с предшествующим годом значение данного показателя снизилось.

3.2. В 2024 году по итогам проведения КНМ выдано 34 729 предписаний, что в 80 раз больше по сравнению с предшествующим годом. Такая динамика обусловлена установлением возможности проведения постоянного рейда при осуществлении дорожного надзора.

3.3. Дела об административных правонарушениях по результатам проведения КНМ в рамках дорожного надзора возбуждались гораздо чаще: в среднем по результатам каждого 8-го КНМ.

Вместе с тем на одно возбужденное дело об административном правонарушении в 2024 году пришлось примерно 6 предписаний.

3.4. В рамках технического надзора проведено 4 284 КНМ, основную часть (98%) которых составило наблюдение за соблюдением обязательных требований. Наибольшее



количество (1 390 или 32,4%) КНМ проведено в отношении хозяйствующих субъектов, осуществляющих организованные перевозки групп детей автобусами. По сравнению с 2023 годом отмечено значительное увеличение количества проведенных КНМ.

3.5. В рамках постоянного рейда за соблюдением объектами технического надзора обязательных требований в 2024 году проведено 90 001 мероприятие, что на 11,6% больше по сравнению с предшествующим годом.

Сохранилась тенденция прошлого года по соотношению количества проведенных в рамках постоянного рейда мероприятий в расчете на количество объектов надзора: одно мероприятие пришлось в среднем на 2 объекта надзора.

3.6. В 2024 году выдано 9,1 млн диагностических карт. Наибольшая доля (19,6%) диагностических карт, в которых проставлено несоответствие ТС требованиям безопасности, выдана на автобусы, наименьшая (0,2%) – на мототранспортные средства.

3.7. В рамках надзора, осуществляемого МВД России за операторами ТО, в 2024 году проведено 3 772 профилактических и 8 695 контрольных (надзорных) мероприятий.

Профессиональным объединением страховщиков по фактам обращений (жалоб) в отношении операторов ТО проведено 276 контрольных мероприятий, по результатам которых принято 618 решений об аннулировании аттестата аккредитации операторов ТО и 66 – о приостановлении его действия.

3.8. В отношении организаций, участвующих в государственной регистрации ТС, проведено 143 профилактических мероприятия.

3.9. В рамках надзора за соблюдением обязательных требований в области безопасности дорожного движения к изготовлению государственных регистрационных знаков ТС в 2024 году проведено 261 профилактическое мероприятие и 9 контрольных (надзорных) мероприятий.

3.10. В рамках контроля (надзора) за органами публичной власти в 2024 году проведено 333 внеплановые проверки, по результатам которых возбуждено 4 823 дела об административных правонарушениях и выдано 347 предписаний об устранении выявленных нарушений. Органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации в установленный срок исполнены все предписания, в то время как органами местного самоуправления не исполнена четвертая часть выданных им предписаний.

#### **4. УЧАСТИЕ ОБЩЕСТВЕННОСТИ В ВЫЯВЛЕНИИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

4.1. На основании информации, полученной от представителей общественности, в 2024 году пресечено 1,3 млн нарушений. При этом на протяжении нескольких лет отмечается увеличение доли наиболее распространенных видов нарушений, пресеченных в ходе отработки сообщений от представителей общественности, от общего количества пресеченных нарушений конкретного вида.

4.2. В результате отработки сообщений граждан в 2024 году пресечено 17,4% всех выявленных нарушений, связанных с управлением ТС водителями в состоянии опьянения или отказавшимися от МОСО, 10,6% всех нарушений, связанных с управлением ТС водителем, не имеющим права управления, и 9% нарушений ПДД пешеходами.

4.3. На протяжении нескольких лет наблюдается тенденция к снижению доли постановлений, вынесенных по результатам отработки обращений граждан, от общего



количества поступивших обращений. Указанное может свидетельствовать о снижении качества представленной информации о правонарушениях.

