



**НАУЧНЫЙ ЦЕНТР
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
МВД РОССИИ**



**ПОРЯДОК ВЫЯВЛЕНИЯ И ФИКСАЦИИ
СОТРУДНИКАМИ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ
НАРУШЕНИЙ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ
В СФЕРЕ ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
НА МЕСТЕ СОВЕРШЕНИЯ
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ**

Практические рекомендации



**Москва
2025**

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

**ПОРЯДОК ВЫЯВЛЕНИЯ И ФИКСАЦИИ
СОТРУДНИКАМИ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ
НАРУШЕНИЙ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ
В СФЕРЕ ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
НА МЕСТЕ СОВЕРШЕНИЯ
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ**

Практические рекомендации

Москва
2025

УДК 625.7/8
ББК 39.311
П59

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

Авторский коллектив: **С.А. Сторожев, Д.С. Ложкин, О.А. Калинин, Д.А. Тарасенков, А.Н. Аристархова, М.А. Иваньяков**

Рецензенты:

О.Н. Кузьмин – начальник управления организации и безопасности дорожного движения ФАУ «РОСДОРНИИ».

В.В. Афонин – кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры организации деятельности Госавтоинспекции ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова.

Сторожев С.А., Ложкин Д.С., Калинин О.А. и др. Порядок выявления и фиксации сотрудниками Госавтоинспекции нарушений обязательных требований в сфере дорожной деятельности на месте совершения дорожно-транспортного происшествия: практические рекомендации. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. 48 с.

Практические рекомендации разъясняют алгоритм действий сотрудников по выявлению и фиксации нарушений обязательных требований на месте совершения ДТП, в том числе с применением средств измерений, оформлению соответствующих материалов и внесению их в АИУС Госавтоинспекции.

Практические рекомендации могут быть использованы в деятельности сотрудников Госавтоинспекции, образовательных организаций МВД России, реализующих программы обучения специалистов Госавтоинспекции.

УДК 625.7/8
ББК 39.311

© Авторский коллектив, 2025
© ФКУ «Научный центр БДД МВД России», 2025

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. Введение	4
2. Общий порядок осмотра места дорожно-транспортного происшествия	4
3. Алгоритм действий сотрудников на месте дорожно-транспортного происшествия при выявлении недостатков эксплуатационного состояния и обустройства улично-дорожной сети и способы их фиксации, в том числе с применением средств измерений	6
3.1. Проезжая часть	8
3.2. Обочины и разделительные полосы	11
3.3. Технические средства организации дорожного движения и другие элементы обустройства	11
3.4. Состояние видимости	21
3.5. Требования к эксплуатационному состоянию в зимний период	22
4. Внесение сведений в АИУС Госавтоинспекции. Порядок работы с АИУС Госавтоинспекции. Получение дополнительной информации по произошедшему дорожно-транспортному происшествию	28
Список источников	32
Приложение 1	34
Приложение 2	38

1. Введение

Эксплуатационное состояние и обустройство улично-дорожной сети¹ в значительной степени определяют безопасность дорожного движения². Согласно данным статистического учета аварийности, официально регистрируемая доля дорожно-транспортных происшествий³, в которых выявлялись нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию и обустройству УДС⁴, в настоящее время составляет примерно 30% от общего количества ДТП.

Как свидетельствуют результаты научных исследований⁵, неудовлетворительные дорожные условия становятся косвенной сопутствующей причиной ДТП, усугубляющей и стимулирующей ошибочные действия водителей.

Наряду с этим, данные статистического учета ДТП являются объективной базой для выявления общих тенденций и параметров аварийности, связанной с недостатками эксплуатационного состояния и обустройства УДС.

Для того, чтобы учет ДТП велся объективно, необходимо уже на этапе оформления ДТП как можно более полно и точно выявлять и фиксировать нарушения ОТ.

Именно на стадии оформления ДТП закладывается основа последующего анализа, выбора и реализации мероприятий по обеспечению БДД.

Настоящие рекомендации направлены на обеспечение полного, своевременного и достоверного заполнения карточки учета ДТП, что, в свою очередь, будет способствовать повышению объективности оценки влияния дорожного фактора на возникновение ДТП.

