МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2021 ГОДУ

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР

МОСКВА
2022

УДК 342.95
ББК 67.401

Рекомендовано к опубликованию
редакционно-издательским советом ФКУ «Научный центр БДД МВД России»

Авторский коллектив: к.ю.н. К.С. Баканов, П.В. Ляхов, М.М. Исаев, Е.А. Лопарев, П.С. Коблов, Е.Д. Никулин, А.С. Сергунова, В.В. Григорьев.

Под общей редакцией начальника федерального казенного учреждения «Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» Д.В. Митрошина и начальника отдела обеспечения правоприменительной деятельности Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации А.Б. Клименко.

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.

В обзоре приведены основные статистические сведения о правоприменительной деятельности в области безопасности дорожного движения в Российской Федерации за 12 месяцев 2021 года. 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»), отдельных форм статистической отчетности о судимости, а также отдельных форм федерального статистического наблюдения и форм статистической отчетности органов внутренних дел Российской Федерации.

342.95 УДК
67.401 ББК
ISBN 978-5-6046952-2-7

© Авторский коллектив, 2022
© ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022

ОГЛАВЛЕНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ 4
1. ПРОИЗВОДСТВО ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 6
1.1. Выявление административных правонарушений 6
1.1.1. Пресечение нарушений сотрудниками полиции 7
1.1.2. Фотовидеофиксация нарушений в автоматическом режиме 11
1.2. Административные правонарушения, соответствующие основным факторам риска совершения дорожно-транспортных происшествий 17
1.2.1. Управление транспортным средством с признаками опьянения 17
1.2.2. Выезд в нарушение правил дорожного движения на полосу встречного движения или трамвайные пути встречного направления 20
1.2.3. Превышение установленной скорости движения 21
1.2.4. Административные правонарушения, приводящие к наезду на пешехода 22
1.2.5. Нарушение правил проезда через железнодорожные переезды 23
1.2.6. Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами 23
1.3. Субъекты административной ответственности 28
1.3.1. Иностранные граждане, совершившие административные правонарушения 30
1.4. Административные наказания 33
1.4.1. Назначение административных наказаний 33
1.4.2. Исполнение административных наказаний 39
1.4.2.1. Исполнение административных наказаний в виде административного штрафа 39
1.4.2.2. Исполнение постановлений о лишении права управления транспортным средством 42
1.4.3. Прекращение производства по делам об административных правонарушениях 43
2. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОИЗВОДСТВА ПО УГОЛОВНЫМ ДЕЛАМ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА 44
2.1. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта в структуре преступности 44
2.2. Сведения о привлечении к уголовной ответственности за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта 47
2.3. Характеристика личности осужденных 51
2.4. Виды уголовных наказаний 58
3. ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ (НАДЗОР) В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 62
3.1. Дорожный надзор 64
3.2. Технический надзор 82
3.2.1. Технический надзор за автопредприятиями 83
3.2.2. Надзор за операторами технического осмотра транспортных средств 98
4. УЧАСТИЕ ОБЩЕСТВЕННОСТИ В ВЫЯВЛЕНИИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 102
5. РЕГИСТРАЦИОННО-ЭКЗАМЕНАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ 108
5.1. Деятельность по допуску к управлению автомототранспортными средствами и самоходными машинами 108
5.2. Государственная регистрация транспортных средств и самоходных машин 118
6. ОФОРМЛЕНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ 122
ЗАКЛЮЧЕНИЕ 123

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 2021 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 функций.

Обзор подготовлен ФКУ «Научный центр БДД МВД России» при содействии ГУОБДД МВД России, Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации, Министерства сельского хозяйства Российской Федерации, Российского Союза Автостраховщиков, подразделений Госавтоинспекции территориальных органов МВД России по субъектам Российской Федерации.

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 № 10.2, № 10.3, № 10.3.1, № 11, № 12, утвержденных приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65, форм федерального статистического наблюдения № 491 (утверждена приказом МВД России от 26.12.2017 № 866) и № 560 (утверждена приказом МВД России от 08.02.2018 № 79), форм статистической отчетности органов внутренних дел Российской Федерации № 555 (утверждена приказом МВД России от 22.08.2017 № 657), № 556 (утверждена приказом МВД России от 28.12.2020 № 915), № 577 (утверждена приказом МВД России от 26.03.2014 № 179).

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 с признаками опьянения (части 1 и 3 ст. 12.8, ст. 12.26, ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ);

- превышение установленной скорости движения (статья 12.9 КоАП РФ);

- выезд в нарушение ПДД на полосу дороги, предназначенную для встречного движения (части 4 и 5 статьи 12.15 КоАП РФ);

- нарушение ПДД пешеходами и непредоставление преимущества в движении пешеходам (ч. 1 ст. 12.29, ст. 12.30, ст. 12.18 КоАП РФ).

С 10 января 2022 года введена уголовная ответственность (ст. 264.2 УК РФ) за совершение нарушений ПДД, предусмотренных частями 4 или 5 ст. 12.9 либо ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ, лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления ТС за любое из деяний, предусмотренных ч. 7 ст. 12.9 и ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ. При этом действие ст. 264.2 УК РФ не распространяется на случаи фиксации административных правонарушений в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи. В этой связи отдельное внимание уделено правоприменительной практике по перечисленным нарушениям, пресеченным непосредственно сотрудниками полиции.

Во втором разделе рассматривается уголовное судопроизводство по фактам совершения преступлений, посягающих на безопасность дорожного движения, дается характеристика личности осужденных.

Третий раздел посвящен осуществлению федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения. Более подробно рассмотрены его отдельные направления: дорожный надзор, технический надзор и надзор за соблюдением операторами технического осмотра транспортных средств обязательных требований.

В четвертом разделе внимание уделяется участию институтов гражданского общества 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. Освещается положительный опыт отдельных регионов Российской Федерации по реализации взаимодействия Госавтоинспекции с населением по вопросам предупреждения фактов управления транспортными средствами в состоянии опьянения.

Пятый раздел связан с регистрационно-экзаменационной деятельностью Госавтоинспекции, под которой в контексте настоящего обзора понимаются регистрация транспортных средств и допуск к управлению транспортными средствами. Отдельным направлением рассматривается регистрация самоходных машин и допуск к управлению ими.

Завершающий раздел настоящего обзора содержит общую характеристику участия сотрудников Госавтоинспекции в оформлении дорожно-транспортных происшествий, а также анализ затрачиваемого служебного времени. Наряду с этим приводятся сведения об оформлении документов о ДТП 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 2021 году возбуждено 192,2 млн (+9,4%) дел об административных правонарушениях[1], находящихся в компетенции органов внутренних дел[2]. Количество возбужденных дел об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения[3] составило 182,9 млн (+9,4%)[4] (рис. 1.1).



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

В среднем на каждого жителя страны в 2021 году пришлось по одному (1,25) нарушению в сфере БДД[5].

Максимальное количество нарушений в сфере БДД на душу населения установлено в Московской области (3,9), г. Москве (2,57) и Еврейской автономной области (2,55). Минимальное – в Чукотском автономном округе (0,14), Кировской (0,31) и Смоленской (0,38) областях (рис. 1.2).

---

[1] По данным ГИАЦ МВД России, форма 577, книга 15 «Сводный суммарный по России. Сведения об административной практике органов внутренних дел Российской Федерации», введена в действие приказом МВД России от 17.08.2017 № 649.

[2] Далее – «ОВД».

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

[4] По данным ГИАЦ МВД России, форма 560 раздел 1, введена в действие приказом МВД России от 08.02.2018 № 79.

[5] Количество возбужденных в 2021 году дел об административных правонарушениях в сфере БДД относительно численности населения Российской Федерации по состоянию на 1 января 2021 года. Далее – «количество нарушений в сфере БДД на душу населения».

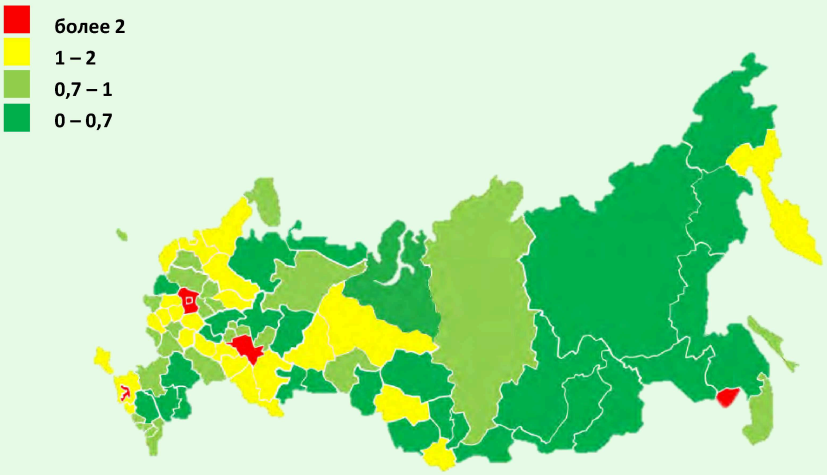

Рис. 1.2. Количество нарушений в сфере БДД на душу населения в субъектах Российской Федерации

Абсолютное большинство (160,8 млн, или 88%) дел об административных правонарушениях в сфере БДД возбуждено в отношении собственников транспортных средств[1]. Такие нарушения установлены посредством специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме и имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением[2].

В результате непосредственного выполнения служебных обязанностей сотрудниками полиции возбуждено 22,19 млн дел об административных правонарушениях в сфере БДД (12%) (рис. 1.3).

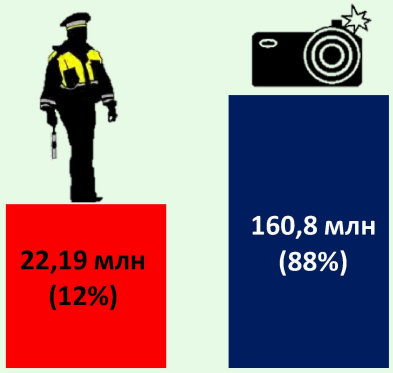

Рис. 1.3. Способы возбуждения дел об административных правонарушениях в сфере БДД

1.1.1. Пресечение нарушений сотрудниками полиции

В 2021 году сотрудниками полиции возбуждено 31,4 млн дел об административных правонарушениях[3], из которых 22,19 млн, или 71% – нарушения в сфере БДД (рис. 1.4).

При сохраняющейся на протяжении нескольких последних лет тенденции к снижению количества нарушений в сфере БДД, пресеченных сотрудниками полиции, в 2021 году произошел рост данного показателя.

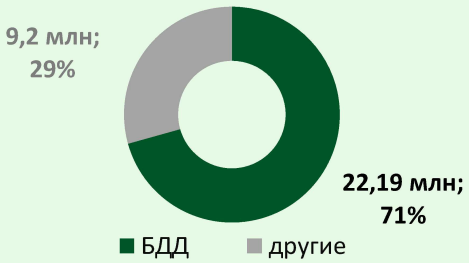

Рис. 1.4. Нарушения, пресеченные сотрудниками ОВД (кроме ФВФ)

[1] Далее также «ТС».
[2] Далее – «комплексы ФВФ».
[3] Далее дела об административных правонарушениях, возбужденные непосредственно должностными лицами ОВД (кроме ФВФ), будут пониматься как пресеченные нарушения.

В общей структуре административных правонарушений, пресеченных непосредственно сотрудниками полиции, удельный вес нарушений в сфере БДД снизился (рис. 1.5).



Рис. 1.5. 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 (99,2%) пресечены сотрудниками Госавтоинспекции[1]. Менее 1% пришлось на службу участковых уполномоченных полиции и патрульно-постовую службу (0,51 и 0,27% соответственно). Иные службы ОВД составили незначительную долю – около 0,02% (рис. 1.6). Практически все нарушения в сфере БДД (за исключением незначительной части) выявлены «наружными» службами охраны общественного порядка, что обусловлено спецификой дорожного движения как совокупности общественных отношений, происходящих на дороге с использованием транспортных средств[2] или без таковых.

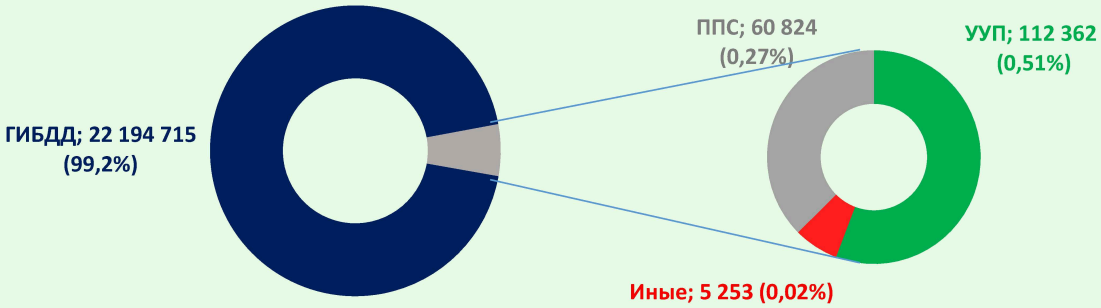

Рис. 1.6. Административные правонарушения в сфере БДД, пресеченные различными службами ОВД (кроме ФВФ)

[1] По данным ГИАЦ МВД России, форма 577, раздел 1, для ГИБДД – раздел 3, введена в действие приказом МВД России от 17.08.2017 № 649.
[2] Далее также – «ТС».

В течение года наибольшее количество нарушений в сфере БДД, пресеченных непосредственно сотрудниками полиции, зафиксировано в марте (2,1 млн). При этом наибольшее количество зарегистрированных ДТП, а также дел об административных правонарушениях в сфере БДД, возбужденных с использованием комплексов ФВФ, характерно для периода с июня по сентябрь (рис. 1.7).



Рис. 1.7. Количество дел о нарушениях в сфере БДД, возбужденных с использованием комплексов ФВФ, нарушений, пресеченных непосредственно сотрудниками полиции, и количество ДТП в распределении по месяцам 2021 года

В 2021 году количество фактически ежесуточно выставляемых нарядов ДПС ГИБДД составило 8085 человек. Несение службы абсолютным большинством нарядов (96,1%) осуществлялось на патрульных автомобилях. Примерно равное количество сотрудников выполняли служебные обязанности в пешем порядке и на постах (1,6 и 1,9% соответственно). Менее процента пришлось на сотрудников-мотоциклистов (рис. 1.8)[1].

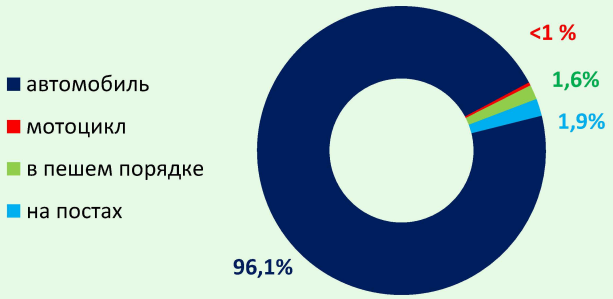

Рис. 1.8. Соотношение фактически выставляемых в 2021 году нарядов ДПС ГИБДД в зависимости от способа несения службы

Также в 2021 году сотрудниками Госавтоинспекции пресечено более 78 тыс. административных правонарушений, не связанных со сферой безопасности дорожного движения, что составило 1,6% от общего количества таких нарушений. Из них административные правонарушения, посягающие на общественный порядок и общественную безопасность (глава 20 КоАП РФ), составили 86% (рис. 1.9)[2].

[1] По данным ГИАЦ МВД России, форма 029, раздел 2, введена в действие приказом МВД России от 06.10.2016 № 630.

[2] По данным ГИАЦ МВД России, форма 577, раздел 1, введена в действие приказом МВД России от 17.08.2017 № 649.

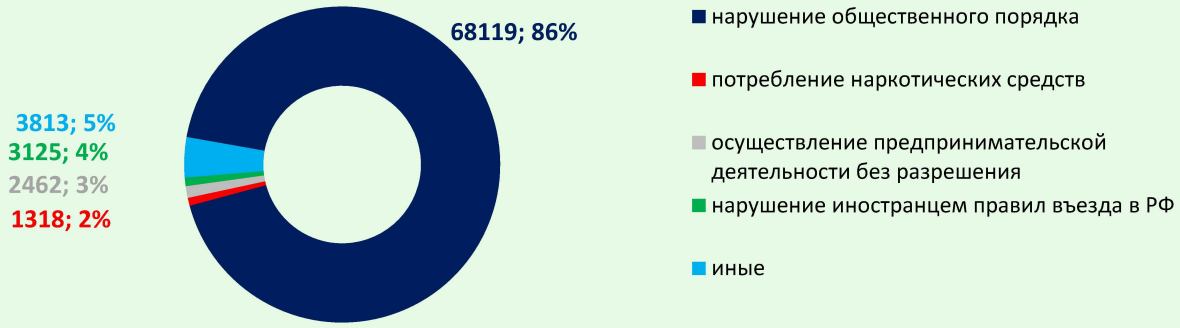

Рис. 1.9. Пресечение сотрудниками Госавтоинспекции административных правонарушений, не связанных с БДД, в 2021 году

В общей структуре нарушений в сфере БДД, пресеченных сотрудниками полиции, на протяжении 5 лет снизился удельный вес следующих нарушений:

- нарушение ПДД пешеходами (с 10,7 до 7,8%);
- несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги (с 5,9 до 5,2%);
- непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения (с 5,9 до 4,2%);
- управление транспортным средством с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков (с 4,5 до 1,4%);
- управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов (с 4 до 3,3%);
- нарушение правил остановки или стоянки ТС (с 3,7 до 3,4%);
- нарушение правил перевозки людей (с 4,1 до 3,3%);
- проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика (с 2,7 до 2,1%);
- нарушение правил маневрирования (с 2,7 до 2,1%);
- превышение установленной скорости движения (с 1,9 до 1,7 %).

Одновременно с этим увеличился удельный вес следующих нарушений:

- управление ТС с неисправностями (с 11,5 до 12,8%);
- нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов (с 9,9 до 12,3%),
- неуплата административного штрафа в срок (с 3,2 до 5,5%);
- нарушение правил расположения ТС на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона (с 3,9 до 4,1%);
- управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления ТС (с 1,3 до 2,3%).

Удельный вес пресеченных фактов управления ТС водителями в состоянии опьянения не изменился (1,3%). Незначительно увеличилась доля отказов от медицинского освидетельствования на состояние опьянения (с 0,7 до 0,8%) (рис. 1.10).

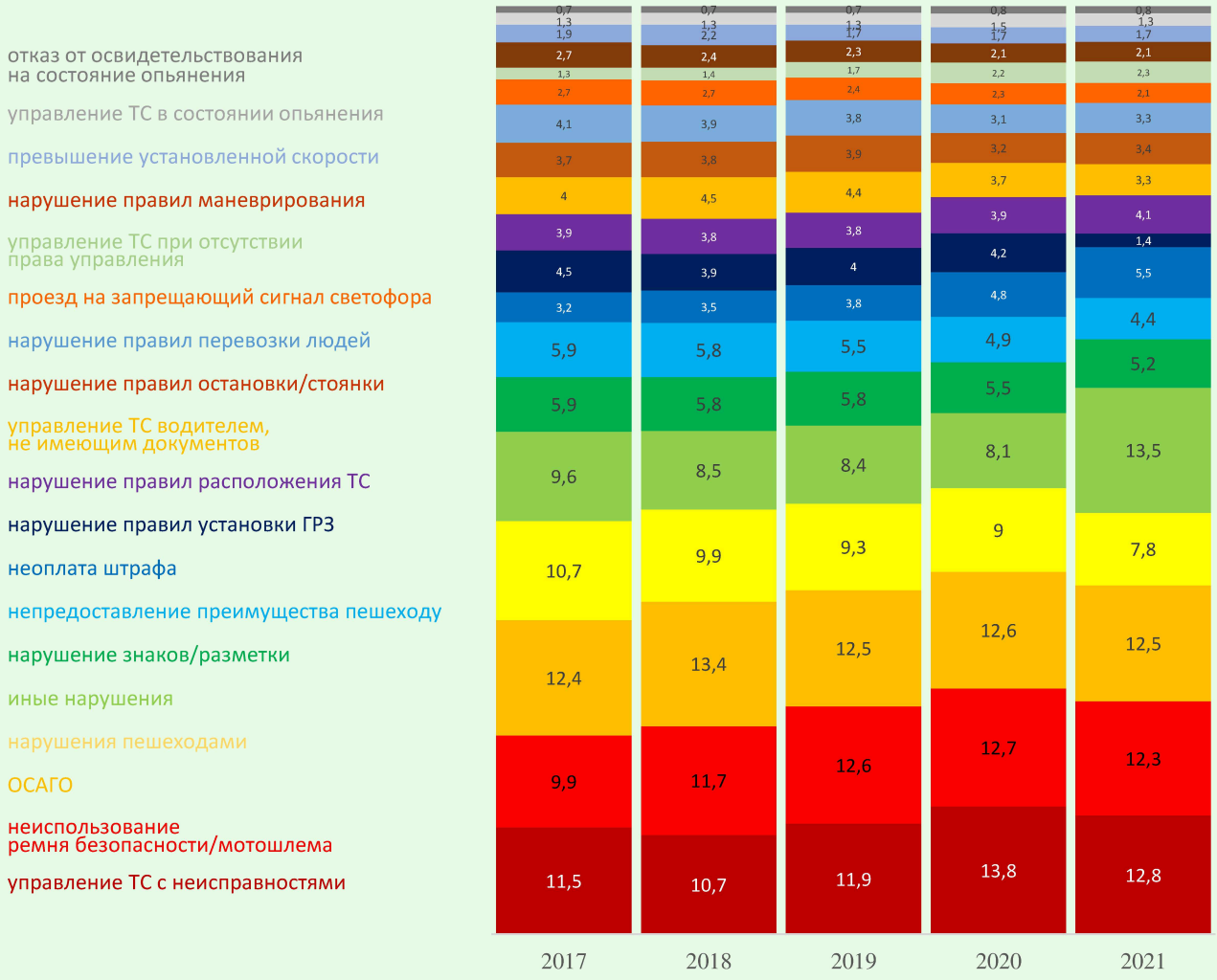

Рис. 1.10. Долевое соотношение нарушений в сфере БДД, пресеченных непосредственно сотрудниками полиции (%)

1.1.2. Фотовидеофиксация нарушений в автоматическом режиме

Абсолютное большинство (160,8 млн, или 88%) дел об административных правонарушениях в сфере БДД возбуждено на основании материалов, полученных при использовании комплексов ФВФ[1].

На протяжении последних лет наблюдается устойчивая тенденция к увеличению количества таких нарушений (рис. 1.11).

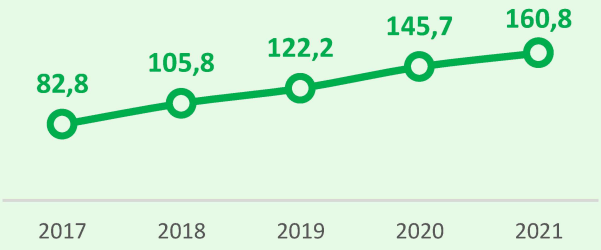

Рис. 1.11. Количество дел об административных правонарушений в сфере БДД, возбужденных при использовании комплексов ФВФ (млн)

[1] Далее также – «выявлено нарушений».

В течение 2021 года наибольшее количество нарушений в сфере БДД выявлялось в автоматическом режиме в период с июня по сентябрь (рис. 1.12).



Рис. 1.12. Количество правонарушений, выявленных с использованием комплексов ФВФ в течение 2021 года (млн)

В марте 2021 года изменены правила использования дорожного знака «Фотовидеофиксация». Новый дорожный знак 6.22 устанавливается в начале населенного пункта, а также вне населенного пункта на расстоянии 150-300 м до зоны контроля стационарных или передвижных комплексов ФВФ. В сентябре исключен знак дополнительной информации 8.23 «Фотовидеофиксация», который устанавливался перед каждым стационарным комплексом ФВФ[1]. В то время, как до введения знака 6.22 количество административных правонарушений в распределении по месяцам 2021 года характеризовалось снижением по сравнению с 2020 годом, после его введения с апреля отмечается рост. В период с марта по сентябрь могли применяться оба знака. Однако после исключения дорожного знака 8.23 в октябре 2021 года зафиксирован наименьший темп роста количества выявленных административных правонарушений в сфере БДД в автоматическом режиме в сравнении с АППГ (рис. 1.13).

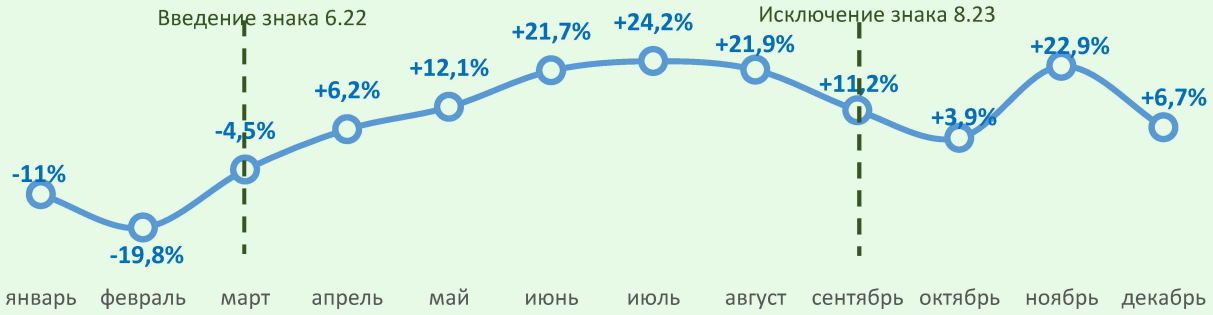

Рис. 1.13. Изменение количества нарушений, выявленных в автоматическом режиме при использовании комплексов ФВФ

[1] Постановление Правительства РФ от 31.12.2020 № 2441 «О внесении изменений в приложение 1 к Правилам дорожного движения Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» // «Собрание законодательства РФ», 11.01.2021, № 2 (Часть II), ст. 465.

В 2021 году количество стационарных комплексов ФВФ увеличилось до 19,8 (+11,8%) тыс. Количество передвижных комплексов ФВФ уменьшилось на 5,7% до 3,3 тыс. (рис. 1.14).



Рис. 1.14. Количество комплексов ФВФ (тыс. шт.)

В среднем на один комплекс ФВФ в 2021 году пришлось 6,9 тыс. нарушений в сфере БДД, выявленных в автоматическом режиме (рис. 1.15).



Рис. 1.15. Количество возбужденных дел об административных правонарушениях в сфере БДД в расчете на один комплекс ФВФ (тыс.)

Абсолютное большинство (83%) выявленных при использовании комплексов ФВФ нарушений – превышение установленной скорости движения транспортного средства.

Несоблюдение требований дорожных знаков или разметки (ст. 12.16 КоАП РФ) составило десятую часть всех нарушений, выявленных в ходе эксплуатации комплексов ФВФ, проезд на запрещающий сигнал светофора или невыполнение требования ПДД об остановке перед стоп-линией (ст. 12.12 КоАП РФ) – 3%, нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части, в том числе нарушение правил обгона (ст. 12.15 КоАП РФ) – 2%, движение по полосе для маршрутных транспортных средств (части 1.1 и 1.2 ст. 12.17 КоАП РФ) – 1%. Другие виды нарушений составили менее 1% от всех нарушений, выявленных таким способом (рис. 1.16).



Рис. 1.16. Административные правонарушения, выявленные в ходе эксплуатации комплексов ФВФ (%)

Превышение установленной скорости движения ТС (ст. 12.9 КоАП РФ) в 2021 году при эксплуатации комплексов ФВФ зафиксировано более 130 млн раз.

Наиболее часто фиксировалось превышение скорости на величину более 20 км/ч, но не более 40 км/ч (95%, или 127,2 млн). Ответственность за совершение данного правонарушения предусмотрена ч. 2 ст. 12.9 КоАП РФ. Менее 3% (3,5 млн) пришлось на превышение скорости на величину более 40 км/ч, но не более 60 км/ч (ч. 3 ст. 12.9 КоАП РФ). На повторное превышение скорости на величину более 40 км/ч, но не более 60 км/ч (ч. 6 ст. 12.9 КоАП РФ) пришлось 1,9%, или 2,5 млн выявленных в ходе эксплуатации комплексов ФВФ превышений скорости. Доля остальных нарушений скоростного режима (части 4, 5 и 7 ст. 12.9 КоАП РФ) суммарно составила менее 1% среди всех превышений скорости, зафиксированных в автоматическом режиме[1] (рис. 1.17).

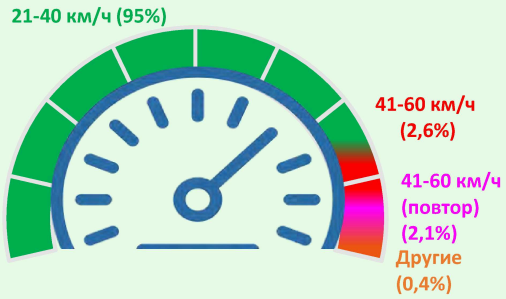

Рис. 1.17. Распределение выявленных превышений скорости по составам статьи 12.9 КоАП РФ

Несоблюдение требований дорожных знаков или разметки (ст. 12.16 КоАП РФ) составило вторую по величине долю административных правонарушений в области дорожного движения, выявленных в ходе эксплуатации комплексов ФВФ (10%, или 15,9 млн) (рис. 1.18).

Большинство выявленных в ходе эксплуатации комплексов ФВФ нарушений по статье 12.16 КоАП РФ подлежали квалификации по части 1 (несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги) – 83,1%, или 13,2 млн. К их числу относятся, например, действия водителя, совершившего поворот направо, где такой маневр запрещен дорожным знаком[2], и др.

Менее десятой части (8,1%, или 1,3 млн) рассматриваемого вида нарушений пришлось на поворот налево или разворот в нарушение требований дорожных знаков и разметки (ч. 2 ст. 12.16 КоАП РФ).



Рис. 1.18. Несоблюдение требований дорожных знаков/разметки

[1] Здесь и далее по разделу при характеристике количества выявленных административных правонарушений в области дорожного движения данные основаны на сведениях, содержащихся в ФБД «Адмпрактика», раздел «Постатейный отчет», «Аналитика» (оперативные данные) (дата обращения: 04.04.2022).

[2] Пункт 16 Постановления Пленума Верховного Суда РФ 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».

На несоблюдение требований дорожных знаков и разметки, запрещающих остановку и стоянку транспортных средств, пришлось 7,1%, или 1,1 млн. Более 23 тыс. таких нарушений (2%) выявлено в городах федерального значения Москве и Санкт-Петербурге.

Несоблюдение требований дорожных знаков, запрещающих движение грузовых транспортных средств, составило 1% (161,2 тыс.) от общего количества таких нарушений. Более половины – 52% (84 тыс.) выявлено в городах федерального значения Москве и Санкт-Петербурге, где установлены повышенные меры административной ответственности за отдельные административные правонарушения в области дорожного движения ввиду специфики дорожно-транспортной обстановки на территориях данных субъектов Российской Федерации.

На иные составы административных правонарушений, предусмотренных ст. 12.16 КоАП РФ, суммарно пришлось менее 1%.

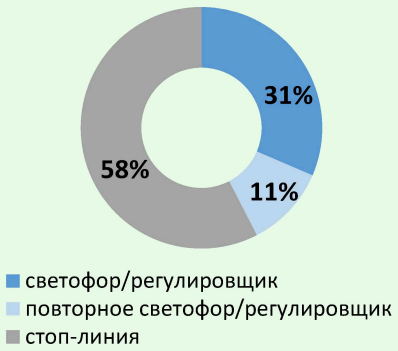

Рис. 1.19. Проезд на запрещающий сигнал светофора/регулировщика

Проезд на запрещающий сигнал светофора, а также выезд за стоп-линию (ст. 12.12 КоАП РФ), зафиксированные комплексами ФВФ, составили 3% (5,4 млн) в общей структуре административных правонарушений.

Невыполнение требований ПДД об остановке перед стоп-линией, зафиксированное комплексами ФВФ, составило более половины среди всех административных правонарушений по ст. 12.12 КоАП РФ, выявленных таким способом (58%, или более 3 млн нарушений).

Проезд на запрещающий сигнал светофора или жест регулировщика составил 31%, или 1,7 млн. На повторное совершение указанного правонарушения пришлось более десятой части от всех правонарушений, ответственность за которые установлена ст. 12.12 КоАП РФ (11%, или 592 тыс.) (рис. 1.19).

Нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги (ч. 1 ст. 12.15 КоАП РФ) преобладало среди административных правонарушений, ответственность за которые устанавливается ст. 12.15 КоАП РФ (88%).

Десятая часть (10%) пришлась на выезд в нарушение ПДД на полосу встречного движения. На остальные составы административных правонарушений, предусмотренные ст. 12.15 КоАП РФ, пришлось 2% (более 50 тыс.) (рис. 1.20).



Рис. 1.20. Нарушение правил расположения ТС на проезжей части



Рис. 1.21. Движение ТС по полосе для маршрутных ТС

Движение ТС по полосе для маршрутных ТС или остановка на указанной полосе в нарушение требований ПДД (ч. 1.1 и ч. 1.2 ст. 12.17 КоАП РФ) составили 1% всех нарушений, выявленных в 2021 году в ходе эксплуатации комплексов ФВФ (1,3 млн). В городах федерального значения Москве и Санкт-Петербурге выявлено более 870 тыс. таких нарушений ПДД, что составило две трети от общего количества рассматриваемых составов нарушений (рис. 1.21).

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[1]. К таким нарушениям относятся:

- управление транспортными средствами водителями, имеющими признаки опьянения (части 1 и 3 ст. 12.8, ст. 12.26, ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ);
- превышение установленной скорости движения транспортного средства (ст. 12.9 КоАП РФ);
- выезд в нарушение ПДД на полосу дороги, предназначенную для встречного движения (части 4 и 5 ст. 12.15 КоАП РФ);
- нарушение ПДД пешеходами и непредоставление преимущества в движении пешеходам (ч. 1 ст. 12.29, ст. 12.30, ст. 12.18 КоАП РФ).

1.2.1. Управление транспортным средством с признаками опьянения

В 2021 году возбуждено более 480 тыс. дел об административных правонарушениях, связанных с управлением транспортными средствами водителями с признаками опьянения[2]. На протяжении нескольких последних лет прослеживается снижение количества возбужденных дел по таким нарушениям, однако в 2021 году увеличилось количество отказов от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (ст. 12.26 КоАП РФ).

Снижению во многом способствовали принятые государственные решения.

Ужесточение административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения произошло с 1 сентября 2013 года, когда наказание за управление транспортным средством водителем с признаками опьянения в виде лишения права управления транспортными средствами дополнено административным штрафом в размере 30000 рублей, а административный штраф, назначаемый при невозможности применения административного ареста, увеличен с 5000 до 30000 рублей.

С 1 июля 2015 года криминализировано повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения. Часть 4 ст. 12.8 КоАП РФ утратила силу, наряду с этим УК РФ дополнен ст. 264.1, санкцией которой помимо других наказаний предусмотрен штраф в размере 200-300 тыс. рублей, что в 4-6 раз превысило размер административного штрафа в последней редакции КоАП РФ, содержащей данный состав правонарушения (рис. 1.22).

---

[1] По данным ФБД «Адмпрактика», раздел «Постатейный отчет» (оперативные данные по состоянию на 06.04.2022).

[2] Управление ТС лицом в состоянии опьянения (части 1, 3 ст. 12.8 КоАП РФ), невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (ст. 12.26 КоАП РФ), невыполнение требования ПДД о запрещении водителю употреблять алкогольные напитки, наркотические и психотропные вещества после ДТП, к которому он причастен (ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ).

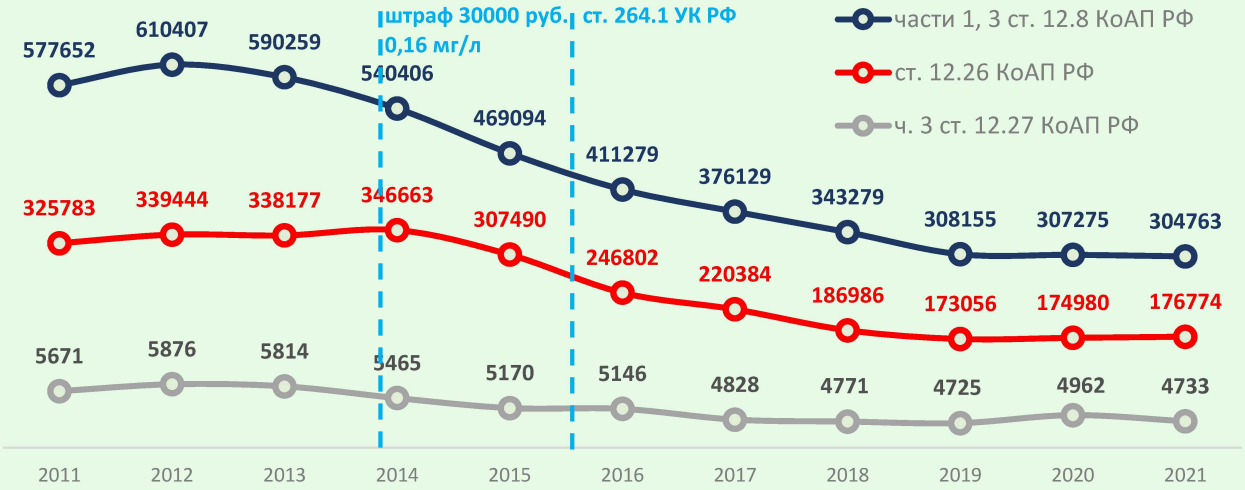

Рис. 1.22. Динамика возбужденных дел об административных правонарушениях, связанных с управлением транспортным средством с признаками опьянения

Влияние данных мер возможно оценить по изменению количества административных правонарушений, связанных с управлением транспортными средствами водителями с признаками опьянения, которое на фоне других лет имело большие темпы снижения. В 2015 году уменьшилось на 12%, в 2016 году снижение по сравнению с предыдущим годом составило уже 18%. На протяжении последних лет отмечались менее интенсивные темпы снижения (рис. 1.23)[1].

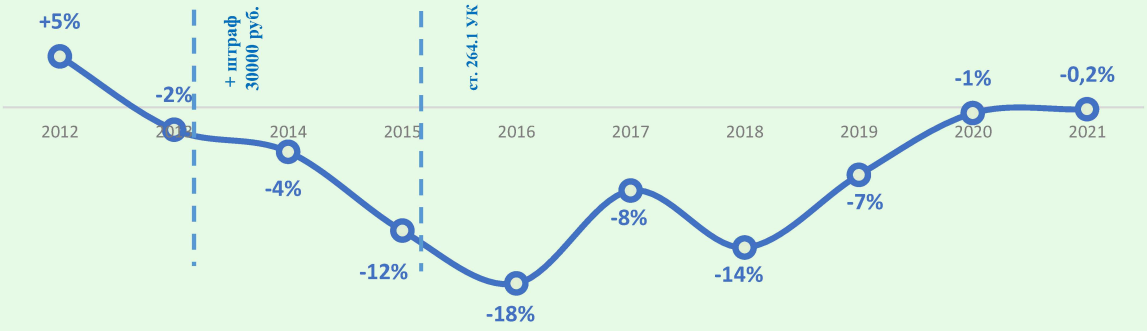

Рис. 1.23. Изменение количества нарушений, связанных с управлением ТС с признаками опьянения

В течение 2021 года максимальное количество административных правонарушений, связанных с управлением транспортным средством с признаками опьянения, пресечено в мае (45,7 тыс.). Во многом это может быть обусловлено тем, что помимо традиционных майских праздников (Праздника Весны и Труда – 1 мая и Дня Победы – 9 мая) в 2021 году объявлены нерабочие дни в период с 4 по 7 мая[2] (рис. 1.24).

[1] На представленном графике ч. 4 ст. 12.8 КоАП РФ не принимается во внимание период 2012-2015 гг. в целях объективного сравнения динамики показателей в отчетном периоде.

[2] Указ Президента РФ от 23.04.2021 № 242 «Об установлении на территории Российской Федерации нерабочих дней в мае 2021 г.» // «Собрание законодательства РФ», 26.04.2021, № 17, ст. 2948.



Рис. 1.24. Количество возбужденных дел об административных правонарушениях (тыс.), а также ДТП с участием водителей ТС с признаками опьянения

Максимальными значениями удельного веса нарушений, связанных с управлением ТС водителями, имеющими признаки опьянения, и пресечённых после ДТП, от общего количества таких правонарушений характеризовались июль и август (4,7). В 2021 году в сравнении с предшествующим годом удельный вес фактов управления ТС с признаками опьянения, установленных после ДТП, снизился. Исключением стал август 2021 года, в котором данный показатель выше, чем в августе предшествующего года (рис. 1.25)[1].

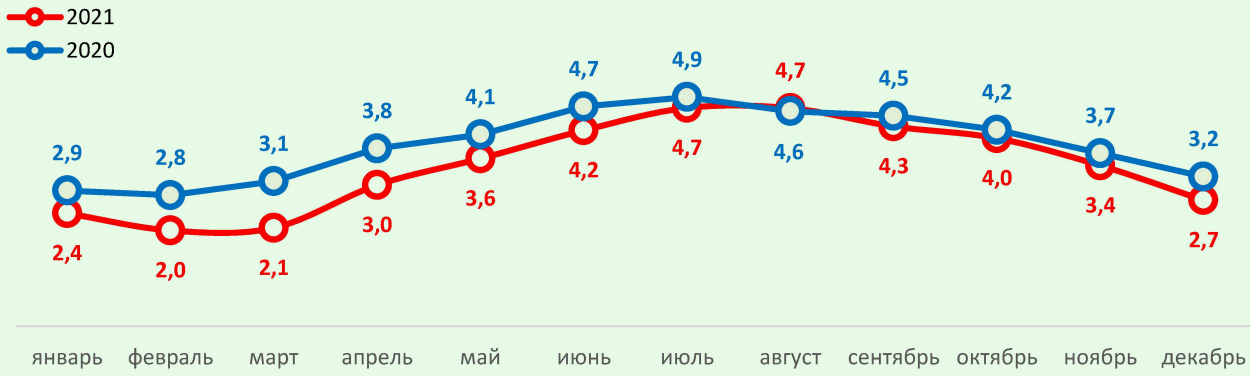

Рис. 1.25. Доля нарушений (управление ТС с признаками опьянения), установленных вследствие ДТП, от общего количества таких пресеченных правонарушений

[1] Действия участника ДТП, управлявшего ТС с признаками 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 транспортным средством. Принимая во внимание данное условие, количество ДТП, участниками которых являлись водители, имеющие признаки опьянения, отождествляется с количеством возбужденных дел об административных правонарушениях, связанных с управлением транспортными средствами водителями, имеющими признаки 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 исключению водителей, имеющих признаки опьянения, из участия в дорожном движении до наступления негативных последствий в виде ДТП.

Это может объясняться в том числе и тем, что в августе 2021 года отмечен менее интенсивный темп роста количества проведенных сотрудниками Госавтоинспекции профилактических мероприятий, направленных на пресечение фактов управления ТС водителями в состоянии опьянения (АППГ +7,9%) (рис. 1.26).



Рис. 1.26. Изменение количества проведенных мероприятий, направленных на выявление водителей в состоянии опьянения, в 2021 году по сравнению с АППГ

1.2.2. Выезд в нарушение правил дорожного движения на полосу встречного движения или трамвайные пути встречного направления[1]

По фактам выезда в нарушение ПДД на полосу, предназначенную для встречного движения, в 2021 году возбуждено более 680 тыс. дел об административных правонарушениях.

Данное нарушение (включая его повторное совершение – ч. 5 ст. 12.15 КоАП) почти в равной мере выявлялось в 2021 году в ходе эксплуатации комплексов ФВФ (294 тыс., или 43%) и непосредственно сотрудниками полиции (391 тыс., или 57%) (рис. 1.27).

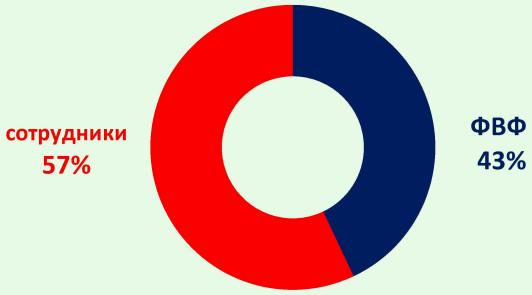

Рис. 1.27. Количество возбужденных дел об административных правонарушениях, связанных с выездом на полосу встречного движения

Наибольшее количество таких нарушений устанавливалось в период с июня по октябрь (рис. 1.28).

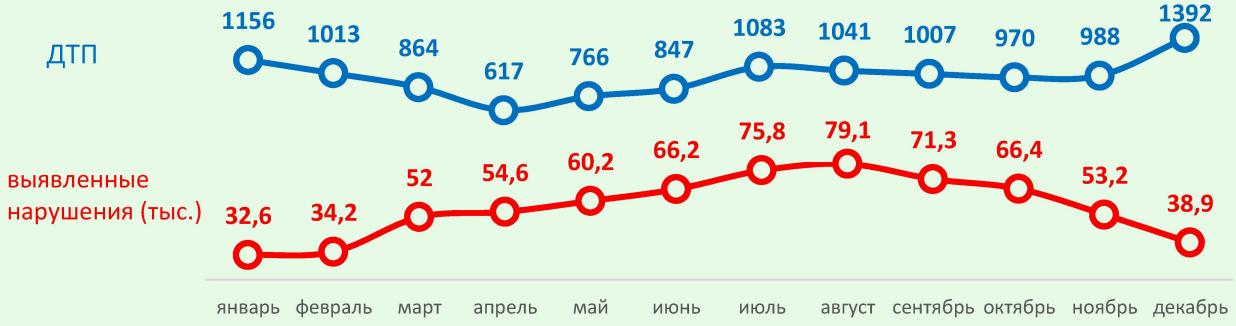

Рис. 1.28. Количество возбужденных дел об административных правонарушениях (тыс.), а также ДТП, связанных с выездом в нарушение ПДД на полосу встречного движения

[1] Административные правонарушения, ответственность за которые предусмотрена частями 4 и 5 ст. 12.15 КоАП РФ. Далее также – «выезд на ПВД».

Среди всех пресеченных нарушений, связанных с выездом на полосу встречного движения, нарушения, зафиксированные по факту ДТП, имели наибольший удельный вес в зимние месяцы 2021 года (рис. 1.29).