## **5. РЕГИСТРАЦИОННО-ЭКЗАМЕНАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ**

5.1. На фоне устоявшейся на протяжении нескольких лет тенденции к сокращению количества заявлений, поданных на получение государственных услуг по проведению экзаменов на право управления ТС и выдаче водительских удостоверений, произошел рост их количества. В 2024 году количество таких заявлений составило 4,63 млн, что более чем в два раза ниже, чем в 2019 году.

Второй год подряд наиболее востребованной формой подачи заявления стало непосредственное обращение граждан в подразделения Госавтоинспекции.

5.2. В 2024 году количество лиц, получивших право на управление ТС, снизилось (-2%) и составило 1,3 млн. Основную долю (78%) составили лица, получившие право на управление легковыми ТС.

5.3. Среди впервые обучившихся в автошколе наибольшей популярностью пользуются ТС категории «В».

5.4. В 2024 году с первого раза экзамен на право управления ТС успешно сдали 241,8 тыс. человек. Снизилась доля лиц, сдавших экзамен на право управления ТС с первого раза (22%), среди всех лиц, сдавших экзамен.

5.5. Более высокой долей сдавших экзамен с первого раза характеризуются кандидаты, открывающие дополнительные категории, что может быть обусловлено лучшими теоретическими знаниями и практическими навыками управления ТС у таких лиц по сравнению с теми, кто прошел обучение впервые.

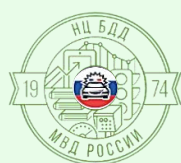
5.6. В 2024 году проведено 6,48 млн человеко-экзаменов на право управления ТС. Самым многочисленным стал теоретический экзамен.

5.7. Наиболее трудным по-прежнему остается практический экзамен в условиях дорожного движения, который с первого раза сдали 14% кандидатов в водители. Теоретический экзамен с первого раза сдали 38% кандидатов в водители. Практический экзамен на закрытой площадке (автодроме), который проводится для получения права управления ТС отдельных категорий и подкатегорий, с первого раза удалось сдать 40% кандидатов в водители.

5.8. В 2024 году парк транспортных средств, состоящих на учете в Госавтоинспекции, составил 63,13 млн единиц (без прицепов и полуприцепов), что на 2,7% больше по сравнению с предшествующим годом. Наибольшую долю составили легковые автомобили (83,9%).

5.9. За последние 7 лет количество ТС, с года выпуска которых прошло не более трех лет включительно, увеличилось более чем в 1,5 раза (с 9,7 до 16,9 млн) и составило более четверти (26,9%) от общего количества зарегистрированных механических ТС (в 2018 году – 17,1%).

Однако, несмотря на положительную тенденцию к обновлению парка ТС, вопрос длительных сроков эксплуатации ТС остается проблемным. Около 84,9% (1,99 млн) мототранспортных средств, 51,5% (3,58 млн) грузовых, 39,6% (20,9 млн) легковых автомобилей, 35% (0,29 млн) автобусов эксплуатируются свыше 10 лет.



## **6. ОФОРМЛЕНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**

6.1. В 2024 году сотрудниками Госавтоинспекции оформлено 1 803 019 (+3,9%) ДТП, из них 7,3%, или 132 037, составили происшествия, в которых погибли или получили ранения люди, 92,7%, или 1 670 982, – ДТП без пострадавших, только с материальным ущербом.

Основная доля (40%) ДТП с пострадавшими оформлялась в течение 1-2 часов. На оформление происшествий без пострадавших в абсолютном большинстве случаев (71%) затрачено до одного часа.

6.2. Среди всех ДТП с материальным ущербом, оформленных в 2024 году сотрудниками Госавтоинспекции, 55%, или около 925 тыс., подпадали под основания оформления без участия сотрудников полиции по Европротоколу.

6.3. В 2024 году 832,1 тыс. ДТП оформлено по Европротоколу непосредственно водителями без участия сотрудников Госавтоинспекции. По сравнению с предшествующим годом количество фактов оформления ДТП таким способом увеличилось.