Практические рекомендации предназначены для сотрудников Госавтоинспекции, которые осуществляют функции по выявлению и фиксации нарушений ОТ в местах ДТП.

2. Общий порядок осмотра места ДТП

Единый порядок учета ДТП на всей территории Российской Федерации устанавливают Правила учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 19 сентября 2020 года № 1502⁶.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 апреля 1997 года № 508 «О порядке государственного учета показателей состояния

¹ Далее – «УДС».

² Далее – «БДД».

³ Далее – «ДТП».

⁴ Далее – «нарушения ОТ» или «нарушения».

⁵ Сторожев С.А., Приходько В.Е., Логинов В.Ю. и др. Выявление инспектором ДПС недостатков транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети при выезде на место ДТП: методические рекомендации. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2018.

⁶ Постановление Правительства РФ от 19 сентября 2020 г. № 1502 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.05.2025).

безопасности дорожного движения»⁷ государственный учет показателей состояния безопасности дорожного движения по количеству ДТП возложен на органы внутренних дел.

Порядок организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях, контроля за полнотой и достоверностью этих сведений утвержден приказом МВД России от 12 августа 2022 года № 598 «Об организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях и признании утратившим силу нормативного правового акта МВД России»⁸.

Учет ДТП осуществляется на основе данных, полученных в результате осмотра места ДТП и внесенных в протокол осмотра сведений. Качество проведенного осмотра и заполнения протокола влияет на то, как будет заполнена карточка учета ДТП.

Осмотр места ДТП представляет собой комплекс мероприятий, направленных на изучение и документирование обстоятельств ДТП, и имеет большое значение для установления причин и условий его совершения.

Осмотр места ДТП целесообразно разделить на два этапа: общий и детальный.

Общий осмотр места ДТП заключается прежде всего в том, что инспектор ДПС ориентируется на месте ДТП, обходит его и получает о нем общее представление. При детальном осмотре места ДТП необходимо зафиксировать расположение и состояние осматриваемых объектов, наличие различных следов и иных вещественных доказательств, а также произвести фотовидеоосъемку.

При выявлении на месте совершения ДТП признаков административного правонарушения, предусмотренного статьей 12.24 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях⁹ (нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего) или частью 2 статьи 12.30 КоАП РФ (нарушение Правил дорожного движения пешеходом, пассажиром транспортного средства или иным участником дорожного движения (за исключением водителя транспортного средства), повлекшее по неосторожности причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего), составляется протокол осмотра места совершения административного правонарушения.

В протоколе осмотра места совершения административного правонарушения описываются:

⁷ Постановление Правительства РФ от 30 апреля 1997 г. № 508 (ред. от 19.09.2020) «О порядке государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.05.2025).

⁸ Приказ МВД России от 12 августа 2022 г. № 598 «Об организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях и признании утратившим силу нормативного правового акта МВД России» (вместе с «Порядком организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях, контроля за полнотой и достоверностью этих сведений») // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.05.2025).

⁹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.05.2025). Далее – «КоАП РФ».

1. Действия должностных лиц, указанных в части 3 статьи 28.1.1 КоАП РФ, в том порядке, в котором они производились.

2. Состояние и качество дорожного полотна, наличие или отсутствие дорожной разметки, степень освещенности участка дороги, на котором совершено административное правонарушение.

3. Тип перекрестка (регулируемый или нерегулируемый), на котором совершено административное правонарушение, исправность или неисправность светофора, наличие или отсутствие знаков приоритета.

4. Другие существенные для данного дела обстоятельства.

Все элементы участка дороги измеряются по ширине, а кювет, кроме того, по глубине и наклону откосов. Измерения, как правило, производятся при помощи рулетки, дорожного курвиметра или лазерного дальномера.

Обязательной фиксации подлежат все технические средства организации дорожного движения¹⁰ (дорожные знаки, разметка, светофоры, дорожные ограждения и т.д.), в том числе те, которые находятся за пределами зоны осмотра (ближайший перекресток), но действие которых распространяется на место ДТП.