Рис. 1.29. Доля нарушений (выезд на полосу встречного движения), выявленных вследствие ДТП, от общего количества таких пресеченных правонарушений

На протяжении нескольких последних лет среди дел об административных правонарушениях, возбужденных по фактам выезда в нарушение ПДД на полосу встречного движения[1] (части 4 и 5 ст. 12.15 КоАП РФ), увеличивается удельный вес повторных деяний (ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ) (рис. 1.30).

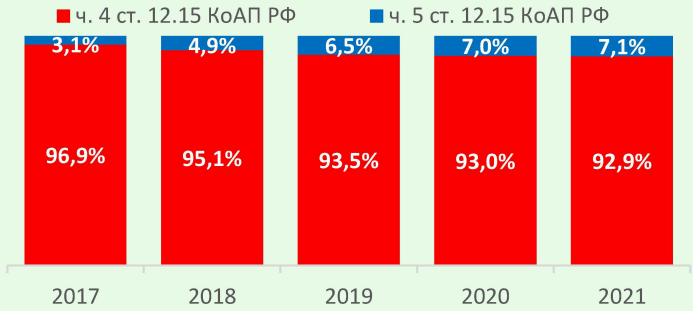

Рис 1.30. Удельный вес дел об административных правонарушениях, возбужденных по фактам выезда на полосу встречного движения (ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ), в том числе совершенным повторно (ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ)

1.2.3. Превышение установленной скорости движения

В 2021 году возбуждено более 130 млн дел об административных правонарушениях, связанных с превышением установленной скорости движения транспортных средств.

Наибольшее количество дел об административных правонарушениях, связанных с превышением установленной скорости движения ТС, возбуждено в 2021 году в период с июня по сентябрь (рис. 1.31).



Рис. 1.31. Количество возбужденных дел об административных правонарушениях, связанных с превышением установленной скорости движения ТС (млн)

[1] За исключением случаев, когда выезд на полосу встречного движения либо трамвайные пути встречного направления связан с объездом препятствия и подлежит квалификации по ч. 3 ст. 12.15 КоАП РФ.

Среди всех дел об административных правонарушениях, возбужденных по фактам превышения установленной скорости движения ТС, в 2021 году наибольшую долю (95%) составило превышение на величину более 20, но не более 40 км/ч (ч. 2 ст. 12.9 КоАП РФ). Долевое значение указанного состава в общей структуре выявленных превышений скорости с каждым годом увеличивается. При этом для других составов (части 3-7 ст. 12.9 КоАП РФ) характерно снижение (рис. 1.32)

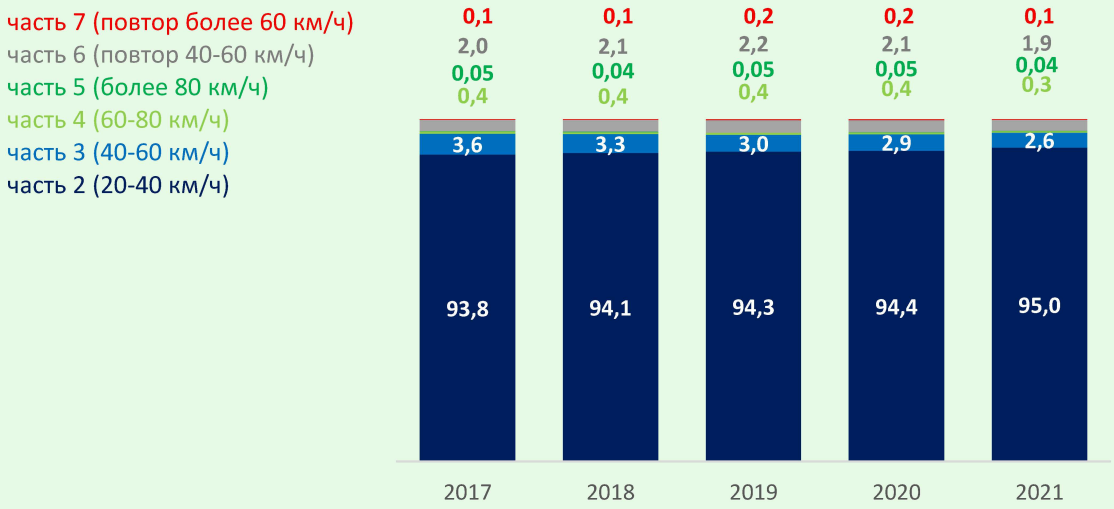

Рис. 1.32. Удельный вес дел об административных правонарушениях, возбужденных по фактам превышения установленной скорости движения, в распределении по частям ст. 12.9 КоАП РФ (%)

1.2.4. Административные правонарушения, приводящие к наезду на пешехода

Больше половины наездов на пешеходов произошло по вине водителей транспортных средств. Среди них в прямой причинно-следственной связи с ДТП в большинстве случаев находилось нарушение правил проезда пешеходного перехода, допущенное водителем[1].

В 2021 году по ст. 12.18 КоАП РФ возбуждено 1,1 млн дел об административных правонарушениях.

Сопоставив правонарушения и ДТП, произошедшие по их причине, установлено, что в среднем каждое 75-е выявленное нарушение правил проезда пешеходного перехода водителем зафиксировано при наезде на пешехода. При этом наиболее часто нарушения правил проезда пешеходных переходов фиксировались при ДТП в период с сентября по декабрь, что соответствует динамике аварийности с участием пешеходов в течение года: в среднем каждое 60-е выявленное нарушение фиксировалось при ДТП.

В отношении пешеходов, нарушивших ПДД, возбуждено 1,5 млн (1,6 млн в 2020 году) дел об административных правонарушениях. В среднем каждое 110-е нарушение ПДД

[1] В данном случае, исходя из имеющихся в МИАС параметров непосредственных нарушений, допущенных водителем, понимается непредоставление преимущества пешеходу на нерегулируемом пешеходном переходе (ст. 12.18 КоАП РФ), поскольку данное нарушение, допущенное водителем, в абсолютном большинстве случаев выступает причиной наезда.

пешеходом фиксировалось при ДТП с его участием. В период с августа по октябрь в среднем каждое 84-е установленное нарушение ПДД зафиксировано при ДТП (рис. 1.33)[1].



Рис. 1.33. Частота, с которой нарушения, приводящие к наезду на пешехода, фиксировались при ДТП

1.2.5. Нарушение правил проезда через железнодорожные переезды

Нарушение правил проезда через железнодорожные переезды хотя и не отнесено к основным факторам риска, но ДТП, произошедшие по указанной причине, имеют высокую тяжесть последствий.

С 1 мая 2021 года ужесточена административная ответственность за совершение данного нарушения. Административный штраф увеличен с одной до пяти тысяч рублей. Оплата административного штрафа в размере половины суммы отменена[2]. Это в том числе позволило снизить количество нарушений по данной статье в 2021 году. При увеличении в период с января по апрель, в мае произошло снижение показателя по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Незначительный рост отмечен в июне (+3,4%). Последующие месяцы 2021 года характеризовались снижением, при этом максимальные темпы снижения отмечены в июле и августе (-34 и -29,6% соответственно) (рис. 1.34).

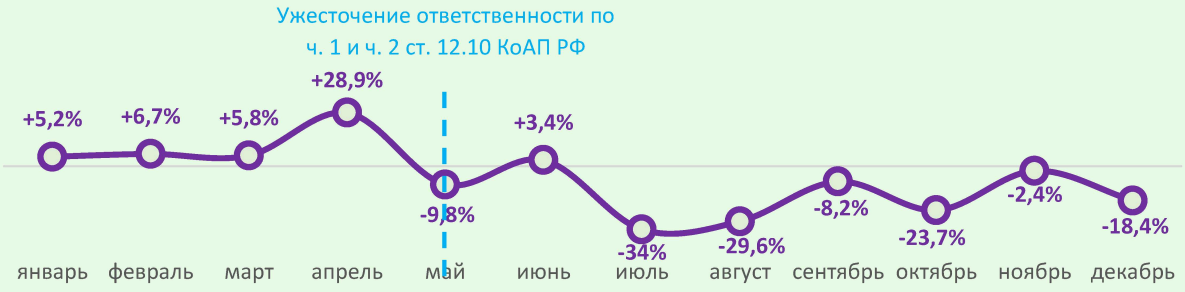

Рис. 1.34. Изменение количества возбужденных дел об административных правонарушениях, предусмотренных ст. 12.10 КоАП РФ, в 2021 году по отношению к 2020 году

[1] 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, ставшие причиной ДТП. Чем ниже полученный показатель, тем опаснее в отношении совершения ДТП нарушение.

[2] Федеральный закон от 20.04.2021 № 98-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях».

1.2.6. Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами

С 10 января 2022 года введена ст. 264.2 УК РФ[1], устанавливающая уголовную ответственность за превышение установленной скорости движения ТС более чем на 60 км/ч (части 4 или 5 ст. 12.9 КоАП РФ) или выезд на ПВД (ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ) лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления ТС за повторное совершение таких нарушений (ч. 7 ст. 12.9 или ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ)[2]. При этом факты нарушений должны быть установлены непосредственно сотрудниками полиции[3].

Таким образом, ст. 264.2 УК РФ фактически установлена уголовная ответственность за «двойную повторность» отдельных видов нарушений, соответствующих основным факторам риска совершения ДТП:

- превышение установленной скорости движения ТС;
- выезд на ПВД.

Превышение установленной скорости движения ТС

Из всех дел об административных правонарушениях, возбужденных по фактам превышения установленной скорости движения ТС, доля пресеченных сотрудниками полиции незначительна и в 2021 году составила 0,3%, или около 300 тыс. нарушений[4]. На протяжении нескольких лет отмечается устойчивая тенденция к снижению удельного веса пресеченных сотрудниками полиции фактов превышения установленной скорости движения среди всех выявленных нарушений данного вида (рис. 1.35).



Рис. 1.35. Удельный вес пресеченных сотрудниками полиции фактов превышения установленной скорости движения ТС среди всех выявленных нарушений данного вида

Несмотря на сравнительно небольшую долю среди всех превышений установленной скорости движения ТС, пресеченных непосредственно сотрудниками полиции, на протяжении нескольких лет происходит увеличение долевых значений каждого из нарушений, предусмотренных частями 3-7 ст. 12.9 КоАП РФ. Указанная динамика противоположна динамике нарушений, предусмотренных частями ст. 12.9 КоАП РФ и зафиксированных в автоматическом режиме комплексами ФВФ.

Превышение установленной скорости движения ТС на величину более 60 км/ч, совершенное повторно (ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ), имело наименьшее долевое значение среди

[1] Федеральный закон от 30.12.2021 № 458-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации».

[2] В соответствии с ч. 1 ст. 4.6 КоАП РФ лицо считается подвергнутым административному наказанию со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания до истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления.

[3] Примечание к ст. 264.2 УК РФ.

[4] Данные основаны на сведениях, содержащихся в ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика» (оперативные данные по состоянию на 30.05.2022).

остальных составов нарушения, предусмотренного ст. 12.9 КоАП РФ, пресеченных сотрудниками полиции (0,13%). Однако за 5 лет достигнуто максимальное (более чем в 4 раза) по сравнению с другими составами ст. 12.9 КоАП РФ увеличение удельного веса пресеченных сотрудниками превышений скорости на величину более 60 км/ч (ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ), совершенных повторно (с 0,03% до 0,13%) (рис. 1.36).

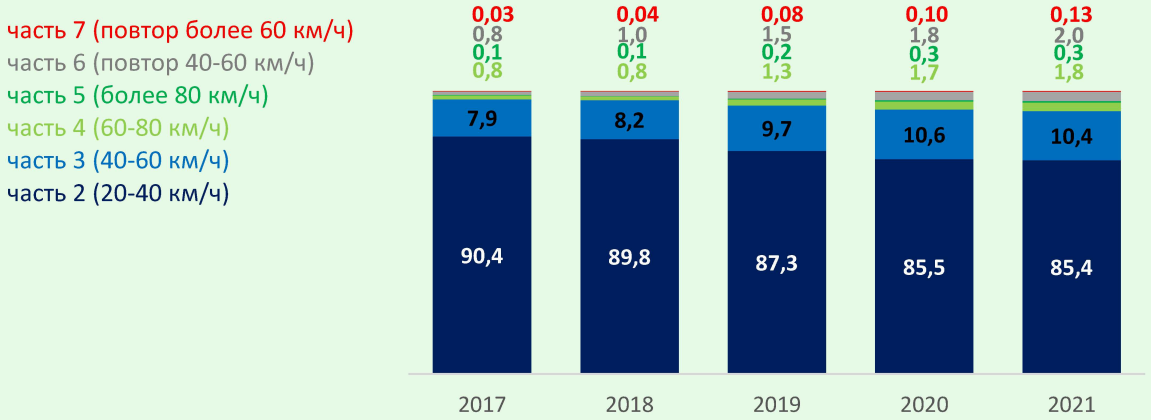

Рис. 1.36. Распределение количества пресеченных сотрудниками полиции превышений установленной скорости движения по частям ст. 12.9 КоАП РФ (%)

Среди всех выявленных превышений установленной скорости движения ТС на величину более 60 км/ч (части 4 или 5 ст. 12.9 КоАП РФ) непосредственно сотрудниками полиции в 2021 году пресечено 1,7%, или более 8 тыс. фактов. На протяжении трех последних лет значение данного показателя увеличивается (рис. 1.37).

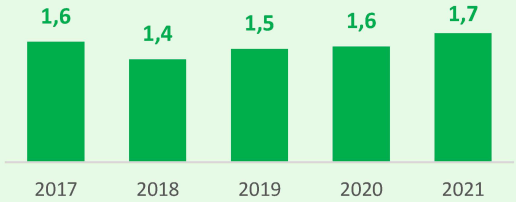

Рис. 1.37. Удельный вес нарушений, предусмотренных частями 4 и 5 ст. 12.9 КоАП РФ и пресеченных сотрудниками полиции, среди всех выявленных фактов данного нарушения

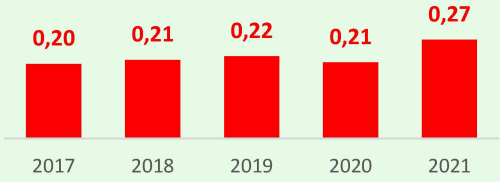

Рис 1.38. Удельный вес нарушений, предусмотренных ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ и пресеченных сотрудниками полиции, среди всех выявленных нарушений данного вида

Среди всех выявленных повторных превышений скорости на величину более 60 км/ч (ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ) сотрудниками полиции пресечено 0,27% (около 500) нарушений (рис. 1.38)[1].

Решение о назначении лишения права управления ТС принято по результатам рассмотрения 0,13% всех возбужденных дел об административных правонарушениях, предусмотренных ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ, что в абсолютных значениях составило около 250[2].

[1] Данные основаны на сведениях, содержащихся в ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика» (оперативные данные по состоянию на 30.05.2022).

[2] По результатам рассмотрения остальных дел об административных правонарушениях, возбужденных по ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ непосредственно сотрудниками полиции, принято решение о прекращении производства по делу, либо решения принимались позднее 31 декабря 2021 года, т.е. за пределами анализируемого периода.

Выезд в нарушение ПДД на полосу встречного движения или трамвайные пути встречного направления



Рис. 1.39. Удельный вес нарушений по ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ, пресеченных сотрудниками полиции, среди всех выявленных нарушений данного вида

В 2021 году сотрудники полиции пресекли 59,9% всех выявленных нарушений, связанных с выездом на ПВД (ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ), что в абсолютном значении составило около 400 тыс. Несмотря на незначительное увеличение в 2021 году, на протяжении нескольких лет происходит снижение доли пресеченных сотрудниками полиции фактов выезда на ПВД среди всех выявленных (рис. 1.39).

Среди всех установленных фактов повторного выезда на ПВД (ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ) непосредственно сотрудниками полиции в 2021 году пресечено 20,5%, или около 10 тыс. нарушений[1]. На протяжении нескольких лет прослеживается тенденция к снижению долевого значения данного показателя, однако в 2021 году отмечено его увеличение (рис. 1.40).



Рис. 1.40. Удельный вес нарушений по ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ, пресеченных сотрудниками полиции, среди всех выявленных нарушений данного вида

Лишение права управления назначено в 14,1% (около 6 тыс.) случаев[2].

Таким образом, по результатам правоприменительной практики 2021 года в случае совершения нарушений, предусмотренных ч. 4 или 5 ст. 12.9 либо ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ, и непосредственного выявления таких фактов сотрудниками полиции потенциально к уголовной ответственности по ст. 264.2 УК РФ могут быть привлечены субъекты около 6 тыс. дел об административных правонарушениях[3], которые лишены права управления ТС по ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ или ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ (рис. 1.41).

[1] Данные основаны на сведениях, содержащихся в ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика» (оперативные данные по состоянию на 30.05.2022).

[2] По результатам рассмотрения остальных дел об административных правонарушениях, возбужденных по ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ непосредственно сотрудниками полиции, принято решение о прекращении производства по делу, либо решения принимались позднее 31 декабря 2021 года, т.е. за пределами анализируемого периода.

[3] С учетом того, что в отношении одного лица могло возбуждаться несколько дел об административных правонарушениях по ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ или ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ, по которым принято решение о лишении права управления ТС.



Рис. 1.41. Назначение административного наказания в виде лишения права управления ТС в 2021 году по ч. 7 ст. 12.9 и ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ

В свою очередь среди нарушений ПДД, предусмотренных ч. 4 или 5 ст. 12.9 либо ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ, в 2021 году сотрудники полиции суммарно пресекли более 400 тыс. противоправных фактов, что составило около трети от общего количества выявленных, в том числе в автоматическом режиме комплексами ФВФ (рис. 1.42)[1].

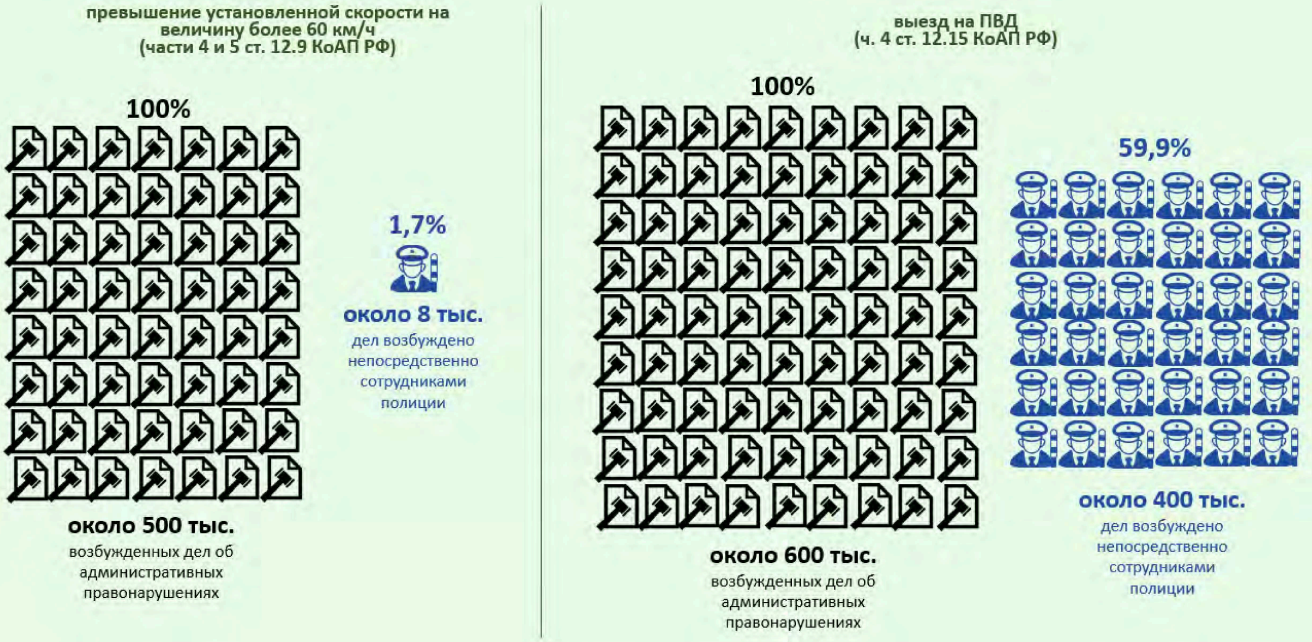

Рис. 1.42. Количество дел об административных правонарушениях по частям 4 и 5 ст. 12.9 и ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ, возбужденных непосредственно сотрудниками полиции в 2021 году

[1] Данные основаны на сведениях, содержащихся в ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика» (оперативные данные по состоянию на 30.05.2022).

1.3. Субъекты административной ответственности

В подавляющем большинстве (88%, или 160,8 млн) установленных фактов нарушений в сфере БДД субъектами административной ответственности являлись собственники транспортных средств по результатам автоматической фиксации правонарушений.

В 9 из 10 случаев привлечения к ответственности (за исключением фиксации нарушений комплексами ФВФ) субъектами привлечения к административной ответственности являлись водители транспортных средств (19,1 млн). Среди остальных субъектов преобладают пешеходы (1,5 млн), иные граждане, не являющиеся участниками дорожного движения[1] (1,08 млн), пассажиры транспортных средств (236,2 тыс.) (рис. 1.43).

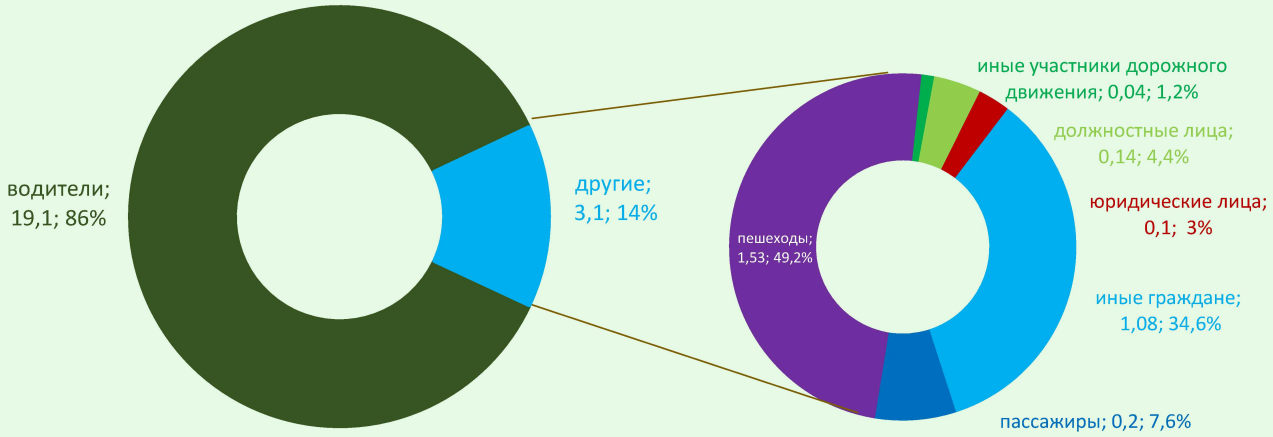

Рис. 1.43. Распределение количества административных правонарушений в зависимости от субъекта административной ответственности (кроме ФВФ) (млн)

Треть (33%) всех пресеченных в 2021 году нарушений в сфере БДД совершена лицами в возрасте 30-39 лет[2]. Это может объясняется и тем, что указанная возрастная группа по сравнению с другими является самой многочисленной (20% от всего населения страны).

В расчете на численность населения конкретной возрастной группы наибольшая доля (42%) возбужденных дел об административных правонарушениях характерна для лиц в возрасте 20-29 лет.

Для лиц более старшего возраста доля совершенных нарушений в области дорожного движения характеризуется закономерным снижением по мере увеличения возраста (рис. 1.44).

[1] Лица, не уплатившие административный штраф за совершение нарушений в сфере БДД в установленный срок, в отношении которых возбуждены дела об административных правонарушениях, ответственность за которые предусмотрена ч. 1 ст. 20.25 КоАП РФ.

[2] За исключением нарушений в сфере БДД, зафиксированных в автоматическом режиме.

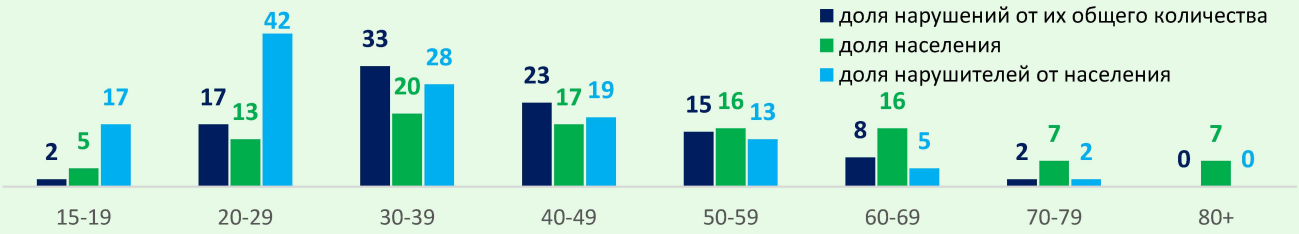

Рис. 1.44. Распределение долей нарушителей по возрастным группам (%)

Среди всех дел об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения, возбужденных в отношении лиц конкретной возрастной группы, управление ТС с признаками опьянения имеет наибольший удельный вес в возрастной группе 30-49 лет, выезд в нарушение ПДД на полосу встречного движения – 40-49 лет, превышение установленной скорости движения ТС – 60-69 лет, непредоставление преимущества пешеходу – 70-79 лет, нарушение ПДД пешеходом – старше 80 лет[1].

По мере увеличения возраста явная тенденция к снижению удельного веса среди всех нарушений, по фактам которых в отношении лиц конкретной возрастной группы возбуждены дела об административных правонарушениях, характерна только для управления ТС с признаками опьянения (рис. 1.45).

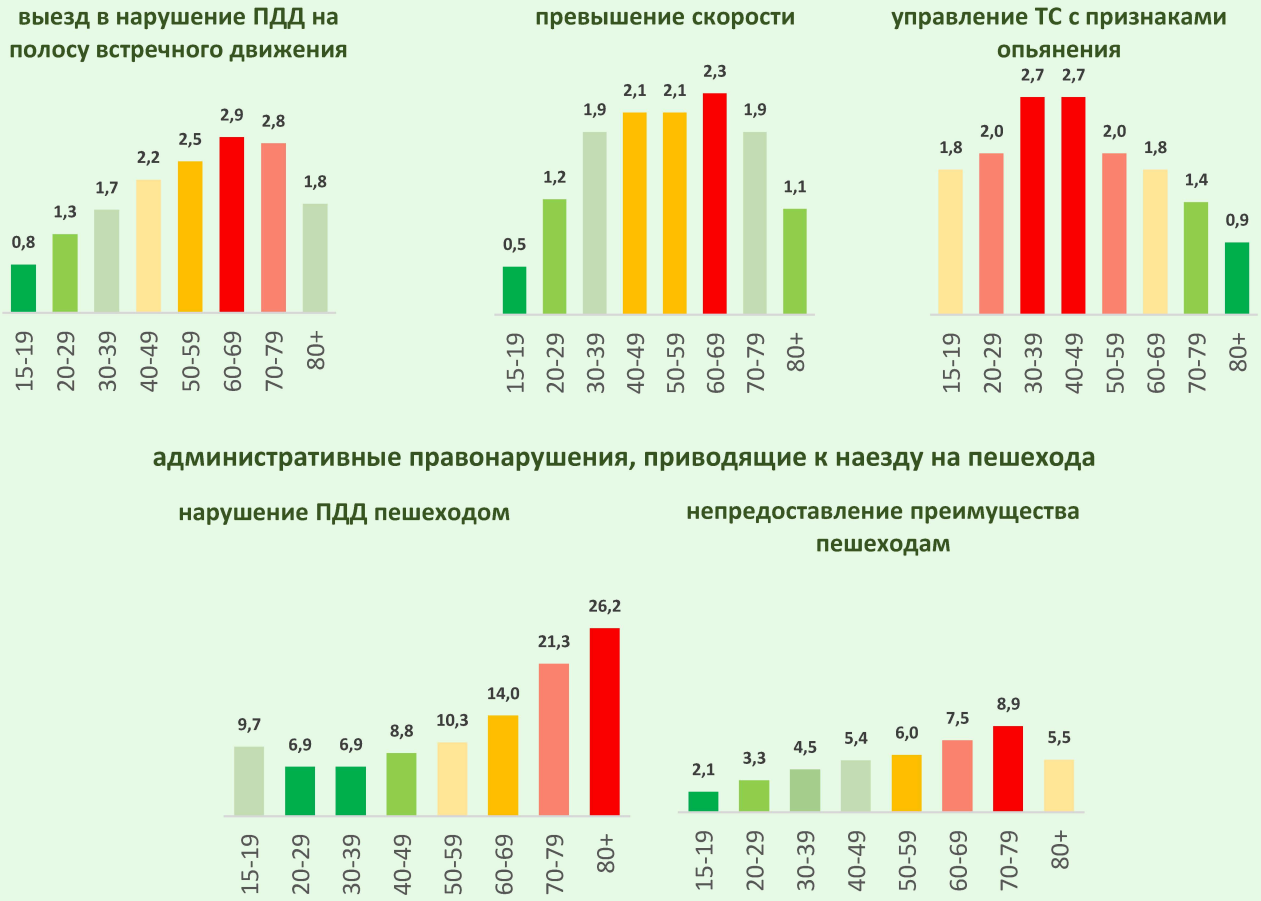

Рис. 1.45. Распределение долей нарушений, соответствующих основным факторам риска совершения ДТП, от всех нарушений, совершенных лицами конкретной возрастной группы (кроме ФВФ)

[1] За исключением нарушений в сфере БДД, зафиксированных в автоматическом режиме.

1.3.1. Иностранные граждане, совершившие административные правонарушения

В 2021 году на территории Российской Федерации зарегистрировано 959976 (+22,7%) нарушений в сфере БДД, совершенных иностранными гражданами[1]. По сравнению с предыдущим годом произошло увеличение количества таких административных правонарушений, в то время как на протяжении пяти лет отмечалось их снижение (рис. 1.46).



Рис 1.46. Динамика возбужденных дел об административных правонарушениях в отношении иностранных граждан

Нежелательность пребывания[2] и запрет на въезд на территорию РФ[3] иностранных граждан и лиц без гражданства, совершивших административные правонарушения в области дорожного движения

На основании выявленных нарушений в 2021 году подготовлено 1547 (-34,8%) ходатайств о нежелательности пребывания иностранных граждан в Российской Федерации, более четверти (26%, или 396) из них удовлетворено (рис. 1.47)[4].

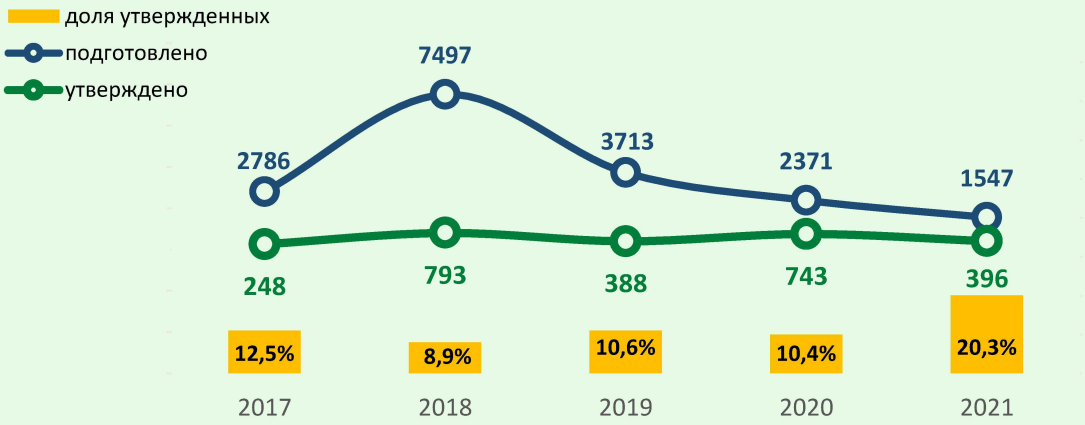

Рис. 1.47. Сведения о подготовке и состоянии ходатайств о нежелательности пребывания иностранных граждан и лиц без гражданства на территории РФ

---

[1] Данные основаны на сведениях, содержащихся в ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика» (оперативные данные по состоянию на 12.04.2022).

[2] Нежелательность пребывания – решение, которое принимается в отношении иностранного гражданина или лица без гражданства, незаконно находящихся на территории РФ, либо лица, которому не разрешен въезд в РФ, а также в случае, если пребывание (проживание) иностранного гражданина или лица без гражданства, законно находящихся в РФ, 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»).

[3] Запрет на въезд на территорию РФ – вид ограничения, при котором иностранному гражданину на определенный срок запрещают выезжать 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»).

[4] По данным МИАС, форма «Сведения Госавтоинспекции», раздел 11 «Дополнительные меры по ОБДД».

Для принятия решений о запрете въезда на территорию Российской Федерации в подразделения МВД России по вопросам миграции подразделениями Госавтоинспекции направлено 63119 (+52,9%) соответствующих материалов в отношении иностранных граждан и лиц без гражданства, совершивших административные правонарушения в области дорожного движения на территории России (рис. 1.48)[1].

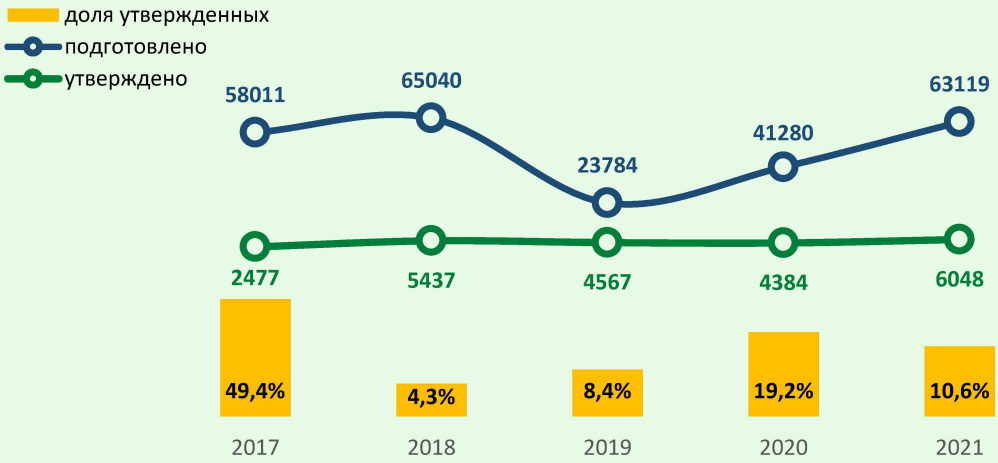

Рис. 1.48. Сведения о подготовке и состоянии ходатайств о запрете въезда на территорию РФ иностранных граждан и лиц без гражданства, совершивших нарушения в области дорожного движения

В 2021 году доля удовлетворенных ходатайств снизилась. По сравнению с 2017 годом произошло снижение почти в 5 раз.

Сопоставление количества ДТП, совершенных по вине иностранных граждан, пресеченных нарушений и численности иностранных граждан, поставленных на миграционный учет

Около четвертой части (23,6%) всех административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, совершенных иностранными гражданами, приходится на граждан Республики Узбекистан[2]. Указанных граждан характеризует наибольший удельный вес фактов постановки в 2021 году на миграционный учет (37% от всех иностранных граждан).

Следующие по количеству административных правонарушений – граждане Киргизской Республики – 20,7%. Удельный вес административных правонарушений почти в 3 раза превысил удельный вес фактов постановки в 2021 году граждан Киргизской Республики на миграционный учет (рис. 1.49)[3].

[1] По данным МИАС, форма «Сведения Госавтоинспекции», раздел 11 «Дополнительные меры по ОБДД».
[2] По данным ГИАЦ МВД России, форма 259, введена в действие приказом МВД России от 20.02.2019 № 82.
[3] Данные основаны на сведениях, содержащихся в форме «2-РД» (оперативные данные по состоянию на 08.04.2022), утвержденной приказом МВД России от 30.11.2016 № 773.

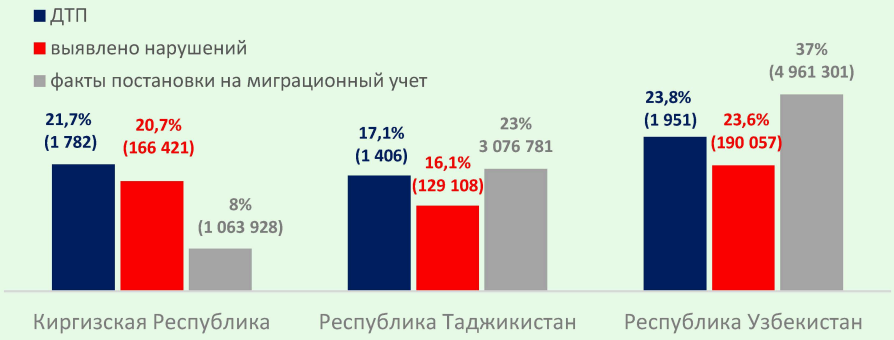

Рис. 1.49. Долевое соотношение фактов постановки иностранных граждан на миграционный учет, совершенных нарушений в области дорожного движения и ДТП по их вине

За 2021 год наибольшее количество дел об административных правонарушениях в сфере БДД возбуждено в отношении иностранных граждан, являющихся пешеходами или иными участниками дорожного движения и нарушивших ПДД (15,4%). Значительный удельный вес в общей структуре нарушений в сфере БДД, совершенных иностранными гражданами, имеют несоблюдение требований ОСАГО (13,4%), управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена (11,9%), нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов (11,1%) (рис. 1.50).



Рис. 1.50. Распределение дел об административных правонарушениях в сфере БДД, возбужденных в отношении иностранных граждан в 2021 году, по видам нарушений

1.4. Административные наказания

1.4.1. Назначение административных наказаний

Административный штраф по-прежнему стал основным видом административных наказаний, назначенных по итогам рассмотрения дел об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения. В 2021 году за нарушения в сфере безопасности дорожного движения назначено 180,5 млн административных штрафов, что составило 99% от общего количества назначенных наказаний[1] (рис. 1.51).

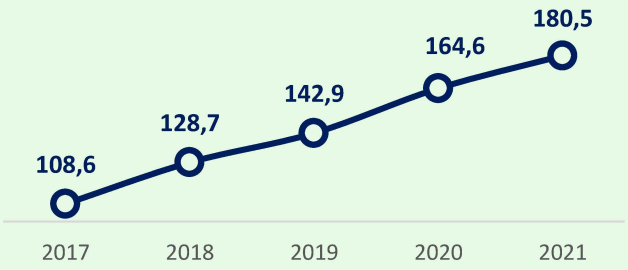

Рис. 1.51. Динамика количества административных штрафов, назначенных за совершение нарушений в сфере БДД (млн)

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

Непосредственно должностными лицами (в т.ч. судьями) в 2021 году назначено 19,8 млн административных штрафов за совершение нарушений в сфере БДД. На фоне сохраняющейся на протяжении нескольких лет тенденции к снижению количества таких штрафов в 2021 году произошёл рост (+3,7%) (рис. 1.52).

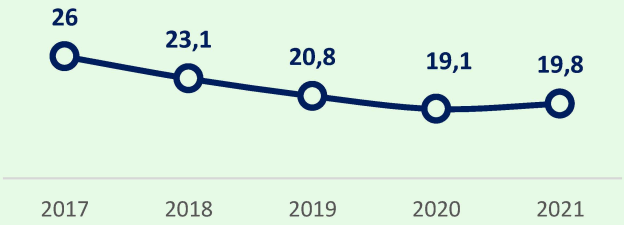

Рис. 1.52. Динамика количества административных штрафов, назначенных за совершение нарушений в сфере БДД (млн) (кроме ФВФ) (млн)

По результатам рассмотрения дел об административных правонарушениях, пресеченных сотрудниками полиции, в 15% случаев административный штраф назначался за нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов, за несоблюдение требований об ОСАГО – в 11% случаев. На другие административные правонарушения в области дорожного движения приходится менее десятой части. В отношении пешеходов, пассажиров и других участников дорожного движения (кроме водителей) назначено 7% административных штрафов от их общего количества (кроме ФВФ) (рис. 1.53).

[1] По данным ГИАЦ МВД России, форма 560, введена в действие приказом МВД России от 08.02.2018 № 79.



Рис. 1.53. Виды нарушений в сфере БДД, за совершение которых назначен административный штраф (кроме ФВФ)

На иные виды административных наказаний, назначенных должностными лицами (судьями) за совершение административных правонарушений в сфере БДД, приходится менее 6% от всех наказаний (за исключением ФВФ) (рис. 1.54).



Рис. 1.54. Другие виды наказаний, назначенных за совершение нарушений в сфере БДД в 2021 году

Предупреждение является вторым по количеству принятых решений видом административного наказания, назначенного за совершение административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения. В 2021 году оно назначено 588839 (-36,8%) раз (рис. 1.55).

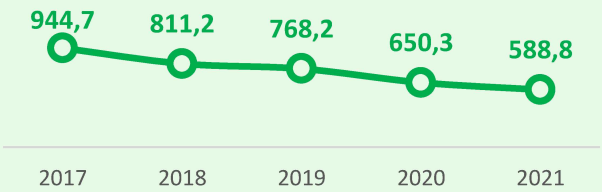

Рис. 1.55. Динамика количества предупреждений, назначенных за совершение нарушений в сфере БДД (тыс.)

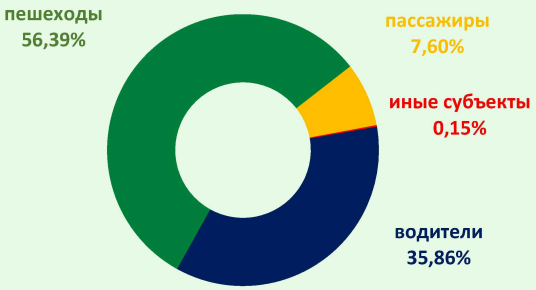

Рисунок 1.56. Распределение по субъектам административной ответственности предупреждений, назначенных за совершение нарушений в сфере БДД

Более половины предупреждений (56,39%, или 332039) вынесено в отношении пешеходов, более третьей части (35,86%, или 211143) – водителей. На предупреждения, назначенные в качестве административного наказания пассажирам, пришлось менее десятой части от общего количества предупреждений (7,6%, или 44776). Доля назначенных предупреждений в отношении других субъектов административных правонарушений[1] составила 0,15% (881) (рис. 1.56).

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), нарушение правил пользования внешними световыми приборами, звуковым сигналом, аварийной сигнализацией или знаком аварийной остановки (ст. 12.20 КоАП РФ), управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов на право управления, страхового полиса ОСАГО (ч. 2 ст. 12.3 КоАП РФ), управление транспортным средством с нечитаемыми, нестандартными или установленными с нарушением требований государственными регистрационными знаками (ч. 1 ст. 12.2 КоАП РФ), а также за несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части (ч. 1 ст. 12.16 КоАП РФ). На перечисленные правонарушения пришлось в среднем от 2 до 11% от общего количества назначенных в отношении водителей предупреждений (рис. 1.57).



Рис. 1.57. Виды нарушений в сфере БДД, за совершение которых водителям транспортных средств назначалось предупреждение

[1] 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.

В качестве административного наказания, альтернативного административному штрафу, предупреждение назначалось в среднем в 1 из 10 случаев принятия решений о привлечении к административной ответственности за совершение административных правонарушений в области дорожного движения. 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), когда 1 предупреждение пришлось на 3 назначенных штрафа (рис. 1.58).

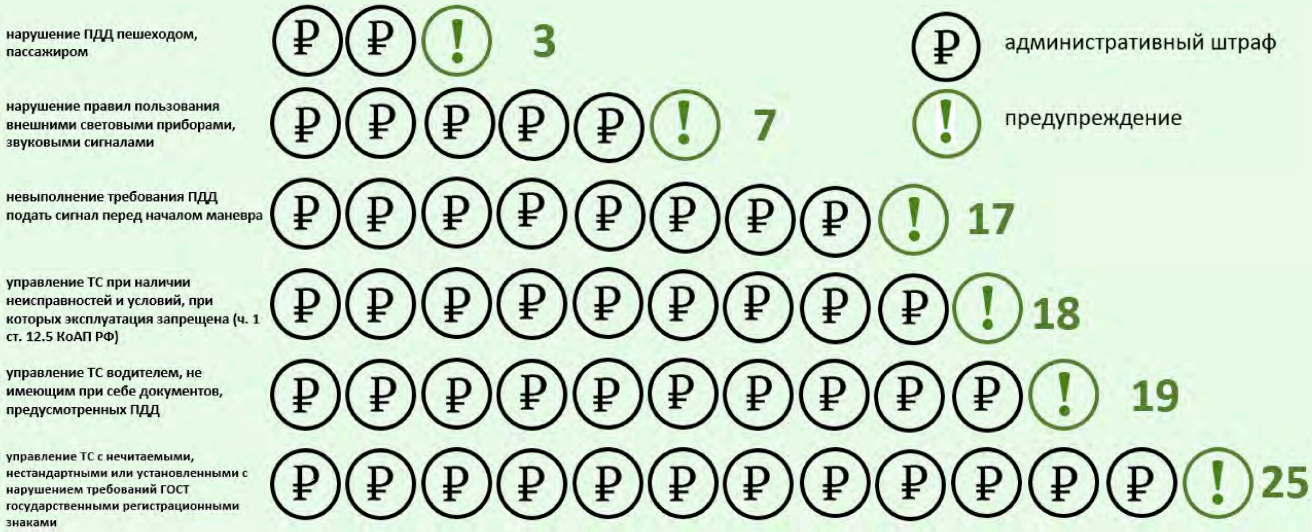

Рис. 1.58. Соотношение предупреждений и административных штрафов, назначенных за совершение отдельных видов правонарушений в сфере БДД

Лишение права управления транспортным средством составило 1,7% от всех административных наказаний, назначенных за совершение административных правонарушений в области дорожного движения. В 2021 году решение о назначении данного вида наказания принималось 359436 (+3,4%) раз (рис. 1.59).



Рис. 1.59. Динамика количества лишений права управления ТС, назначенных за совершение нарушений в сфере БДД (тыс.)

Увеличилось количество лишений права управления транспортными средствами за: невыполнение законного требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (ст. 12.26 КоАП РФ), повторный выезд в нарушение ПДД на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления (ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ), повторное управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке (ч. 1.1 ст. 12.1 КоАП РФ), управление транспортным средством с заведомо подложными государственными регистрационными знаками (ч. 4 ст. 12.2 КоАП РФ), повторное превышение установленной скорости движения на величину 60-80 км/ч и более 80 км/ч (ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ).