Через сервис «Европротокол онлайн» мобильного приложения «Госуслуги Авто», а также иные подобные сервисы оформлено 42 598 электронных извещений, что почти в два раза больше аналогичного показателя предшествующего года.



## СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 07.01.2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.
2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 17.06.1996. № 25. Ст. 2954.
3. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 11.12.1995. № 50. Ст. 4873.
4. Федеральный закон от 15.08.1996 № 114-ФЗ «О порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию» // Собрание законодательства РФ. 19.08.1996. № 34. Ст. 4029.
5. Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Собрание законодательства РФ. 06.05.2002. № 18. Ст. 1720.
6. Федеральный закон от 01.07.2011 № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 04.07.2011. № 27. Ст. 3881.
7. Федеральный закон от 31.07.2020 № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 03.08.2020. № 31 (Часть I). Ст. 5007.
8. Постановление Правительства Российской Федерации от 24.10.2014 № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» // Собрание законодательства РФ. 03.11.2014. № 44. Ст. 6063.
9. Постановление Правительства Российской Федерации от 30.06.2021 № 1101 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 12.07.2021. № 28 (часть II). Ст. 5531.
10. Постановление Правительства РФ от 16.03.2022 № 384 «Об утверждении Положения о государственном контроле (надзоре) за реализацией органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, их должностными лицами полномочий, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения и соблюдением требований в области обеспечения безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 21.03.2022. № 12. Ст. 1868.
11. Постановление Правительства Российской Федерации от 10.03.2022 № 336 «Об особенностях организации и осуществления государственного контроля (надзора), муниципального контроля» // Собрание законодательства РФ. 14.03.2022. № 11. Ст. 1715.
12. Постановление Правительства РФ от 06.10.2022 № 1769 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 10.10.2022. № 41. Ст. 7100.
13. Постановление Правительства Российской Федерации от 12.03.2022 № 353 «Об особенностях разрешительной деятельности в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 21.03.2022. № 12. Ст. 1839.



14. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.12.2022 № 4261-р «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года» // Собрание законодательства Российской Федерации. 02.01.2023. № 1. Ст. 422.

15. Приказ МВД России от 20.10.2015 № 995 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений» // СПС «Консультант Плюс».

16. Приказ МВД России от 23.12.2022 № 984 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по предоставлению адресно-справочной информации» // СПС «Консультант Плюс».

17. Приказ Минпромторга России от 21.07.2023 № 2701 «Об утверждении перечня товаров (групп товаров), в отношении которых не применяются положения статей 1252, 1254, пункта 5 статьи 1286.1, статей 1301, 1311, 1406.1, подпункта 1 статьи 1446, статей 1472, 1515 и 1537 Гражданского кодекса Российской Федерации при условии введения указанных товаров (групп товаров) в оборот за пределами территории Российской Федерации правообладателями (патентообладателями), а также с их согласия» // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>.

18. Постановление Правительства Республики Алтай от 24.09.24 № 336 «Об утверждении Положения о размере, основании и порядке выплаты денежного вознаграждения гражданам за информирование органов внутренних дел (полиции) о факте управления транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения».

19. Постановление Правительства Республики Коми от 14.02.2023 № 68 «Об утверждении Положения о выплате денежного вознаграждения гражданам, участвующим в охране общественного порядка, за информирование органов внутренних дел (полиции) и иных правоохранительных органов о правонарушениях и об угрозах общественному порядку» // СПС «Консультант Плюс».

20. Постановление Правительства Республики Тыва от 10.07.2024 № 345 «О денежном вознаграждении граждан за информирование полиции о лицах, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения».

21. Постановление Правительства Пермского края от 17.01.2024 № 8-п «Об установлении расходного обязательства Пермского края на реализацию мероприятия по выплате гражданам денежного вознаграждения за информирование органов внутренних дел (полиции) о правонарушениях, выражающихся в управлении транспортными средствами водителями, находящимися в состоянии опьянения».