На каждое ДТП по указанию дежурного выезжает сотрудник ДПС. При осуществлении своих полномочий он руководствуется Порядком осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, утвержденным приказом МВД России от 2 мая 2023 года № 264.

В соответствии с приведенным Порядком по прибытии на место ДТП сотрудник ДПС устанавливает и фиксирует причины и условия, способствовавшие совершению ДТП (в том числе относящиеся к эксплуатационному состоянию автомобильной дороги, дорожным условиям) путем изучения места ДТП при необходимости с использованием специальных технических средств¹¹, а также опроса его участников и свидетелей.

При наличии признаков причинения в результате ДТП тяжкого вреда здоровью либо причинения смерти человеку на место прибывает следственно-оперативная группа, и осмотр места происшествия проводит следователь, а сотрудники Госавтоинспекции оказывают ему содействие.

3. Алгоритм действий сотрудников на месте ДТП при выявлении недостатков эксплуатационного состояния и обустройства УДС и способы их фиксации, в том числе с применением средств измерений

Требования к параметрам и характеристикам эксплуатационного состояния (транспортно-эксплуатационным показателям) автомобильных дорог общего пользования, улиц и дорог городов и сельских поселений,

¹⁰ Далее также – «ТСОДД».

¹¹ Далее также – «технические средства измерений», «приборы». Перечень приведен в разделе 3 настоящих практических рекомендаций.

железнодорожных переездов, допустимого по условиям обеспечения безопасности дорожного движения, методам их контроля, а также предельные сроки приведения эксплуатационного состояния дорог и улиц в соответствие его требованиям установлены ГОСТ Р 50597-2017 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля»¹².

Для выявления и фиксации некоторых нарушений ОТ сотруднику Госавтоинспекции необходимы технические средства измерения.

Подразделения Госавтоинспекции должны быть укомплектованы ими в соответствии с нормами положенности, приведенными в приложении 8 к приказу МВД России от 29 декабря 2012 г. № 1157¹³.

Исходя из указанных норм положенности, к ним относятся:

техническое средство для измерения линейных расстояний;

прибор для измерения коэффициента сцепления шин автомобиля с дорожным покрытием;

курвиметр полевой для измерения линейных размеров дорог;

дальномер дорожный для определения дальности видимости;

прибор для измерения освещенности дорожного покрытия;

прибор для измерения ровности, поперечных и продольных уклонов дорожного покрытия и обочин;

прибор для измерения светотехнических параметров дорожных знаков и разметок;

прибор для оценки радиусов кривых в плане;

прибор для измерения высоты инженерных сооружений.

Для измерения линейных расстояний используются, как правило, линейка и рулетка. Для измерения протяженных участков целесообразней использовать курвиметр полевой либо дальномер, позволяющие определить расстояние от точки отсчета до объекта. Высота инженерных сооружений может измеряться рейкой нивелирной телескопической.

В первую очередь для выявления признаков нарушений ОТ на месте ДТП необходимо произвести визуальный осмотр.

Целесообразно такой осмотр начать с проезжей части.

В блок-схеме, приведенной в Приложении 1 к настоящим рекомендациям, представлена последовательность проведения осмотра, а также нарушения, которые могут быть выявлены на каждом этапе.

¹² ГОСТ Р 50597-2017. Национальный стандарт Российской Федерации. Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.05.2025).

¹³ Приказ МВД России от 29 декабря 2012 г. № 1157 «Об утверждении норм положенности специальной техники для отдельных подразделений центрального аппарата МВД России и средств связи, вычислительной, электронной организационной и специальной техники для территориальных органов МВД России, медицинских (в том числе санаторно-курортных) организаций системы МВД России, окружных управлений материально-технического снабжения системы МВД России, а также иных организаций и подразделений, созданных для выполнения задач и осуществления полномочий, возложенных на органы внутренних дел Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 23.05.2025).

3.1. Проезжая часть

Покрытие проезжей части не должно иметь дефектов в виде выбоин, просадок, проломов, колейности и иных повреждений, устранение которых осуществляют в сроки, предусмотренные ГОСТ Р 50597.