В 86% случаев наказание в виде лишения права управления транспортным средством применялось за совершение административных правонарушений, связанных с управлением транспортным средством водителем с признаками опьянения. В 4% случаев лишение права управления транспортным средством назначалось за выезд в нарушение ПДД на полосу встречного движения, трамвайные пути встречного направления, в том числе совершенный повторно (части 4 и 5 ст. 12.15 КоАП РФ) (рис. 1.60).



Рис. 1.60. Виды нарушений в сфере БДД, за совершение которых назначалось лишение права управления ТС

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

Наиболее часто относительно штрафа, как альтернативного вида наказания, лишение права управления ТС применялось за нарушение ПДД, повлекшее причинение средней (ч. 2 ст. 12.24 КоАП РФ) и легкой тяжести вреда здоровью (ч. 1 ст. 12.24 КоАП РФ), т.е. в случаях, когда уже наступили негативные последствия другого нарушения, ставшего причиной ДТП. Для перечисленных нарушений одно лишение приходилось на 3 и 4 назначенных административных штрафа соответственно.

За выезд в нарушение ПДД на полосу встречного движения (ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ) одно лишение права управления ТС приходилось в среднем на 44 административных штрафа. Еще реже данный вид административного наказания применялся за движение во встречном направлении по дороге с односторонним движением – одно лишение права управления ТС пришлось на 53 назначенных административных штрафа[1] (рис. 1.61).

[1] Кроме нарушений, установленных в ходе эксплуатации комплексов ФВФ.



Рис. 1.61. Соотношение лишений права управления, назначенных как альтернативный вид наказания, и административных штрафов, назначенных за совершение отдельных видов нарушений БДД

Административный арест в 2021 году назначался в качестве административного наказания за совершение административных правонарушений в области дорожного движения 158499 (+1,7%) раз (рис. 1.62).

Более чем треть (35%) от всех административных арестов, назначенных в качестве административного наказания за совершение нарушений в области дорожного движения, приходится на управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, не имеющим либо лишенным права управления (ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ). Около четвертой части (26%) – на управление транспортным средством водителем, лишенным права управления (ч. 2 ст. 12.7 КоАП), пятая часть (20%) – 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), чуть менее пятой части (19%) – оставление водителем в нарушение ПДД места ДТП, участником которого он являлся (ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ) (рис. 1.63).



Рис. 1.62. Динамика количества административных арестов, назначенных за совершение нарушений в сфере БДД (тыс.)



Рис. 1.63. Виды нарушений в сфере БДД, за совершение которых назначался административный арест

1.4.2. Исполнение административных наказаний

1.4.2.1. Исполнение административных наказаний в виде административного штрафа

В 2021 году по делам об административных правонарушениях в сфере БДД исполнено 168 млн постановлений о назначении административных наказаний в виде административного штрафа за совершение нарушений в сфере БДД (рис. 1.64)[1].

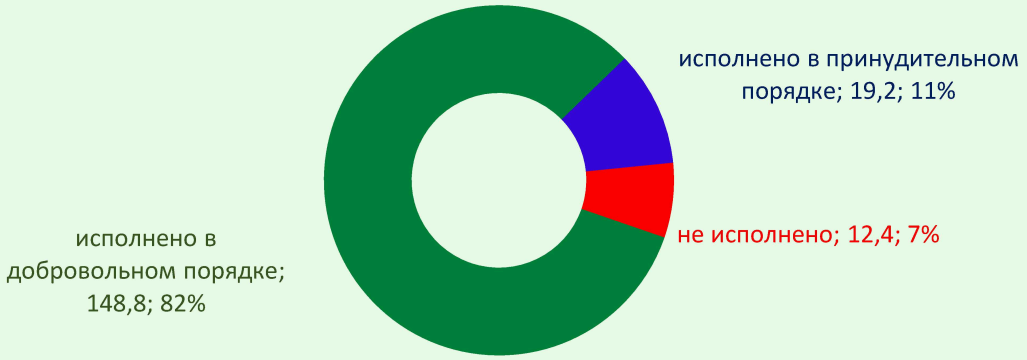

Рис. 1.64. Сведения о порядке исполнения административных штрафов, назначенных за совершение нарушений в сфере БДД (млн)

В 2021 году по 3 из 4 исполненных постановлений о назначении административного штрафа он уплачен в размере половины суммы в срок до 20 суток со дня вынесения постановления (рис. 1.65).

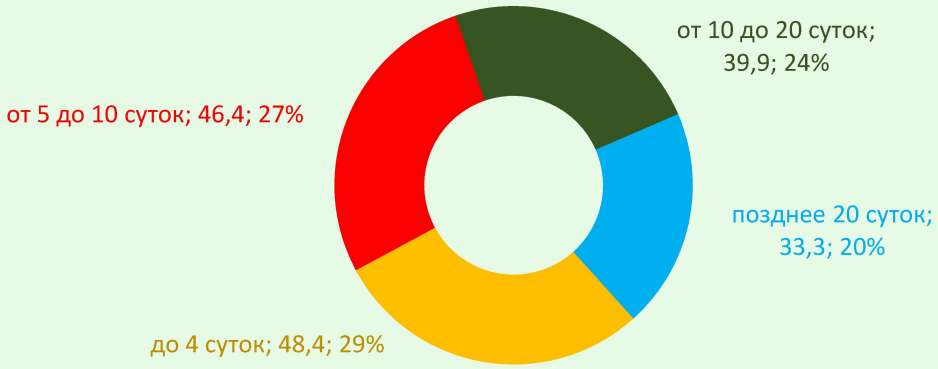

Рис. 1.65. Количество уплаченных штрафов в распределении по сроку оплаты (млн)

Из постановлений о назначении административных штрафов, вынесенных в 2021 году, исполнено 154,4 млн, или 86%.

[1] Приводятся сведения об исполненных постановлениях о назначении административного штрафа, вынесенных в том числе ранее 2021 года, но исполненных в 2021 году. По данным ФБД «Адмпрактика», раздел «Отчет по исполненным постановлениям с 50% скидкой» (оперативные данные по состоянию на 14.04.2022).

Общая сумма исполненных в 2021 году постановлений о назначении административного штрафа составила 84,7 (+17,8%) млрд рублей[1], из них по вынесенным в 2021 году постановлениям о назначении административного штрафа взыскано 72,7 (+21,2%) млрд рублей (рис. 1.66).

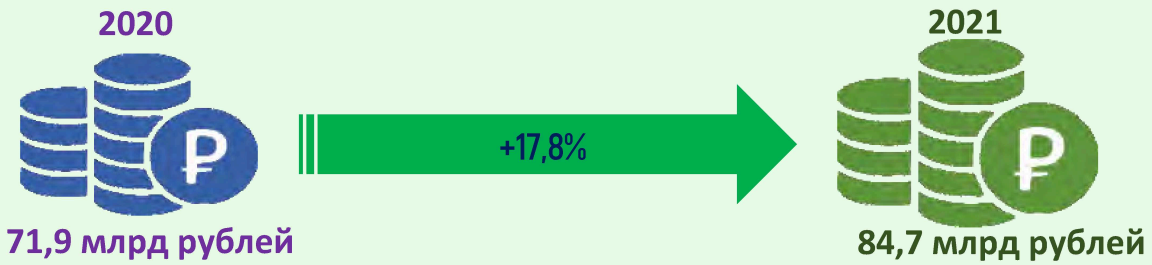

Рис. 1.66. Сумма оплаченных административных штрафов, назначенных за совершение административных правонарушений в сфере БДД

Увеличение доли исполненных постановлений о назначении административного штрафа характерно для собственников ТС (при назначении наказания за совершение административного правонарушения, зафиксированного комплексами ФВФ), должностных лиц[2], юридических лиц[3], пешеходов, пассажиров и иных участников дорожного движения (велосипедистов, погонщиков, возчиков). Вместе с тем уменьшилась доля исполненных водителями ТС постановлений о назначении административного штрафа (рис. 1.67).

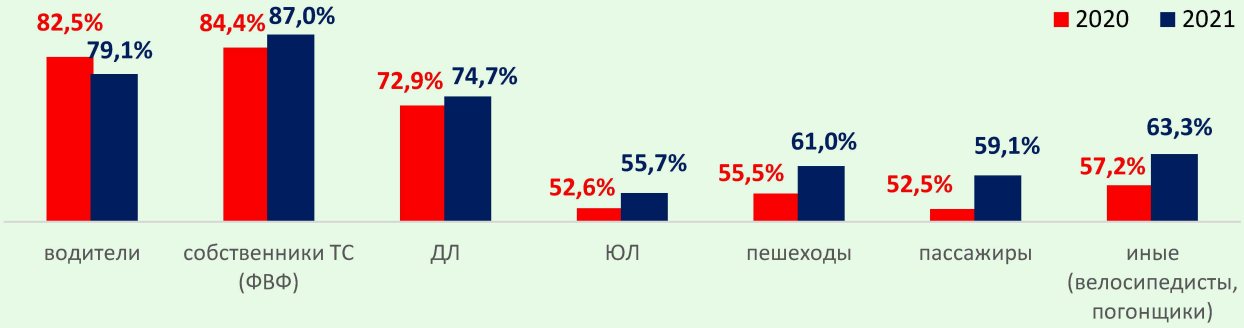

Рис. 1.67. Исполняемость постановлений о назначении административного штрафа, вынесенных сотрудниками полиции по фактам нарушений в сфере БДД

Наибольшая доля постановлений о назначении административного штрафа исполнена по делам о нарушениях правил движения по автомагистралям (94,5%) и правил перевозки грузов и буксировки (93,2%).

Значительно меньше доля оплаченных штрафов за нарушения, связанные с управлением транспортными средствами водителями в состоянии опьянения, не имеющими либо лишенными права управления (15,8%), а также отказавшимися от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (11,8%) (рис. 1.68)[4].

[1] По данным ГИАЦ МВД России, форма 577, раздел 4, введена в действие приказом МВД России от 17.08.2017 № 649.
[2] Далее также «ДЛ».
[3] Далее также «ЮЛ».
[4] В случаях назначения только административного штрафа по ч. 3 ст. 12.8 КоАП и ч. 2 ст. 12.26 КоАП РФ при невозможности назначения административного ареста.

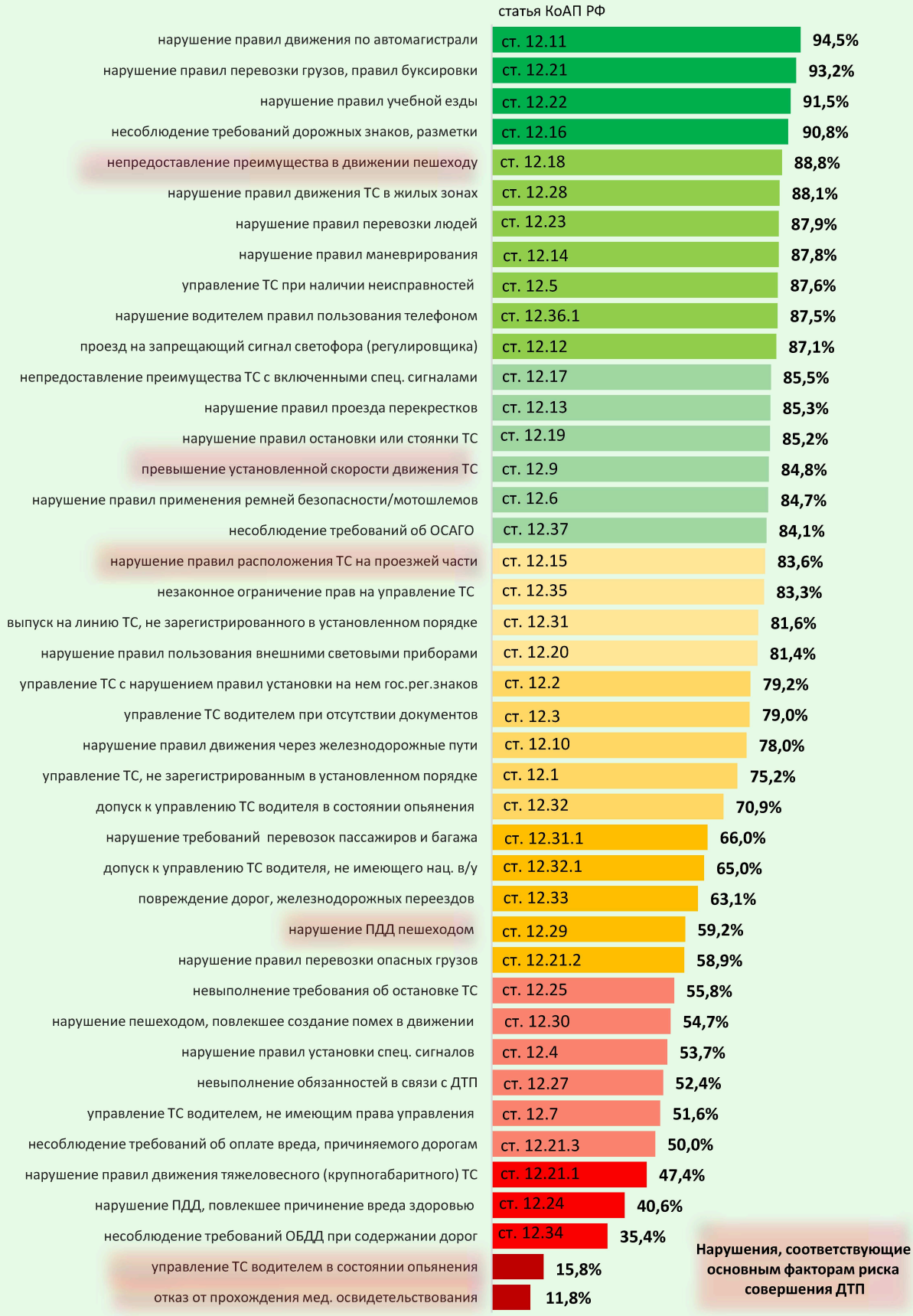

Рис. 1.68. Исполняемость постановлений о назначении административного штрафа за совершение нарушений в сфере БДД (%)

1.4.2.2. Исполнение постановлений о лишении права управления транспортным средством[1]

Наибольшая доля исполненных постановлений о лишении права управления транспортным средством зафиксирована по делам об административных правонарушениях за управление ТС, на котором незаконно нанесены цветографические схемы (79,4%), и за управление ТС водителем в состоянии опьянения (76,8%). Сравнительно небольшая доля исполнения лишений права на управление ТС отмечена по делам об административных правонарушениях за нарушение правил эксплуатации ТС, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего (59,3%) и по делам о превышении установленной скорости движения ТС на величину более 80 км/ч (56,1%) (рис. 1.69).

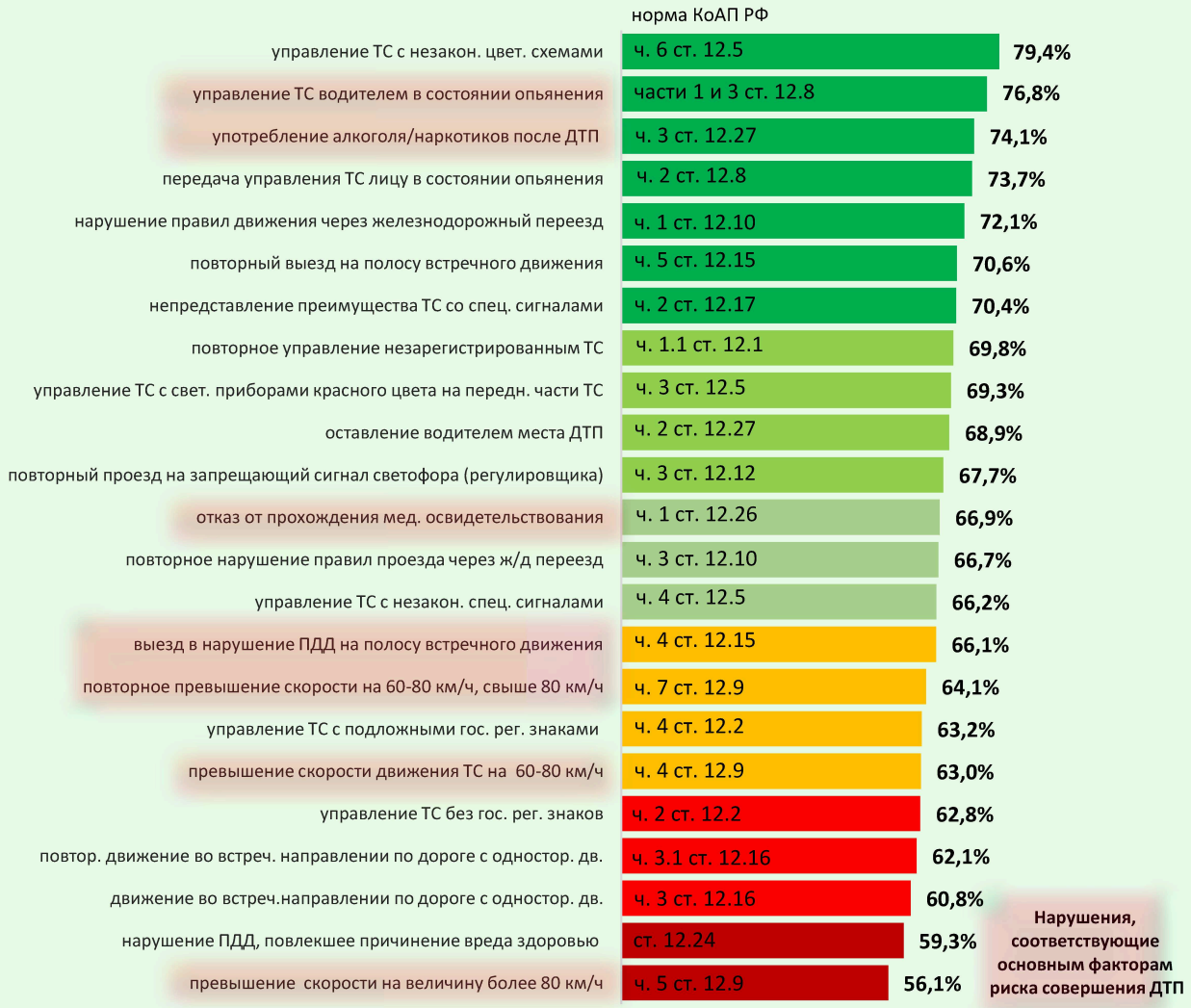

Рис. 1.69. Исполнение постановлений о лишении права управления ТС

[1] Исполнение постановлений о лишении права управления ТС рассчитано как удельный вес дел об административных правонарушениях, по которым водительское удостоверение сдано в установленном порядке после принятого решения о лишении права управления ТС, от общего количества дел, по которым принято решение о назначении данного вида наказания.

1.4.3. Прекращение производства по делам об административных правонарушениях

В 2021 году наибольшее долевое значение прекращенных производств по делам об административных правонарушениях от общего количества возбужденных характерно для ЮЛ (14,3%) и ДЛ (7,7%).

Наименьшее количество производств по делам об административных правонарушениях относительно возбужденных прекращено в отношении пешеходов (0,1%) и пассажиров (0,2%) (рис. 1.70).

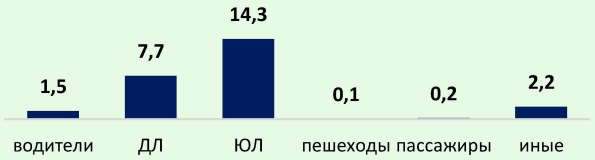

Рис. 1.70. Доля прекращенных дел об административных правонарушениях по субъектам ответственности

Среди всех административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения наибольшей долей прекращенных производств характеризуются нарушения ПДД, повлекшие причинение вреда здоровью легкой или средней степеней тяжести (64,4%) и невыполнение обязанностей в связи с ДТП (38,7%).

Сравнительно меньшая доля прекращенных производств характерна для управления ТС с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков (3,8%) (рис. 1.71).



Рис. 1.71. Прекращение производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения (%)

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

2.1. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта в структуре преступности

В 2021 году сотрудниками Госавтоинспекции выявлено 102068 (-1,1%) преступлений[1], что составило 5,2% от всех зарегистрированных преступлений (рис. 2.1).

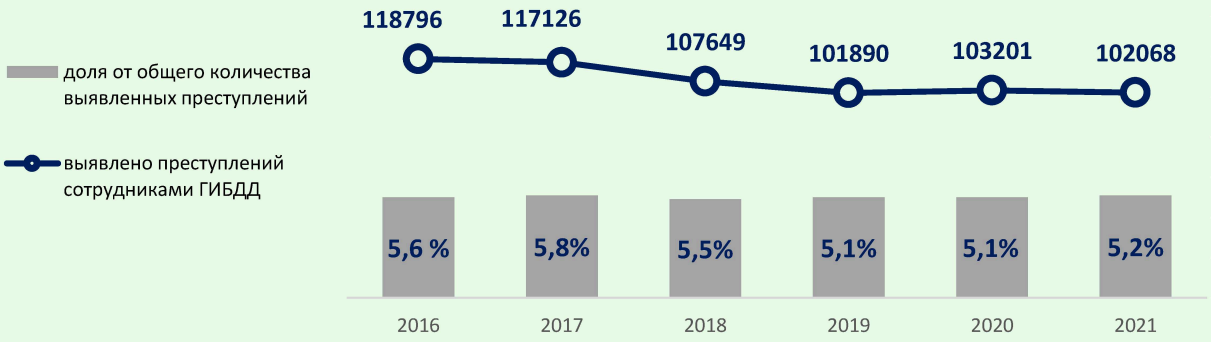

Рис. 2.1. Участие сотрудников Госавтоинспекции в выявлении преступлений

Большинство преступлений[2], выявленных сотрудниками Госавтоинспекции в 2021 году, – использование заведомо подложного документа (ч. 3 ст. 327 УК РФ), подделка или уничтожение идентификационного номера ТС (ст. 326 УК РФ) и угон (ст. 166 УК РФ) (рис. 2.2).

Сотрудники Госавтоинспекции выявили около половины всех зарегистрированных преступлений, ответственность за совершение которых установлена ч. 3 ст. 327 УК РФ и ст. 326 УК РФ.



Рис. 2.2. Количество преступлений, зарегистрированных в 2021 году и выявленных сотрудниками Госавтоинспекции

[1] По данным ГИАЦ МВД России, форма 556, раздел 1, введена в действие приказом МВД России от 28.12.2020 № 915.

[2] За исключением преступлений, непосредственно посягающих на БДД (статьи 264, 264.1, 266 и 268 УК РФ).

Основную долю преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, зарегистрированных в 2021 году на территории Российской Федерации, составило нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (ст. 264.1 УК РФ)[1] (66327; -3,1%). Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее наступление общественно опасных последствий (ст. 264 УК РФ)[2], зарегистрировано 18217 (-2,3%) раз.

Удельный вес других зарегистрированных преступлений в общей структуре преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта составил менее 1%. В их числе 4 (-44%) преступления связаны с недоброкачественным ремонтом транспортных средств и выпуском их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ) и 62 (-11,5%) общественно опасных нарушения пассажиром, пешеходом или другим участником движения (кроме водителя) правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, повлекших наступление общественно опасных последствий (ст. 268 УК РФ)[3][4] (рис. 2.3).

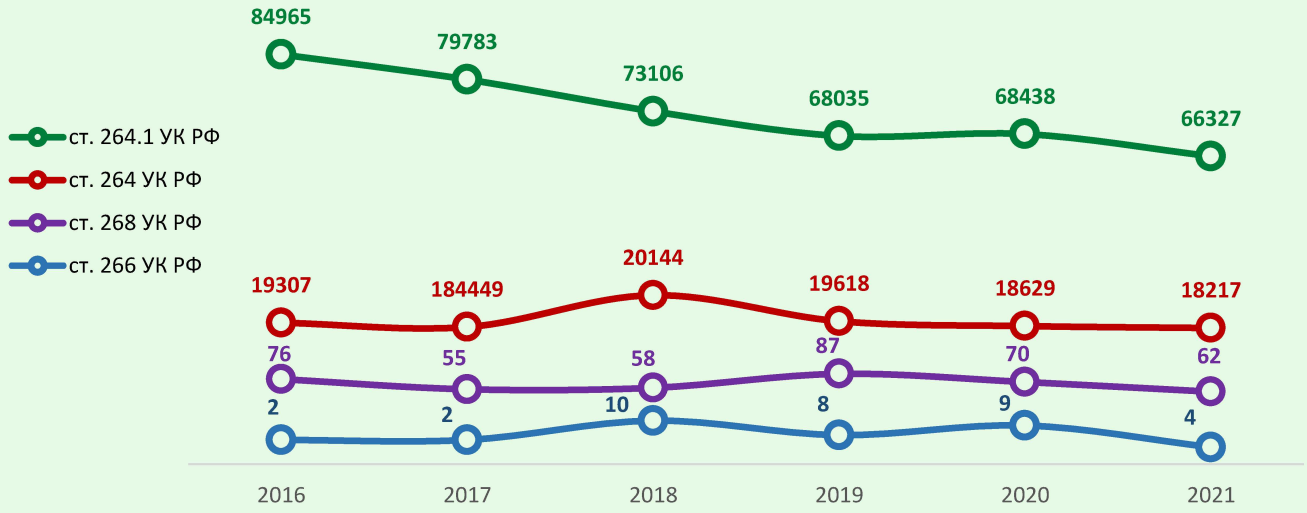

Рис. 2.3. Динамика зарегистрированных преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта

В распределении по местам совершения преступлений на сельскую местность, административные центры субъектов РФ и иные места[5] приходится примерно по трети преступлений против БДД[6].

[1] Далее также – «повторное управление ТС в состоянии опьянения».
[2] Далее также – «нарушение ПДД, повлекшее общественно опасные последствия».
[3] По данным ГИАЦ МВД России, форма 491, раздел 13, введена в действие приказом МВД России от 26.12.2017 № 866.
[4] Далее вместе «преступления против БДД». Далее по разделу будут более подробно рассмотрены преступления, ответственность за которые предусмотрена статьями 264 и 264.1 УК РФ ввиду их многочисленности. Преступлениям, предусмотренным статьями 266 и 268 УК, будет дана общая характеристика.
[5] Под иными местами в данном случае понимаются места, не вошедшие в перечисленные ранее, то есть населенные пункты городского типа, места вне населенных пунктов.
[6] Вывод сделан на основе сведений об осужденных за преступления против БДД в распределении по местам совершения.

Наибольшая доля (36,7%) преступлений, за которые лица осуждались по ст. 264 УК РФ, совершена в сельской местности, что превышает среднюю долю всех преступлений, предусмотренных Особенной частью УК РФ, совершенных в сельской местности (24,6%).

Повторное управление ТС в состоянии опьянения почти в половине случаев (40,9%) совершалось в населенных пунктах городского типа и на загородных дорогах. Их доля незначительно превысила среднее значение по всем составам УК РФ (40,2%). Доля преступлений против БДД, совершенных в сельской местности, в большей степени превышает среднее значение, характерное для всех преступлений, ответственность за которые установлена статьями Особенной части УК РФ[1] (рис. 2.4).

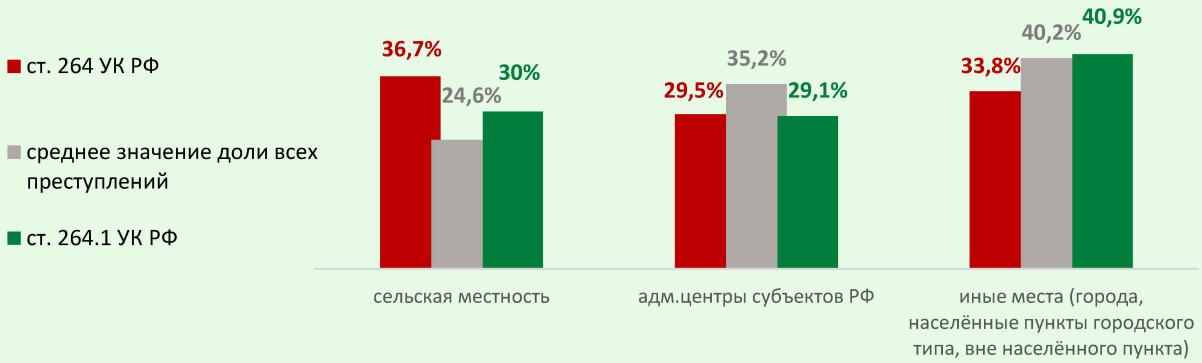

Рис. 2.4. Долевое распределение преступлений по местам совершения

[1] По данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации на 07.04.2021. Форма 11.2, утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65 (в редакции приказа от 15.06.2021 № 117).

2.2. Сведения о привлечении к уголовной ответственности за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта

За совершение преступлений против БДД в 2021 году осуждено 64434 (-1,5%) человек. По сравнению с предшествующим годом доля осужденных за совершение таких преступлений в общей структуре судимости снизилась и составила 11,6[1] (рис. 2.5).

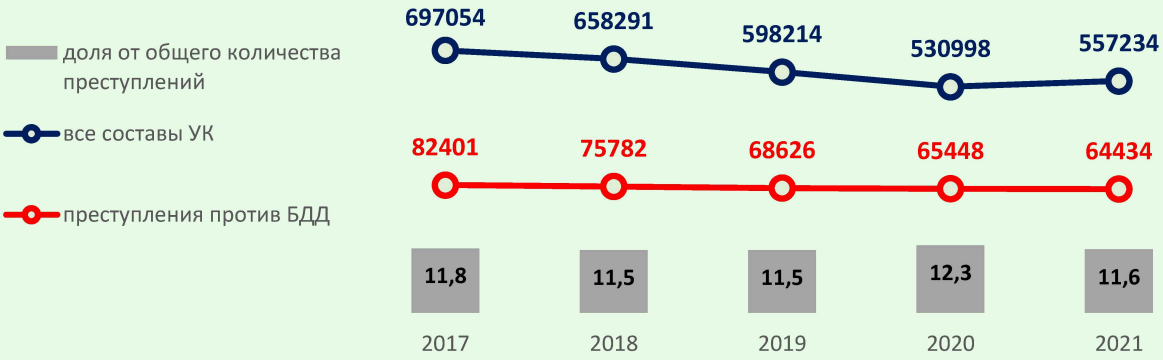

Рис. 2.5. Динамика количества осужденных за совершение преступлений против БДД и их доли от общего количества осужденных за все преступления

На момент совершения преступлений против БДД 55999 (86,9%) осужденных в 2021 году находились в состоянии опьянения, из которых алкогольное опьянение установлено практически у всех осужденных (54342, или 97% от общего числа осужденных, совершивших преступления в состоянии опьянения)[2].

Среди осужденных за нарушения ПДД, повлекшие общественно опасные последствия (ст. 264 УК РФ), в состоянии опьянения находился каждый четвертый (2203, или 27,4%), за нарушение ПДД другим участником движения (кроме водителя) (ст. 268 УК РФ) – каждый третий (7, или 35%).

Производство по уголовным делам о преступлениях против БДД в 2021 году прекращено в 6917 (-2,7%) случаях, что составило около 8,2% от общего количества зарегистрированных преступлений против БДД. В 3 из 4 (75%, или 5202) случаев производство прекращалось в связи с примирением с потерпевшим (рис. 2.6).

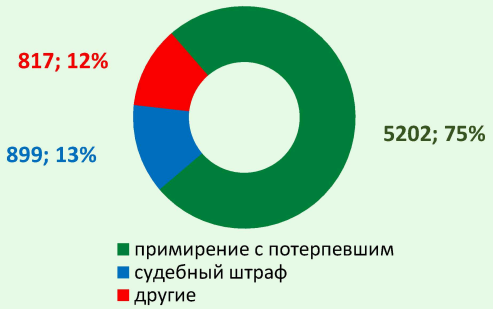

Рис. 2.6. Основания прекращения дел

[1] По данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации на 07.04.2021. Форма 10.3 (раздел 1), утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65 (в редакции приказа от 12.05.2020 № 70).

[2] По данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации на 07.04.2021. Форма 11.2 (раздел 2), утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65 (в редакции приказа от 12.05.2020 № 70).

Назначение судебного штрафа выступило основанием для прекращения производства в 13% (899) случаев[1]. Общая сумма назначенных судебных штрафов в 2021 году составила более 27 млн рублей[2].

Принудительные меры медицинского характера были приняты в отношении 88 (+12,8%) лиц, совершивших преступления против БДД и признанных невменяемыми.

Привлечение к уголовной ответственности за совершение нарушения правил БДД, повлекшего причинение тяжкого вреда здоровью или смерть (ст. 264 УК РФ)

Более трети (39%, или 3136) всех осужденных в 2021 году за нарушение ПДД, повлекшее общественно опасные последствия, пришлось на ч. 1 ст. 264 УК РФ, когда причинен тяжкий вред здоровью потерпевшего.

При общем увеличении числа осужденных за нарушения правил БДД, повлекшие общественно опасные последствия в виде причинения тяжкого вреда здоровью или смерти, а также снижении либо стабильном значении долей деяний, подлежащих квалификации по частям 1, 3, 5, 6 ст. 264 УК РФ, увеличилась доля лиц, осужденных за совершение рассматриваемого преступления в состоянии опьянения, либо когда деяние сопряжено с оставлением места его совершения (части 2, 4 ст. 264 УК РФ) (рис. 2.7).

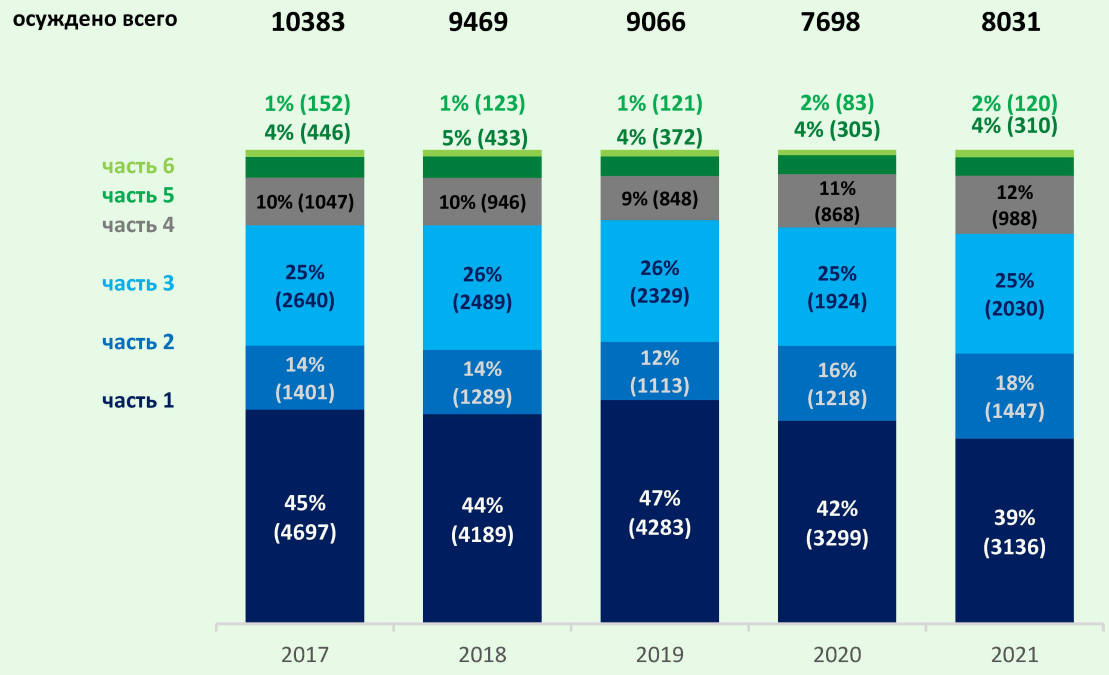

Рис. 2.7. Распределение числа осужденных по частям ст. 264 УК РФ в период с 2017 по 2021 г.

[1] По данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации на 07.04.2021. Форма 10.3 (раздел 1), утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65 (в редакции приказа от 12.05.2020 № 70).

[2] По данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации на 07.04.2021. Форма 10.3.1, утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65 (в редакции приказа от 12.05.2020 № 70).

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 2021 году осуждено 56380 (-2,3%) человек.

На протяжении последних лет прослеживается тенденция к снижению числа осужденных за совершение данного преступления, что в целом соответствует динамике зарегистрированных преступлений данного вида. В сравнении с 2017 годом в 2021 году число осужденных по ст. 264.1 УК РФ снизилось на 21,9% (рис. 2.8).



Рис. 2.8. Динамика числа осужденных по ст. 264.1 УК РФ

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

В 2021 году за совершение преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, осуждено 3 человека. Все лица осуждены за недоброкачественный ремонт транспортных средств или выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями, общественно опасными последствиями которых являлось причинение смерти двух и более лиц по неосторожности (ч. 3 ст. 266 УК РФ) (рис. 2.10). По указанному составу в 2021 году осуждены лица впервые за несколько последних лет.

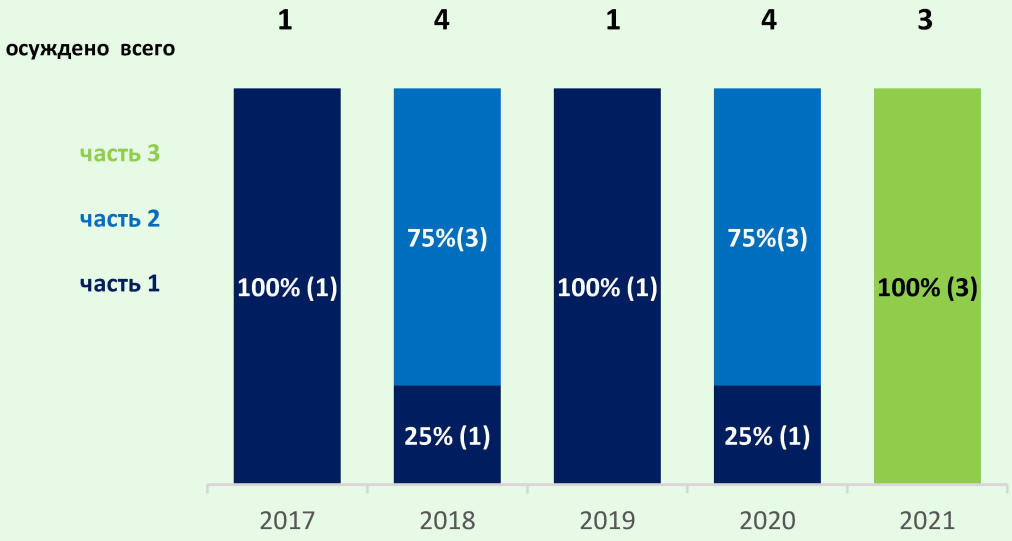

Рис. 2.10. Распределение числа осужденных по частям ст. 266 УК РФ в период с 2017 по 2021 г.

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

По ст. 268 УК РФ в 2021 году осуждено 20 (+25%) человек. Из них за нарушение правил БДД пассажиром, пешеходом или другим участником движения (кроме водителя), если это повлекло причинение тяжкого вреда здоровью (ч. 1 ст. 268 УК РФ), – 9 (+12,5%), за то же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека (ч. 2 ст. 268 УК РФ), – 9 (+12,5%).

За совершение рассматриваемого преступного деяния, которое повлекло смерть двух и более лиц (ч. 3 ст. 268 УК РФ), в 2021 году осуждено 2 человека, в то время как в 2020 году по ч. 3 ст. 268 осужденных не было (рис. 2.9).

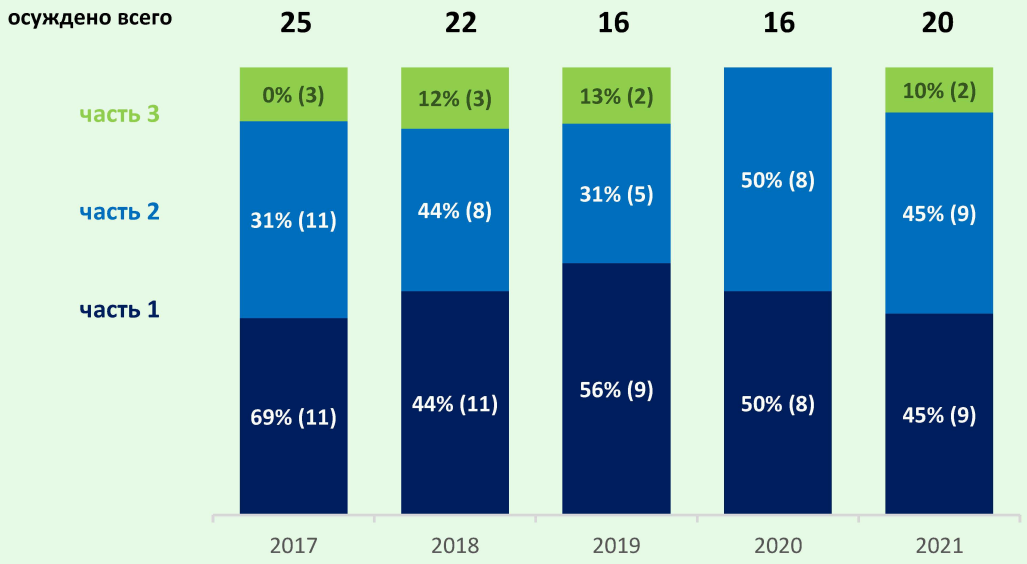

Рис. 2.9. Распределение числа осужденных по частям ст. 268 УК РФ в период с 2017 по 2021 г.

2.3. Характеристика личности осужденных

Пол

Наибольшее число осужденных за совершение преступлений против БДД в 2021 году (61940, или 96,1%) – мужчины. Женщины составили 3,9% (2496) осужденных (рис. 2.11).

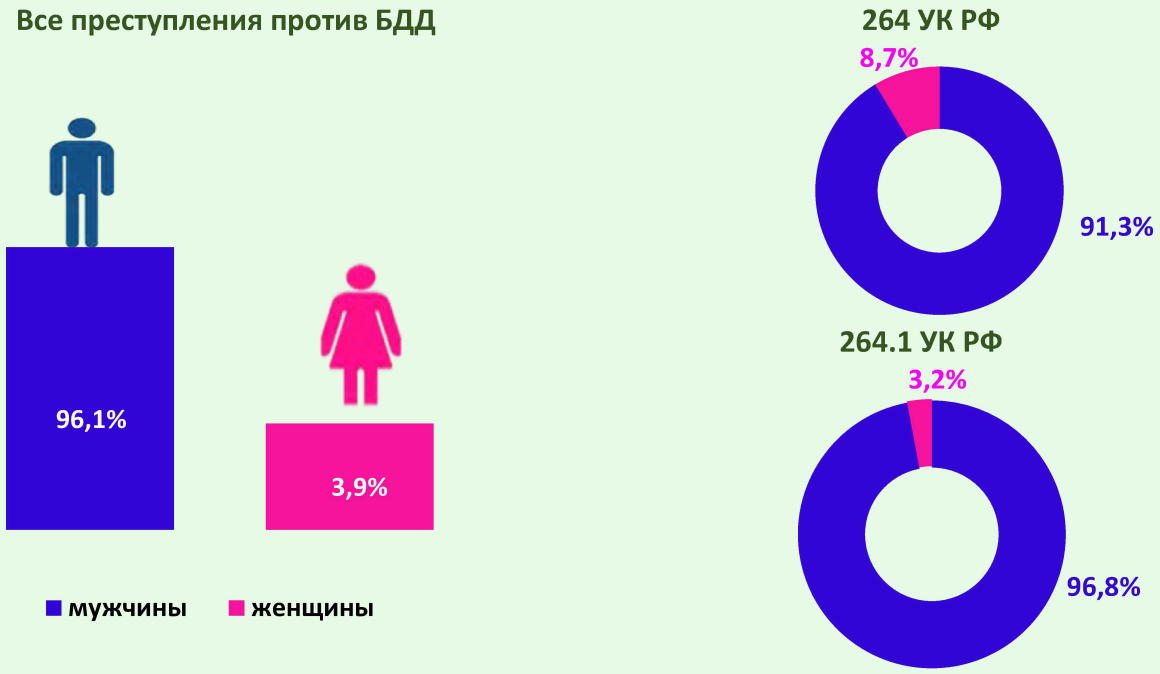

Рис. 2.11. Распределение осужденных за совершение преступлений против БДД по полу

Среди женщин доля осужденных за повторное управление ТС в состоянии опьянения (3,2%) меньше по сравнению с долей осужденных за нарушение ПДД, повлекшее общественно опасные последствия (8,7%) (ст. 264 УК РФ).

На момент совершения преступлений, ответственность за которые предусмотрена ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ, в состоянии беременности находились 38 (+31,6%) женщин, 105 (-2,8%) – имели ребенка в возрасте до трех лет[1].

Возраст

Распределение **возрастного коэффициента судимости**[2] (рис. 2.12) осужденных за совершение преступлений против БДД показывает, что среди осужденных за совершение нарушений ПДД, повлекших общественно опасные последствия (ст. 264 УК РФ), наибольшее

[1] По данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации на 07.04.2021. Форма 11 (раздел 1), утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65 (в редакции приказа от 12.05.2020 № 70).

[2] Возрастной коэффициент судимости – относительный показатель, выработанный для целей исследования состояния судимости за совершение преступлений против БДД по возрасту осужденных. Отражает число осужденных на 100 тыс. населения конкретной возрастной группы.

значение характерно для возрастной группы 18-29 лет. Так, на 100 тыс. населения указанной возрастной группы пришлось в среднем 13 осужденных.

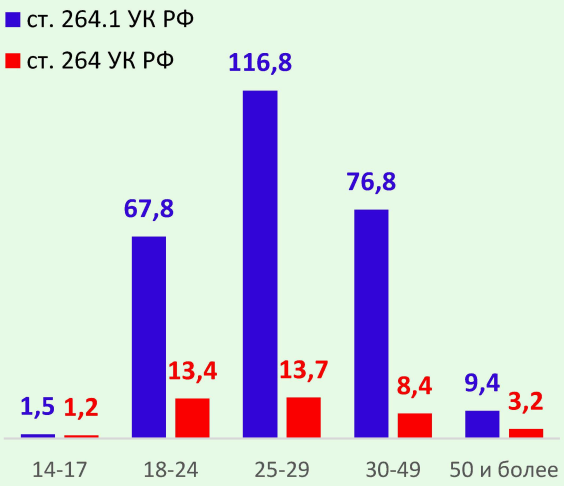

Рис. 2.12. Коэффициент судимости за совершение преступлений против БДД по возрасту

Коэффициент судимости за повторное управление ТС в состоянии опьянения (ст. 264.1 УК РФ) характеризуется наиболее высоким значением у возрастной группы 25-29 лет (116,8), которое почти в 2 раза превышает значение, характерное для других возрастных групп.