22. Постановление Правительства Амурской области от 11.07.2024 № 553 «Об утверждении Порядка выплаты денежного вознаграждения гражданам за информирование полиции о лицах, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения».

23. Постановление Правительства Брянской области от 19.09.2023 №456-п «О порядке и размерах выплаты единовременного денежного поощрения граждан, оказавших содействие органам внутренних дел (полиции) в охране общественного порядка» // СПС «Консультант Плюс».

24. Постановление Правительства Вологодской области от 13.12.2023 № 1328 «О денежном вознаграждении граждан, участвующих в охране общественного порядка, за информирование органов внутренних дел (полиции) о лицах, управляющих транспортными



средствами на территории Вологодской области с признаками опьянения» // СПС «Консультант Плюс».

25. Постановление Правительства Магаданской области от 01.10.2024 № 478-пп «О денежном вознаграждении граждан за информирование органов внутренних дел (полиции) о лицах, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения».

26. Постановление Правительства Мурманской области от 07.02.2024 № 56-ПП «О денежном вознаграждении граждан за информирование полиции о лицах, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения».

27. Постановление Правительства Нижегородской области от 21.04.2023 № 340 «О денежном вознаграждении граждан за информирование полиции о лицах, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения» // СПС «Консультант Плюс».

28. Постановление Правительства Ямало-Ненецкого автономного округа от 30.01.2020 № 81-п «О финансировании расходов, связанных с вознаграждением граждан за информирование полиции о правонарушениях и об угрозах общественному порядку» // СПС «Консультант Плюс».

29. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25.06.2019 № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // Российская газета. 03.07.2019. № 142.

30. Борисов О.Ю. Дорожно-транспортный травматизм за период 1991-2022 гг. и перспективы развития автомобильного транспорта // Безопасность дорожного движения. – 2022. № 4. С. 10-15.

31. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2021 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 128 с.

32. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2022 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 126 с.

33. Баранчикова М.В. Криминализация повторных нарушений правил дорожного движения как направление повышения безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2023. № 3. С. 49-52.

34. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 120 с.

35. Ляхов П. В. Безопасность дорожного движения в Российской Федерации в условиях изменения внешней среды в 2023 году // Безопасность дорожного движения. – 2024. № 1. С. 78-80.

36. Статистические сведения о дорожно-транспортных происшествиях, содержащиеся в Многопараметрической информационно-аналитической системе прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также в Автоматизированной информационно-управляющей системе Госавтоинспекции.

37. Статистические сведения о правоприменительной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения, содержащиеся в федеральной информационной системе Госавтоинспекции.



38. Статистические сведения о правоприменительной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения, содержащиеся в различных формах отчетности и статистических документах, формируемых МВД России.

39. Статистические сведения о состоянии судимости, формируемые Судебным департаментом при Верховном Суде Российской Федерации.



План-график выпуска научных изданий  
ФКУ «НЦ БДД МВД России»  
на 2025 г. поз. 12.

**Кирилл Сергеевич Баканов,  
Павел Владимирович Ляхов, Максим Михайлович Исаев и др.**

**ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ  
В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2024 ГОДУ**

Информационно-аналитический обзор

Редактор Е.В. Марцога  
Компьютерная верстка Е.Д. Никулин

Федеральное казенное учреждение  
«Научный центр безопасности дорожного движения  
Министерства внутренних дел Российской Федерации»  
121293, г. Москва, ул. Поклонная, д. 17.  
Тел. 8 (495) 184-32-29  
Официальный сайт: <http://нцбдд.мвд.рф>

Подписано в печать 30.06.2025  
Формат 60x84/8  
Тираж 70 экз.

Отпечатано в ФКУ «НЦ БДД МВД России»  
125195, г. Москва, Ленинградское шоссе, д. 59.



НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БДД МВД РОССИИ