Если на месте ДТП присутствуют отдельные дефекты, размеры которых превышают предельно допустимые значения, установленные ГОСТ Р 50597, то следует считать, что на покрытии имеются дефекты покрытия.

Измерение дефектов покрытия

При проведении измерений величины геометрических размеров выбоины, пролома и просадки в соответствии с ГОСТ 32825-2014¹⁴ выполняют следующие операции:

измеряют рулеткой или линейкой максимальный размер повреждения в направлении, параллельном оси автомобильной дороги, с точностью до 1 см;

измеряют рулеткой или линейкой максимальный размер повреждения в направлении, перпендикулярном к оси автомобильной дороги, с точностью до 1 см;

устанавливают трехметровую рейку на дорожное покрытие в направлении, параллельном оси автомобильной дороги, таким образом, чтобы перекрыть измеряемое повреждение;

измеряют линейкой максимальный просвет под трехметровой рейкой с точностью до 1 мм.

Если ввиду размеров повреждения не представляется возможным провести измерение максимального просвета под трехметровой рейкой, измеряют только максимальные размеры повреждения в направлениях, параллельном и перпендикулярном к оси автомобильной дороги.

Измерение колейности

При проведении измерений колейности в соответствии с ГОСТ 32825 трехметровую рейку устанавливают на дорожное покрытие в направлении, перпендикулярном к продольной оси автомобильной дороги таким образом, чтобы она перекрывала измеряемую колею на обеих полосах наката.

При невозможности одновременно перекрыть трехметровой рейкой колейность на обеих полосах наката, перемещают рейку в направлении, перпендикулярном к оси автомобильной дороги, и проводят измерение на каждой полосе наката в пределах измеряемой полосы движения отдельно. Далее измеряют клиновым промерником или металлической линейкой максимальный просвет под трехметровой рейкой с точностью до 1 мм.

¹⁴ ГОСТ 32825-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные покрытия. Методы измерения геометрических размеров повреждений // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 23.05.2025).

Если в точке измерения величины колейности имеется иное повреждение дорожного покрытия, влияющее на величину измеряемого параметра, перемещают рейку вдоль оси дороги на такое расстояние, чтобы исключить влияние данного повреждения на считываемый параметр.

Продольная ровность покрытия по полосам движения проезжей части при измерении трехметровой рейкой должна соответствовать значениям, указанным в таблице 1.

Таблица 1

Категория дороги	Группа улиц	Тип дорожной одежды	Число просветов под рейкой*, %, не более	Максимальный просвет под рейкой, мм, не более
IA, IB	A	Капитальный	7	10
IB, II	Б			
III	В		Облегченный, переходный	9
IV	Г	12		14
	Д	14		20
	Д	Облегченный, переходный	20	25
V	Е		25	30

* Число просветов под трехметровой рейкой, превышающих значения:
 - 6 мм для асфальтобетонных, цементобетонных покрытий и покрытий из каменных материалов и грунтов, обработанных вяжущими;
 - 15,0 мм для всех остальных видов покрытий.

Измерение ровности покрытия

Ровность покрытия измеряется профилометром, приборами типа ПКРС-2 или трехметровой рейкой с клином по установленным для каждого вида оборудования методикам. Полученные параметры сравниваются с требованиями ГОСТ Р 50597.

В соответствии с требованиями подпункта 5.2.1 ГОСТ Р 50597 продольная ровность покрытия по полосам движения проезжей части при измерении по ГОСТ 33101-2014¹⁵ должна соответствовать значениям, указанным в данном стандарте, в том числе при измерении трехметровой рейкой.

Как фактор, сопутствующий причине ДТП, неровное покрытие фиксируется в тех случаях, когда внезапный и непредвиденный наезд на неровное покрытие проезжей части дороги вызвал резкое изменение движения транспортного средства и, как следствие, ДТП.

¹⁵ ГОСТ 33101-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Покрытия дорожные. Методы измерения ровности // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 23.05.2025).