На возрастную группу 25-49 лет приходится наибольшая доля осужденных за преступления, предусмотренные ст. 264.1 УК РФ и характеризующиеся **полным осознанием общественной опасности своих действий**, выражающихся в управлении ТС в состоянии опьянения будучи подвергнутым наказанию за совершение подобного рода противоправных действий ранее.

Среди возрастных групп 14-24 года и 50 лет и старше преобладает доля осужденных за нарушение правил БДД, повлекших **по неосторожности** наступление общественно опасных последствий в виде тяжкого вреда здоровью или смерти (рис. 2.13).

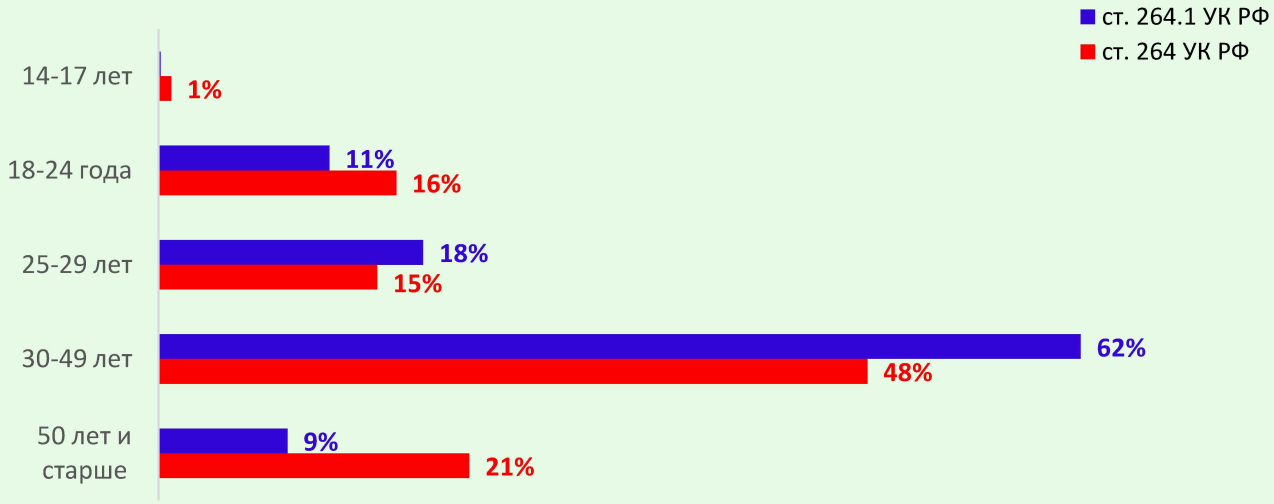

Рис. 2.13. Долевое соотношение возрастных групп осужденных за совершение преступлений против БДД

Таким образом, среди лиц в возрасте 25-49 лет превалируют преступления с умышленной формой вины. Лица в возрасте до 24 и старше 50 лет более склонны к совершению преступлений против БДД по неосторожности. Это может объясняться в том числе сравнительно небольшим опытом управления транспортными средствами у молодых людей, а также психофизиологическими особенностями людей пожилого возраста, что в

совокупности оказывает негативное влияние на активную безопасность водителя[1] и сдерживающее воздействие от управления транспортными средствами в состоянии опьянения.

Социальное положение

В 2021 году более половины (56%, или 35869) осужденных за совершение преступлений против БДД составили трудоспособные лица без постоянного источника дохода. Менее третьей части (31%, или 20175) – рабочие различных родов деятельности (коммунального хозяйства, подсобные рабочие и т.п.). Следующие по величине доли, равные в среднем 3%, составили служащие коммерческих и иных организаций (1830), а также нетрудоспособные лица (2015). На лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность, пришлось около 2% от общего числа осужденных в 2021 году за совершение преступлений против БДД (830) (рис. 2.14).

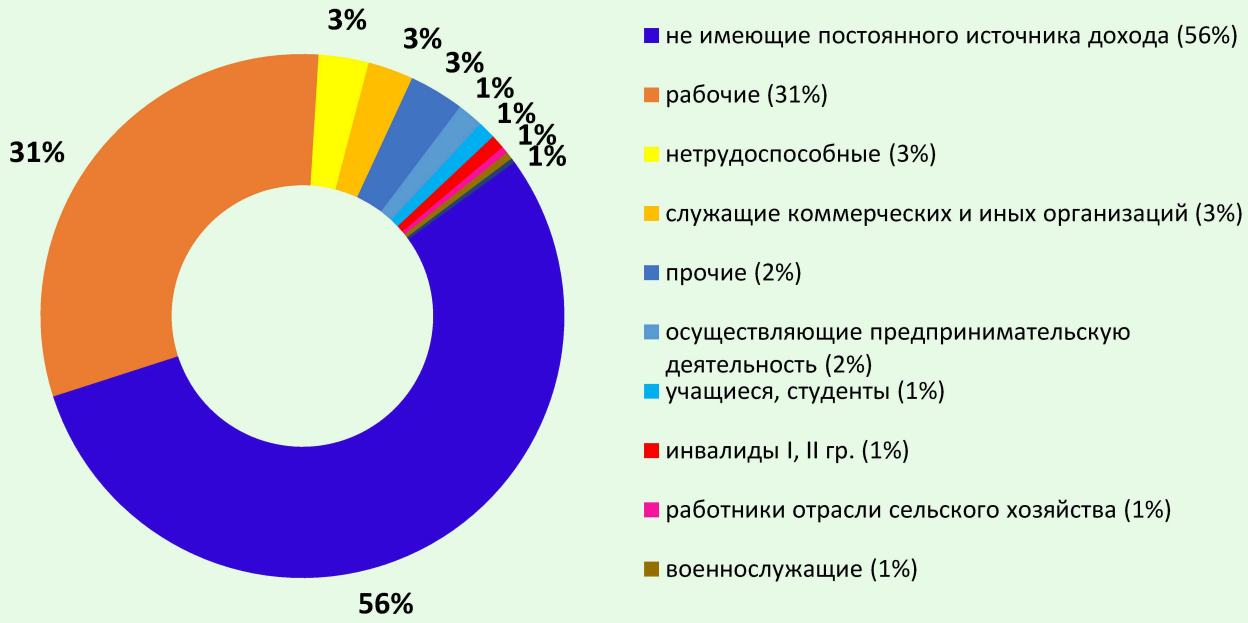

Рис. 2.14. Род деятельности осужденных за совершение преступлений против БДД

Сопоставление долей осужденных в зависимости от рода их деятельности позволило установить, что среди трудоспособных лиц, не имеющих постоянного источника дохода (безработных), наибольшее значение составила доля осужденных по статье 264.1 УК РФ, то есть за преступления с умышленной формой вины, совершенные в состоянии опьянения. Лица, имеющие другой род деятельности, в большей степени совершают нарушения правил БДД, для которых наступление общественно опасных последствий носит неосторожный характер (ст. 264 УК РФ) (рис. 2.15).

[1] Под активной безопасностью водителя понимается совокупность психофизиологических и иных личных качеств водителя, обуславливающих надежное, безопасное управление и исключение предпосылок возникновения ДТП, вызываемых действиями (бездействием) водителя.



Рис. 2.15. Долевое соотношение осужденных за совершение преступлений против БДД по роду деятельности

Уровень образования

Основную долю (41,5%) осужденных за совершение преступлений против БДД составили лица, имеющие среднее профессиональное образование (рис. 2.16).

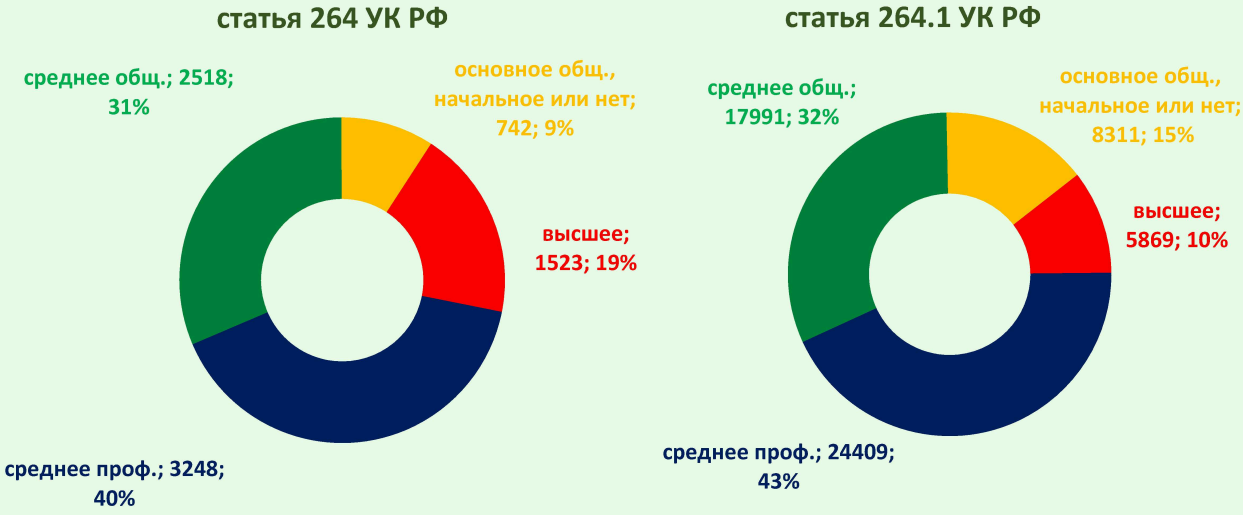

Рис. 2.16. Распределение осужденных за совершение преступлений против БДД по уровню образования

Соотношение населения Российской Федерации[1] и числа осужденных по уровню образования свидетельствует о том, что доля лиц, имеющих среднее общее образование, как в общей структуре преступности (37,5%), так и среди преступлений против БДД (34,8%) в среднем в два раза выше доли населения страны, имеющего соответствующий уровень образования (16,4%).

[1] По данным социологических опросов.

Лица, имеющие высшее образование, составили четвертую часть (25,6%) от численности всего населения страны, имеющего данный уровень образования. При этом среди осужденных за нарушение ПДД, повлекшее по неосторожности наступление общественно опасных последствий, такие лица составили около пятой части (18,4%), за повторное управление ТС в состоянии опьянения – в 2 раза меньше (9,9%) (рис. 2.17).

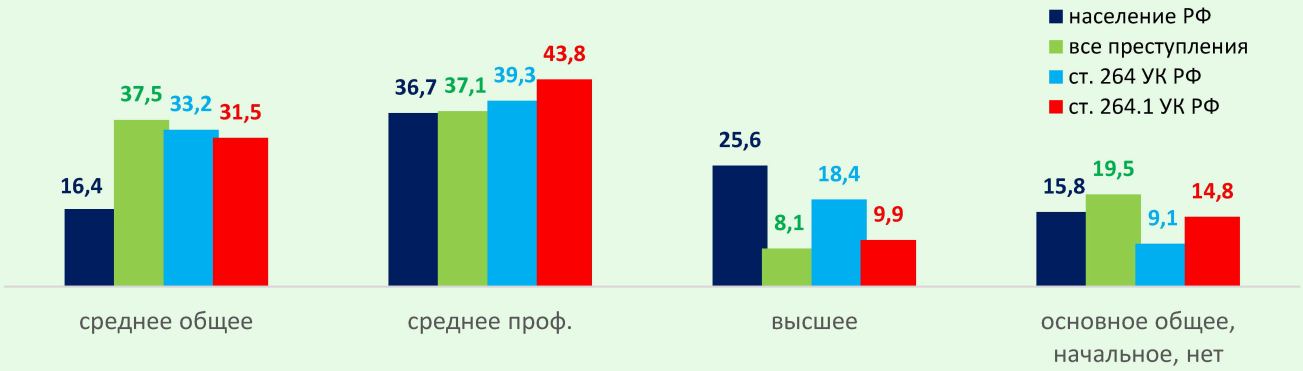

Рис. 2.17. Долевое соотношение населения РФ и осужденных за совершение преступлений по уровню образования

Лица, имеющие высшее образование, значительно реже совершали умышленные преступления против БДД (ст. 264.1 УК РФ) по сравнению с лицами, имеющими иной уровень образования или не имеющие его.

Наличие судимости

В 2021 году третья часть (19771; -6,5%) осужденных за совершение преступлений против БДД на момент совершения имели судимость. Из них почти три четвертых (71%, или 13933) – за совершение преступлений небольшой тяжести. Чуть более десятой части (13%) таких лиц составили осужденные, имевшие судимость за совершение тяжких преступлений (2626; +6,5%) и 11% (2200; -0,3%) – за совершение преступлений средней тяжести. Лица, имеющие судимость за совершение особо тяжких преступлений, составили 5% от общего числа осужденных, имеющих судимость на момент совершения преступления против БДД (1010; +13,6%) (рис. 2.18).

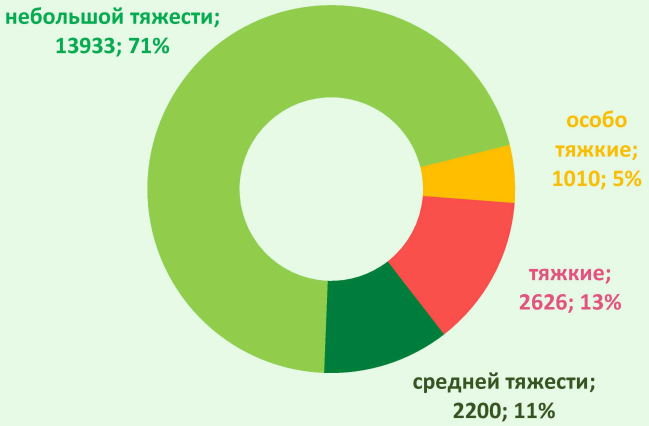

Рисунок 2.18. Наличие судимости по тяжести ранее совершенных преступлений

Иностранные граждане и лица без гражданства[1]

Среди осужденных за совершение преступлений против БДД в 2021 году 1,9% (+0,3%) составили иностранные граждане и лица без гражданства (рис. 2.19).

Всего осуждено 1233 (+17,9%) человека, из которых 1126 (92%) – граждане стран СНГ, 40 (4%) – иностранные граждане других стран (кроме СНГ), 57 (4%) – лица без гражданства (рис. 2.20).

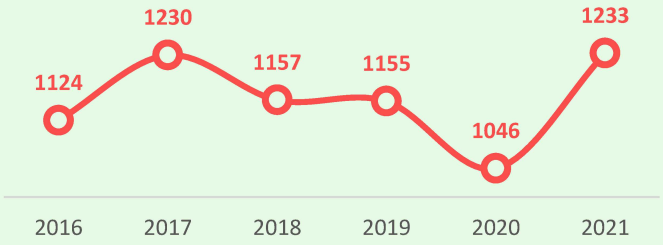

Рис. 2.19. Динамика числа осужденных иностранных граждан и лиц без гражданства за совершение преступлений против БДД

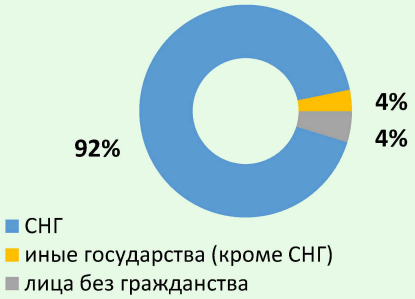

Рис. 2.20. Гражданство осужденных, не являющихся гражданами РФ

Несовершеннолетние лица

В 2021 году за совершение преступлений против БДД осуждено 159 (+30,3%) несовершеннолетних лиц, при этом 96,2% от общего числа осужденных являлись лицами мужского пола (рис. 2.21).

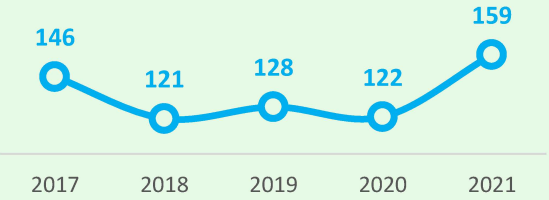

Рис. 2.21. Динамика числа несовершеннолетних, осужденных за совершение преступлений против БДД

В общей структуре преступности несовершеннолетние лица, совершившие преступления из рассматриваемой группы, составили менее 1%. Из них 15 человек имели неснятые и непогашенные судимости на момент совершения преступления.

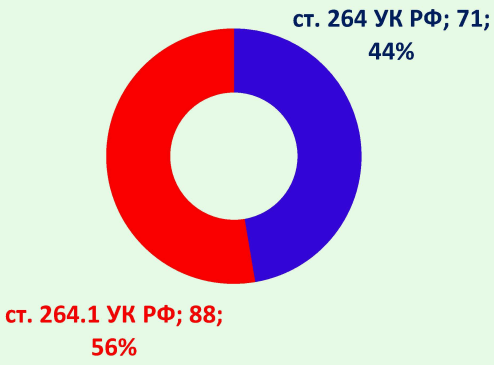

Рис. 2.22. Осуждено несовершеннолетних

Из всех несовершеннолетних, осужденных за совершение преступлений, ответственность за которые установлена ст. 264 и 264.1 УК РФ, более половины (88 человек, или 56%) осуждены за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения (ст. 264.1 УК РФ) (рис. 2.22).

Основным видом уголовных наказаний, назначенных несовершеннолетним за совершение преступлений против БДД, в 2021 году стали обязательные работы, к которым лица были

[1] По данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации на 10.03.2022. Форма 11.2, утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65 (в редакции приказа от 15.06.2021 № 117).

осуждены почти в половине случаев (52,8%)[1]. В 81 случае данный вид наказания применялся за повторное управление ТС несовершеннолетними, находящимися в состоянии опьянения, будучи подвергнутыми административному наказанию (ст. 264.1 УК РФ).

За нарушение ПДД, повлекшее общественно опасные последствия, назначено условное осуждение к лишению свободы в отношении 35 несовершеннолетних и ограничение свободы – 15.

В основном несовершеннолетние, осужденные за преступления против БДД, по роду занятий являлись учащимися (94 несовершеннолетних, или 58%). Небольшая доля осужденных среди указанной категории несовершеннолетних отмечается среди работавших (8 несовершеннолетних, или 5%) и нетрудоспособных (4 несовершеннолетних, или 2%) (рис. 2.23)[2].

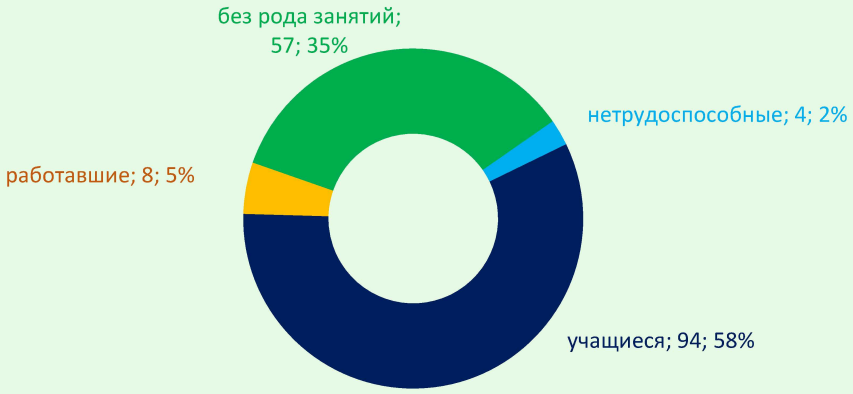

Рис. 2.23. Род занятий несовершеннолетних, осужденных за совершение преступлений против БДД в 2021 году

[1] По данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации на 10.03.2022. Форма 10.3 (раздел 2), утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65 (в редакции приказа от 15.06.2021 № 70).

[2] По данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации на 10.03.2022. Форма 12, утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65 (в редакции приказа от 15.06.2021 № 117).

2.4. Виды уголовных наказаний

Основное наказание

Среди всех видов основных уголовных наказаний, назначенных в 2021 году лицам, совершившим преступления против БДД, преобладали **обязательные работы** (38694, или 60%). Во всех случаях к обязательным работам осуждены лица, управляющие транспортными средствами в состоянии опьянения и подвергнутые соответствующему виду юридической ответственности за совершение подобного рода нарушений, то есть совершившие преступление, ответственность за которое установлена статьей 264.1 УК РФ.

Ограничение свободы назначено в отношении 2570 (4%) лиц.

Штраф назначен в качестве уголовного наказания в отношении 2943 (5%) лиц на общую сумму 441,7 млн рублей, что составило 13,9% от суммы штрафов, назначенных в качестве основного уголовного наказания по всем составам УК РФ[1].

Условное осуждение к лишению свободы назначено в отношении 8934 (14%) лиц.

К **лишению права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью** осуждено 2 лица (рис. 2.24).

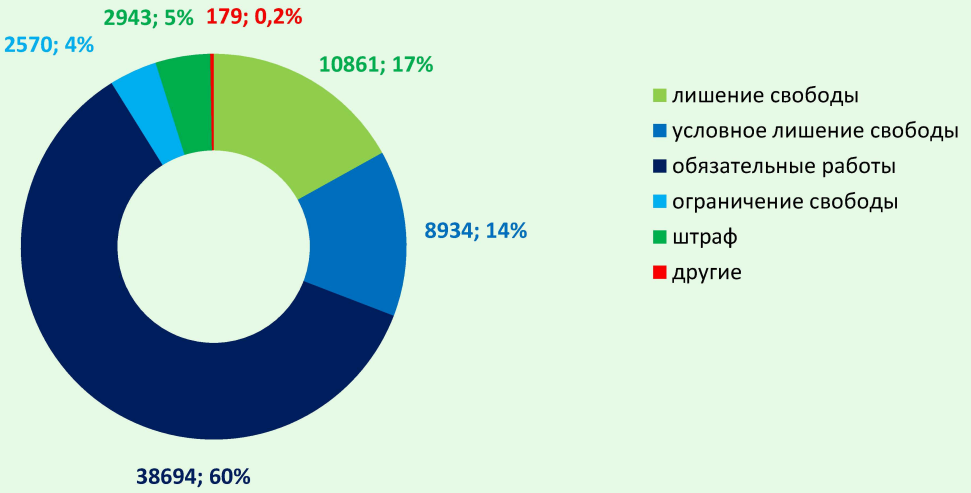

Рис. 2.24. Виды основных уголовных наказаний, назначенных за совершение преступлений против БДД

Дополнительное наказание

В качестве дополнительного наказания за совершение преступлений против БДД в отношении 54166 лиц назначено **лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью**, **ограничение свободы** – в отношении 1 лица.

[1] По данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации на 10.03.2022. Форма 10.3.1, утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65 (в редакции приказа от 15.06.2021 № 117).

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 (34%) уголовных наказаний, назначенных в отношении лиц, совершивших нарушение правил БДД, которые повлекли общественно опасные последствия в виде тяжкого вреда здоровью или смерти, составило лишение свободы, к которому осуждено 2687 лиц (рис. 2.25). Менее третьей части пришлось на каждый из таких видов наказаний, как ограничение свободы (32%; 2536) и условное лишение свободы (30%; 2331). Другие виды наказаний составили 4% (348) (рис. 2.26).

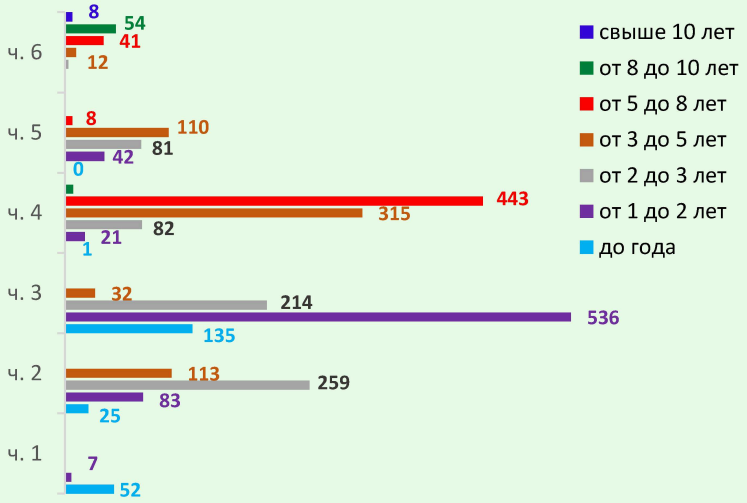

Рис. 2.25. Число осужденных к лишению свободы по ст. 264 УК РФ в зависимости от срока

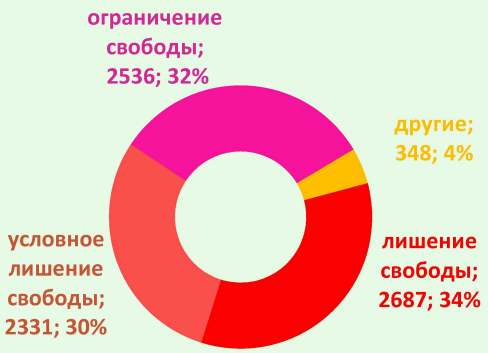

Рис. 2.26. Виды наказаний, назначенных осужденным по ст. 264 УК РФ

За совершение преступлений, ответственность за которые установлена ст. 264 УК РФ, когда преступные действия повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека (часть 1), общая сумма штрафов, назначенных в качестве уголовного наказания, составила 13,8 млн рублей. За совершение такого деяния лицом, находящимся в состоянии опьянения либо оставившим место происшествия (часть 2), – 345 тыс. (рис. 2.27)[1].

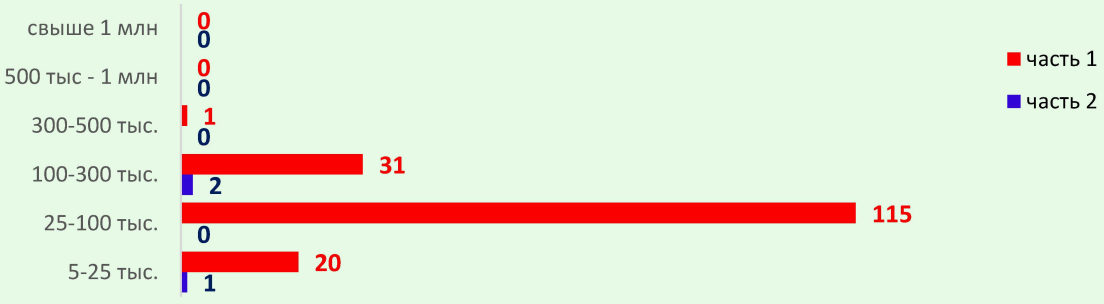

Рис. 2.27. Количество и размер штрафов, назначенных по ст. 264 УК РФ

[1] По данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации на 10.03.2022. Форма 10.3.1, утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65 (в редакции приказа от 15.06.2021 № 117).

Виды уголовных наказаний, назначенных за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (ст. 264.1 УК РФ)

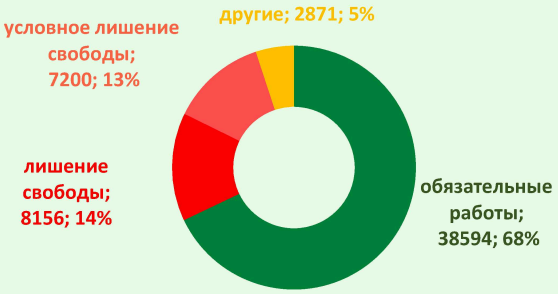

Рис. 2.28. Виды наказаний по ст. 264.1 УК РФ

В отношении лиц, совершивших преступление, ответственность за которое предусмотрена ст. 264.1 УК РФ, в 68% (38594) случаев назначено уголовное наказание в виде **обязательных работ** (рис. 2.28)**.** На лишение свободы и условное лишение свободы пришлось 14 и 13% соответственно от всех видов наказаний, назначенных по ст. 264.1 УК РФ. Другие виды наказаний составили 5% (2871).

Лишение свободы в рамках ст. 264.1 УК РФ в 96,3% (7777) случаев назначено на срок до года. Долю в 3,7% (378) составило лишение свободы на срок от одного до двух лет включительно[1] (рис. 2.29).

Штраф как уголовное наказание назначен в отношении 2535 лиц на общую сумму 426,8 млн рублей (рис. 2.30).

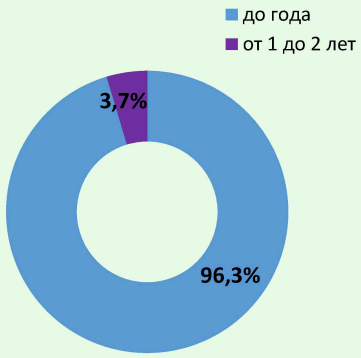

Рис. 2.29. Лишение свободы по ст. 264.1 УК РФ

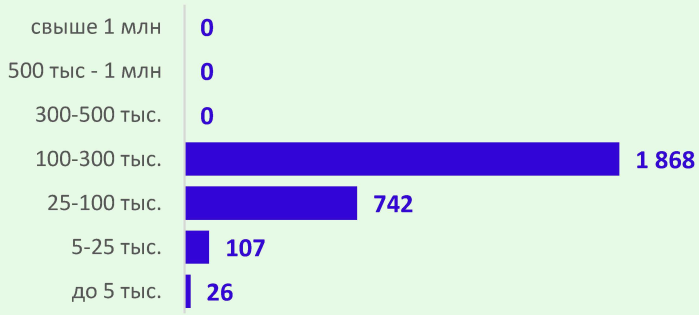

Рис. 2.30. Размер штрафа, назначенного по ст. 264.1 УК РФ

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

В 2021 году за совершение данного преступления, повлекшего наступление общественно опасных последствий в виде смерти человека, то есть подлежащего квалификации по ч. 3 ст. 266 УК РФ, к лишению свободы (на срок от 2 до 3 лет) осуждены два человека, условно осужден к лишению свободы – один.

[1] По данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации на 10.03.2022. Форма 10.3.1, утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65 (в редакции приказа от 15.06.2021 № 117).

Виды уголовных наказаний, назначенных за нарушение пассажиром, пешеходом или другим участником движения (кроме водителя) правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств (ст. 268 УК РФ)

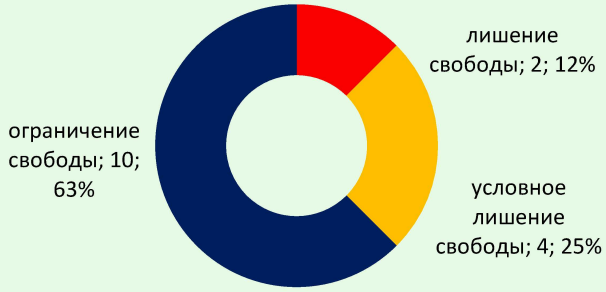

Рис. 2.31. Виды наказаний по ст. 268 УК РФ

Более половины (55,6%) от всех назначенных наказаний за совершение данного преступления составило ограничение свободы, к которому осуждено 10 лиц. Такие виды наказаний, как лишение свободы и условное лишение свободы, назначены в отношении двух (на срок от 1 до 2 лет) и четырех лиц соответственно (рис. 2.31).

Освобождение от наказания

В 2021 году от уголовной ответственности освобождены 6956 лиц, совершивших преступления против БДД. В отношении 24 лиц вынесены оправдательные приговоры, в отношении 88 лиц применены принудительные меры медицинского характера. Амнистия применена в отношении двух лиц. В связи с отсутствием события, состава или непричастностью к преступлению и деятельным раскаянием освобождено от уголовной ответственности 19 лиц. Примирение с потерпевшим послужило основанием для освобождения от наказания в большинстве случаев (5213). В отношении 910 лиц при освобождении от уголовной ответственности назначен судебный штраф (рис. 2.32)[1].

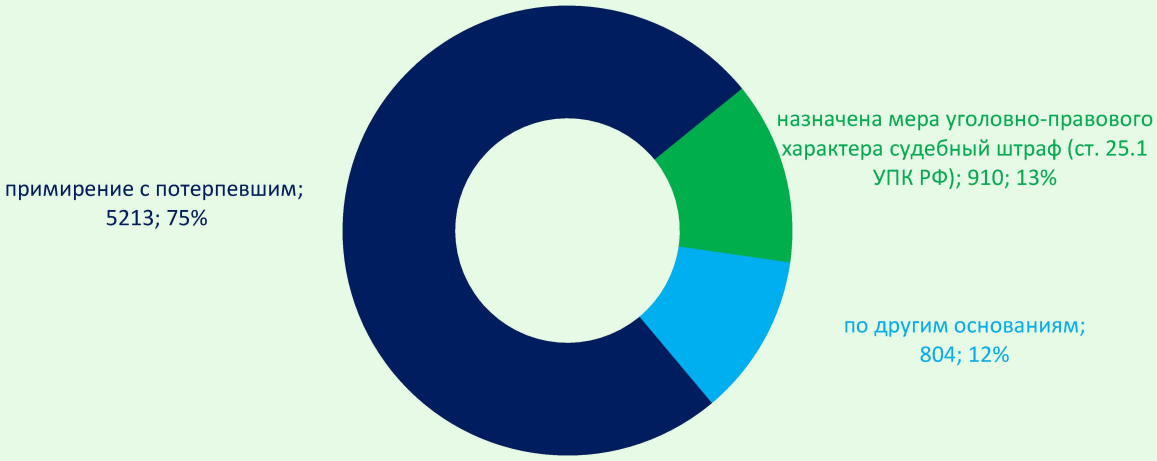

Рис. 2.32. Основания освобождения от уголовной ответственности

[1] По данным Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации на 10.03.2022. Форма 10.2, утверждена приказом Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации от 11.04.2017 № 65 (в редакции приказа от 15.06.2021 № 117).

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

Предмет федерального государственного контроля (надзора) в области БДД[1] 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[2];

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 автомототранспортных средств и прицепов к ним;

5) к перевозкам пассажиров и грузов, эксплуатации ТС;

6) к проведению технического осмотра ТС операторами технического осмотра[3];

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

8) к изготовлению государственных регистрационных знаков ТС их изготовителями[4].

При осуществлении МВД России федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения применяется система оценки и управления рисками причинения вреда (ущерба). Отнесение контролируемого лица[5] к определенной категории риска происходит с учетом тяжести причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям и вероятности наступления негативных событий и предопределяет виды и периодичность проведения контрольных надзорных мероприятий[6].

В 2021 году к чрезвычайно высокой категории риска отнесена деятельность 412 контролируемых лиц, высокого риска – 18092, значительного риска – 14661, среднего риска – 12937, умеренного риска – 69039, низкого риска - 45225[7] (рис. 3.1).

---

[1] В связи с принятием Федерального закона «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» с 1 июля 2021 года предмет федерального государственного контроля (надзора) в области БДД расширен. Наряду с этим, изменены отдельные аспекты, связанные с осуществлением федерального государственного контроля (надзора) в области БДД.

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

[3] Осуществление федерального государственного контроля (надзора) в области БДД, предметом которого являются перечисленные в пунктах 4-6 виды обязательных требований, далее именуется «технический надзор». Хозяйствующие субъекты, осуществляющие перевозки пассажиров и грузов, эксплуатацию ТС, именуются «автопредприятия».

[4] 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 (далее – «Положение о надзоре БДД»).

[5] Далее ЮЛ и ИП вместе именуются «хозяйствующие субъекты».

[6] В соответствии с пунктами 12-14 и приложением № 2 к Положению о надзоре БДД.

[7] Оперативные данные по состоянию на 01.01.2022.



Рис. 3.1. Распределение количества контролируемых лиц в рамках федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения по категориям риска в 2021 году

3.1. Дорожный надзор

Ежегодно происходит увеличение количества объектов дорожного надзора, осуществляемого Госавтоинспекцией. За последний год протяжённость автомобильных дорог в зоне ответственности подразделений Госавтоинспекции увеличилась на 0,2%, количество дорожных знаков на них – на 4,5%, светофоров – на 8,9%, пешеходных переходов – на 3,1%. Уменьшилось только количество железнодорожных переездов (-0,3%)[1] (рис. 3.2).

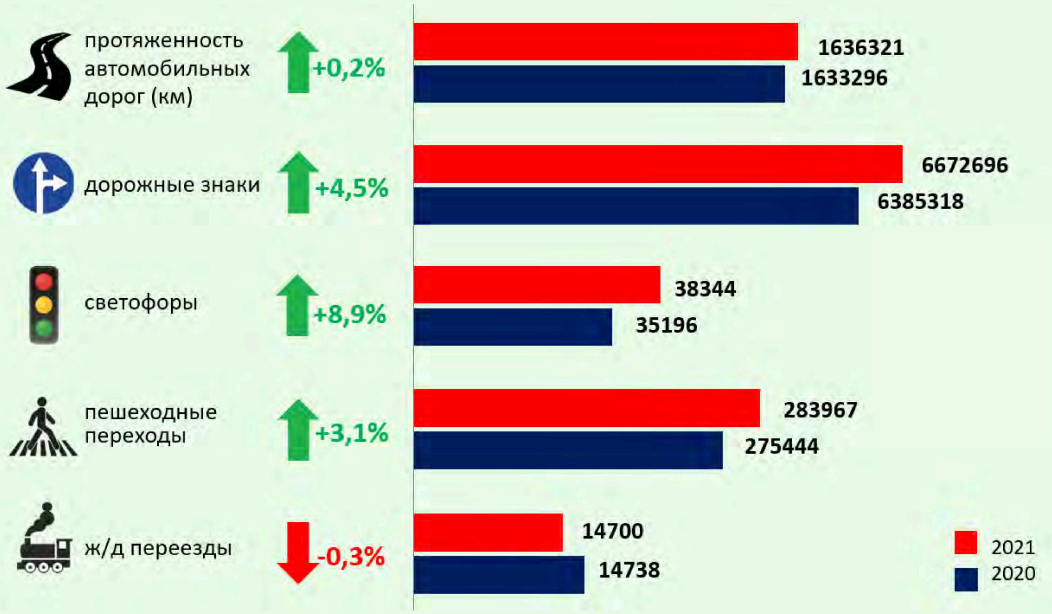

Рис. 3.2. Количественные характеристики отдельных объектов дорожного надзора

Автомобильные дороги в зависимости от их значения разделяются на федеральные, региональные или межмуниципальные, местные и частные[2].

Общая протяженность автомобильных дорог в зоне ответственности подразделений Госавтоинспекции в 2021 году составила 1636321 км, из которых более половины (57,8%) – автомобильные дороги местного значения[3] (рис. 3.3).

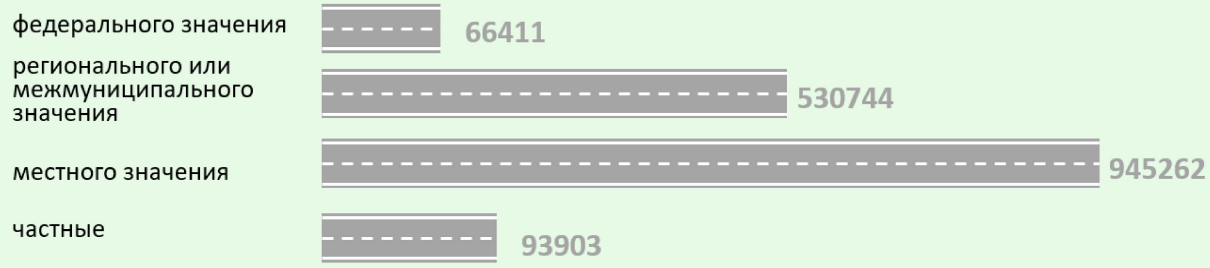

Рис. 3.3. Протяженность автомобильных дорог в зоне ответственности подразделений Госавтоинспекции в 2021 году в распределении по значению дорог (км)

[1] По данным ГИАЦ МВД России, форма 555, раздел 3, введена в действие приказом МВД России от 22.08.2017 № 657.

[2] В соответствии с ч. 1 ст. 5 Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

[3] По данным ГИАЦ МВД России, форма 555, раздел 3, введена в действие приказом МВД России от 22.08.2017 № 657.

Ненадлежащее содержание автомобильных дорог оказывает негативное влияние на безопасность дорожного движения. В 2021 году неудовлетворительные условия содержания и обустройства улично-дорожной сети[1] установлены на местах трети (45705, или 34,3%) всех зарегистрированных ДТП (рис. 3.4). В таких ДТП погибли 4686 человек и 57088 получили ранения. Несмотря на снижение основных показателей аварийности таких ДТП, на протяжении двух последних лет отмечается увеличение их удельного веса в общей структуре аварийности, а также увеличение тяжести последствий таких ДТП (рис. 3.5).

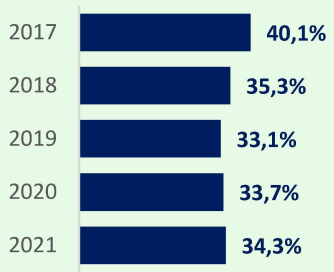

Рис 3.4. Доля ДТП с НДУ в общей структуре аварийности

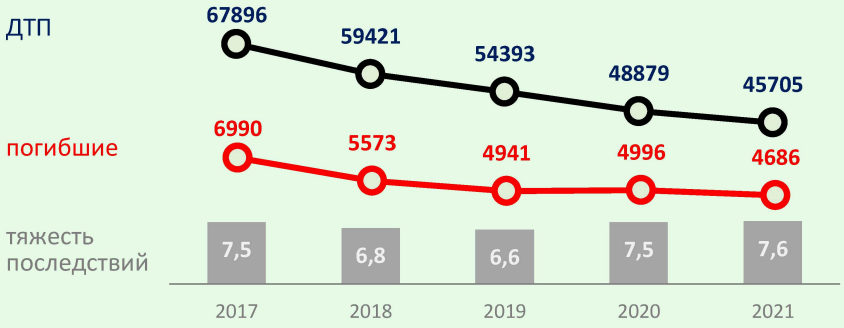

Рис. 3.5. Показатели аварийности с сопутствующими НДУ

Почти в половине (48,8%) всех ДТП, на местах которых имелись НДУ, в 2021 году зафиксировано отсутствие (плохая различимость) горизонтальной разметки. Примерно по пятой части всех ДТП с НДУ приходится на происшествия, при которых установлены отсутствие дорожных знаков в необходимых местах (19,8%) и недостатки зимнего содержания (18,9%). Более десятой части (11,6) ДТП с НДУ характеризовались неправильным применением (плохой видимостью) дорожных знаков[2] (рис. 3.6).



Рис. 3.6. Удельный вес ДТП, на местах которых установлены конкретные виды НДУ, среди всех ДТП с НДУ, произошедших в 2021 году

[1] Установление неудовлетворительных условий содержания и обустройства улично-дорожной сети на месте ДТП не означает наличие причинно-следственной связи с произошедшим ДТП. Далее также «НДУ».

[2] С учетом того, что на месте одного ДТП могли фиксироваться несколько видов НДУ, суммарное значение долей ДТП с НДУ превышает 100%.

Контрольные (надзорные) мероприятия

В 2021 году проведено 922 (+20,7%) проверки хозяйствующих субъектов, осуществляющих дорожную деятельность[1]. В числе проведенных проверок – 522 (+54,4%) плановых и 400 (-6,1%) внеплановых. Впервые за несколько последних лет плановые проверки (57%) стали преобладать над внеплановыми (43%) (рис. 3.7)[2].

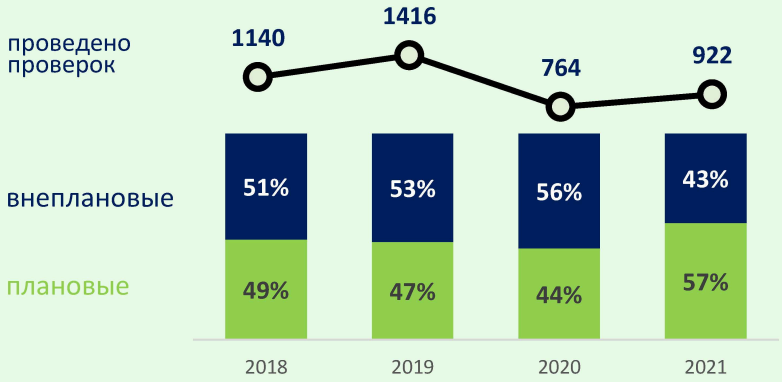

Рис. 3.7. Количество проведенных проверок в отношении объектов дорожного надзора и долевое соотношение их видов

Проверки в зависимости от значения автомобильной дороги

Большинство (730, или 79%) проверок проведены на дорогах местного значения. Почти пятая часть (164, или 18%) всех проведенных в рамках дорожного надзора проверок осуществлялась на дорогах регионального и межмуниципального значения. На автомобильные дороги федерального значения и частные автомобильные дороги пришлось 19 (2%) и 9 (2%) проверок соответственно (рис. 3.8).

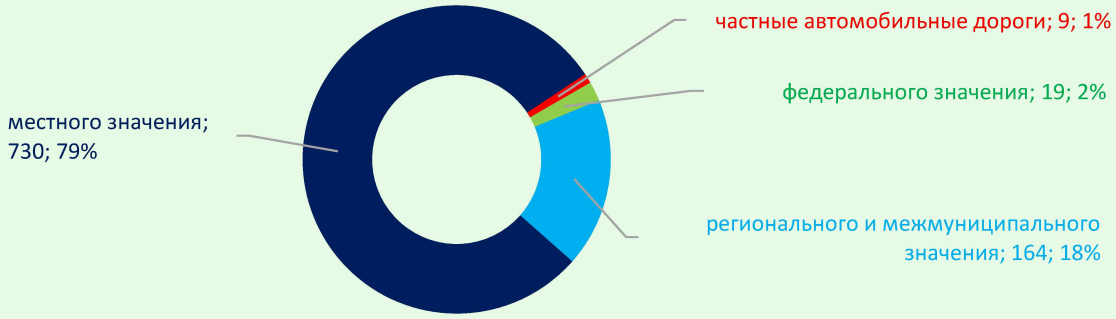

Рис. 3.8. Распределение количества проведенных проверок в отношении объектов дорожного надзора в зависимости от значения дороги

[1] Здесь и далее под дорожной деятельностью понимается строительство, реконструкция, ремонт и содержание автомобильных дорог.

[2] По данным ГИАЦ МВД России, форма 555, раздел 3, введена в действие приказом МВД России от 22.08.2017 № 657.

В расчете на 10 тыс. км протяженности дорог наибольшее количество проверок в 2021 году также проведено на дорогах местного значения (8 проверок[1]), что как минимум в 2 раза превысило значения данного показателя, характерные для дорог другого значения. Это может быть обусловлено в том числе преимущественным расположением таких дорог в границах населенных пунктов (69% всей протяженности дорог местного значения находится в границах населенных пунктов) (рис. 3.9).