Коэффициент сцепления колеса автомобиля с покрытием должен быть не менее 0,3 при его измерении измерительным колесом стандартным с покрышкой с протектором без рисунка по ГОСТ 33078-2014¹⁶.

Измерение коэффициента сцепления

Показателем сцепных качеств дорожного покрытия является коэффициент сцепления.

В соответствии с ГОСТ 33078 сцепление колеса автомобиля с покрытием характеризуется значением показателя коэффициента сцепления, определяемого при полной блокировке измерительного колеса на предварительно смоченной поверхности покрытия автомобильной дороги при стандартных условиях, с последующим вычислением отношения полученного значения касательного усилия к значению нормальной реакции дорожного покрытия.

В основном подразделения Госавтоинспекции комплектуются портативным измерителем коэффициента сцепления (ИКСп).

Прибор имитирует процесс скольжения заблокированного автомобильного колеса по дорожному покрытию. Принцип действия измерителя основан на определении величины горизонтального перемещения по увлажненному покрытию башмака-имитатора автомобильной шины, прижимаемого к покрытию под углом 45°. В качестве источника для прижима и перемещения башмака-имитатора используется кинетическая энергия груза, свободно падающего по вертикальной штанге с определенной высоты. Величина горизонтального перемещения, прижимаемого к увлажненному покрытию башмака-имитатора, зависит от коэффициента сцепления, в долях которого проградуирована отсчетная шкала прибора.

При выполнении измерений также применяют испытательную автомобильную установку (включающую в себя необходимое оборудование), а также транспортное средство, способное развивать и поддерживать скорость, равную 60 ± 2 км/ч.

На участках автомобильных дорог, где невозможно обеспечить скорость движения испытательной установки равную 60 ± 2 км/ч, допускается проведение измерений портативными приборами (портативный прибор для измерения коэффициента сцепления дорожных покрытий типа ППК-МАДИ-ВНИИБД с диапазоном измерения коэффициента сцепления от 0,05 до 0,65, ценой деления 0,01).

Измерения проводятся при температуре окружающего воздуха в пределах от 5 до 40°C. Поверхность автомобильной дороги перед измерением должна быть сухой. Не допускается проведение измерений во время дождя или тумана.

В соответствии с ГОСТ 33078 при выполнении измерений в точке измерения необходимо выполнить следующие операции:

- а) измерить температуру окружающего воздуха;
- б) установить прибор в точке измерения коэффициента сцепления;
- в) зафиксировать груз прибора в верхнем положении;

¹⁶ ГОСТ 33078-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Методы измерения сцепления колеса автомобиля с покрытием // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 23.05.2025).

- г) увлажнить дорожное покрытие водой по траектории движения имитаторов из расчета от 0,15 до 0,25 л под каждый имитатор;
- д) сбросить груз на тяги прибора;
- е) по измерительному кольцу на шкале прибора зафиксировать значение коэффициента сцепления;
- ж) выполнить действия по перечислениям в)-е) не менее четырех раз.

Если границы ДТП расположены в двух или более полосах движения, измерения необходимо проводить по каждой из них.

На автомобильных дорогах, находящихся в эксплуатации, измерения следует проводить по полосе наката левых колес транспортных средств, использующих данную полосу движения, а на дорогах с вновь устроенным покрытием – в пределах ширины полосы движения.

Значение коэффициента сцепления в точке измерения приводят по формуле в соответствии с ГОСТ 33078.

Допускается применять другие средства измерений, метрологические характеристики которых позволяют определять контролируемые показатели с заданной погрешностью.

После обследования проезжей части необходимо оценить состояние прилегающих к ней обочин и разделительной полосы (при наличии).

3.2. Обочины и разделительные полосы

Обочины и разделительные полосы не должны иметь дефектов, влияющих на безопасность дорожного движения.

Возвышение обочины и разделительной полосы над проезжей частью при отсутствии бордюра не допускается на всех категориях дорог и группах улиц.

Измерение геометрических параметров

Для измерения геометрических параметров обочин, тротуаров и разделительной полосы, а также имеющих на них дефектов можно использовать, например, рулетку и трехметровую рейку.

Далее необходимо проверить наличие всех необходимых технических средств организации дорожного движения, а также соответствие их предъявляемым требованиям.

3.3. Технические средства организации дорожного движения и другие элементы обустройства

Технические средства организации дорожного движения на автомобильных дорогах и улицах размещаются на основании утвержденного проекта организации дорожного движения¹⁷.

Исходя из этого, сотруднику Госавтоинспекции следует провести анализ имеющихся ТСОДД на соответствие ПОДД.

¹⁷ Далее – «ПОДД» или «проект».

Как показывает практика, во многих регионах Госавтоинспекция участвует в согласовании ПОДД, следовательно, эти проекты имеются в распоряжении и могут быть предоставлены сотрудникам, осуществляющим оформление ДТП.

Так, после согласования проектов сотрудниками дорожного надзора рекомендуется обеспечить ими строевые подразделения Госавтоинспекции, а также дежурную часть и ответственных лиц, заступающих от подразделения Госавтоинспекции, для того, чтобы сотрудник, оформляющий ДТП, мог оперативно получить информацию об организации дорожного движения на конкретном участке.

Дороги и улицы должны быть обустроены **дорожными знаками** по ГОСТ 32945-2014¹⁸, изображения, символы и надписи, фотометрические и колориметрические характеристики которых должны соответствовать ГОСТ Р 52290-2004¹⁹, знаками переменной информации – по ГОСТ 2865-2014²⁰.

Лицевая поверхность дорожного знака не должна иметь загрязнений и снежно-ледяных отложений, затрудняющих распознавание его символов или надписей.

Дорожные знаки и знаки переменной информации не должны иметь дефектов, указанных в таблице 2.

Таблица 2

Наименование дефекта	Вид дефекта
1	2
Утрата дорожного знака	Отсутствие знака по ГОСТ Р 52289 ²¹ в соответствии с проектом (схемой) организации дорожного движения, утвержденным в установленном порядке
Нарушение целостности лицевой поверхности	Отслоение более 25% площади любого элемента изображения знака и электромеханического ЗПИ (каймы либо другого символа, однострочной надписи) или повреждение более 25% площади его изображения, вызванное любыми причинами

¹⁸ ГОСТ 32945-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Знаки дорожные. Технические требования // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 23.05.2025).

¹⁹ ГОСТ Р 52290-2004. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 23.05.2025).

²⁰ ГОСТ 2865-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Знаки переменной информации // URL: docs.cndt.ru (дата обращения: 23.05.2025).

²¹ ГОСТ Р 52289-2019. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров дорожных ограждений и направляющих устройств // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 23.05.2025).

Продолжение таблицы 2

1	2
Изменение светотехнических характеристик	<p>Снижение:</p> <p>коэффициента световозвращения, коэффициента яркости более чем на 10% от значений по ГОСТ Р 52290²²</p> <p>средней яркости и освещенности менее значений по ГОСТ Р 52290</p> <p>Несоответствие равномерности распределения яркости и коэффициента световозвращения требованиям ГОСТ Р 52290</p> <p>Снижение значений яркости и коэффициента яркости знаков переменной информации ниже установленных ГОСТ 32865</p> <p>Наличие более 20% неработающих светоизлучающих объектов любого элемента знака переменной информации</p>
Изменение положения знака	<p>Отклонение опоры (стойки) знака или панели знака от вертикального положения более чем на 15°</p> <p>Панель знака развернута более чем на 15° относительно направления движения</p>

Для измерения светотехнических характеристик дорожных знаков применяются ретрорефлектометры.

Также дороги и улицы должны иметь **дорожную разметку** по ГОСТ 2953²³, форма, размеры и цвет которой должны соответствовать ГОСТ Р 51256²⁴.

Дорожная разметка не должна иметь дефектов, указанных в таблице 3.

²² ГОСТ Р 52290-2004. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 23.05.2025).

²³ ГОСТ 32953-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Технические требования // URL: docs.cndt.ru (дата обращения: 23.05.2025).

²⁴ ГОСТ Р 51256-2018. Национальный стандарт Российской Федерации. «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 23.05.2025).