Рис. 3.9. Протяженность дорог в границах НП, количество проверок в расчете на 10 тыс. км и удельный вес ДТП с НДУ в общей структуре аварийности в распределении по значению дорог

Приведенное распределение относительного показателя количества проверок в расчете на 10 тыс. км соответствует степени угроз безопасности дорожного движения, которые создаются НДУ. В среднем 8 из 10 (79%) всех ДТП с НДУ зарегистрировано именно на дорогах местного значения.

[1] Относительный показатель количества проверок в расчете на 10 тыс. км протяженности дорог рассчитан как частное количества проведенных проверок к километражу, умноженное на 10000, и округлен до целого в пользу большего числа.

Проверки в зависимости от расположения дорог

В 2021 году 9 из 10 проверок по линии дорожного надзора проведено на автомобильных дорогах, находящихся в границах населенных пунктов (829 проверок)[1].

При этом протяженность автомобильных дорог, находящихся за пределами населенных пунктов (881 531 км), превосходит протяженность дорог, проходящих в границах населенных пунктов (754 789 км). Несмотря на это, наибольшая доля (86%) ДТП с НДУ от их общего количества фиксируется в населенных пунктах (рис. 3.10).

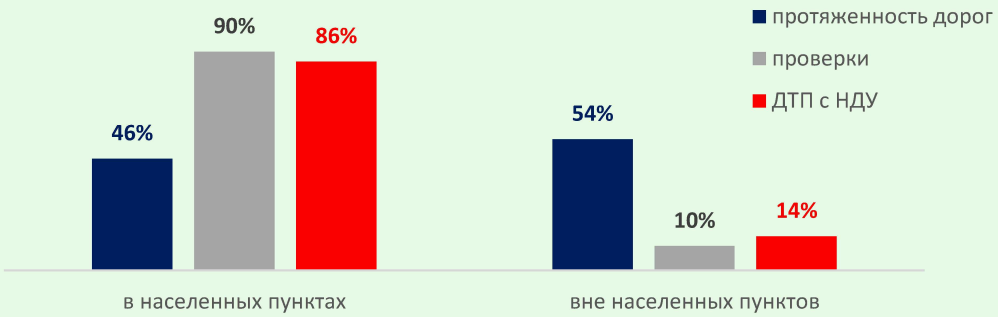

Рис. 3.10. Соотношение удельного веса протяженности дорог, проверок и ДТП с НДУ в распределении по расположению дорог в границах НП и за его пределами

Этим предопределено существенное различие показателей количества проверок в расчете на 10 тыс. км дорог. На дороги, расположенные в границах населенных пунктов, на 10 тыс. км в 2021 году пришлось в среднем 11 проверок, в то время как на дороги, расположенные за пределами населенного пункта, – лишь одна.

Несмотря на различия в количестве проведенных проверок в абсолютных значениях, в расчете на каждые 10 тыс. км дорог федерального, регионального и межмуниципального, а также местного значения, проходящих в границах населенных пунктов, пришлось одинаковое количество (11) проверок. Частные дороги, проходящие в населенных пунктах, проверялись в 3 раза реже: на каждые 10 тыс. км таких дорог пришлось в среднем 3,5 проверки по линии дорожного надзора.

Вне населенных пунктов максимальное значение показателя количества проверок в расчете на 10 тыс. км дорог в 2021 году характерно для дорог федерального значения (1,9), наименьшее – для дорог местного значения, где данный показатель равен 0,5.

В целом такое соотношение также можно признать соответствующим степени угроз безопасности дорожного движения, создаваемых НДУ, в зависимости от места расположения и значения дороги. Об этом свидетельствует удельный вес ДТП с НДУ в общей структуре аварийности, который на дорогах в населенных пунктах (39%) в 2 раза превысил долевое значение, характерное для дорог вне населенных пунктов (19%)[2] (рис. 3.11).

[1] Далее также – «НП».

[2] Удельный вес от общего количества ДТП, зарегистрированных на дорогах в населенных пунктах и за их пределами соответственно.

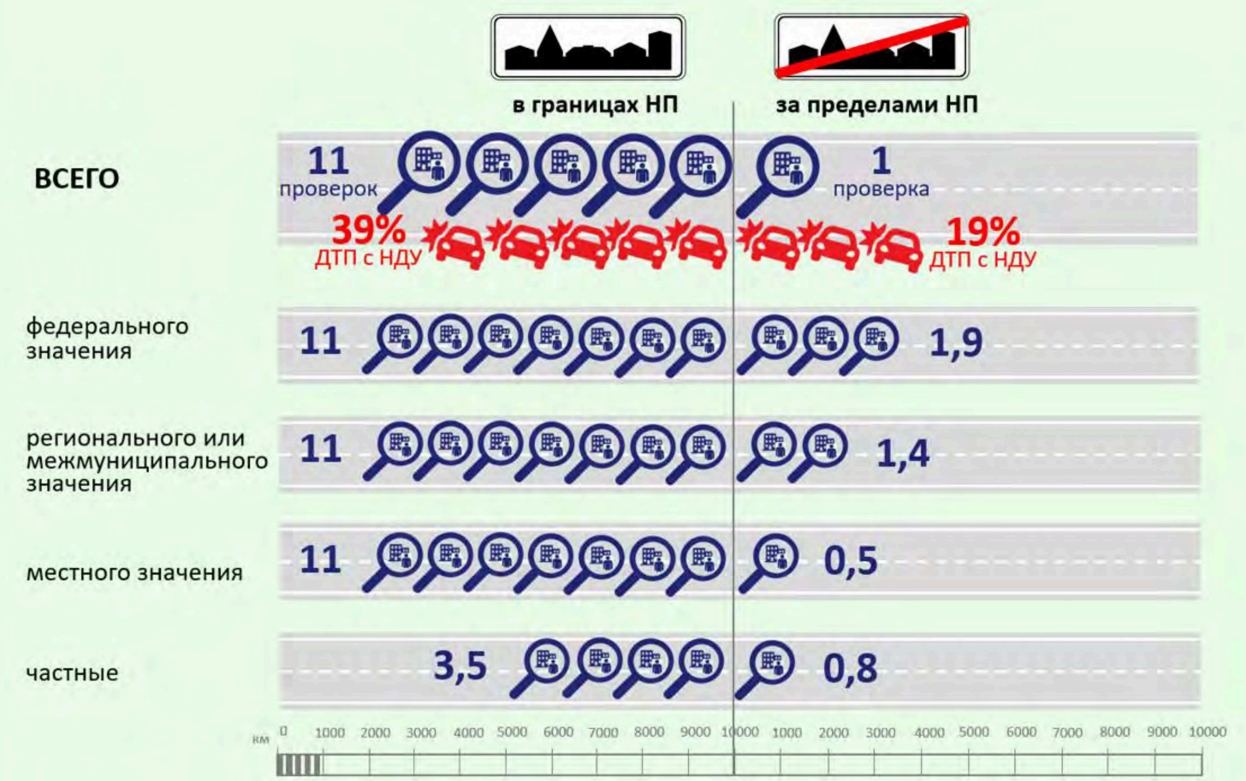

Рис. 3.11. Количество проверок в расчете на 10 тыс. км в зависимости от значения дороги и расположения в НП или за его пределами

Таким образом, повышенное внимание по линии дорожного надзора уделяется автомобильным дорогам, расположенным в границах населенных пунктов, о чем свидетельствуют как абсолютные, так и относительные показатели, рассмотренные выше.

Акты реагирования

В целях своевременного устранения угроз, создаваемых охраняемым интересам, и предотвращения негативных последствий по результатам осуществления дорожного надзора в 2021 году выдавались следующие акты реагирования[1]:

- предписание об устранении нарушений обязательных требований безопасности при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог[2];

- представление об устранении причин и условий, способствовавших совершению административных правонарушений[3];

---

[1] В соответствии с п. 17 Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения в части соблюдения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог, утвержденного приказом МВД России от 30.03.2015 № 380, по результатам исполнения государственной функции по надзору могли приниматься решения о выдаче (внесении) перечисленных актов реагирования. С 09.01.2022 указанный приказ утратил силу на основании приказа МВД России от 13.12.2021 № 1024.

[2] В соответствии с п. 17.4 Административного регламента, утвержденного приказом МВД России от 30.03.2015 № 380 (в настоящее время утратил силу). Далее – «предписание».

[3] В соответствии со ст. 29.13 КоАП РФ. Далее – «представление по КоАП РФ».

- представление об устранении причин и условий, способствующих реализации угроз безопасности граждан и общественной безопасности[1];

- требование о прекращении противоправных действий[2].

Общее количество перечисленных актов реагирования, выданных в 2021 году, составило 350377 (+0,7%). Их положительное влияние на безопасность дорожного движения подтверждается наличием очень высокой обратной корреляционной зависимости ДТП с НДУ от актов реагирования, выданных по линии дорожного надзора (-0,993) (рис. 3.12). Безусловно, снижение ДТП с НДУ объясняется и общим снижением аварийности. Однако корреляционная зависимость количества ДТП без НДУ от количества актов реагирования по линии дорожного надзора слабее (-0,865).

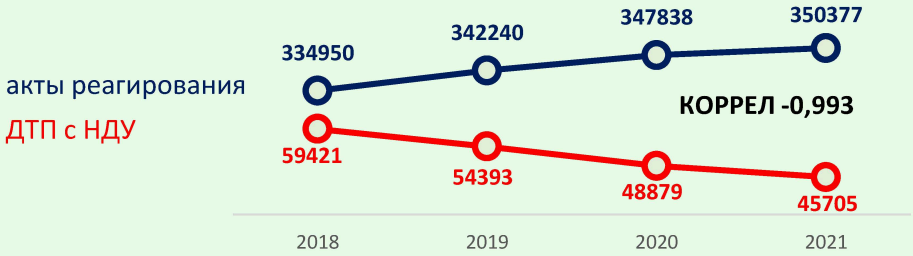

Рис. 3.12. Соотношение динамики количества актов реагирования и ДТП с НДУ

Наибольшее количество актов реагирования в расчете на 1000 км автодорог в 2021 году выдано в городах федерального значения Москве (2224) и Санкт-Петербурге (883), в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре (512), Ямало-Ненецком автономном округе (746), Астраханской (507), Московской (982), Ростовской (544), Сахалинской (857), Свердловской (606) областях (рис. 3.13.1).

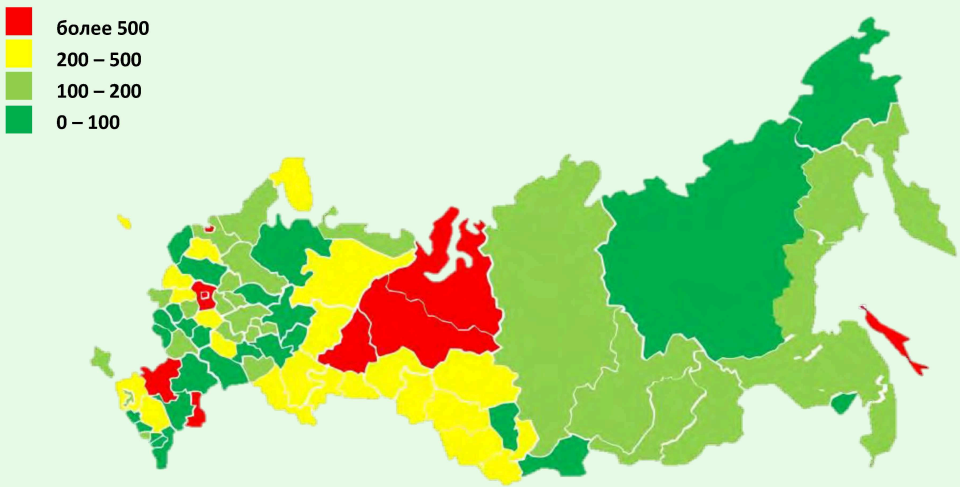

Рис. 3.13.1. Количество актов реагирования[3] в расчете на 1000 км протяжённости автодорог в субъектах РФ

[1] В соответствии со ст. 13 Федерального закона от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции». Далее – «представление по ФЗ «О полиции».

[2] В соответствии с п. 17.3 Административного регламента, утвержденного приказом МВД России от 30.03.2015 № 380 (в настоящее время утратил силу). Далее – «требование».

[3] Предписания и представления по ФЗ «О полиции».

В расчете на количество ДТП с НДУ наибольшее количество актов реагирования по линии дорожного надзора в 2021 году выдано в Чукотском автономном округе, где на одно ДТП с НДУ пришлось в среднем 88 актов реагирования. Наибольшее значение данного показателя также установлено в Смоленской (31,3), Ростовской (30), Томской (28,1), Сахалинской (27,3) и Московской (27) областях.

Наименьшее количество актов реагирования в расчете на ДТП с НДУ выдано в Республике Ингушетия (1,8), Кировской (1,9), Кемеровской (1,6), Саратовской (1,3), Липецкой (1,1), Ульяновской (1), Курской (0,6) областях (рис. 3.13.2).

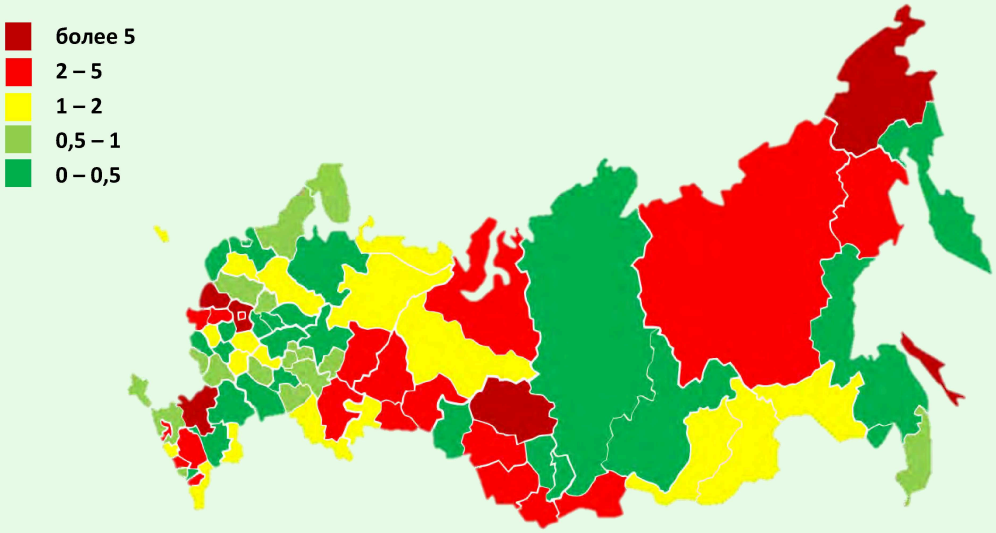

Рис. 3.13.2. Количество актов реагирования[1] в расчете на ДТП с НДУ

В 2021 году увеличилось количество предписаний (323018; +0,9%).

Впервые за несколько лет произошло увеличение количества представлений по КоАП РФ, выданных по линии дорожного надзора (1786; +30,3%).

Количество представлений по ФЗ «О полиции» (24827; -3,3%) и требований (746; -4,2%) при сохраняющейся на протяжении нескольких лет тенденции к увеличению, напротив, снизилось (рис. 3.14).

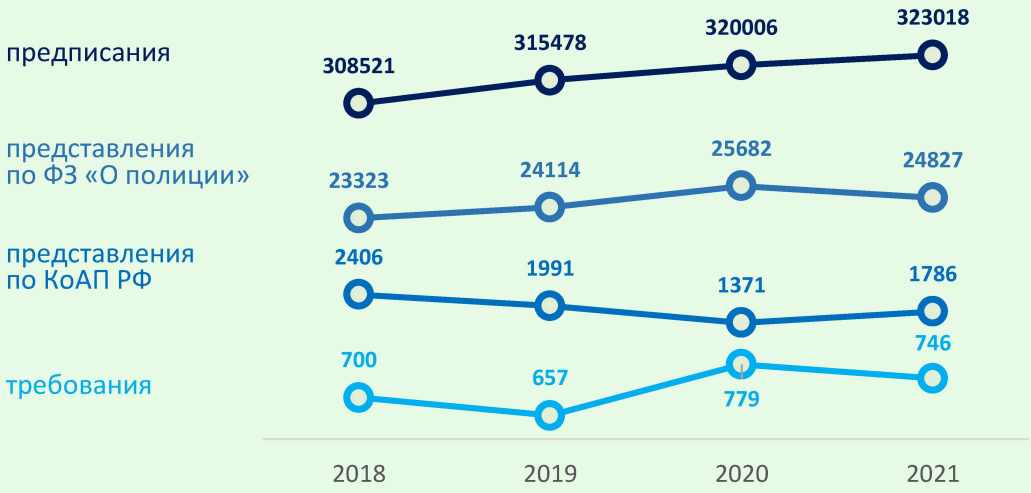

Рис. 3.14. Количество актов реагирования в распределении по видам

Предписание в 2021 году стало самым многочисленным актом реагирования и составило 92,2% от общего количества актов реагирования, выданных по линии дорожного надзора.

Юридическим лицам выдано 219916 (+5,5%), или 68% предписаний, должностным – 103102 (+7,5%), или 32%. На протяжении нескольких лет доля предписаний, выданных ЮЛ, увеличивается (рис. 3.15).

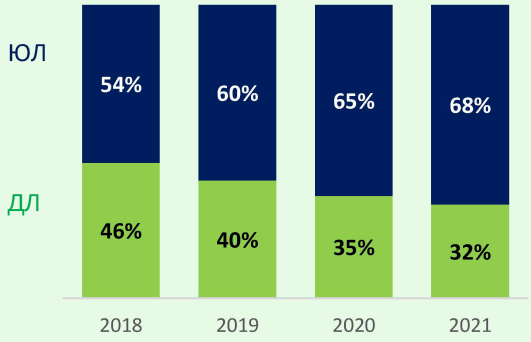

Рис. 3.15. Предписания, выданные ДЛ и ЮЛ

Наибольшее количество предписаний выдано ЮЛ по поводу нарушений, выявленных на дорогах местного значения (72%, или 159364). При этом размер санкций за невыполнение требований предписаний (ч. 27, ч. 28 ст. 19.5 КоАП РФ) для ЮЛ значительно выше, чем для ДЛ (рис. 3.16).

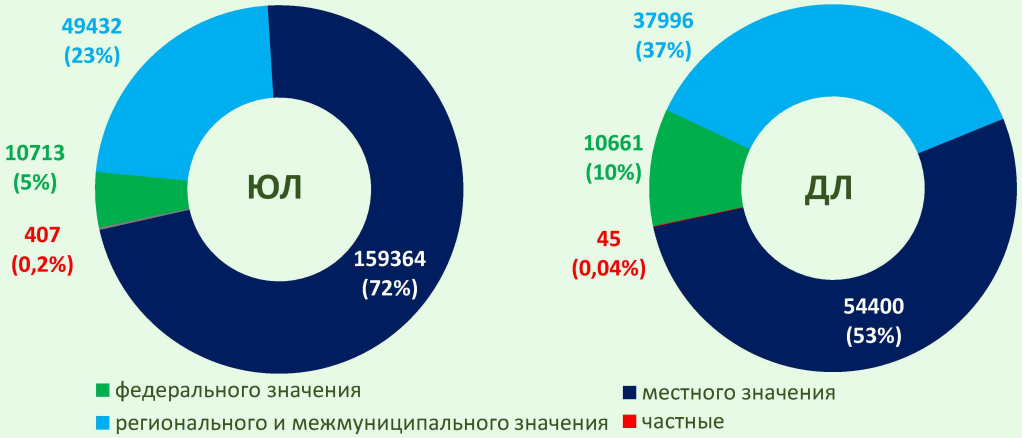

Рис. 3.16. Распределение выданных предписаний относительно их адресатов и значения дорог

На протяжении нескольких лет одно возбужденное дело об административном правонарушении, предусмотренном ст. 12.34 КоАП РФ, стабильно приходится на каждые 8 выданных предписаний.

Одно возбужденное в отношении ЮЛ дело по ст. 12.34 КоАП РФ пришлось на каждые 11 выданных ЮЛ предписаний. По сравнению с 2018 годом в 2021 году значение данного показателя увеличилось.

По фактам нарушений обязательных требований безопасности при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог относительно выданных предписаний дела об административных правонарушениях по ст. 12.34 КоАП РФ стали чаще возбуждаться в отношении ДЛ. В 2021 году на одно дело пришлось 5 предписаний (рис. 3.17).



Рис. 3.17. Соотношение предписаний, выданных ЮЛ и ДЛ, с делами об административных правонарушениях, возбужденными в отношении ЮЛ и ДЛ по ст. 12.34 КоАП РФ

Таким образом, в большей мере превентивная политика в рамках дорожного надзора реализуется в отношении юридических лиц, о чем свидетельствует большее по сравнению с должностными лицами количество выданных предписаний, приходящихся на одно возбужденное дело об административном правонарушении, связанное с несоблюдением требований безопасности при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог.

Между тем в случае выявления при проведении контрольного (надзорного) мероприятия нарушений обязательных требований контрольный (надзорный) орган обязан выдать предписание, а при наличии признаков преступления или административного правонарушения – направить соответствующую информацию в государственный орган в соответствии со своей компетенцией или принять меры по привлечению виновных лиц к установленной законом ответственности[1].

Исполнение предписаний[2]

Как и в прежние периоды предписания, выданные должностным лицам, имеют более высокий показатель их выполняемости, чем предписания, выданные в адрес юридических лиц. Так, должностные лица выполнили требования предписаний в установленный срок в 110444 или 99% случаях. Юридические лица выполнили требования по 210723 или 95,8% предписаниям (рис. 3.18).

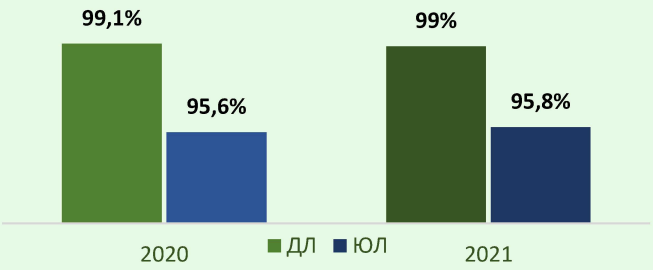

Рис. 3.18. Доля выполненных предписаний

[1] В соответствии с ч. 2 ст. 90 Федерального закона от 31.07.2020 № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации».

[2] Исполнение предписаний рассчитано на основе сведений о количестве дел об административных правонарушениях, возбужденных по частям 27 и 28 ст. 19.5 КоАП РФ.

Производство по делам об административных правонарушениях

В 2021 году по линии дорожного надзора возбуждено 55331 (+5,2%) дело об административных правонарушениях[1]. Более половины всех возбужденных дел пришлось на ЮЛ (31419 (+6,2%), или 57%) (рис. 3.19). На протяжении нескольких лет происходит увеличение удельного веса дел, возбужденных в отношении ЮЛ, от общего количества дел об административных правонарушениях, возбужденных по линии дорожного надзора. В отношении ДЛ возбуждено 23912 (+3,9%) дел, или 43% от общего количества возбужденных по линии дорожного надзора.

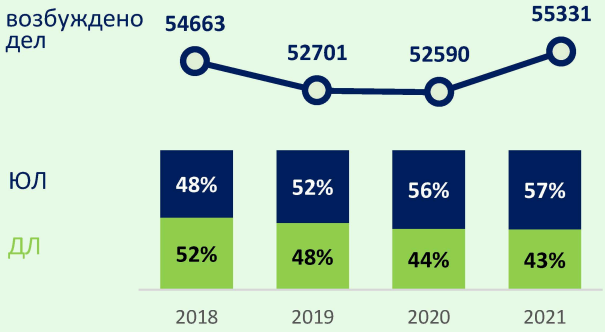

Рис. 3.19. Количество возбужденных дел об административных правонарушениях по линии дорожного надзора

Около трех четвертых (72%, или 39815) дел об административных правонарушениях возбуждено в рамках проверок по фактам несоблюдения требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений (ст. 12.34 КоАП РФ).

Поводом к возбуждению около пятой части (18%, или 10195) всех дел об административных правонарушениях, возбужденных по линии дорожного надзора в рамках проверок, послужило невыполнение в установленный срок предписания (представления), в том числе совершенное повторно в течение года (части 27 и 28 ст. 19.5 КоАП РФ).

Менее десятой части (8%, или 4436) составили дела об административных правонарушениях, возбужденные в рамках проверок по фактам повреждения дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений (ст. 12.33 КоАП РФ).

На остальные составы административных правонарушений по линии дорожного надзора пришлось чуть более 1% (885 дел) (рис. 3.20).

[1] Принимаются во внимание дела об административных правонарушениях, возбужденные в отношении ЮЛ и ДЛ, поскольку соблюдение участниками дорожного движения требований законодательства в области БДД на сегодняшний день не относится к предмету федерального государственного контроля (надзора) в области БДД, в связи с чем производство по делам об административных правонарушениях в отношении граждан не рассматривается в рамках настоящего раздела.

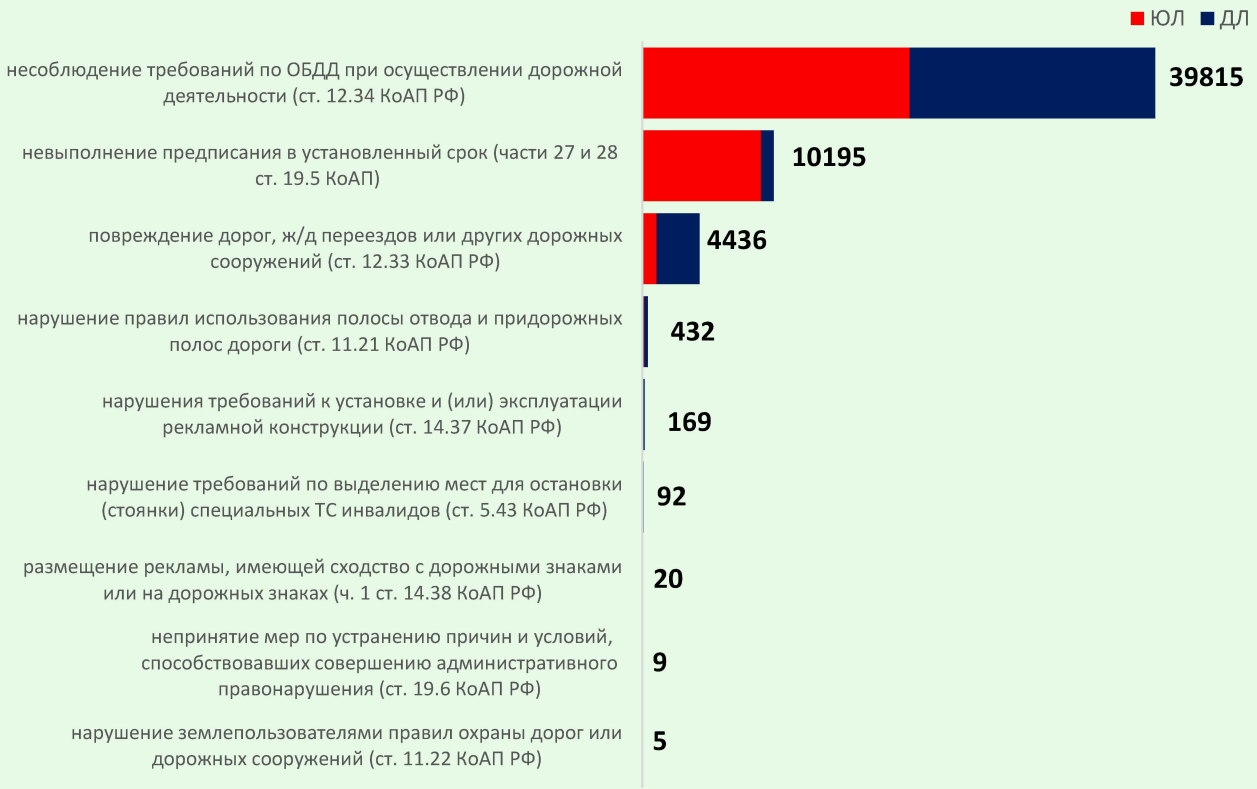

Рис. 3.20. Количество дел об административных правонарушениях, возбужденных в 2021 году в отношении ЮЛ и ДЛ по линии дорожного надзора, в распределении по видам нарушнеий

Превалирующая доля (72%) дел об административных правонарушениях[1], возбужденных в отношении ЮЛ, характерна для несоблюдения требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений (ст. 12.34 КоАП РФ), невыполнения в установленный срок законного предписания (представления) органа или должностного лица, осуществляющего федеральный государственный надзор в области обеспечения безопасности дорожного движения, об устранении нарушений законодательства, в том числе совершенного повторно (части 27 и 28 ст. 19.5 КоАП РФ).

Кроме того, больший удельный вес возбужденных в отношении ЮЛ дел об административных правонарушениях по сравнению с делами, возбужденными в отношении ДЛ, характерен для нарушения землепользователями правил охраны автомобильных дорог или дорожных сооружений (ст. 11.22 КоАП РФ), однако общее количество таких дел на общем фоне незначительно и в 2021 году составило 5.

По остальным составам превалируют дела об административных правонарушениях, возбужденные в отношении ДЛ.

[1] Для административных правонарушений, субъектами совершения которых согласно санкциям соответствующих норм КоАП РФ могут являться как ЮЛ, так и ДЛ.

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

В 2021 году возбуждено 39815 (+7,3%) дел об административных правонарушениях, ответственность за которые предусмотрена ст. 12.34 КоАП РФ[1] (рис. 3.21).

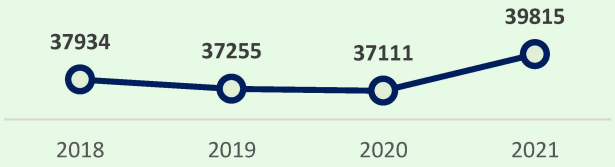

Рис. 3.21. Количество дел об административных правонарушениях по ст. 12.34 КоАП РФ

Более чем в трех четвертях (77%, или 30588) случаев дела об административных правонарушениях по ст. 12.34 КоАП РФ возбуждались по фактам несоблюдения требований при содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений. Поводом к возбуждению пятой части (20%, или 7763) дел об административных правонарушениях по ст. 12.34 КоАП РФ послужило несоблюдение требований при строительстве, реконструкции и ремонте дорог. Менее 5% пришлось суммарно на непринятие мер по своевременному устранению помех в дорожном движении и по осуществлению временного ограничения или прекращения движения ТС (1298 и 166 дел соответственно) (рис. 3.22).

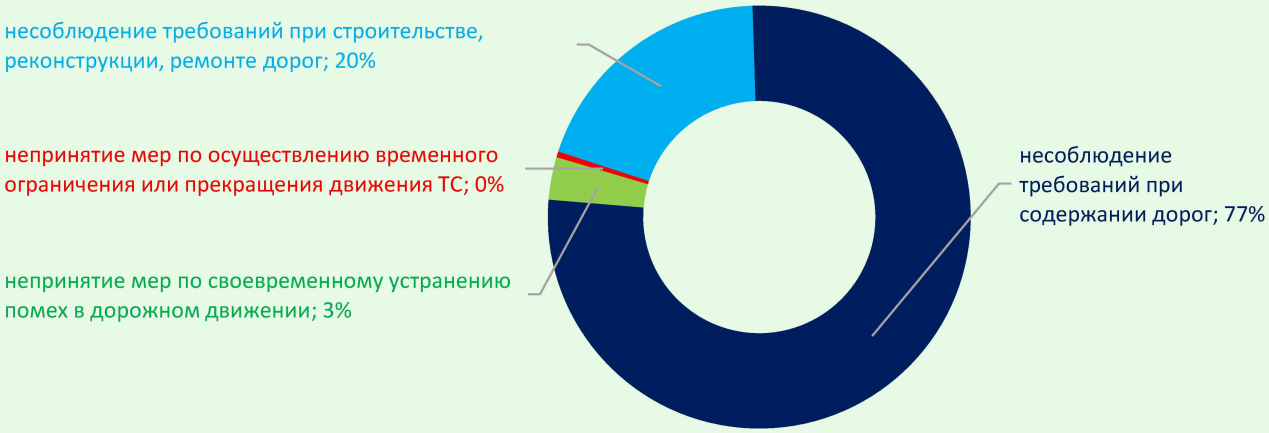

Рис. 3.22. Виды противоправных деяний, послуживших поводом к возбуждению дел об административных правонарушениях по ст. 12.34 КоАП РФ

Наибольшее количество (28540, или 72%) дел по ст. 12.34 КоАП РФ возбуждено в 2021 году по фактам нарушений, совершенных на автомобильных дорогах местного значения, что соотносится с превалирующими значениями количества проведенных проверок и протяженности дорог указанного значения. Вторыми по количеству дел об административных правонарушениях по ст. 12.34 КоАП РФ стали дороги регионального или межмуниципального значения (8917 дел, или 22% от общего количества). Менее десятой части пришлось на дороги

[1] По данным ГИАЦ МВД России, форма 555, раздел 3, введена в действие приказом МВД России от 22.08.2017 № 657.

федерального значения (2226, или 6%) и частные автомобильные дороги (132, или 0,3%) (рис. 3.23).

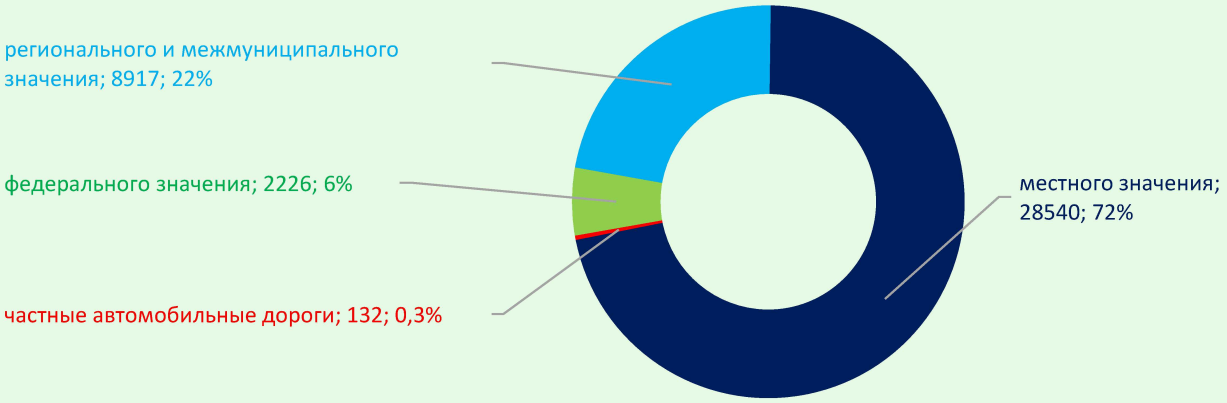

Рис. 3.23. Распределение количества дел об административных правонарушениях, возбужденных по ст. 12.34 КоАП РФ, в зависимости от значения дороги

В расчете на 1000 км дорог наибольшее количество дел об административных правонарушениях по ст. 12.34 КоАП РФ возбуждено по факту нарушений, выявленных на автомобильных дорогах федерального значения. Дороги местного значения заняли следующую позицию (рис. 3.24).

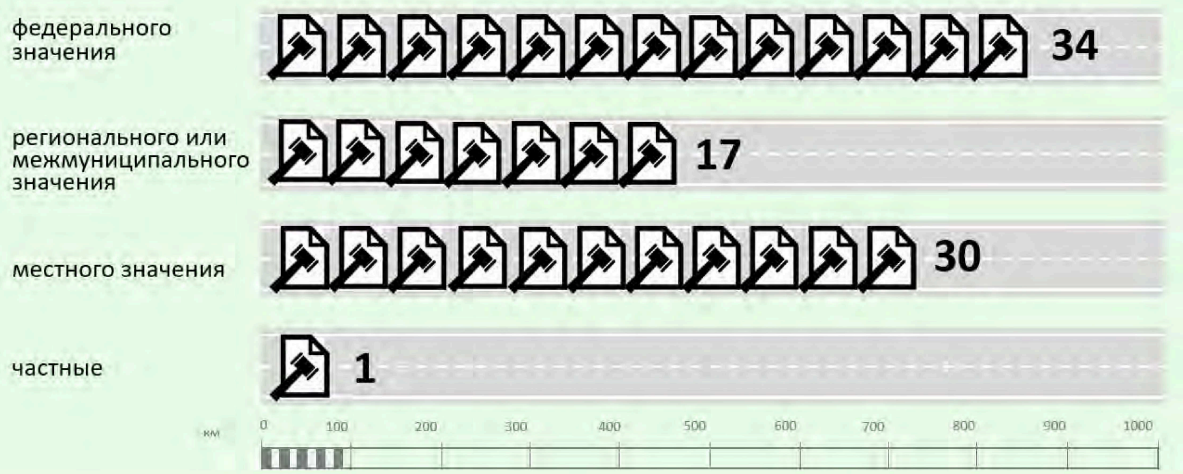

Рис. 3.24. Количество дел об административных правонарушениях, возбужденных в 2021 году по ст. 12.34 КоАП РФ, в расчете на 1000 км в зависимости от значения дороги

На каждую тысячу километров автомобильных дорог, проходящих в границах населенных пунктов, в 2021 году пришлось около 43 дел об административных правонарушениях, возбужденных по фактам несоблюдения требований по обеспечению БДД при осуществлении дорожной деятельности. Вне населенного пункта данный показатель составил 8 дел, что почти в 5,5 раз ниже по сравнению со значением, характерным для дорог, проходящих в границах населенных пунктов (рис. 3.25).

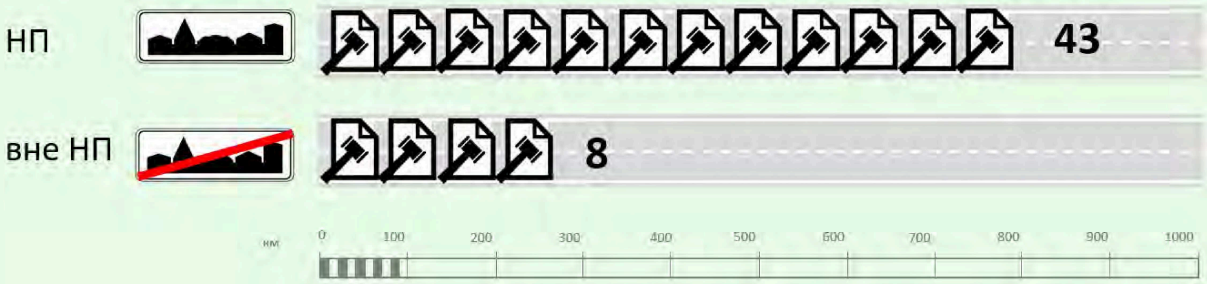

Рис. 3.25. Количество дел об административных правонарушениях, возбужденных в 2021 году по ст. 12.34 КоАП РФ, в расчете на 1000 км в зависимости от расположения дороги в НП или за его пределами

По устоявшейся тенденции количество ДТП с НДУ превысило количество дел об административных правонарушениях, возбужденных по фактам несоблюдения требований по обеспечению БДД при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений (ст. 12.34 КоАП РФ). Постепенно их количественное соотношение стабилизируется. В то время как в 2017 году количество ДТП с НДУ превышало количество возбужденных дел более чем в 2 раза, в 2021 году их количество находилось практически в равном соотношении[1] (рис. 3.26).

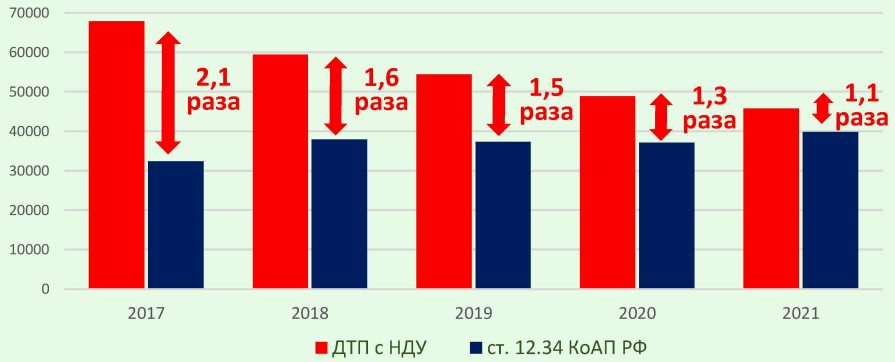

Рис. 3.26. Соотношение количества ДТП с НДУ и дел об административных правонарушениях, возбужденных по ст. 12.34 КоАП РФ

Невыполнение в установленный срок законного предписания (представления) органа (должностного лица), осуществляющего федеральный государственный надзор в области обеспечения безопасности дорожного движения, об устранении нарушений законодательства (части 27 и 28 ст. 19.5 КоАП РФ)

Как и распределение количества выданных предписаний, количество возбужденных дел об административном правонарушении из-за их невыполнения (ст. 19.5 КоАП РФ) заметно преобладает на дорогах местного значения в границах населенных пунктов (рис. 3.27). Всего в 2021 году возбуждено 8229 таких дел, что составляет 80,7% от всех дел за невыполнение требований предписаний.

[1] Данные о количестве дел об административных правонарушениях по ст. 12.34 КоАП РФ за 2017 год основаны на сведениях, содержащихся в ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика», по состоянию на 14.05.2022; за период 2018-2021 гг. – ГИАЦ МВД России, форма 555, раздел 3, введена в действие приказом МВД России от 22.08.2017 № 657.

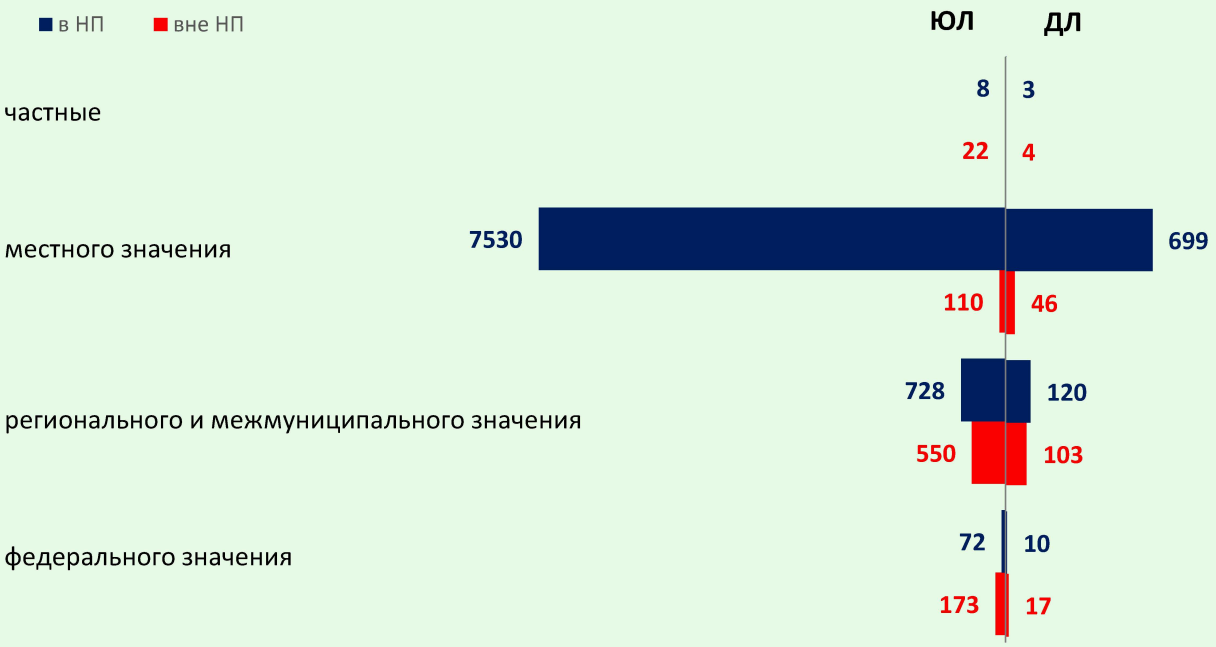

Рис. 3.27. Количество возбужденных в 2021 году дел об административных правонарушениях по ст. 19.5 КоАП РФ

Прекращение производства по делам об административных правонарушениях

В 2021 году производства прекращены по 5799 делам об административных правонарушениях, возбужденным по линии дорожного надзора, что составило более десятой части (11,8%) от общего количества возбужденных дел.

На протяжении нескольких лет отмечается тенденция к снижению доли прекращенных дел об административных правонарушениях от общего количества возбужденных (рис. 3.28).

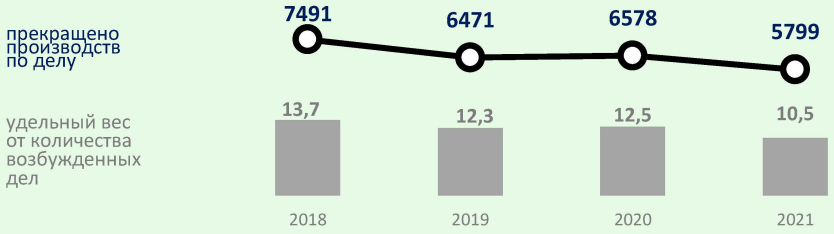

Рис. 3.28. Прекращение производства по делам об административных правонарушениях по линии дорожного надзора, возбужденных в отношении ЮЛ и ДЛ

Среди всех возбужденных дел об административных правонарушениях наибольшая доля прекращенных характерна для размещения рекламы, имеющей сходство с дорожными знаками, или размещение рекламы на знаке дорожного движения, его опоре или любом ином приспособлении, предназначенном для регулирования дорожного движения (ч. 1 ст. 14.38 КоАП РФ). По данному составу правонарушения прекращена четвертая часть всех

возбужденных дел (25%), количество которых в 2021 году на общем фоне незначительно (20 возбужденных дел)[1].

Среди дел об административных правонарушениях, возбужденных по фактам нарушения правил использования полосы отвода и придорожных полос автомобильной дороги (ст. 11.21 КоАП РФ) и нарушения требований к установке и (или) эксплуатации рекламной конструкции (ст. 14.37 КоАП РФ), прекращено менее четвертой части (23,2% и 22,4% соответственно).

Наименьшая доля прекращенных дел об административных правонарушениях по линии дорожного надзора характерна для невыполнения в установленный срок законного предписания (представления) органа (должностного лица), осуществляющего федеральный государственный надзор в области обеспечения БДД, об устранении нарушений законодательства, в том числе совершенного повторно в течение года (части 27 и 28 ст. 19.5 КоАП РФ). В 2021 году прекращено 4% всех возбужденных по указанным фактам дел об административных правонарушениях.