Таблица 3

Наименование дефекта	Вид дефекта
Износ и разрушение	Разрушение или износ (или отслоение) разметки по площади, превышающей значения, установленные ГОСТ 32953 Для вертикальной разметки – отслоение от поверхности более 25% площади любого ее элемента или несоответствие 25% площади ее изображения требованиям ГОСТ Р 51256, вызванное любыми причинами
Изменение светотехнических характеристик	Снижение значений коэффициента яркости, удельных коэффициентов световозвращения при сухом и при мокром покрытии и удельного коэффициента светоотражения при диффузном дневном или искусственном освещении ниже установленных ГОСТ 32953

Знаки и разметка должны быть нанесены по ГОСТ Р 52289 в соответствии с утвержденным проектом (схемой) организации дорожного движения.

Для измерения светотехнических характеристик разметки применяются ретрорефлектометры.

Применение разметки

Согласно пункту 6.2.3 ГОСТ Р 52289 разметку 1.1. применяют, в частности, на всем протяжении кривых в плане, радиус которых не превышает 50 м, а также на примыкающих к ним участках с переменным радиусом.

На дорогах, имеющих две полосы, разметку наносят так, чтобы было выдержано отношение ширины внутренней полосы к внешней в соответствии с таблицей 4.

Таблица 4

Радиус по внутренней кромке проезжей части, м	10-15	15-20	20-30	30-50	Св. 50
Отношение ширины внутренней полосы проезжей части к ширине внешней полосы	1,4	1,3	1,2	1,1	1,0

Следовательно, в таких случаях для определения правильности применения дорожной разметки необходим прибор для оценки радиусов кривых в плане.

В качестве такого прибора может применяться устройство для контроля геометрических параметров автодорог КП-232 РДТ, состоящее из рейки КП-231РДТ и 2 электронных курвиметров КП-230РДТ.

Вместе с тем для определения некоторых НДУ применяются и иные приборы.

Так, для определения износа и разрушения горизонтальной дорожной разметки в соответствии с ГОСТ 32952²⁵ требуется шаблон, представляющий собой металлическую пластину размером [(400,0x100,0x1,0) ± 0,5] мм, в которой равномерно по площади высверлено 50 отверстий диаметром (10,0 ± 0,5) мм.

Также для определения недостатка в виде изменения положения светофора или знака в соответствии с ГОСТ Р 50597²⁶ необходим угломер.

Дорожные светофоры должны соответствовать требованиям ГОСТ 33385²⁷, их типы и исполнение – ГОСТ Р 52282²⁸, размещение и режим работы – ГОСТ Р 52289, сигнал звукового устройства, дублирующий разрешающий сигнал светофора для пешеходов, – ГОСТ Р ИСО 23600²⁹.

Дорожные светофоры и звуковые устройства не должны иметь дефектов, указанных в таблице 5.

Дорожные ограждения должны соответствовать требованиям ГОСТ 33128³⁰ и ГОСТ Р 52607³¹, длины начального и концевого участков ограждений – требованиям ГОСТ Р 52607 и быть установлены по ГОСТ Р 52289.

Дорожные ограждения и бортовой камень не должны иметь дефектов, указанных в таблице 6.

²⁵ ГОСТ 32952-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Методы контроля // URL: docs.cndt.ru (дата обращения: 23.05.2025).

²⁶ ГОСТ Р 50597-2017. Национальный стандарт Российской Федерации. Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 23.05.2025).

²⁷ ГОСТ 33385-2015. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные светофоры. Технические требования // URL: docs.cndt.ru (дата обращения: 23.05.2025).

²⁸ ГОСТ Р 52282-2004. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 23.05.2025).

²⁹ ГОСТ Р ИСО 23600. Национальный стандарт Российской Федерации. Вспомогательные технические средства для лиц с нарушением функций зрения и лиц с нарушением функций зрения и слуха. Звуковые и тактильные сигналы дорожных светофоров // URL: docs.cndt.ru (дата обращения: 23.05.2025).

³⁰ ГОСТ 33128-2024. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Технические требования // URL: docs.cndt.ru (дата обращения: 23.05.2025).