Около десятой части прекращенных дел пришлось на повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений (ст. 12.33 КоАП РФ) и несоблюдение требований по обеспечению БДД при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений (ст. 12.34 КоАП РФ) (8,4 и 11,1% соответственно) (рис. 3.29).



Рис. 3.29. Удельный вес прекращенных дел об административных правонарушениях от общего количества возбужденных в 2021 году в отношении ДЛ и ЮЛ по отдельным составам дорожного надзора

[1] Данные основаны на сведениях, содержащихся в ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика», оперативные данные по состоянию на 14.05.2022.

В 2021 году прекращено 2799 (-5,6%) производств по делам, возбужденным в отношении должностных лиц, и 3000 (-17%) – по делам в отношении юридических лиц.

Также за 2021 год отменено 484 (-5,5%) постановления или решения судов по делам об административных правонарушениях, в их числе 166 (+97,6%) – по делам, возбужденным в отношении должностных лиц, и 318 (-25,7%) – по делам в отношении юридических лиц (рис. 3.30, рис. 3.31).

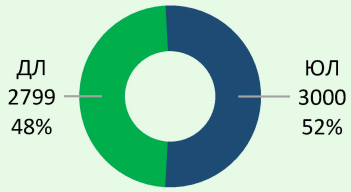

Рис. 3.30. Количество прекращенных производств по делам об административных правонарушениях в 2021 году

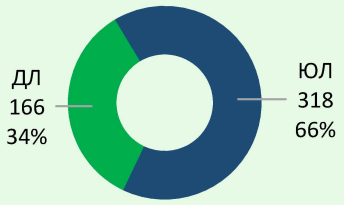

Рис. 3.31. Количество отмененных постановлений и решений по делам об административных правонарушениях в 2021 году

3.2. Технический надзор

Технические неисправности ТС продолжают оставаться одной из основных угроз безопасности дорожного движения. В 2021 году технические неисправности ТС установлены в 7616 ДТП, в которых погибли 1226 человек и 10367 получили ранения (рис. 3.32). На протяжении нескольких лет отмечается тенденция к увеличению основных показателей аварийности из-за эксплуатации технически неисправных ТС. Тяжесть последствий таких ДТП оставалась примерно на одном уровне и составляла в среднем 10 погибших на 100 пострадавших.

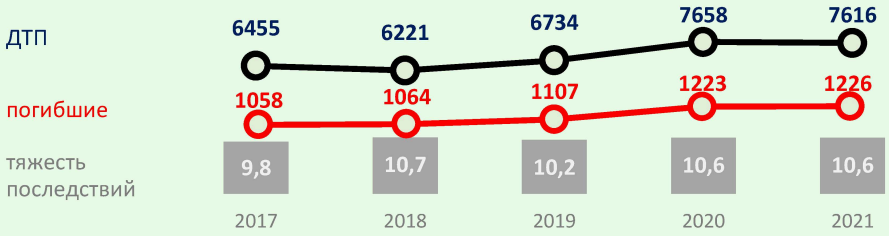

Рис. 3.32. Показатели аварийности с участием ТС, имеющих технические неисправности

Почти в трети (27,1%) всех ДТП с участием технически неисправных ТС установлено наличие конструктивных изменений по сравнению с серийным ТС, сведения о которых отсутствуют в регистрационных документах. Около пятой части (18,5%) таких ДТП произошло с участием ТС, на одну ось которых установлены шины различных размеров, конструкций, моделей, с различными рисунками протектора, либо на ТС одновременно установлены ошипованные и неошипованные шины. Более чем в десятой части (12,4%) всех ДТП с участием ТС, имеющих неисправности, на ТС установлены стекла (в том числе покрытые прозрачными цветными пленками), светопропускание которых не соответствует установленным требованиям[1] (рис. 3.33).



Рис. 3.33. Доля ДТП с участием технически неисправных ТС в распределении по видам неисправностей

[1] С учетом того, что одно ТС могло иметь несколько технических неисправностей, суммарное значение долей ДТП, при которых установлены представленные виды неисправностей, превышает 100%.

3.2.1. Технический надзор за автопредприятиями

Контрольные (надзорные) мероприятия в рамках федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения проводятся в отношении хозяйствующих субъектов, осуществляющих деятельность по эксплуатации ТС, в том числе при перевозке пассажиров и грузов.

Потенциально к объектам технического надзора относятся ТС, принадлежащие хозяйствующим субъектам и эксплуатируемые ими. На основании сведений об аварийности с участием ТС, находящихся в собственности хозяйствующих субъектов, установлено, что в 2021 году в 9 из 10 ДТП такие ТС фактически эксплуатировались хозяйствующими субъектами.

По состоянию на 2021 год в Российской Федерации зарегистрировано 6605645 ТС, находящихся в собственности хозяйствующих субъектов, что составило более десятой части (10,3%) всех зарегистрированных ТС[1] (рис. 3.34).

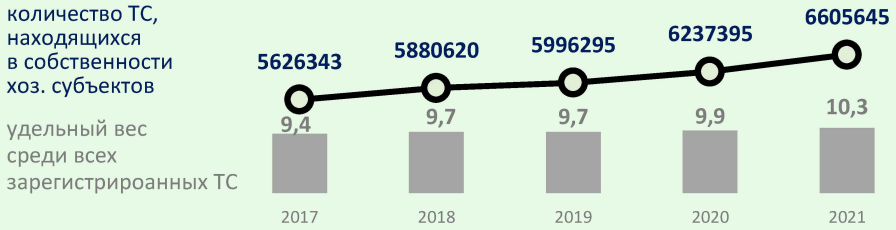

Рис. 3.34. Количество зарегистрированных ТС, находящихся в собственности хозяйствующих субъектов

Наибольшее количество дел об административных правонарушениях по линии технического надзора[2] в расчете на тысячу зарегистрированных ТС, принадлежащих хозяйствующим субъектам, в 2021 году возбуждено в отношении ЮЛ и ДЛ в Астраханской (66,5), Тамбовской (56,4), Архангельской (48,4) и Кемеровской (46,3) областях. Наименьшие значения установлены в республиках Дагестан (6,1) и Адыгея (6,05), Тверской (6,1), Псковской (5,6) и Смоленской (5,1) областях (рис. 3.35).

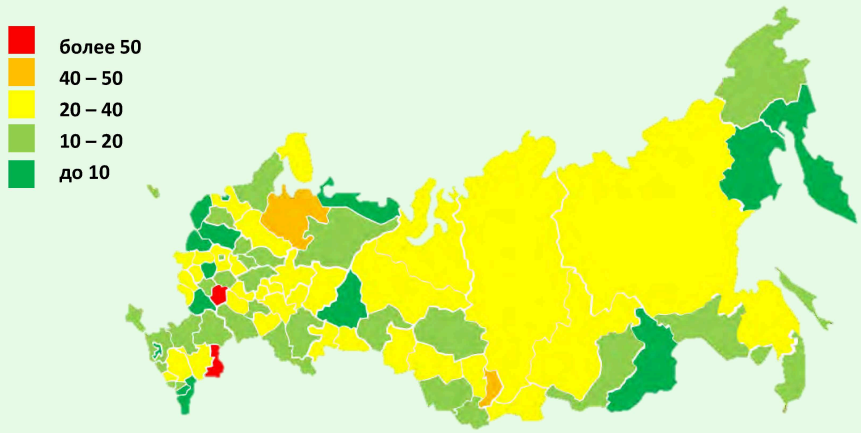

Рис. 3.35. Количество дел об административных правонарушениях, возбужденных по линии технического надзора в отношении ДЛ и ЮЛ в 2021 году, в расчете на тысячу зарегистрированных ТС, принадлежащих хозяйствующим субъектам

[1] По данным ГИАЦ МВД России, форма 560, раздел 2, введена в действие приказом МВД России от 8 февраля 2018 г. № 79.

[2] Принимаются во внимание все возбужденные в отношении ДЛ и ЮЛ дела об административных правонарушениях по статьям КоАП РФ, перечисленным в форме статистической отчетности «Отчет о деятельности Госавтоинспекции» (555, раздел 2), утвержденной приказом МВД России от 22.08.2017 № 657.

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[1] не обеспечивается. Кроме того, не ведется учет хозяйствующих субъектов, эксплуатирующих ТС. В этой связи на сегодняшний день достоверно установить общую численность объектов технического надзора не представляется возможным.

Контрольные (надзорные) мероприятия (проверки)

В 2021 г. проведено 220 (-49,9%) проверок автопредприятий, что вдвое меньше по сравнению с предшествующим годом. В отношении автопредприятий могут проводиться только внеплановые контрольные (надзорные) мероприятия[2] (рис. 3.36).

В рамках таких мероприятий проверено 1884 (-48,1%) ТС. В среднем при проведении одного контрольного (надзорного) мероприятия проверено 8 ТС. В целом на протяжении нескольких последних лет на фоне сокращения количества проведенных проверок автопредприятий и проверенных в ходе них ТС отмечается незначительная тенденция к увеличению количества ТС, проверенных в рамках одной проверки[3].

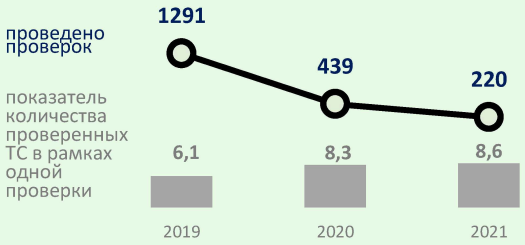

Рис. 3.36. Количество проведенных проверок автопредприятий

Количество ТС, эксплуатируемых с нарушениями в области безопасности дорожного движения и выявленных в ходе проверок, по сравнению с предшествующим годом увеличилось и составило 1607 (+7,3%)[4]. Доля таких ТС от всех проверенных в ходе контрольных (надзорных) мероприятий ТС увеличилась более чем в 2 раза (с 40,9% до 85,3%) (рис. 3.37). Указанная тенденция, отмечаемая на фоне снижения количества проведенных проверок, может свидетельствовать о повышении качества проводимых контрольных (надзорных) мероприятий и успешном применении риск-ориентированного подхода, выраженного в точечной реализации контрольных (надзорных) полномочий в отношении объектов надзора.

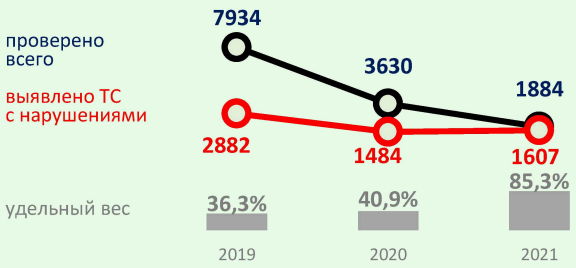

Рис. 3.37. Количество проверенных и выявленных с нарушениями ТС

[1] 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».

[2] Пункт 29 Положения о надзоре БДД.

[3] Показатель количества проверенных в рамках одного контрольного (надзорного) мероприятия (проверки) ТС рассчитан как частное количества проведенных проверок к количеству проверенных в ходе них ТС.

[4] По данным ГИАЦ МВД России, форма 555, раздел 2, введена в действие приказом МВД России от 22.08.2017 № 657.

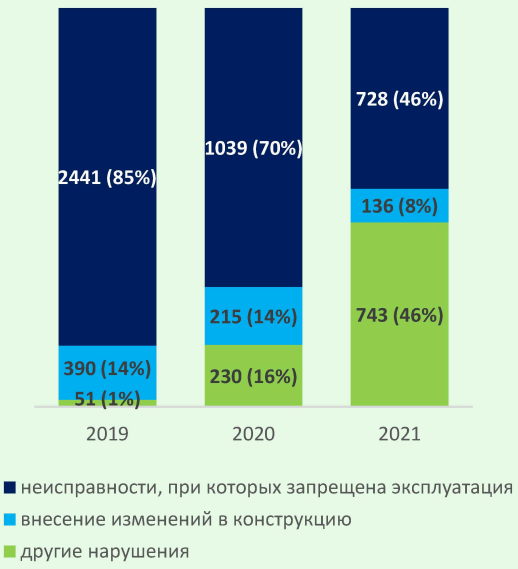

Рис. 3.38. Виды нарушений, выявленных при проверке ТС автопредприятий

Вместе с тем количество ТС с неисправностями, при которых запрещена их эксплуатация, и с внесенными в нарушение установленного порядка изменениями в конструкцию уменьшилось как в количественном измерении, так и в долевом соотношении (рис. 3.38). В этой связи не представляется возможным установить, за счет какого нарушения достигнут рост общего количества ТС с нарушениями.

На основе динамики количества возбужденных дел об административных правонарушениях можно лишь предположить, что общее количество выявленных в ходе проведения проверок ТС с неисправностями и условиями, при которых запрещена эксплуатация, увеличилось за счет следующих нарушений:

- нарушение правил государственной регистрации ТС (ч. 1 ст. 19.22 КоАП РФ) (+27 дел об административных правонарушениях);

- нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного ТС (ст. 12.21.1 КоАП РФ) (+19 дел об административных правонарушениях);

- несоблюдение требований об ОСАГО (ст. 12.37 КоАП РФ) (+10 дел об административных правонарушениях);

- выпуск на линию ТС, не зарегистрированного в установленном порядке или не прошедшего технического осмотра (ч. 1 ст. 12.31 КоАП РФ) (+7 дел об административных правонарушениях);

- нарушение правил перевозки опасных грузов (ст. 12.21.2 КоАП РФ) (+3 дела об административных правонарушениях);

- выпуск на линию ТС с заведомо подложными государственными регистрационными знаками либо с установленными на передней его части световыми приборами с огнями красного цвета или световозвращающими приспособлениями красного цвета, а равно световыми приборами, цвет огней и режим работы которых не соответствуют установленным требованиям (ч. 3 ст. 12.31 КоАП РФ) (+3 дела об административных правонарушениях).

Однако с 2019 года наблюдается устойчивое увеличение только нарушений правил перевозки опасных грузов (ст. 12.21.2 КоАП РФ) и нарушений, связанных с выпуском на линию ТС с заведомо подложными государственными регистрационными знаками либо с установленными на передней его части световыми приборами с огнями красного цвета или световозвращающими приспособлениями красного цвета, а равно световыми приборами, цвет огней и режим работы которых не соответствуют установленным требованиям (ч. 3 ст. 12.31 КоАП РФ). Между тем количество возбужденных дел о таких административных правонарушениях незначительно и в 2021 году составило 14 и 7 соответственно.

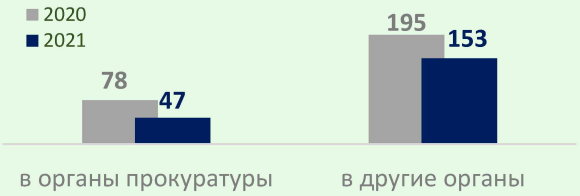

Рис. 3.39. Количество инф. материалов, направленных в контрольные (надзорные) органы

Количество материалов, содержащих информацию о выявленных нарушениях и направленных в органы контроля (надзора), в 2021 году сократилось. В органы прокуратуры направлено 47 (-39,7%) таких материалов, в другие контролирующие органы в соответствии с их компетенцией – 153 (-21,5%) (рис. 3.39).

Предписания об устранении нарушений

В случае выявления при проведении контрольного (надзорного) мероприятия нарушений обязательных требований контрольный (надзорный) орган обязан выдать предписание об устранении выявленных нарушений[1]. Выдача предписания при наличии признаков состава административного правонарушения не исключает производство по делу об административном правонарушении.

По результатам проверок автопредприятий в 2021 г. выдано 237 (-68,1%) предписаний об устранении нарушений[2], что втрое меньше по сравнению с предшествующим годом.

Около трех четвертых (70%, или 166 (-74,3%) предписаний выдано ЮЛ. Почти треть (30%, или 71 (-26%) предписаний выдано ДЛ. В предшествующем году их доля составляла немногим более десятой части (13%, или 96) (рис. 3.40).

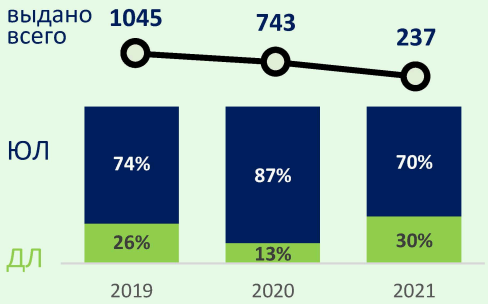

Рис. 3.40. Предписания, выданные ЮЛ и ДЛ

По сравнению с предшествующим годом в 2021 году в отношении объектов технического надзора предписания выдавались реже относительно возбужденных дел об административных правонарушениях: одно предписание пришлось на 19 возбужденных дел об административных правонарушениях, в то время как в 2020 году на каждое выданное предписание приходилось в среднем 7 возбужденных дел об административных правонарушениях.

Между тем в случае выявления при проведении контрольного (надзорного) мероприятия нарушений обязательных требований контрольный (надзорный) орган обязан выдать предписание, а при наличии признаков преступления или административного правонарушения – направить соответствующую информацию в государственный орган в соответствии со своей компетенцией или принять меры по привлечению виновных лиц к установленной законом ответственности[3] (рис. 3.41).

[1] В соответствии с п. 1 ч. 2 ст. 90 Федерального закона от 31.07.2020 № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации».

[2] Далее также – «предписание».

[3] В соответствии с ч. 2 ст. 90 Федерального закона от 31.07.2020 № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации».



Рис. 3.41. Соотношение предписаний с возбужденными в рамках проверок делами об административных правонарушениях по линии технического надзора

Наиболее часто относительно возбужденных дел об административных правонарушениях предписания выдавались ЮЛ, для которых одно выданное предписание пришлось в среднем на 5 возбужденных дел об административных правонарушениях, хотя в предыдущие годы количество выданных ЮЛ предписаний и возбужденных дел находилось примерно в одинаковом соотношении.

Одно предписание, выданное ДЛ, в 2021 году пришлось в среднем на 53 возбужденных в отношении них дела об административных правонарушениях. В данном случае «популярность» предписаний также снизилась по сравнению с предыдущими годами (в 2020 году на одно предписание, выданное ДЛ, пришлось 46 возбужденных дел об административных правонарушениях) (рис. 3.42).



Рис. 3.42. Соотношение предписаний, выданных ЮЛ и ДЛ, с делами об административных правонарушениях, возбужденными в рамках проверок по линии технического надзора

Производство по делам об административных правонарушениях

По результатам проведенных в рамках технического надзора проверок в 2021 г. в отношении ЮЛ и ДЛ возбуждено 4591 (-18,1%) дело об административном правонарушении.

Абсолютное большинство (82%, или 3785) дел об административных правонарушениях возбуждено в отношении ДЛ. Указанная тенденция в распределении количества возбужденных дел об административных правонарушениях между субъектами ответственности характерна и для предыдущих лет (рис. 3.43).



Рис. 3.43. Количество возбужденных дел об административных правонарушениях по результатам проверок автопредприятий

Более половины (58,3%) всех дел об административных правонарушениях возбуждено по результатам проведенных проверок в связи с выпуском на линию ТС с неисправностями (1753, или 38,2%) и управлением ТС без тахографа (924, или 20,1%).

Среди дел об административных правонарушениях, возбужденных в отношении ДЛ, перечисленные нарушения составили почти три четвертых (70,7%).

Наибольшее количество дел об административных правонарушениях, возбужденных в отношении ЮЛ, составило несоблюдение требований об ОСАГО (ч. 2 ст. 12.37 КоАП РФ) (219, или 27,2% от всех возбужденных по результатам проверок в отношении ДЛ дел об административных правонарушениях), осуществление перевозок с нарушением требований о проведении предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей ТС (ч. 2 ст. 12.31.1 КоАП РФ[1]) (114, или 14%).

В 2021 году в отношении ЮЛ не возбуждено ни одного дела об административном правонарушении по факту повторного невыполнения в установленный срок требований предписания (ч. 28 ст. 19.5 КоАП РФ), в то время как в 2020 году по фактам указанного нарушения возбуждено 99 дел (рис. 3.44).

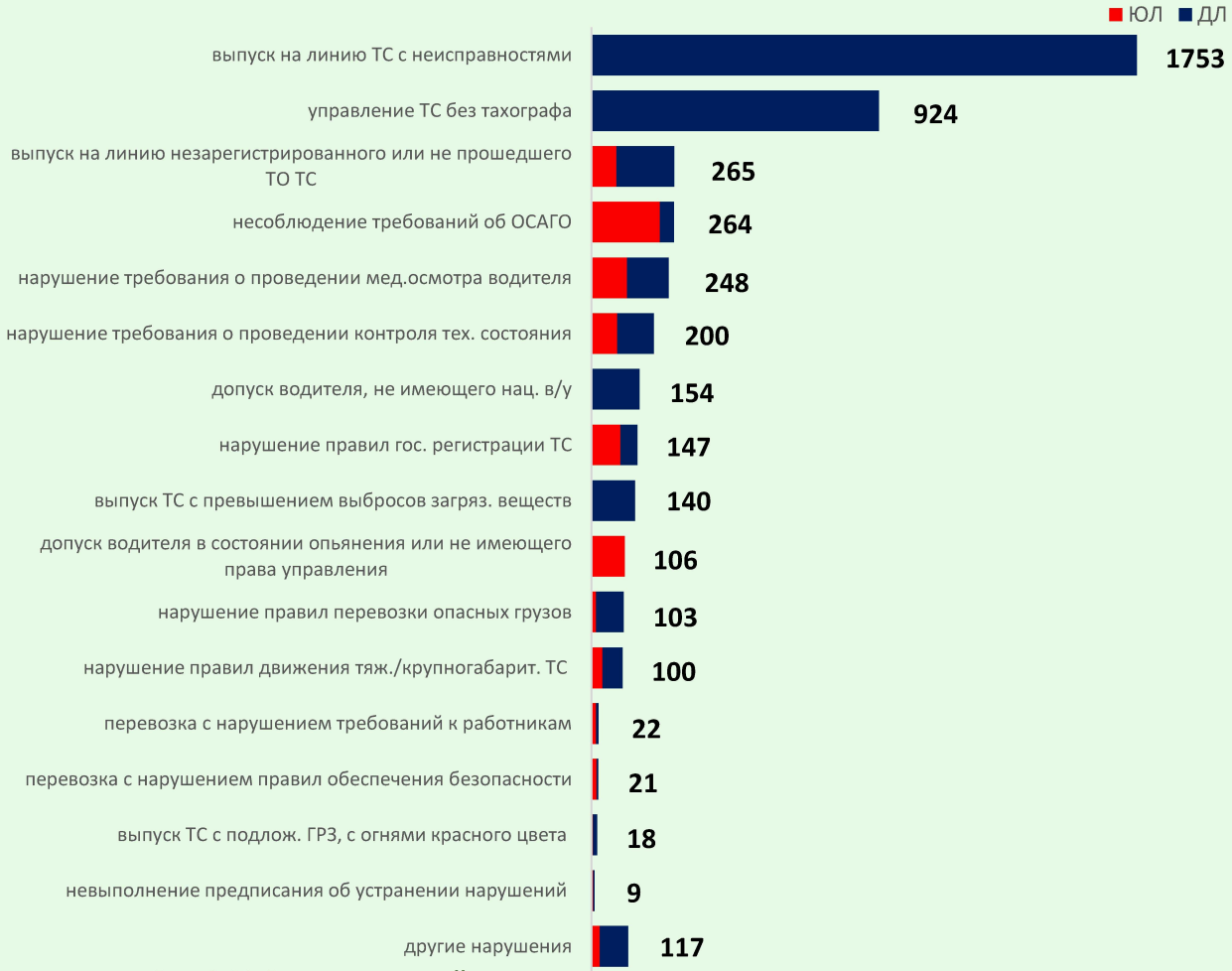

Рис. 3.44. Виды нарушений, за совершение которых по результатам проверок в 2021 году в отношении ДЛ и ЮЛ возбуждались дела об административных правонарушениях

[1] Кроме такси.

Превалирующая доля дел об административных правонарушениях, возбужденных в отношении ЮЛ, характерна для несоблюдения требований об ОСАГО (ч. 2 ст. 12.37 КоАП РФ), нарушения правил государственной регистрации ТС (ч. 1 ст. 19.22 КоАП РФ), перевозки с нарушением требований к работникам (ч. 1 ст. 12.31.1 КоАП РФ), а также с нарушением правил обеспечения безопасности (ч. 6 ст. 12.31.1 КоАП РФ).

При этом за несоблюдение требований об ОСАГО по ч. 2 ст. 12.37 КоАП РФ субъектом административной ответственности является владелец ТС. Специальным субъектом ответственности в данном случае ЮЛ не признается. По общему правилу ЮЛ назначается административный штраф в размере восьмисот рублей[1].

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

В 2021 году по делам об административных правонарушениях, находящихся в совместной компетенции МВД России и Ространснадзора, вынесено более 600 тыс. постановлений[2]. Должностными лицами МВД России вынесено около 360 тыс. или 59,8% постановлений по делам об административных правонарушениях, должностными лицами Ространснадзора – около 240 тыс. или 40,2% (рис. 3.45).

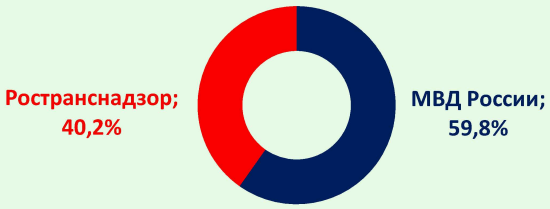

Рис. 3.45. Соотношение постановлений по делам об административных правонарушениях, вынесенных должностными лицами МВД России и Ространснадзора

Более высокая доля постановлений, вынесенных должностными лицами МВД России, от числа всех вынесенных постановлений по делам, находящимся в совместной компетенции, приходится на невыполнение законного требования об остановке ТС (ч. 2 ст. 12.25 КоАП РФ). В 2021 году МВД России вынесено около 34 тыс. таких постановлений, или 77,3% от общего числа постановлений за данное правонарушение. Кроме того, для должностных лиц МВД России характерна большая доля вынесенных постановлений за нарушения, связанные с управлением или выпуском ТС на линию без тахографа, когда его наличие является обязательным (части 1, 2 ст. 11.23 КоАП РФ). В рассматриваемом году их доля составила 76% и 70,6% соответственно. За нарушение режима труда и отдыха водителей (ч. 3 ст. 11.23 КоАП РФ), напротив, наибольшая доля постановлений вынесена должностными лицами Ространснадзора (78%, или 77 тыс.).

Отдельного внимания заслуживают нарушения, связанные с превышением допустимых габаритов, массы или нагрузки на ось ТС при движении тяжеловесных (крупногабаритных) ТС (части 1 - 6 ст. 12.21.1 КоАП РФ), а также при перевозке опасных грузов (ст. 12.21.2 КоАП РФ). Их доля среди всех вынесенных постановлений составила 61,7% и 63% соответственно. Однако за нарушение правил движения тяжеловесных (крупногабаритных) ТС, где виновным лицом признается грузоотправитель, погрузчик или хозяйствующий субъект

[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] Речь идет об административных правонарушениях, которые на основании гл. 23 КоАП РФ уполномочены рассматривать и МВД России, и Ространснадзор, а также о нарушениях, по которым должностные лица МВД России и Ространснадзора на основании ст. 28.3 КоАП РФ уполномочены составлять протокол об административном правонарушении.

(части 8-10 ст. 12.21.1 КоАП РФ), доля вынесенных постановлений незначительна и составила всего 5,3% (рис. 3.46).

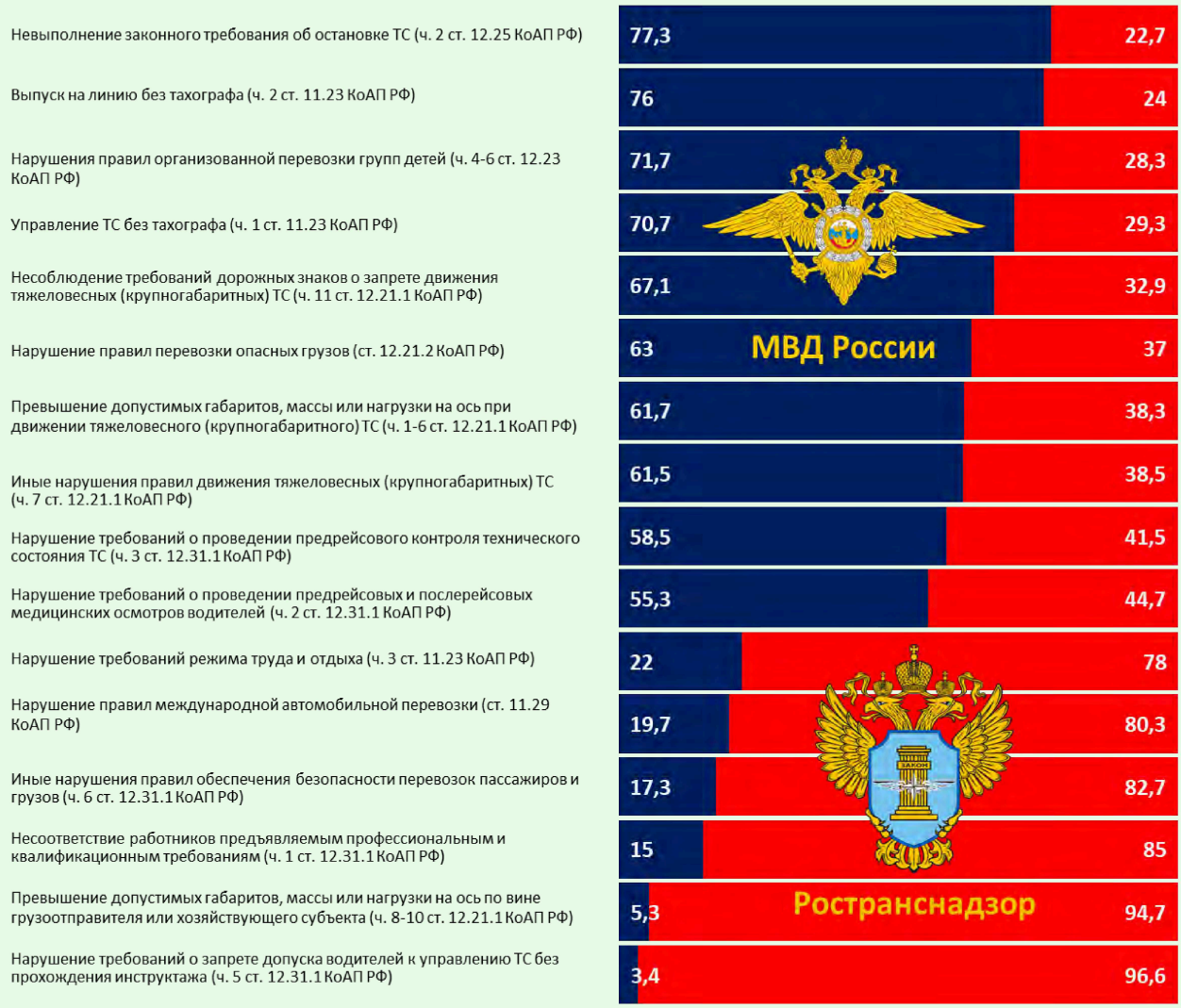

Рис. 3.46. Долевое соотношение постановлений по делам об административных правонарушениях, находящихся в совместной компетенции МВД России и Ространснадзора, в зависимости от субъекта, вынесшего постановление (%)

Продемонстрированные приоритеты привлечения к административной ответственности на протяжении последних лет претерпевали некоторые изменения.

Несмотря на превалирующую долю вынесенных МВД России постановлений за невыполнение законного требования об остановке ТС, на протяжении последних четырех лет складывается устойчивая тенденция роста вынесенных постановлений Ространснадзором. Если в 2018 году их доля составляла 5,8%, то в рассматриваемом году – уже 22,7%.

Аналогичным образом складывается ситуация с нарушениями, связанными с перевозкой опасных грузов. Если в 2018 году на долю МВД России приходилось 82,1% всех вынесенных за такие нарушения постановлений, то в 2021 году – 63%.

За нарушения, связанные с превышением допустимых габаритов, массы или нагрузки на ось ТС при движении тяжеловесных (крупногабаритных) ТС, впервые за последние четыре года доля вынесенных МВД России постановлений увеличилась и составила 61,7%. При этом

за аналогичные нарушения, в которых субъектом ответственности выступает грузоотправитель, погрузчик или иной хозяйствующий субъект, напротив, сложилась устойчивая тенденция роста доли вынесенных Ространснадзором постановлений. Если в 2018 году практически половина (46,7%) всех вынесенных постановлений приходилась на МВД России, в 2021 году такой показатель составил лишь 5,3%.

На протяжении последних лет продолжает расти доля вынесенных МВД России постановлений за управление и выпуск на линию ТС без тахографа. Если в 2019 году за управление ТС без тахографа доля вынесенных постановлений была чуть более половины (56,7%), то в 2021 составила 70,7%. До 2019 года за выпуск на линию ТС без тахографа доля вынесенных постановлений складывалась примерно равным образом. Например, в 2018 году на МВД России пришлось 44,8% вынесенных постановлений, в 2019 году – 46,1%. Однако в 2020 и 2021 году такой показатель вырос более чем в полтора раза и составил 78,3% и 76% соответственно. Вполне обоснованно можно сделать вывод, что такая динамика была обусловлена дополнением ст. 11.23 КоАП РФ частью 3, предусматривающей самостоятельный состав и ответственность за несоблюдение установленных норм времени управления ТС и отдыха либо нарушение установленного режима труда и отдыха водителей. В результате этого на долю Ространснадзора за нарушение режима труда и отдыха водителей в 2019 году пришлось 79,2% вынесенных постановлений, в то время как на МВД России только 20,8% (рис. 3.47).

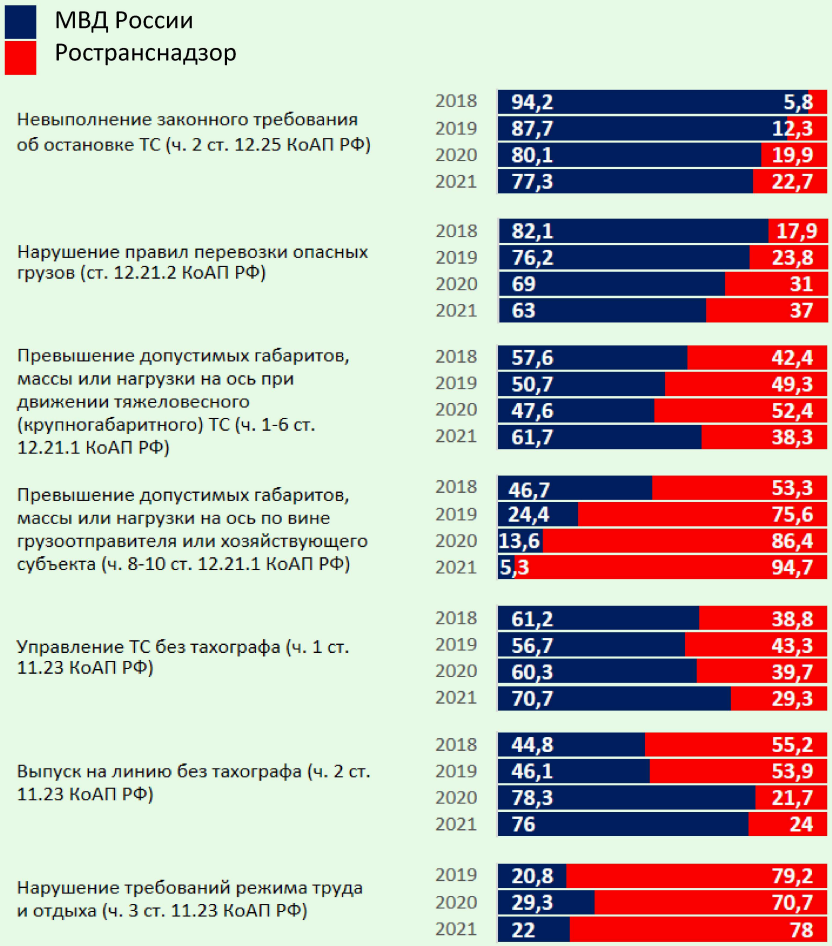

Рис. 3.47. Динамика доли вынесенных постановлений в распределении по составам административных правонарушений, находящимся в совместной компетенции МВД России и Ространснадзора (%)

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

В 2021 году возбуждено более 45 тыс. дел об административных правонарушениях, ответственность за которые предусмотрена ст. 12.31 КоАП РФ. Более трех четвертей всех возбужденных по ст. 12.31 КоАП РФ дел об административных правонарушениях составил выпуск на линию ТС, имеющего неисправности, с которыми запрещена эксплуатация (ч. 2 ст. 12.31 КоАП РФ).

Более пятой части (22%) пришлось на выпуск на линию ТС, не зарегистрированного в установленном порядке либо не прошедшего ТО (ч. 1 ст. 12.31 КоАП РФ) (рис. 3.48).

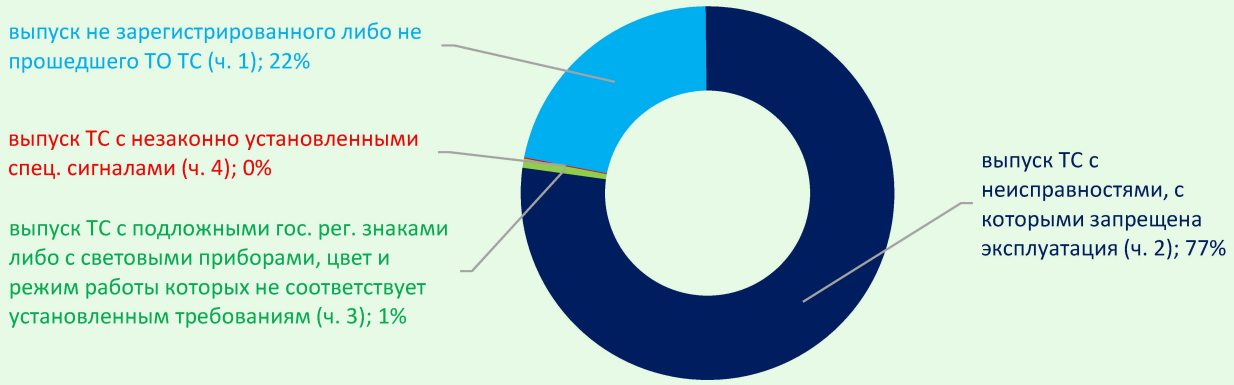

Рис. 3.48. Распределение по составам дел об административных правонарушениях, возбужденных по ст. 12.31 КоАП РФ в 2021 году

Показатели аварийности с участием ТС, эксплуатируемых хозяйствующими субъектами при наличии неисправностей[1], на протяжении нескольких лет снижаются. В 2021 году зарегистрировано 178 ДТП с участием таких ТС, в которых погибли 32 человека и 281 получили ранения (рис. 3.49).

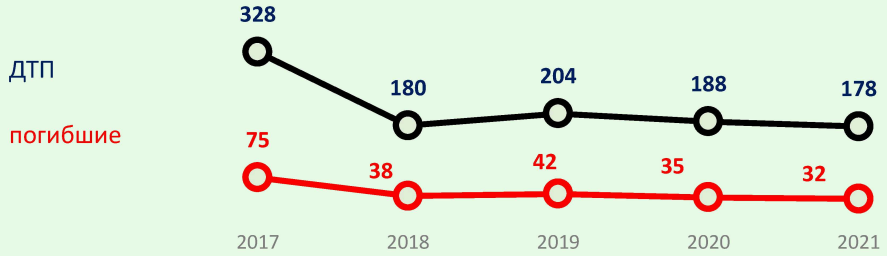

Рис. 3.49. Количество ДТП с участием ТС (хоз.субъектов), эксплуатируемых с неисправностями, и число погибших в них

[1] 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 движения ТС, а до начала движения.

Одновременно с этим произошло снижение количества ДТП с технически неисправными ТС в расчете на 10 тыс. всех дел, возбужденных за совершение указанного правонарушения[1]. В 2021 году на каждые 10 тыс. пресеченных нарушений, связанных с эксплуатацией технически неисправных ТС (ч. 2 ст. 12.31 КоАП РФ), пришлось 50 ДТП с технически неисправными ТС, в то время как в 2017 году данный показатель составил 84 (рис. 3.50). Такая динамика может свидетельствовать о повышении эффективности превентивной функции, когда нарушение, связанное с выпуском на линию технически неисправного ТС, своевременно пресекается до наступления последствий в виде ДТП, совершению которого могли способствовать те или иные технические неисправности ТС.

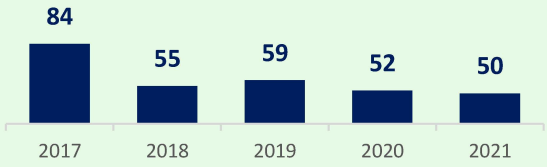

Рис. 3.50. Количество ДТП с технически неисправными ТС в расчете на 10 тыс. пресеченных нарушений по ч. 2 ст. 12.31 КоАП РФ

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

В 2021 году за совершение административных правонарушений, ответственность за которые предусмотрена ст. 12.32 КоАП РФ, в отношении ЮЛ и ДЛ возбуждено более 6 тыс. дел.

Произошло снижение показателей аварийности с участием водителей, которые, находясь в состоянии опьянения или не имея права управления, управляли ТС, эксплуатируемыми хозяйствующими субъектами в целях экономической и иной деятельности. Всего зарегистрировано 721 такое ДТП, в которых 181 человек погиб и 952 получили ранения (рис. 3.51).



Рис. 3.51. Количество ДТП с участием водителей, управлявших ТС (хоз. субъектов) в состоянии опьянения или не имеющих права упрвления, и число погибших в них

Снизилось также количество ДТП с участием водителей, управлявших ТС[2] 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). Отмеченная динамика также может свидетельствовать о повышении эффективности предупреждения ДТП посредством реализации хозяйствующими субъектами системы допуска к управлению ТС (рис. 3.52).

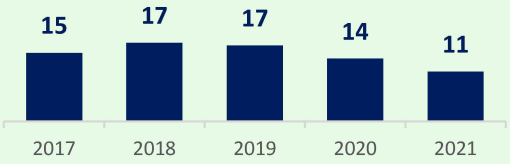

Рис. 3.52. Количество ДТП с участием водителей в состоянии опьянения или не имеющих права управления в расчете на 100 пресеченных нарушений по ст. 12.32 КоАП РФ

[1] 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.

[2] ТС, фактически эксплуатируемые хозяйствующими субъектами в целях осуществления экономической и иной деятельности.

Нарушение движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств (ст. 12.21.1 КоАП РФ)

Превалирующее количество возбужденных дел об административных правонарушениях при движении тяжеловесных (крупногабаритных) ТС связано с превышением допустимых габаритов, массы или нагрузки на ось при отсутствии специального разрешения или несоответствия сведениям, указанных в нем (ч. 1-6 ст. 12.21.1 КоАП РФ). Их доля составила 84,7% от общего количества возбужденных дел. Следующей группой нарушений является несоблюдение установленных правил движения тяжеловесных (крупногабаритных) ТС (ч. 7 ст. 12.21.1 КоАП РФ), доля которой составила 7,4%. Наименьшая доля (0,6%) возбужденных дел характерна для составов, связанных с указанием недостоверных данных грузоотправителем или превышением габаритов, массы или нагрузки на ось по вине хозяйствующих субъектов, осуществляющих погрузку груза (ч. 8-10 ст. 12.21.1 КоАП РФ) (рис. 3.53).

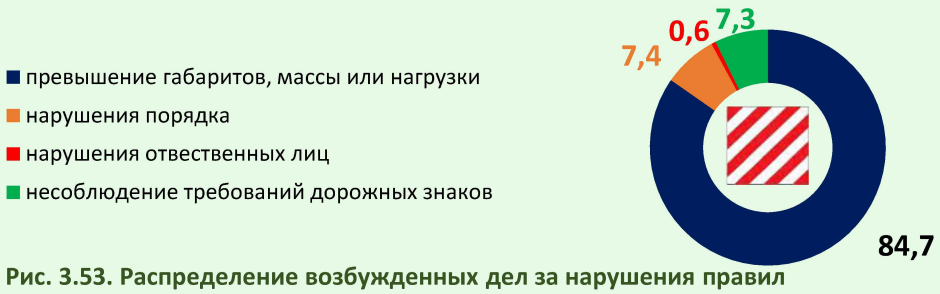

Рис. 3.53. Распределение возбужденных дел за нарушения правил движения тяжеловесных (крупноагабритных) ТС (%)

Наибольшее количество дел об административных правонарушениях, ответственность за которые установлена ст. 12.21.1 КоАП РФ, в 2021 году возбуждено в Тульской области (около 4,5 тыс.), Ханты-Мансийском автономном округе – Югре (около 4,3 тыс.), Краснодарском крае (около 3,6 тыс.), Республике Татарстан (около 3,5 тыс.), Красноярском крае (около 2,7 тыс.) и Рязанской области (около 2 тыс.). В республиках Ингушетия и Калмыкия по фактам нарушения правил движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных ТС в 2021 году дела об административных правонарушениях не возбуждались (рис. 3.54).



Рис. 3.54. Распределение количества возбужденных дел об административных правонарушениях по ст. 12.21.1 КоАП РФ в зависимости от субъекта Российской Федерации

Нарушение правил перевозки опасных грузов (ст. 12.21.2 КоАП РФ)

В зависимости от состава административного правонарушения возбужденные дела распределились равным образом. Пресеченные нарушения, связанные с допуском к перевозке опасных грузов[1] (ч. 1 ст. 12.21.2 КоАП РФ), составили 51% среди всех дел об административных правонарушениях, возбужденных по ст. 12.21.2 КоАП РФ в 2021 году (рис. 3.55). На другие составы административных правонарушений, ответственность за которые установлена ст. 12.21.2 КоАП РФ, пришлось 49% возбужденных дел.

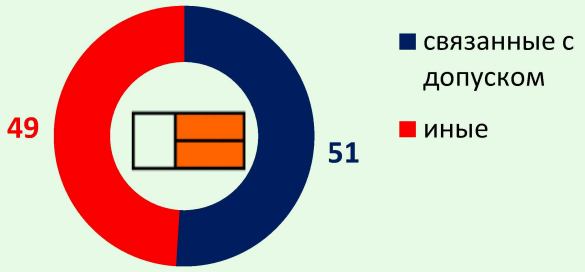

Рис. 3.55. Распределение возбужденных дел за нарушения правил перевозки опасных грузов (%)

Превалирующее количество возбужденных дел об административных правонарушениях, связанных с нарушением правил перевозки опасных грузов (ст. 12.21.2 КоАП РФ), зафиксировано в Московской области (более 2 тыс.), Республике Саха (Якутия) (более 0,6 тыс.) и Самарской области (около 0,5 тыс.). В Карачаево-Черкесской и Чеченской республиках в 2021 году дела об административных правонарушениях по указанной статье не возбуждались (рис. 3.56).

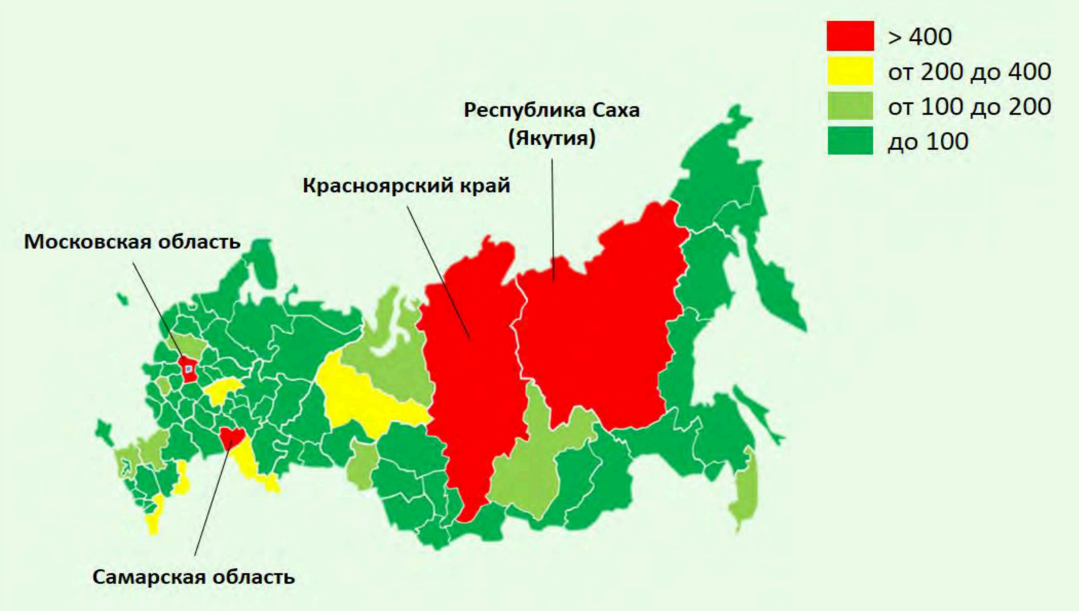

Рис. 3.56. Количество дел об административных правонарушениях, возбужденных по ст. 12.21.2 КоАП РФ в субъектах Российской Федерации

[1] Отсутствие свидетельства о подготовке водителя к перевозке опасного груза, свидетельства о допуске ТС к перевозке опасного груза, несоответствие ТС обязательным требованиям и др.

Прекращение производства по делам об административных правонарушениях

Решение о прекращении производства в 2021 году принято по 226 делам об административных правонарушениях (4,9% от общего количества возбужденных в рамках проведения контрольных (надзорных) мероприятий), что почти в 3 раза ниже по сравнению с удельным весом прекращенных производств по делам об административных правонарушениях, возбужденных не в рамках проведения контрольных (надзорных) мероприятий[1] (14,2%) (рис. 3.57).



Рис. 3.57. Удельный вес прекращенных производств по делам об административных правонарушениях

На протяжении нескольких лет доля прекращенных дел об административных правонарушениях снижается (рис. 3.58), что может свидетельствовать о повышении качества производства по делам об административных правонарушениях, возбужденных по результатам проведенных контрольных (надзорных) мероприятий.

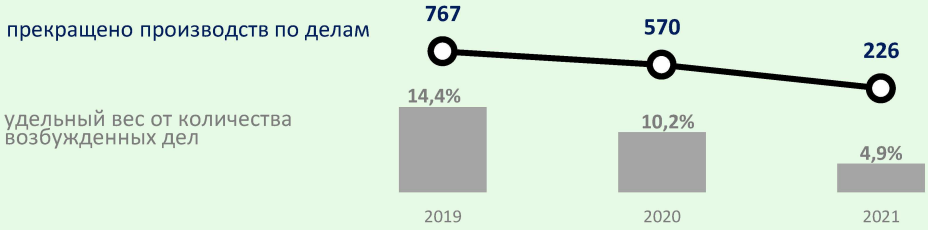

Рис. 3.58. Прекращение производства по делам об административных правонарушениях, возбужденных в рамках проверок

Среди всех возбужденных дел об административных правонарушениях наибольшая доля прекращенных производств характерна для управления ТС без тахографа либо с нарушением требований к его использованию (ч. 1 ст. 11.23 КоАП РФ). По данному составу правонарушения прекращено более половины всех возбужденных дел (61,5%)[2]. На протяжении нескольких лет доля прекращенных дел об административных правонарушениях, ответственность за которые установлена ч. 1 ст. 11.23 КоАП РФ, увеличивается.

По ст. 12.32 КоАП РФ, т.е. за допуск к управлению ТС водителя, находящегося в состоянии опьянения либо не имеющего права управления, прекращено около трети (30,5%) всех возбужденных дел об административных правонарушениях (рис. 3.59).

[1] На основании сведений о составах административных правонарушений, представленных на рис. 3.44, дела по которым возбуждены не в рамках проведения контрольных (надзорных) мероприятий за объектами технического надзора.

[2] Данные основаны на сведениях, содержащихся в ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика», по состоянию на 25.04.2022.



Рис. 3.59. Удельный вес прекращенных производств по делам об административных правонарушениях от общего количества возбужденных в 2021 году в отношении ДЛ и ЮЛ по отдельным составам технического надзора

3.2.2. Надзор за операторами технического осмотра транспортных средств

Технический осмотр ТС

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

По состоянию на 31 декабря 2021 года в реестр операторов технического осмотра ТС[2] внесена информация о 5028 (-1,5%) аккредитованных операторах ТО с 5538 (-0,8%) пунктами ТО. По сравнению с предыдущим годом количество пунктов ТО и аккредитованных операторов ТО снизилось (рис. 3.60).



Рис. 3.60. Количество аккредитованных операторов и пунктов ТО

Заключение о соответствии или несоответствии ТС обязательным требованиям безопасности содержит диагностическая карта. В период с 1 марта по 31 декабря 2021 года выдано более 9 млн диагностических карт, из которых абсолютное большинство (7,1 млн или 79%) – на легковые автомобили[3] (рис. 3.61).

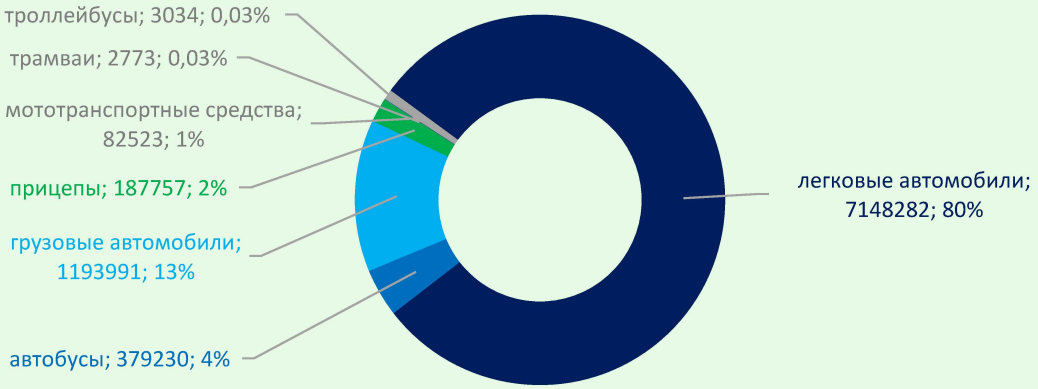

Рис. 3.61. Долевое соотношение количества выданных в период с 1 марта по 31 декабря 2021 года диагностических карт в распределении по видам ТС

Во всех выданных в период с 1 марта по 31 декабря 2021 года диагностических картах на троллейбусы проставлено соответствие требованиям безопасности. Наибольшая доля диагностических карт, в которых проставлено несоответствие ТС требованиям безопасности, характерно для автобусов (27,8%) (рис. 3.62).

[1] 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».
[2] Далее также – «ТО».
[3] Данные основаны на сведениях, содержащихся в единой автоматизированной системе технического осмотра транспортных средств (далее – «ЕАИСТО»), введенной в эксплуатацию с 1 марта 2021 года приказом МВД России от 20.02.2021 № 82 (по состоянию на 11.05.2022).



Рис. 3.62. Соотношение диагностических карт, содержащих заключения о соответствии или несоответствии ТС требованиям безопасности, в распределении по видам ТС

Указанное распределение долей диагностических карт, в которых проставлено несоответствие ТС требованиям безопасности, по категориям ТС в целом соответствует состоянию аварийности с участием технически неисправных ТС каждой категории. В 6,2% ДТП с участием автобусов они имели технические неисправности, при которых запрещена эксплуатация ТС. Это второе по величине значение данного показателя после грузовых ТС (8,3%).

В 2021 году Российским Союзом Автостраховщиков аннулировано 3184 диагностические карты[1].

Контрольные (надзорные) мероприятия

При осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения в части соблюдения операторами ТО правил проведения технического осмотра транспортных средств внеплановые контрольные (надзорные) мероприятия не проводились с 1 июля 2021 года[2] до конца года[3]. В то же время не могли проводиться плановые контрольные (надзорные) мероприятия[4].

---

[1] Данные основаны на сведениях, содержащихся в единой автоматизированной системе технического осмотра транспортных средств, введенной в эксплуатацию с 1 марта 2021 года приказом МВД России от 20.02.2021 № 82 (по состоянию на 11.05.2022).

[2] Федеральный закон от 11.06.2021 № 170-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» // «Собрание законодательства РФ», 14.06.2021, № 24 (Часть I), ст. 4188.

[3] В соответствии с ч. 10 ст. 30 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

[4] В соответствии с п. 29 Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.06.2021 № 1101.

Количество проверок, проведенных в рамках контроля, осуществляемого профессиональным объединением страховщиков[1], поступательно снижается. В 2021 году проведено 1298 таких проверок[2] (рис. 3.63).



Рис. 3.63. Количество проверок, проведенных РСА в отношении заявителей и операторов ТО

По результатам проведенных проверок направлено 176 предписаний об устранении нарушений требований аккредитации.



Рис. 3.64. Количество принятых РСА по результатам проверок решений о приостановлении и аннулировании аттестатов

Значительно увеличилось количество принятых решений об аннулировании аттестатов аккредитации операторов ТО[3] (с одного в 2020 году до 824 в 2021 году). Количество принятых решений о приостановлении аттестата по сравнению с предшествующим годом снизилось в 5 раз и составило 112[4] (рис. 3.64).

Производство по делам об административных правонарушениях, связанных с несоблюдением требований законодательства в области ТО ТС (ст. 14.4.1 КоАП РФ)

В 2021 году по фактам нарушения требований законодательства в области технического осмотра транспортных средств (ст. 14.4.1 КоАП РФ[5]) должностными лицами ОВД возбуждено более 3 тыс. дел об административных правонарушениях, из которых более половины (58,6%) составило оформление диагностической карты, подтверждающей допуск к участию в дорожном движении ТС, в отношении которого не проведен технический осмотр или при проведении технического осмотра которого выявлено несоответствие этого ТС обязательным требованиям безопасности транспортных средств (ч. 3 ст. 14.4.1 КоАП РФ). Третью часть (32,8%) составила передача в единую автоматизированную информационную систему технического осмотра сведений о проведении технического осмотра ТС, в отношении которого технический осмотр не проводился (ч. 4 ст. 14.4.1 КоАП РФ)[6]. На остальные составы

[1] 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». Далее – «Закон о техосмотре».

[2] По официальным данным Российского Союза Автостраховщиков. URL: https://autoins.ru/tekhosmotr/statistika/.

[3] Далее – «аттестат».

[4] Указанная динамика обусловлена изменениями законодательства в области ТО. С 1 марта 2021 года расширился перечень оснований для аннулирования аттестатов, содержащийся в ст. 11 Закона о техосмотре (в редакции Федерального закона от 06.06.2019 № 122-ФЗ). С 1 июля 2021 года решение об аннулировании аттестата на основании ч. 17 ст. 22 Закона о техосмотре может приниматься в случае выявления нарушения не только в рамках выездной, но и в рамках документарной проверки (в редакции Федерального закона от 11.06.2021 № 170-ФЗ).

[5] Административные правонарушения, протоколы о которых уполномочены составлять должностные лица ОВД (части 2-7 ст. 14.4.1 КоАП РФ).

[6] Данные основаны на сведениях, содержащихся в ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика», по состоянию на 29.04.2022.

нарушения требований законодательства в области ТО, находящиеся в компетенции ОВД, пришлось менее десятой части (рис. 3.65).

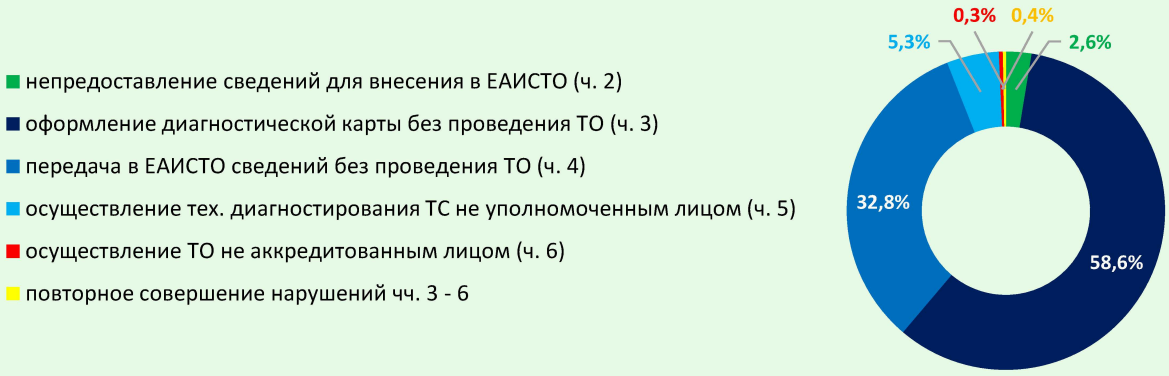

Рис. 3.65. Количество возбужденных ОВД в 2021 году дел об административных правонарушениях в распределении по составам ст. 14.4.1 КоАП РФ

Прекращение производства по делам об административных правонарушениях (ст. 14.4.1 КоАП РФ)

В 2021 году прекращено производство более чем по половине (58,3%) дел об административных правонарушениях, возбужденных по фактам повторного совершения нарушений требований законодательства в области ТО (ч. 7 ст. 14.4.1 КоАП РФ).

Наименьшая доля (1,1%) прекращенных дел от общего количества возбужденных характерна для осуществления при проведении ТО технического диагностирования ТС лицом, сведения о котором отсутствуют в реестре операторов ТО, либо лицом, не уполномоченным на осуществление технического диагностирования ТС (ч. 5 ст. 14.4.1 КоАП РФ)[1] (рис. 3.66).

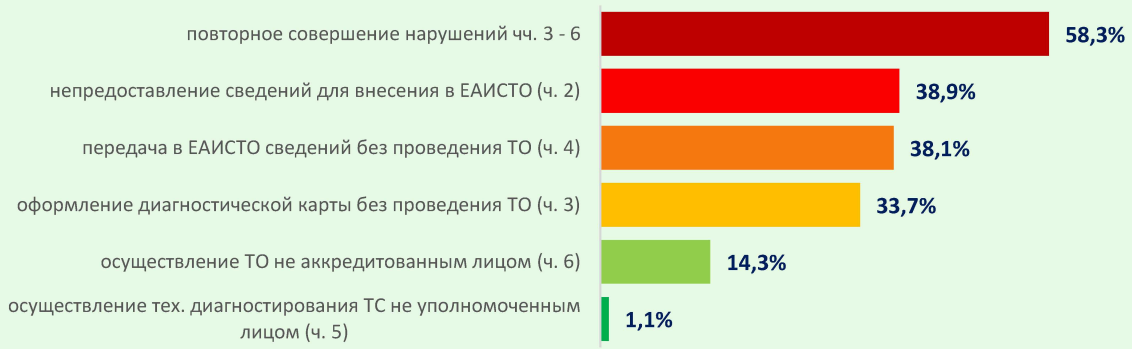

Рис. 3.66. Удельный вес прекращенных дел об административных правонарушениях от общего количества возбужденных в 2021 году по отдельным составам ст. 14.4.1 КоАП РФ, находящимся в компетенции ОВД

[1] Данные основаны на сведениях, содержащихся в ФБД «Адмпрактика», раздел «Аналитика» по состоянию на 29.04.2022.

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 в предупреждении 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, гражданами помогает совершенствовать сложившуюся систему профилактических мер, а также положительно влияет на дорожно-транспортную дисциплину участников дорожного движения.

В 2021 году значительную долю среди всех негосударственных субъектов взаимодействия по-прежнему составили автотранспортные предприятия (41%, или 129779), более четверти (27%, или 86126) – автозаправочные станции (АЗС), более десятой части – общественные организации (11%, или 35628) (рис. 4.1)[1].

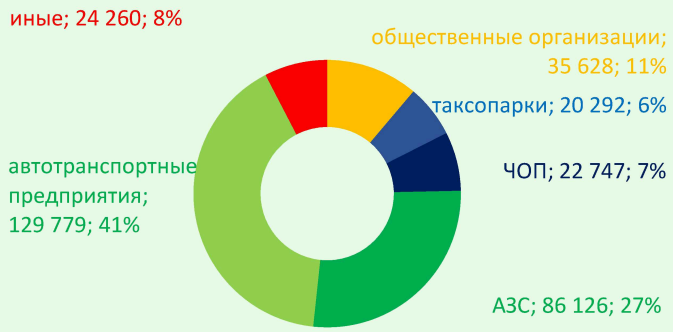

Рис 4.1. Субъекты взаимодействия

Более половины (63%, или 95326) полученных сообщений связано с движением транспортных средств и пешеходов, создающих угрозу безопасности дорожного движения. Пятая часть (20% или 29310) – о неудовлетворительном состоянии объектов улично-дорожной сети. Информацию о наличии технически неисправных транспортных средств, а также других транспортных средств, создающих помехи в движении, содержали 15% (22833) от всех сообщений, полученных от представителей общественности (рис. 4.2).

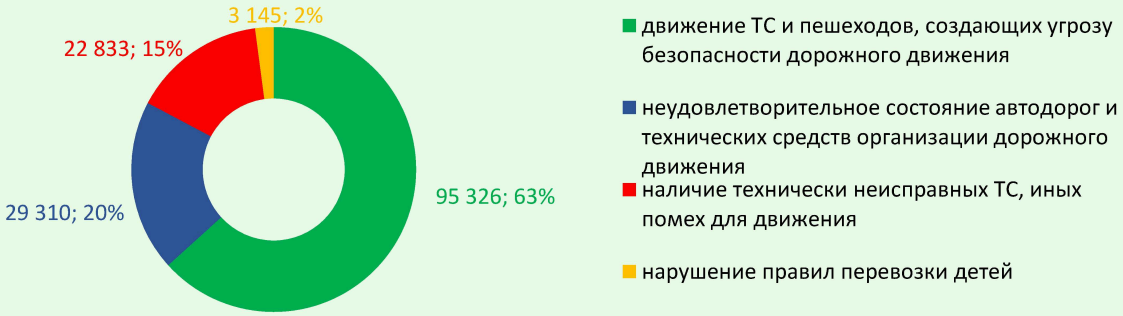

Рис 4.2. Содержание полученнной информации

[1] По данным МИАС, форма «Сведения Госавтоинспекции», раздел 14 «Реализация мер по организации взаимодействия».

В 2021 году в ходе отработки полученной от представителей общественности информации сотрудниками ДПС пресечено более 904,7 тыс. нарушений правил дорожного движения[1].

Учитывая постоянное развитие технических средств (смартфонов, мобильных приложений, позволяющих оперативно фиксировать различные дорожные ситуации), граждане все чаще информируют органы государственной власти о нарушениях в сфере БДД.

В 2021 году от граждан поступило 242980 (+32,9%) обращений о фактах совершения правонарушений в области дорожного движения (с приложением материалов фотовидеофиксации), по результатам рассмотрения которых возбуждено 171337 (+27,8%) дел об административных правонарушениях, в результате чего вынесено 75148 (+5,7%) постановлений о назначении административных наказаний. В среднем, на протяжении пяти лет подтверждается треть сообщений, поступивших от представителей общественности. При этом 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 (рис. 4.3).

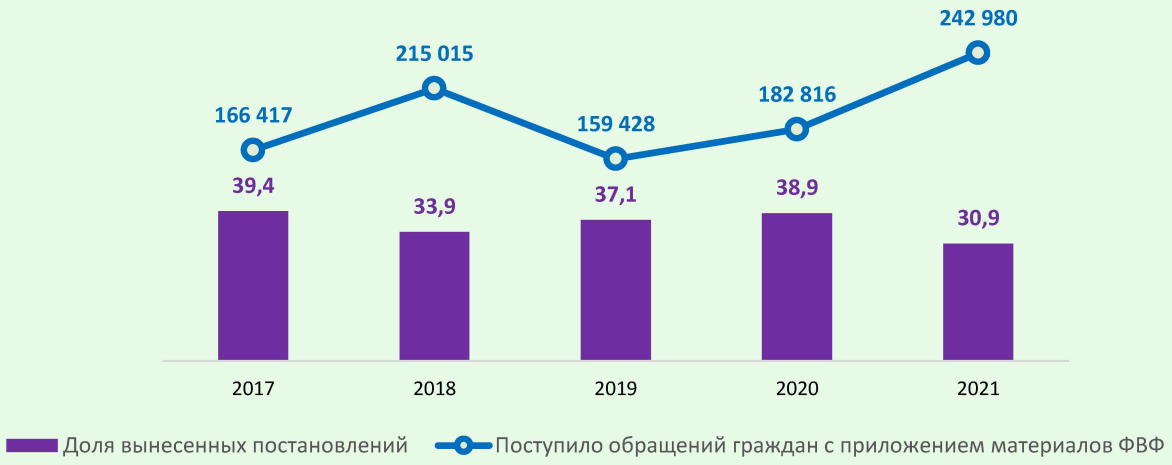

Рис. 4.3. Динамика количества обращений от граждан и удельного веса постановлений о назначении административных наказаний, вынесенных по результатам их рассмотрения

Для стимулирования активности граждан региональными подразделениями Госавтоинспекции ведется постоянная информационная работа с разъяснением важности и простоты процедуры передачи сообщений в подразделения Госавтоинспекции о фактах управления транспортными средствами в состоянии опьянения и иных грубых нарушениях ПДД. В этих целях изготавливаются и распространяются тематические листовки и стикеры, задействуются возможности печатных СМИ и сети Интернет. Важным фактором является поощрение граждан, проявивших активную гражданскую позицию.

[1] По данным МИАС, форма «Сведения Госавтоинспекции», раздел 14 «Реализация мер по организации взаимодействия».

В Ямало-Ненецком автономном округе реализуются мероприятия по выплате денежного вознаграждения гражданам за информирование полиции о правонарушениях и об угрозах общественному порядку. Вознаграждение выплачивается гражданам, оказавшим личное содействие органам внутренних дел (полиции) путем предоставления достоверной информации:

- о правонарушениях и угрозах общественному порядку;
- способствующей предотвращению, пресечению, раскрытию правонарушений (преступлений) либо задержанию лиц, их совершивших[1].

В Астраханской области предусмотрено ежегодное награждение ценными подарками членов народных дружин, представителей казачества и иных граждан, принявших участие в охране общественного порядка и обеспечении безопасности дорожного движения[2].

В Красноярском крае организовано поощрение граждан, сообщивших сотрудникам Госавтоинспекции о грубых правонарушениях или помогавших в розыске лиц, скрывшихся с мест ДТП[3].

Участие общественности в выявлении водителей, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения

Одним из важных направлений деятельности Госавтоинспекции является создание в обществе устойчивого негативного стереотипа по отношению к нетрезвым водителям и вовлечение всех граждан в процесс выявления таких водителей. Сотрудники полиции осуществляют проверку информации о фактах управления ТС в состоянии опьянения, полученной от граждан, институтов гражданского общества и сотрудников других подразделений.

Среди всех пресеченных административных правонарушений, связанных с управлением транспортным средством в нетрезвом состоянии, по информации представителей общественности пресечена почти десятая часть (9,3%, или 44943). На протяжении двух последних лет роль общественности в пресечении фактов управления транспортным средством в нетрезвом состоянии возрастает (рис. 4.4).

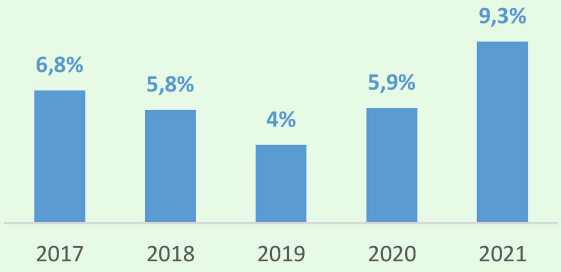

Рис. 4.4. Доля водителей, управляющих ТС с признаками опьянения, установленных в результате отработки сообщений

[1] Официальный сайт УМВД России по Ямало-Ненецкому автономному округу.
[2] Официальный сайт УМВД России по Астраханской области.
[3] Официальный сайт ГУ МВД России по Красноярскому краю.

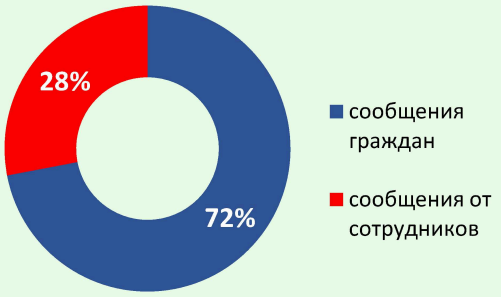

Рис. 4.5. Распределение поступивших сообщений о водителях в состоянии опьянения в зависимости от субъекта передачи информации (Тамбовская область)

В 2021 году в УМВД России по Тамбовской области поступило 1250 сообщений о водителях, управляющих транспортным средством в нетрезвом состоянии, из них сообщения от граждан составили большую часть (72%), а от сотрудников полиции – почти четверть (28%) (рис. 4.5).

От сотрудников полиции в 2021 году поступило 356 сообщений о водителях, находившихся в состоянии опьянения, из них 79% – подтвержденных случаев, 14% водителей оказались трезвыми, не обнаружено 7% водителей. От граждан в 2021 году получено 894 сообщения о водителях, находившихся в состоянии опьянения, из них 27% – подтвержденных случаев, 30% водителей оказались трезвыми, 43% водителей не были обнаружены.

Количество получаемых сообщений от граждан почти в 2,5 раза превышает количество сообщений, полученных от сотрудников полиции. Однако доля подтверждённых случаев, полученных в сообщениях от сотрудников полиции, почти в 3 раза превышает долю подтвержденных сообщений, полученных от граждан. При проверке информации, полученной от представителей общественности о водителях в состоянии опьянения, отмечается наибольшая доля (почти в два раза) не подтвержденной информации.

По итогам 2021 года почти три четвертых (72%) из всех сообщений о водителях в состоянии опьянения поступает от граждан, однако подтверждается только 27% информации. Сотрудниками полиции, наоборот, передается чуть менее трети (28%) сообщений, однако в 8 из 10 случаев информация подтверждается (рис. 4.6).

Несмотря на это, активная гражданская позиция является не менее важным инструментом профилактики и пресечения фактов управления ТС в состоянии опьянения.

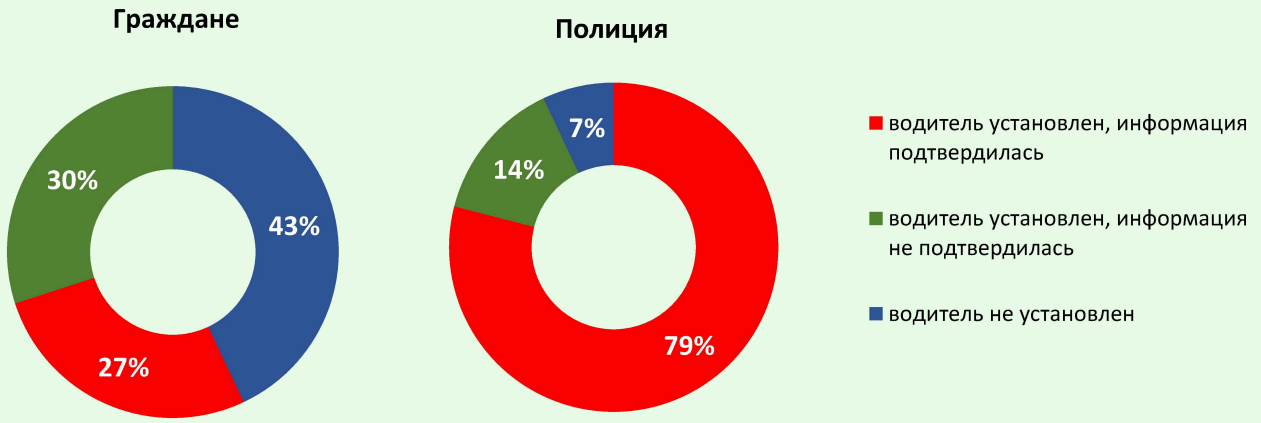

Рис 4.6. Распределение поступивших сообщений о водителях, находившихся в состоянии опьянения (Тамбовская область)

Взаимодействие со службой 112

В Нижегородской области осуществляется эффективное взаимодействие Госавтоинспекции и службы 112.

В рамках реализации пилотного проекта по предупреждению смертности в результате ДТП, связанных с управлением в состоянии опьянения, на территории Нижегородской области организована работа единого короткого телефонного номера «112», по которому население может сообщать о фактах управления ТС в состоянии опьянения, а Госавтоинспекция – незамедлительно реагировать на данную информацию.

Граждане, выявив факт или попытку управления ТС лицом, по внешним признакам находящимся в состоянии опьянения, сообщают информацию по единому номеру 112, которая передается в подразделение Госавтоинспекции в соответствии с территориальностью.

Сотрудник Госавтоинспекции, получивший информацию, принимает меры по установлению собственника транспортного средства посредством информационных баз данных (ФИС ГИБДД-М), а также с помощью отслеживания передвижения автомобиля (Поток Enterprise) и незамедлительно передает информацию нарядам ДПС, координируя их с учетом маршрута движения отрабатываемого транспортного средства.

На базе управления ГИБДД ГУ МВД России по Нижегородской области организовано круглосуточное дежурство сотрудников, ответственных за оперативное получение и отработку информации от граждан, поступающей путем переадресации с единого телефона экстренных служб «112» на специально выделенный стационарный телефон.

Для оперативного координирования действий нарядов ДПС рабочее место сотрудника оборудовано устройством радиосвязи и доступом к необходимым информационным базам. Рабочий компьютер обеспечен доступом к сети Интернет для поисковых запросов, в частности поиска информации для установления геолокации совершаемого правонарушения.

Вовлечение общественности в решение проблемы является одним из действенных инструментов. Данные с мая по декабрь 2021 года в полной мере позволяют оценить результаты взаимодействия. Так, на единый номер 112 поступил 2121 звонок, на основании которого сотрудникам Госавтоинспекции по Нижегородской области в 51,9% случаев удалось обнаружить и остановить ТС, водители которых в 46% случаев имели признаки опьянения (рис. 4.7).



Рис. 4.7. Результаты обнаружения ТС, информация о которых передана по единому номеру 112

Эффективность принимаемых в рамках пилотного проекта мер, включающих и взаимодействие с гражданами по вопросам профилактики управления ТС водителями в состоянии опьянения, прослеживается на динамике показателей аварийности с участием таких водителей и количества пресеченных нарушений.

В 2021 году по сравнению с предшествующим годом в Нижегородской области произошло увеличение (+0,19%) количества дел об административных правонарушениях,

возбужденных по фактам управления ТС с признаками опьянения, при условии, что общероссийское значение данного показателя снизилось (-0,15%).

Снижение количества ДТП с участием водителей с признаками опьянения в Нижегородской области произошло более быстрыми темпами (-18,4%) по сравнению с общероссийскими (-17,8%) (рис. 4.8).

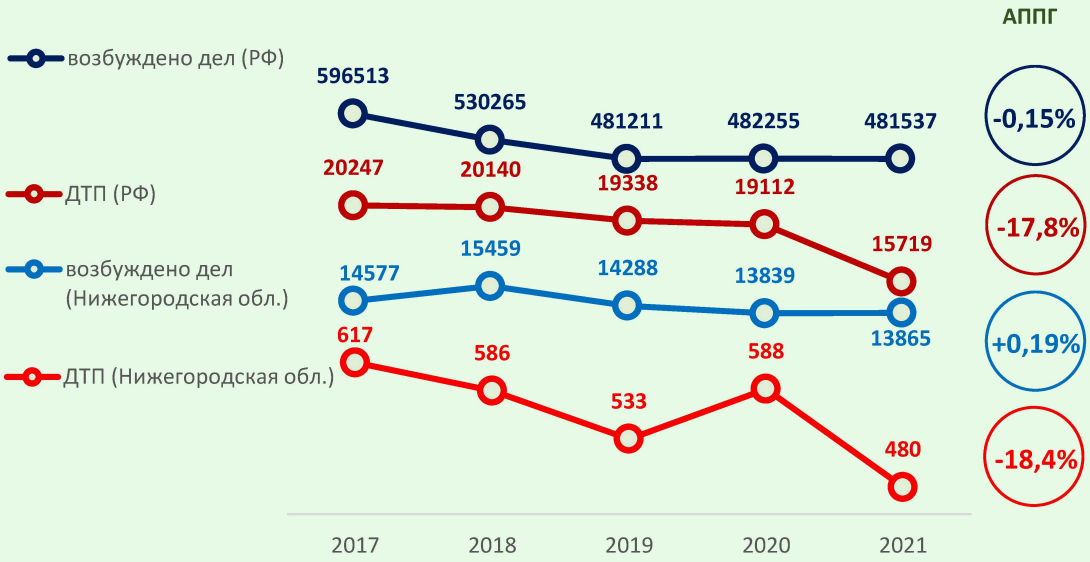

Рис. 4.8. Динамика количества дел об административных правонарушениях, возбужденных по фактам управления ТС водителями с признаками опьянения, и ДТП с участием таких водителей в Нижегородской области и в Российской Федерации

5. РЕГИСТРАЦИОННО-ЭКЗАМЕНАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

5.1. Деятельность по допуску к управлению автомототранспортными средствами и самоходными машинами

Количество поданных заявлений

На протяжении последних трех лет складывается устойчивая тенденция по сокращению количества заявлений, поданных на получение государственных услуг по проведению экзаменов на право управления ТС и выдаче водительских удостоверений[1]. В 2021 году общее количество таких заявлений составило 6,5 млн, среди которых 65% подано посредством единого портала государственных услуг[2], 23% – путем непосредственного обращения в подразделения Госавтоинспекции, 12% – посредством многофункциональных центров[3]. Ежегодно наиболее востребованной площадкой для подачи заявлений на предоставление госуслуги является ЕПГУ. Положительные решения о предоставлении госуслуги приняты по 90,9% заявлений[4] (рис. 5.1).

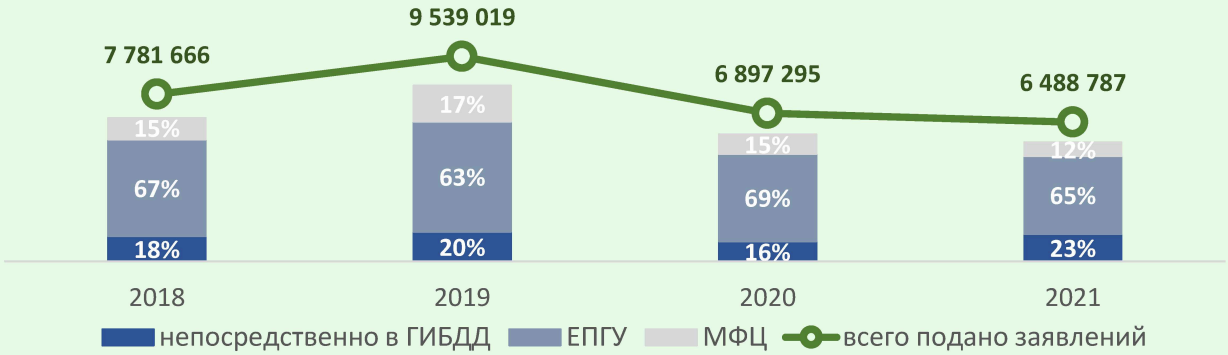

Рис. 5.1. Заявления, поданные на получение государственных услуг по проведению экзаменов на право управления ТС и выдаче водительских удостоверений

Количество автошкол

В 2021 году увеличилось количество образовательных организаций, осуществляющих подготовку кандидатов в водители. Их общее количество составило 7,1 тыс. (рис. 5.2)[5], в числе которых 6,3 тыс. осуществляющих образовательную деятельность по программам профессиональной подготовки, 1,6 тыс. – по программам переподготовки и 206 – по программам повышения квалификации.



Рис. 5.2. Динамика количества автошкол

[1] Далее – «госуслуга».
[2] Далее – «ЕПГУ».
[3] Далее – «МФЦ».
[4] По данным ГИАЦ МВД России, форма «1-ГМУ» (226), книга 116, «Сборник по России (разделы 1,8 с нарастанием) о предоставлении органами внутренних дел Российской Федерации государственных услуг», введена в действие приказом МВД России от 17.08.2017 № 649.
[5] Далее – «автошколы».

Лица, получившие право управления ТС

Правовым условием для допуска к участию в дорожном движении в качестве водителя ТС является получение права на управление ТС. Несмотря на снижение количества заявлений на предоставление государственной услуги, впервые за последние три года увеличилось количество лиц, получивших право на управление ТС. В 2021 году их количество составило 1 546 209 (+21%) человек (рис. 5.3).

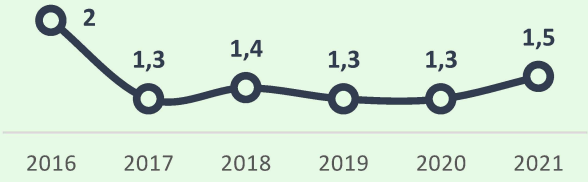

Рис. 5.3. Число лиц, получивших право на управление ТС (млн)

Из общего числа право на управление легковыми ТС получили 1,3 млн человек, или 80%, грузовыми – 118,1 тыс. или 8%, мототранспортом (в т. ч. мопедами) – 65,6 тыс., или 4%, транспортными средствами с прицепами 43 тыс. или 3%, автобусами – 31,4 тыс. с долей 2% (рис. 5.4).

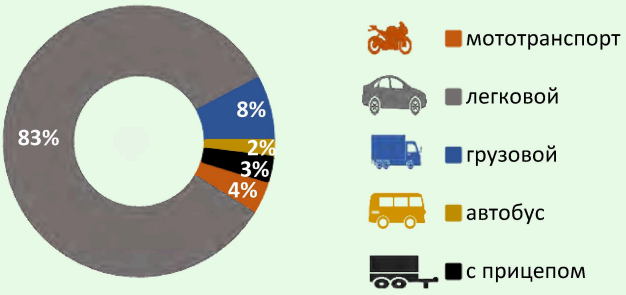

Рис. 5.4. Доли категорий ТС, на которые получено право управления в 2021 году

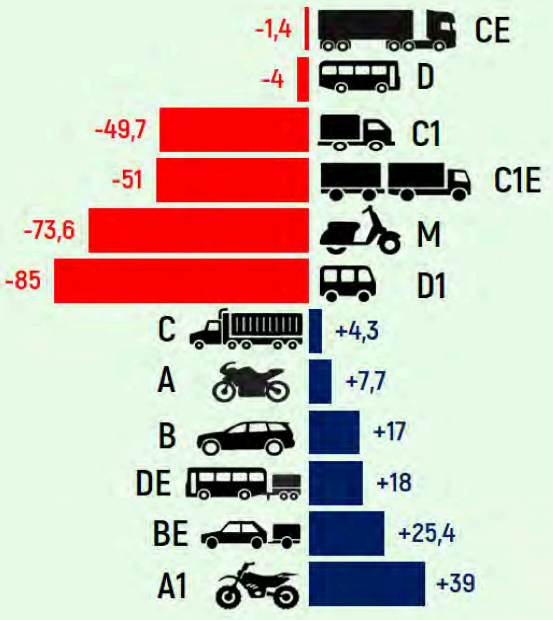

Рис. 5.5. Изменение количества лиц, получивших право на управление ТС в зависимости от категории ТС

Наибольшее количество получивших право управления ТС в 2021 году зарегистрировано по категориям «B», «BE», «DE» и подкатегории «A1» (рис. 5.5). Так, количество получивших право на управление ТС категории «B» выросло на 17%, а «BE» и «DE» на 39% и 18% водителей соответственно. Несмотря на то, что категория «A» автоматически подтверждает право на управление ТС подкатегории «A1»[1], в 2021 году зафиксирован самый высокий рост числа водителей, изъявивших желание получить право управления этой подкатегорией самостоятельно. Их количество увеличилось на 39% и составило 3,3 тыс. человек.

[1] В соответствии с п. 7 ст. 25 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» российское национальное водительское удостоверение, подтверждающее право на управление транспортными средствами категории «A», подтверждает также право на управление транспортными средствами подкатегории «A1» и подкатегории «B1» с мотоциклетной посадкой или рулем мотоциклетного типа.

Значительно снизилось число получивших право на управление ТС категорий и подкатегорий, предполагающих осуществление коммерческой деятельности, связанной с перевозкой пассажиров и грузов. Так, например, практически в половину сократилось количество лиц, получивших право управления грузовыми автомобилями («С1» и «С1Е). Аналогичным образом снизилось число водителей подкатегории «D1». Если в предшествующем году число таких водителей составило 146 человек, то в 2021 году - 21.

Впервые за последние три года снизилось число лиц, получивших право управления мопедами («М»). Если в 2017 году число таких лиц составило 13,3 тыс., то в 2021 – 0,8 тыс., что практически в 16 раз меньше. Такое снижение может быть обусловлено возросшим спросом на средства индивидуальной мобильности, не требующие получения специального права и позволяющие передвигаться с аналогичной скоростью.

Лица, получившие право управления ТС впервые после обучения

Из общего числа лиц, получивших право управления ТС, наибольшее количество составляют получившие специальное право впервые – 1,2 млн человек (76,6%). При этом в 2020 году такой показатель составил 82,7% (рис. 5.6).



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

Среди впервые обучившихся в автошколе наибольшей популярностью пользуется категория «В». Их доля среди всех получивших право управления ТС этой категории составила 91,3% (рис. 5.7). На втором месте находится подкатегория «А1». Количество лиц, получающих впервые право на управление ТС указанной подкатегории, составило более трех четвертей (78,3%) от общего числа лиц, имеющих водительское удостоверение указанной категории. Несмотря на то, что право на управление мопедами подтверждается при получении любой категории[1], доля впервые получивших право на управление ТС категории «М» составила 67,2%.

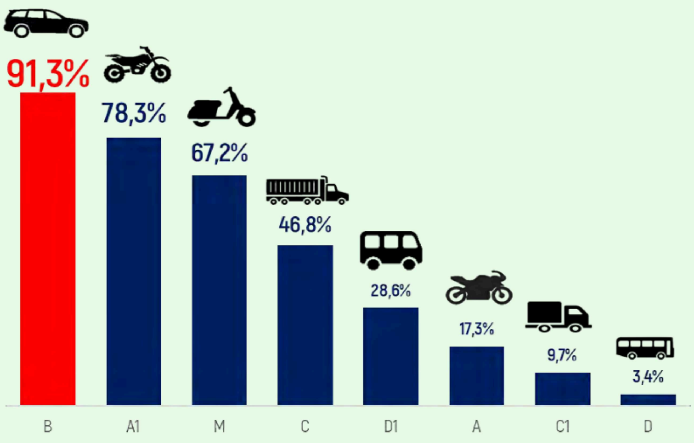

Рис. 5.7. Доля впервые получивших право управления ТС от общего количества получивших в зависимости от категории ТС

[1] В соответствии с абз. 2 п. 7 ст. 25 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» российское национальное водительское удостоверение, подтверждающее право на управление транспортными средствами любой из категорий или подкатегорий, перечисленных в настоящей статье, подтверждает право на управление транспортными средствами категории «М».

Отдельного внимания заслуживают категории и подкатегории, для получения которых к кандидатам в водители предъявляются дополнительные требования, связанные с возрастом и опытом участия в дорожном движении («D» и «D1»)[1]. Так, в 2021 году доля лиц, впервые получивших право управления категориями «C» и «D», составила 46,8% и 3,4% соответственно, а подкатегорией «D1» - 28,6%.

Лица, сдавшие экзамен с первого раза

В рассматриваемом году с первого раза экзамен на право управления ТС успешно сдали 241 тыс. человек. Вместе с тем доля сдавших экзамен с первого раза сократилась, если в 2019 и 2020 годах они составляли более четверти (28 и 27% соответственно), то в 2021 году – пятую часть (20%) от общего числа водителей, впервые получивших право на управление ТС (рис. 5.8).

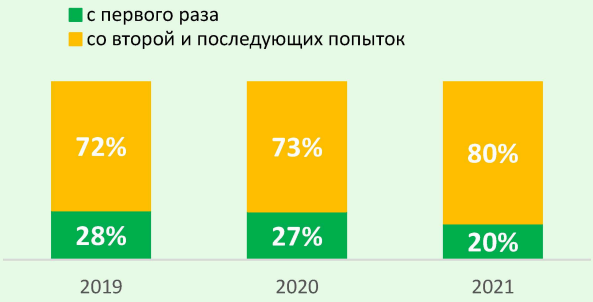

Рис. 5.8. Динамика распределения лиц, сдавших экзамен на получение права управления ТС впервые в зависимости от количества попыток

В случае сдачи экзамена при наличии права на управление ТС иных категорий (подкатегорий) в 2021 году количество таких водителей составило 281 тыс., а сдавших экзамен с первого раза – 69 тыс., что составило 25%[2] (рис. 5.9).

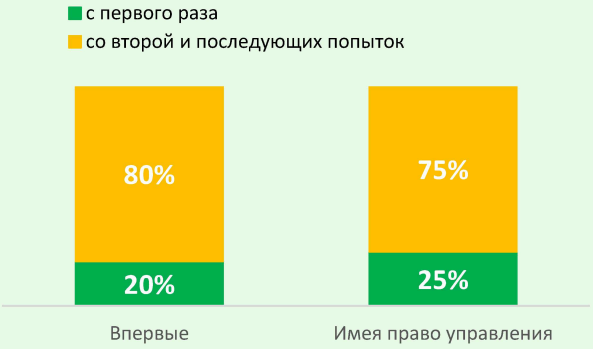

Рис. 5.9. Распределения лиц, сдавших экзамен с первого раза, в зависимости от наличия права управления ТС иных категорий (подкатегорий)

Более высокая доля сдавших экзамен с первого раза среди кандидатов, открывающих дополнительные категории, по отношению к аналогичной доле среди впервые получающих специальное право свидетельствует о том, что такие лица имеют более высокие теоретические и практические навыки управления ТС, чем те, кто прошел соответствующее обучение впервые.

Количество проведенных экзаменов

Каждый из этапов экзамена на право управления ТС в 2021 году претерпел значительные изменения[3]. Всего на право управления ТС проведено 7,69 человеко-экзаменов. Впервые за последние года самым многочисленным этапом стала проверка

[1] В соответствии с п. 2 ст. 26 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» право на управление ТС категории «D» и подкатегории «D1» предоставляется лицам, достигшим 21-летнего возраста. К категориям «C1E», «D1E», «BE», «CE», «DE» предъявляются требования наличия права управления ТС соответствующими категориями не менее 12 месяцев.

[2] По данным ГИАЦ, форма 560, раздел 2, введена в действие приказом МВД России от 8 февраля 2018 г. № 79.

[3] В 2021 году начал действовать новый Административный регламент Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений, утвержденный приказом МВД России от 20.02.2021 № 80. В соответствии с новым порядком введен единый комплексный практический экзамен для категорий «B», «C» и «D» без проверки первоначальных навыков управления ТС «на площадке». Практический экзамен для категорий «A» и «M» и подкатегорий «A1» и «B1» проводится все также на автодроме. Далее – «Административный регламент».

навыков управления ТС в условиях дорожного движения[1], а количество проведенных экзаменов по первоначальным навыкам управления ТС[2] снизилось более чем в половину (рис. 5.10). Это обусловлено введением с 01.04.2021 единого комплексного практического экзамена, в рамках которого маневры, отрабатываемые ранее на «площадке», подлежат проверке в городских условиях[3].

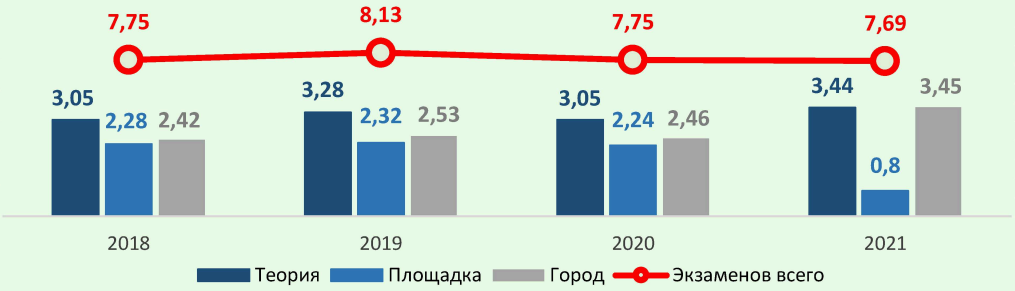

Рис. 5.10. Динамика количества проведенных экзаменов и его этапов

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

Нововведения отразились и на качестве проводимых экзаменов. В 2021 году снижение количества сдавших с первого раза прослеживается на каждом этапе экзамена на право управления ТС. Если в 2020 году теоретический этап экзамена с первого раза сдали 41% кандидатов в водители, то в 2021 – 37% (рис. 5.11).

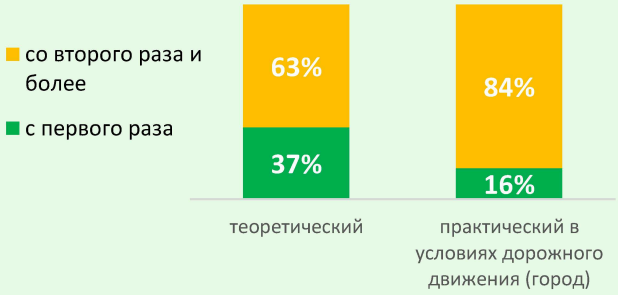

Рис. 5.11. Распределение лиц, сдавших отдельные этапы экзамена на право управления ТС с первого раза

В зависимости от порядка проведения экзамена на автодроме распределение кандидатов в водители, сдавших с первого раза, сложилось следующим образом. Доля кандидатов в водители категорий и подкатегорий ТС, для которых порядок проведения экзамена не изменился, составила 41%[4]. Доля кандидатов, экзамен для которых проводился до вступления в силу изменений порядка его проведения, составила 39%[5] (рис. 5.12).

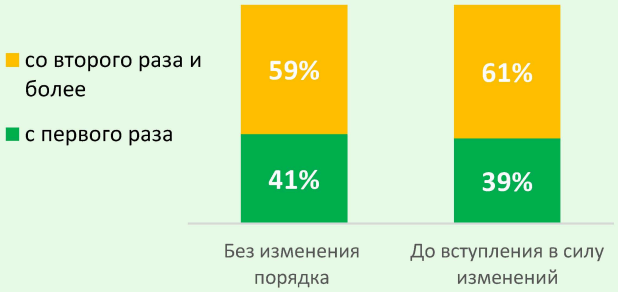

Рис. 5.12. Распределение лиц, сдавших экзамена на автодроме с первого раза, в зависимости от порядка

[1] Далее – «город».
[2] Далее – «экзамен на автодроме».
[3] В соответствии с п. 173.2 Административного регламента при проведении практического экзамена на право управления транспортными средствами категорий «B», «C», «D», «BE», «CE» и «DE» и подкатегорий «C1», «D1», «C1E» и «D1E» осуществляется проверка выполнения маневров, ранее проверяемых на практически части по первоначальным навыкам управления ТС.
[4] Речь идет о категориях «A» и «M», а также подкатегориях «A1» и «B1».
[5] Речь идет о категориях «B», «C», «D», «BE», «CE», «DE» и подкатегориях «C1», «D1», «C1E» и «D1E».

Наиболее трудным этапом экзамена стал «город», в рамках которого процент сдавших с первого раза снизился с 26% до 16% (рис. 5.11). Вероятно, это связано с более серьезными требованиями, предъявляемыми к проведению комплексного экзамена[1].

Вместе с тем для каждой категории в зависимости от этапа экзамена на право управления характерны специфические особенности.

Теоретический этап экзамена

На теоретическом этапе экзамена вполне обоснованно можно сделать вывод о том, что снижение числа лиц, сдавших экзамен на право управления ТС с первого раза, происходит вне зависимости от категории (рис. 5.13).

	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	37,0	19,5	30,4	40,2	8,3	13,2	80,0	31,5

Рис. 5.13. Динамика сдавших теоретический этап экзамена с первого раза в зависимости от категорий (подкатегорий) (%)

В 2021 году произошло снижение количества сдавших теоретический этап экзамена с первого раза. Так, число лиц, сдавших теоретический этап экзамена с первого раза категорий «B» и «C», снизилось на 10,1% и 10,5% соответственно. Более интенсивный темп снижения характерен для категорий «DE» (-75,8%) и «BE» (-25,9%), а также подкатегорий «C1» (-30,6%) и «A1» (-23,6%). Это могло быть обусловлено изменениями порядка проведения указанного этапа[2], а также онлайн форматом обучения в связи с распространением новой коронавирусной инфекции (COVID-19).

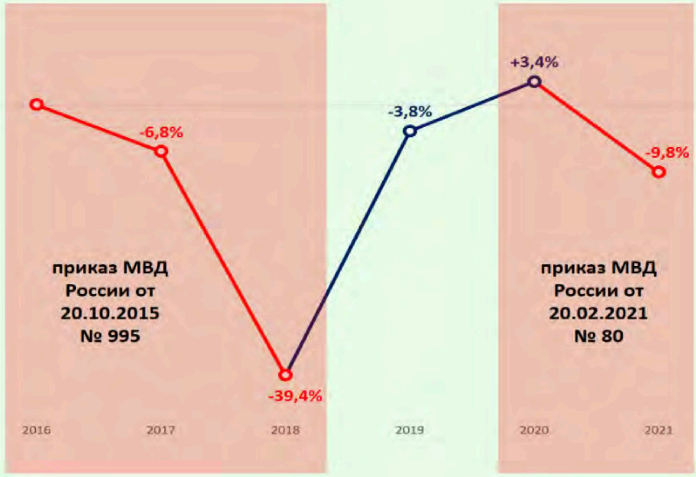

Рис. 5.14. Динамика количества сдавших теоретический этап экзамена с первого раза в зависимости от изменений порядка его проведения (АППГ)

[1] В соответствии с изменениями, внесенными постановлением Правительства Российской Федерации от 20.12.2019 № 1734, утвержденные маршруты, размещаемые на официальном сайте Госавтоинспекции, теперь содержат только предполагаемый перечень дорог (их участков) и территорий, на которых проводятся практические экзамены. Изменение, связанное с установлением комплексного экзамена посредством объединения двух практических этапов, предполагает проведение проверки навыков управления ТС в реальных дорожных условиях.

[2] В настоящее время на основании п. 143 Административного регламента видеофиксация должна производиться и в рамках теоретического этапа экзамена. Не закреплена обязанность включения комплекта экзаменационных задач в информацию о предоставлении государственной услуги, что позволяет исключить «заучивание» экзаменационных билетов. Кроме того, п. 137.6 предусмотрено дополнительное основание для выставления оценки «НЕ СДАЛ» в случае, если кандидат в водители вмешивается в работу АРМ.

Аналогичная тенденция наблюдалась в 2017-2018 гг. после вступления в силу нового Административного регламента[1] (рис. 5.14).

Наибольшая доля лиц, сдавших теоретический этап экзамена с первого раза, характерна для подкатегории «D1E». Независимо от того, что сдавшие составляют небольшую долю, а в отдельные годы отсутствовали вообще, доля сдавших экзамен с первого раза сохраняется на достаточно высоком уровне, что может свидетельствовать о высокой подготовленности лиц, претендующих на эту категорию. Это может быть обусловлено дополнительными требованиями к кандидатам на получение права управления ТС указанной подкатегории[2].

Экзамен на автодроме

Следующим этапом экзамена на право управления ТС является этап проверки первоначальных навыков управления ТС на площадке. В 2021 году рассматриваемый этап экзамена для определенной категории кандидатов, указанных нами выше, принимался до апреля 2021 года[3]. Несмотря на это, по аналогии с теоретическим этапом экзамена в большинстве случаев наблюдается тенденция к снижению доли кандидатов, сдавших экзамен с первого раза (рис. 5.15).

	A	A1	B	C	C1	D	D1	BE	CE	C1E	DE	D1E	M
2017	52,9	61,4	42,2	53,5	67,5	62,3	55,7	64,2	45,3	67,4	45,1	66,7	56,5
2018	47,5	51,3	41	51,2	48,1	59	82,2	57,6	45,4	28,6	40,8	21,1	60,2
2019	46,8	54,4	40,2	49,1	41,1	56,6	55,7	53	40,2	67,6	42,1	50	53,7
2020	46,9	54,9	41,2	44,6	45,8	56,3	53,3	48,4	37,8	71	41,9	66,7	47,7
2021	39,9	43,0	38,7	38,9	20,3	46,5	87,5	42,9	35,5	79,5	33,5	75,0	50,9

Рис. 5.15. Динамика сдавших экзамена по первоначальным навыкам управления ТС с первого раза в зависимости от категорий (подкатегорий) (в %)

Например, доля кандидатов в водители, сдавших экзамен по первоначальным навыкам управления ТС подкатегории «C1» с первого раза, в 2021 г. составила 20,3%, что является минимальным значением за последние 5 лет. При этом каждый второй кандидат сдает экзамен на категорию «M» с первого раза.

---

[1] С 04.04.2016 года начал действовать Административный регламент, утвержденный приказом МВД России от 20.10.2015 № 995, в соответствии с которым если в одном из тематических блоков теоретического экзамена будет допущена одна ошибка, то экзаменуемому предоставляется возможность в течение 5 минут ответить на 5 дополнительных вопросов соответствующего тематического блока. За две ошибки в разных тематических блоках лицу будет предоставлена возможность ответить на 10 дополнительных вопросов. В случае, если экзаменуемый допустил в одном тематическом блоке две ошибки или дал неправильный ответ на вопрос дополнительного блока, то выставляется отрицательная оценка «НЕ СДАЛ».

[2] В соответствии с п. 2 ст. 26 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» право на управление составом транспортного средства подкатегории «D1E» предоставляется лицам, имеющим право на управление транспортным средством подкатегории «D1» в течение не менее двенадцати месяцев. В свою очередь, право на управление транспортным средством подкатегории «D1» предоставляется лицам, достигшим 21-летнего возраста.

[3] С 01.04.2021 начал действовать новый Административный регламент, отменяющий проверку первоначальных навыков управления ТС в условиях автодрома.

По аналогии с теоретическим этапом экзамена достаточно высокая доля сдавших с первого раза у кандидатов тех категорий и подкатегорий, к которым на этапе допуска к участию в дорожном движении предъявляются дополнительные требования.

Город

Заключительным этапом допуска кандидатов к управлению ТС выступил экзамен по управлению ТС в условиях дорожного движения, претерпевший в 2021 году значительные изменения. Как итог, практически у всех категорий и подкатегорий ТС наблюдается резкое снижение количества лиц, сдавших экзамен с первого раза. Например, доля кандидатов в водители подкатегории «С1», сдавших экзамен с первого раза, после внесенных изменений уменьшилась более чем в 2 раза (с 43,2 до 21,3%). Аналогичным образом снизилась доля сдавших с первого раза на право управления ТС категории «В». Если в 2020 году такой показатель составил 24%, то в 2021 году – 14,7% (рис. 5.16).

	B	C	C1	D	D1	BE	CE	C1E	DE	D1E
2017	30,2	55,6	79,6	53,3	40,2	70,4	69,4	85,7	69,1	*100
2018	28,4	50,8	58,6	48,9	65,8	58,3	63,2	85,7	45,0	31,6
2019	25,7	46,8	39,8	45,6	73,8	55,6	57,6	63,4	56,6	60,0
2020	24,0	39,5	43,2	41,5	57,1	48,4	51,5	72,2	35,2	*100
2021	14,7	25,8	21,3	31,9	43,3	33,6	33,4	51,1	30,0	50,0

Рис. 5.16. Динамика сдавших с первого раза экзамен по управлению ТС в условиях дорожного движения в зависимости от категорий (подкатегорий) (%)

Высокая доля сдавших с первого раза характерна для категорий и подкатегорий, к кандидатам для получения которой предъявляются дополнительные требования. После введения комплексного практического экзамена на данном этапе экзамена отмечается более интенсивный темп снижения количества сдавших с первого раза практически по всем категориям. Внесенные изменения наиболее ощутимо отразились на категориях «В» (-38,9%), «С» (-34,6%), «СЕ» (-35,2%) и «ВЕ» (-30,5%), а также на подкатегориях «С1» (-50,6%) и «С1Е» (-29,2%).

Наибольшую долю сдавших с первого раза составляют кандидаты в водители ТС подкатегории «С1Е», что свидетельствует о влиянии предшествующего опыта участия в дорожном движении в качестве водителя. Доля сдавших с первого раза составляет 51,1%. Высокие показатели в наиболее трудном этапе экзамена зарегистрированы также для подкатегории «D1».

Управление ТС лицами, не имеющими права управления

На протяжении нескольких последних лет увеличилось количество пресеченных фактов управления ТС водителями, игнорирующими существующий порядок допуска к участию в дорожном движении.

В 2021 году пресечено более 380 тыс. фактов управления ТС лицами, не имеющими соответствующего права (ч. 1 ст. 12.7) (рис. 5.17), более 110 тыс. фактов управления ТС лицами, уже лишенными такого права (ч. 2 ст. 12.7) (рис. 5.18).

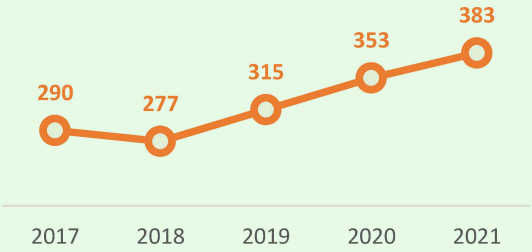

Рисунок 5.17. Динамика количества пресеченных правонарушений, связанных с управлением ТС лицами, не имеющими на то права (тыс.)

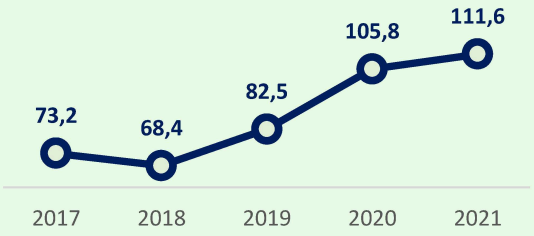

Рис. 5.18. Динамика количества пресеченных фактов управления ТС лицами, лишенными соответствующего права (тыс.)

В случае совершения грубых нарушений ПДД, приобретении заболеваний, являющихся медицинскими противопоказаниями, и других случаях действие права на управление транспортном средством может быть прекращено в установленном порядке.

За совершение грубых нарушений ПДД в 2021 году судами принято 359,4 тыс. решений о лишении права управления транспортными средствами (рис. 5.19).



Рис. 5.19. Количество принятых решений о лишении права управления ТС

Полученные международные, обмененные иностранные и замененные российские водительские удостоверения

В определенных случаях либо по истечении сроков действия российское национальное водительское удостоверение требует замены. В предшествующие годы количество замен российских водительских удостоверений ежегодно увеличивалось, однако в 2021 году произошло изменение тенденции и количество замен снизилось на 9,1% (рис. 5.20).



Рис. 5.20. Количество замененных российских водительских удостоверений (млн ед.)

Аналогичная динамика наблюдалась и при получении международных водительских удостоверений, которых в 2021 году выдано 82653 (рис. 5.21).



Рис. 5.21. Количество полученных международных водительских удостоверений

Продолжает расти количество случаев обмена иностранных водительских удостоверений на российские. В 2021 году такой показатель достиг практически 31 тыс. (рис. 5.22).



Рис. 5.22. Количество иностранных водительских удостоверений, обмененных на российские

Лица, получившие право управления тракторами, самоходными, дорожно-строительными и иными машинами

Получение права на управление тракторами, самоходными, дорожно-строительными и иными машинами подтверждается удостоверением тракториста-машиниста, выдаваемым подразделениями гостехнадзора. В 2021 году такие удостоверения получили 401 тыс. человек, в том числе впервые – 208 тыс. человек (рис. 5.23).

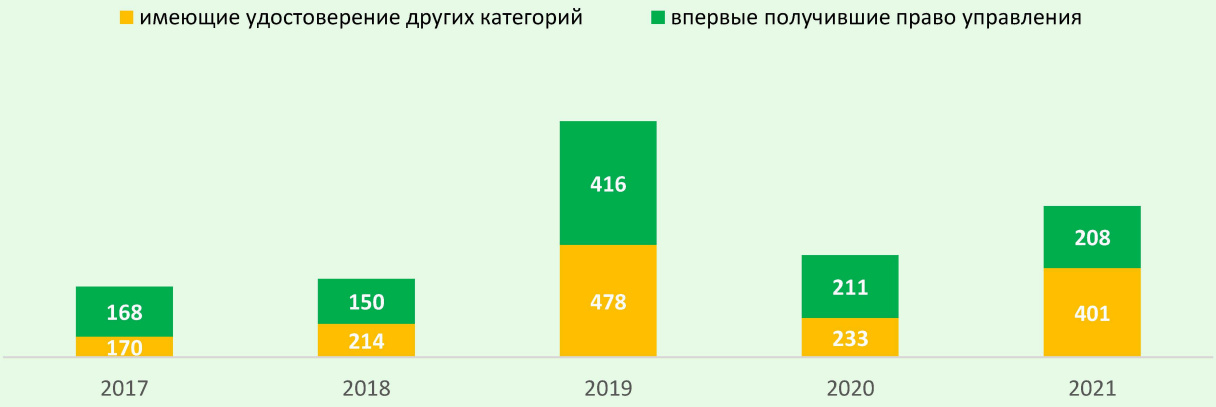

Рис. 5.23. Число лиц, получивших право на управление тракторами, самоходными, дорожно-строительными и иными машинами (тыс.)

5.2. Государственная регистрация транспортных средств и самоходных машин

В 2021 году парк автомототранспортных средств, состоящих на учете в Госавтоинспекции, составил 60,1 млн единиц (без прицепов и полуприцепов). За последние 5 лет он увеличился почти на 5 млн единиц[1] (рис. 5.24).

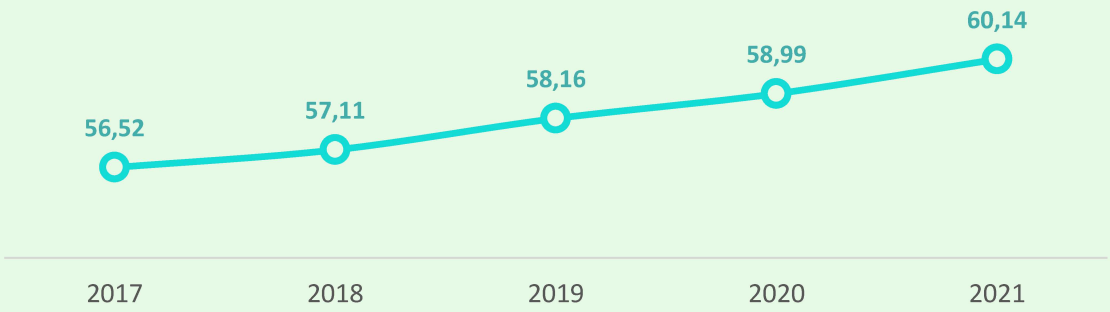

Рис. 5.24. Количество зарегистрированных транспортных средств (млн)

Доля легковых автомобилей в общем количестве зарегистрированных механических ТС составляет 83,6% (50304104), что, в свою очередь, определяет наибольший удельный вес ДТП с их участием. Доля грузовых ТС составляет 11,1% (6664078), автобусов – 1,4% (843855), мототранспорта (категорий L3-L5, L7) – 3,9% (рис. 5.25).

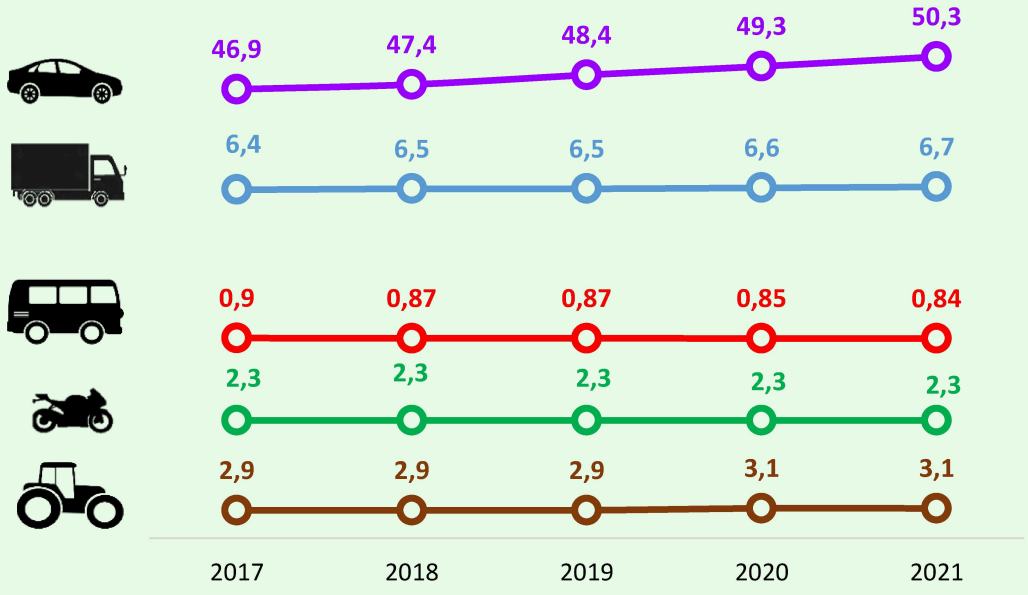

Рис. 5.25. Динамика численности парка транспортных средств и самоходных машин (млн)

[1] По данным ГИАЦ, форма 560, раздел 3, введена в действие приказом МВД России от 08.02.2018 № 79.

Количество автомобилей иностранных марок превысило отечественные на 8,2 тыс. (рис. 5.27).

В 2021 году сохранилась тенденция роста количества ТС с правым расположением рулевого управления. За последние 5 лет их количество увеличилось в 6 раз и в 2021 году составило 3,34 млн ТС или 6,2% от общего количества механических транспортных средств (рис. 5.28). При этом основная доля таких ТС приходится на легковые автомобили, количество которых составило 3,13 млн или 93,5%.



Рис. 5.27. Распределение автомобилей отечественных и иностранных марок, зарегистрированных в 2021 году

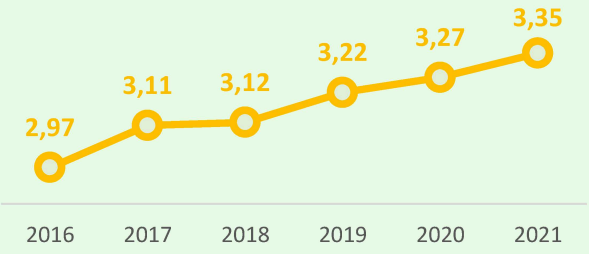

Рис. 5.28. Динамика количества ТС с правым расположением рулевого управления (млн)

Количество транспортных средств с возможностью использования электродвигателей[1] по-прежнему незначительно. Несмотря на то, что в рассматриваемом году их количество увеличилось более чем в 3 раза (104,9 тыс.), их доля от всех механических транспортных средств составляет 0,17. При этом на протяжении трех лет их количество постоянно увеличивается, что свидетельствует об ускоренных темпах роста данного вида транспорта (рис. 5.29).



Рис. 5.29. Динамика количества ТС с возможностью использования электродвигателей (тыс.)

Вместе с тем заслуживает внимания, что и основная динамика роста, и превалирующая доля приходится на автомобили с гибридной силовой установкой. В текущем году их количество увеличилось более чем в 2,5 раза и составило 90,2 тыс., что составляет 86% от общего числа электромобилей.

В 2021 году аналогичным образом сохраняется тенденция к снижению количества грузовых автомобилей, предназначенных и оборудованных исключительно для перевозки опасных грузов и движения крупногабаритных (тяжеловесных) ТС[2]. Если в 2017 году количество таких ТС составило 77,4 и 57,7 тыс., то в 2021 уже 65 и 37,9 тыс. соответственно (рис. 5.30)[3].

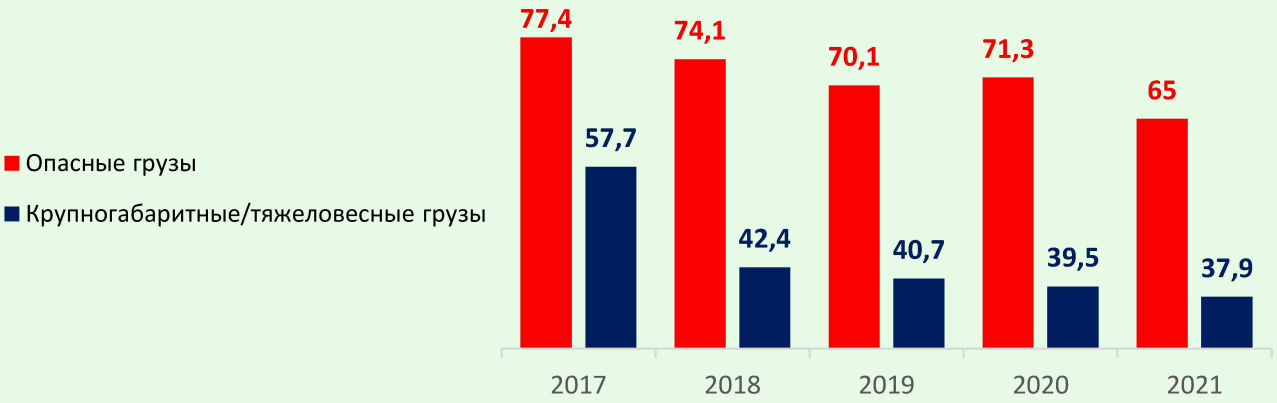

Рис. 5.30. Динамика количества грузовых автомобилей, предназначенных для перевозки опасных грузов и крупногабаритных и тяжеловесных грузов (тыс.)

[1] В том числе с гибридной силовой установкой.

[2] На основании указаний по заполнению формы федерального статистического наблюдения № 1-БДД «Сведения о состоянии безопасности дорожного движения», утвержденных приказом Росстата от 07.12.2017 № 810 «Об утверждении статистического инструментария для организации Министерством внутренних дел Российской Федерации федерального статистического наблюдения за состоянием безопасности дорожного движения», в строке 32 указывается общее количество всех автомототранспортных средств, прицепов и полуприцепов к ним, предназначенных и оборудованных для перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

[3] По данным ГИАЦ, форма 560, раздел 3, введена в действие приказом МВД России от 08.02.2018 № 79.

Самоходные машины и прицепы к ним

Из числа всех зарегистрированных в 2021 году самоходных машин и прицепов к ним, превалирующую долю составляет техника, с года выпуска которой прошло менее 5 лет (50,4%). Однако по-прежнему регистрируется внушительная доля техники, с года выпуска которой прошло более 10 лет. Так, в рассматриваемом году ее количество составило 36% от всех зарегистрированных самоходных машин и прицепов к ним (рис. 5.31).



Рис. 5.31. Доля самоходных машин и прицепов по сроку эксплуатации в 2021 году

6. ОФОРМЛЕНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

В 2021 году сотрудниками Госавтоинспекции всего оформлено 1,9 млн (+11,8%) ДТП (рис. 6.1), из которых 1,7 млн – ДТП с материальным ущербом, в которых пострадавшие отсутствовали.

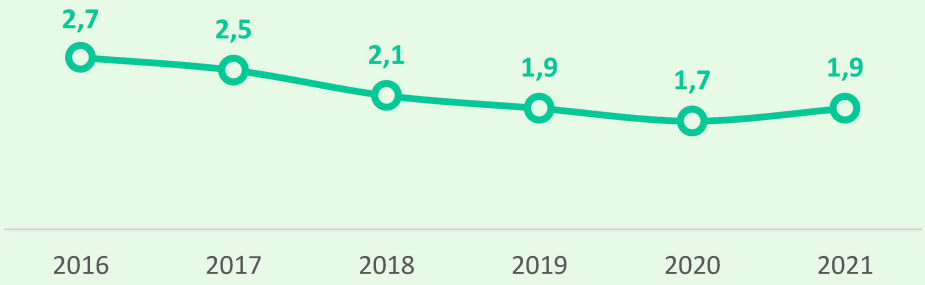

Рис. 6.1. Количество ДТП, оформленных сотрудниками Госавтоинспекции (млн)

В 34% случаев на проведение регламентных действий сотрудниками Госавтоинспекции затрачено до одного часа служебного времени. В трети (33%) ДТП оформление занимало от 1 до 2 часов (рис. 6.2).

На протяжении нескольких последних лет растёт популярность оформления документов о ДТП без участия уполномоченных на то сотрудников полиции[1] по так называемому «Европротоколу». В 2021 году таким способом оформлено 1145,2 тыс. ДТП (рис. 6.3).

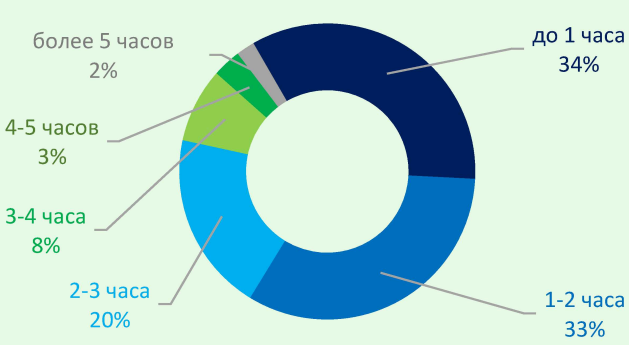

Рис. 6.2. Время, затраченное сотрудниками Госавтоинспекции на оформление ДТП с пострадавшими в 2021 году

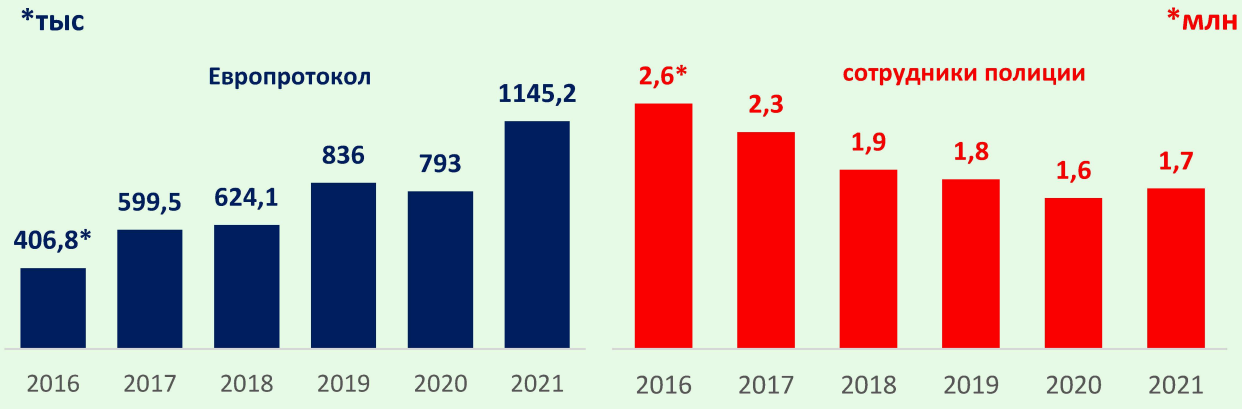

Рис. 6.3. Количество оформленных ДТП с материальным ущербом сотрудниками Госавтоинспекции и по «Европротоколу»

[1] Далее – «Европротокол»

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате анализа правоприменительной деятельности в области безопасности дорожного движения в 2021 году получены следующие сведения, характеризующие её состояние.

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

1.1. За последние 5 лет количество возбужденных дел об административных правонарушениях в сфере БДД увеличилось более чем в полтора раза (+64,5%). В 2021 году возбуждено 182,9 (+9,4%) млн дел.

1.2. Непосредственно сотрудниками полиции пресечено 22,19 млн (+3%) нарушений в сфере БДД. Несмотря на незначительное увеличение данного показателя в 2021 году, на протяжении нескольких последних лет отмечается устойчивая тенденция к уменьшению количества нарушений в сфере БДД, пресеченных непосредственно сотрудниками полиции. По сравнению с 2017 годом значение данного показателя снизилось на 22,5%.

1.3. За последние 5 лет почти вдвое (+94,2%) увеличилось количество административных нарушений в сфере БДД, факты совершения которых установлены в автоматическом режиме.

1.4. Количество стационарных комплексов ФВФ увеличилось до 19,8 (+11,8%) тыс. Количество передвижных комплексов ФВФ уменьшилось на 5,7% до 3,3 тыс. В среднем на каждый комплекс ФВФ пришлось 6,9 тыс. нарушений в сфере БДД, выявленных в автоматическом режиме.

1.5. По результатам правоприменительной практики 2021 года к уголовной ответственности за нарушение ПДД лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления ТС (ст. 264.2 УК РФ), потенциально могут быть привлечены субъекты более 6 тыс. дел об административных правонарушениях.

1.6. Треть всех пресеченных нарушений в сфере БДД совершена лицами в возрасте 30-39 лет. Это может объясняется и тем, что указанная возрастная группа по сравнению с другими является самой многочисленной (20% от всего населения страны).

В расчете на численность населения конкретной возрастной группы наибольшая доля возбужденных дел об административных правонарушениях характерна для лиц в возрасте 20-29 лет (42% от численности населения указанной возрастной группы).

По мере увеличения возраста доля совершенных нарушений в сфере БДД характеризуется закономерным снижением.

1.7. Среди всех дел об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения, возбужденных в отношении лиц конкретной возрастной группы, управление ТС с признаками опьянения имело наибольший удельный вес в возрастной группе 30-49 лет, выезд в нарушение ПДД на полосу встречного движения – 40-49 лет, превышение скорости – 60-69 лет, непредоставление преимущества пешеходу – 70-79 лет, нарушение ПДД пешеходом – старше 80 лет.

1.8. Впервые за несколько последних лет увеличилось количество дел об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения,

возбужденных в отношении иностранных граждан (+22,7%). Около четвертой части (23,6%) дел возбуждено в отношении граждан Республики Узбекистан.

1.9. Предупреждение при возможности назначения альтернативных видов наказаний наиболее часто назначалось относительно административного штрафа за нарушение ПДД пешеходом или пассажиром ТС (ч. 1 ст. 12.29 КоАП РФ), когда одно предупреждение пришлось в среднем на 3 назначенных штрафа.

1.10. Лишение права управления как альтернативный административному штрафу вид наказания наиболее часто применялось за нарушение ПДД, повлекшее причинение средней (ч. 2 ст. 12.24 КоАП РФ) и легкой тяжести вреда здоровью (ч. 1 ст. 12.24 КоАП РФ). На каждое принятое решение о лишении права управления пришлось в среднем 3 и 4 назначенных штрафа соответственно.

1.11. Наибольшая доля постановлений о назначении административного штрафа исполнена по делам о нарушениях правил движения по автомагистралям (94,5%) и о нарушениях правил перевозки грузов и буксировки (93,2%). Намного ниже доля оплаченных штрафов за управление ТС в состоянии опьянения при отсутствии права управления (15,8%), а также за отказ от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения лицами, не имеющими права управления ТС (11,8%).

1.12. Более трех четвертей постановлений о назначении административных штрафов, которые могут быть уплачены в размере половины суммы, в 2021 году исполнены в срок до 20 суток со дня вынесения.

1.13. Наибольшая доля исполненных решений о лишении права управления ТС, что выражено в сдаче водительского удостоверения в установленном порядке, характерна для управления ТС, на котором нанесены цветографические схемы (79,4%), а также управления ТС в состоянии опьянения (76,8%).

Наименьшая исполняемость отмечена по делам об административных правонарушениях за нарушение правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего (59,3%), и за превышение скорости движения транспортного средства на величину более 80 км/ч (56,1%).

1.14. Наибольшая доля производств по делам об административных правонарушениях прекращена по нарушениям ПДД, повлекшим причинение вреда здоровью легкой или средней степеней тяжести (64,4%), и невыполнению обязанностей в связи с ДТП (38,7%).

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

2.1. В 2021 году произошло снижение количества зарегистрированных преступлений против БДД (-2,9%).

2.2. Наибольшая доля всех (36,7%) нарушений ПДД и эксплуатации ТС, повлекших общественно опасные последствия (ст. 264 УК РФ), совершена в сельской местности. Повторное управление ТС в состоянии опьянения почти в половине (40,9%) случаев устанавливалось в населенных пунктах городского типа и на загородных дорогах.

2.3. Наибольшую долю осужденных за совершение преступлений против БДД (96,1%) составили мужчины.

2.4. Среди осужденных в возрасте 25-49 лет превалируют преступления против БДД с умышленной формой вины. Лица в возрасте до 24 и старше 50 лет более склонны к совершению таких преступлений по неосторожности.

2.5. Более половины (56%) осужденных за совершение преступлений против БДД – трудоспособные лица без постоянного источника дохода. Следующую по величине долю (31%) составили рабочие различных родов деятельности (коммунального хозяйства, подсобные рабочие и т.п.).

2.6. Основную долю (42,9%) осужденных составили лица, имеющие среднее профессиональное образование.

2.7. Впервые за несколько лет увеличилось число иностранных граждан и лиц без гражданства (+17,9%), а также несовершеннолетних (+30,3%), осужденных за совершение преступлений против БДД.

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

3.1. Впервые за несколько последних лет плановые проверки хозяйствующих субъектов, осуществляющих дорожную деятельность, стали преобладать над внеплановыми.

3.2. В 2021 году увеличилось количество выданных по линии дорожного надзора предписаний (323018; +0,9%). Впервые за несколько лет произошло увеличение количества представлений по КоАП РФ, выданных по линии дорожного надзора (1786; +30,3%). Количество представлений по ФЗ «О полиции» и требований при сохраняющейся на протяжении нескольких лет тенденции к увеличению, напротив, снизилось на 3,3 и 4,2% соответственно.

3.3. Превентивная политика в рамках дорожного надзора в большей мере реализуется в отношении юридических лиц, о чем свидетельствует большее (11) по сравнению с должностными лицами (5) количество выданных предписаний, приходящихся на одно возбужденное дело об административном правонарушении по ст. 12.34 КоАП РФ.

3.4. Предписания, выданные должностным лицам, имели более высокий показатель их выполняемости (99%), чем предписания, выданные юридическим лицам (95,8%).

3.5. В 2021 году прекращено производство по десятой части всех возбужденных по линии дорожного надзора дел об административных правонарушениях. На протяжении нескольких лет отмечается тенденция к снижению данного показателя.

3.6. Уменьшилось количество проверок автопредприятий (-49,9%) и проверенных в ходе них ТС (-48,1%). Вместе с тем увеличилось количество выявленных ТС с нарушениями (+7,3%). Это может свидетельствовать о повышении качества проводимых проверок и успешном применении риск-ориентированного подхода, выраженного в точечной реализации контрольных (надзорных) полномочий в отношении объектов надзора.

3.7. Количество предписаний, выданных по результатам проверок автопредприятий, уменьшилось (-68,1%). По сравнению с предшествующим годом в отношении объектов технического надзора предписания выдавались реже относительно возбужденных дел об административных правонарушениях.

3.8. Решения о прекращении производства по делам об административных правонарушениях по линии технического надзора, возбужденным в рамках проверок, принимались в 3 раза реже (4,9% производств прекращено) по сравнению с делами об

административных правонарушениях, возбужденными не в рамках проведения контрольных (надзорных) мероприятий (14,2% производств прекращено). На протяжении нескольких лет доля прекращенных дел снижается.

3.9. Во всех выданных в период с 1 марта по 31 декабря 2021 года диагностических картах на троллейбусы проставлено соответствие требованиям безопасности. Наибольшая доля диагностических карт, в которых проставлено несоответствие ТС требованиям безопасности, характерно для автобусов (27,8%). Указанное в целом соответствует состоянию аварийности с участием технически неисправных ТС каждой категории.

3.10. Значительно увеличилось количество принятых решений об аннулировании аттестатов аккредитации операторов технического осмотра. Количество принятых решений о приостановлении аттестата по сравнению с предшествующим годом снизилось в 5 раз.

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

4.1. Взаимодействие Госавтоинспекции с институтами гражданского общества помогает совершенствовать сложившуюся систему профилактических мер, а также положительно влияет на дорожно-транспортную дисциплину участников дорожного движения. В 2021 году значительную долю среди всех негосударственных субъектов взаимодействия по-прежнему составили автотранспортные предприятия.

4.2. На протяжении пяти лет подтверждается треть от сообщений, поступивших от представителей общественности. При этом 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.

4.3. Среди всех пресеченных административных правонарушений, связанных с управлением транспортным средством в нетрезвом состоянии, по информации представителей общественности пресечена почти десятая часть. На протяжении двух последних лет роль общественности в пресечении фактов управления транспортным средством в нетрезвом состоянии возрастает. Взаимодействие по указанным вопросам осуществляется различными способами (телефон, социальные сети, сообщения в службу 112).

5. РЕГИСТРАЦИОННО-ЭКЗАМЕНАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

5.1. На протяжении последних трех лет складывается устойчивая тенденция по сокращению количества заявлений, поданных на получение государственных услуг по проведению экзаменов на право управления ТС и выдаче водительских удостоверений.

5.2. Наибольшее количество получивших право управления ТС в 2021 году характерно для категорий «B», «BE», «DE» и подкатегории «A1». Значительно снизилось число получивших право на управление грузовыми автомобилями («C1» и «C1E) и автобусами, имеющими более 8, но не более 16 сидячих мест, помимо сиденья водителя («D1»). Впервые за последние три года снизилось число лиц, получивших право управления мопедами («M»).

5.3. Уменьшилась доля лиц, сдавших экзамен на право управления транспортными средствами с первого раза. Такое снижение прослеживалось на каждом из этапов экзамена.

5.4. Более высокая доля сдавших экзамен с первого раза характерна для кандидатов, открывающих дополнительные категории, по отношению к аналогичной доле среди впервые получающих специальное право.

5.5. За последние 5 лет парк автомототранспортных средств, состоящих на учете в Госавтоинспекции, увеличился почти на 5 млн единиц.

5.6. Доля зарегистрированных легковых автомобилей иностранного производства (50,1%) в 2021 году незначительно превысила отечественные (49,9%).

6. ОФОРМЛЕНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

6.1. В 2021 году сотрудниками Госавтоинспекции всего оформлено 1,9 млн (+11,8%) ДТП.

6.2. В трети ДТП с пострадавшими на проведение регламентных действий сотрудниками Госавтоинспекции затрачено до одного часа служебного времени. Ещё в трети случаев оформление занимало от 1 до 2 часов.

6.3. На протяжении нескольких последних лет растёт популярность оформления документов о ДТП без участия уполномоченных на то сотрудников полиции по «Европротоколу». В 2021 году таким способом оформлено 1145,2 тыс. ДТП.

План-график выпуска научных изданий
ФКУ «НЦ БДД МВД России»
на 2022 г. поз. 8.

Кирилл Сергеевич Баканов,
Павел Владимирович Ляхов, Максим Михайлович Исаев и др.

ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2021 ГОДУ

Информационно-аналитический обзор

Редактор Е.В. Марцога
Компьютерная верстка А.А. Архаров

Федеральное казенное учреждение
«Научный центр безопасности дорожного движения
Министерства внутренних дел Российской Федерации»
121170, г. Москва, ул. Поклонная, д. 17.
Тел. (499) 148-09-39
Официальный сайт: http://нцбдд.мвд.рф

Подписано в печать 31.05.2022
Формат 60х84/8
Тираж 180 экз.

Отпечатано в ФКУ «НЦ БДД МВД России»
125195, г. Москва, Ленинградское шоссе, д. 59.

НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БДД МВД РОССИИ