³¹ ГОСТ Р 52607-2006. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 23.05.2025).

Таблица 5

Наименование дефекта	Вид дефекта
Неработающий сигнал (сигналы) светофора	Выход из строя одного источника света или светодиодного модуля, обрыв кабеля
Нарушение целостности элементов светофора	Разрушение отражателя, отслоение от поверхности рассеивателя более 25% площади нанесенного на него символа, разрушение (отсутствие) козырька или рассеивателя, загрязнение более 20% площади рассеивателя, вызванные любыми причинами
Снижение восприятия сигналов светофора	Снижение осевой силы света более чем на 30% по ГОСТ 33385 Количество вышедших из строя светоизлучающих диодов одной из секций сигнала светофора более установленного по ГОСТ Р 33220 ³² Сигналы светофора по четкости различимости в ночное время не соответствуют ГОСТ 33385 Отсутствие экрана белого цвета для светофоров с дополнительной секцией без красного контура светового сигнала
Изменение положения светофора	Отклонение колонки светофора или светофора от вертикального положения более чем на 5°. Светофор развернут в горизонтальной плоскости более чем на 10° относительно направления движения
Сбой в работе светофорного объекта	Отключение светофорного объекта, аварийный переход в режим желтого мигания, нестандартное сочетание сигналов светофора, сигналов светофора и табло обратного отсчета времени в результате: - неисправности устройства, управляющего работой дорожных светофоров (дорожного контроллера); - повреждения электромонтажной схемы в корпусе светофора или электрического кабеля; - сбоя установленных программ регулирования (цикл, фаза, такт) Одновременное включение сигналов светофора, разрешающих движение в конфликтных направлениях в результате отказа в работе устройства, управляющего работой дорожных светофоров Отключение красных сигналов одного направления (основных и дублирующих), регулирующих движение транспортных средств или пешеходов
Неработающий звуковой сигнал, дублирующий разрешающий сигнал светофора	Поломка или утрата громкоговорителя. Нарушение работы дорожного контроллера, отвечающего за его работу
Отказ в работе табло вызывного пешеходного	Отказ в работе табло вызывного пешеходного в результате неисправности дорожного контроллера, отвечающего за работу табло вызывного пешеходного Не обеспечена подача запроса в дорожный контроллер на включение зеленого сигнала для пешеходов

³² ГОСТ Р 33220-2015. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Требования к эксплуатационному состоянию // URL: docs.cndt.ru (дата обращения: 23.05.2025).

Таблица 6

Наименование дефекта	Вид дефекта
Отсутствие элементов конструкции металлического дорожного ограждения	Отсутствие секции балок, стоек дорожного ограждения
Повреждение элементов конструкции металлических (в том числе тросовых) или железобетонных ограждений	<p>Деформация балки, стойки, компенсатора (консоли), в результате которой произошло горизонтальное или вертикальное отклонение металлического ограждения от его проектного положения в любой точке конструкции более чем на 5% от расстояния между стойками</p> <p>Провисание троса, удерживающего ограждения, более чем 0,6 см на 1 м шага стоек</p> <p>Обрыв проволоки троса</p> <p>Коррозия более 50% поверхности или толщины любого из элементов металлической конструкции</p> <p>Наличие у элемента железобетонного ограждения раскрытой сетки трещин, сколов бетона до арматуры</p>
Нарушение целостности конструкции металлических ограждений	<p>Отсутствие 50% и более крепежных элементов в соединении балок между собой</p> <p>Отсутствие хотя бы одного крепежного элемента в одном из узлов крепления* или разрыв сварного шва</p> <p>Отсутствие более 25% крепежных элементов на участке ограждения длиной не более 20 м</p>
Повреждение бортового камня	Открытая поверхность имеет разрушения более чем на 20% площади или на поверхности имеются сколы глубиной более 3,0 см
Нарушение положения бортового камня	Вертикальное отклонение одного бортового камня от его проектного положения на 10 см и более
Отсутствие элемента пешеходного ограждения	Отсутствие секции пешеходного ограждения на мостовом сооружении, а также в местах наземных, надземных и подземных пешеходных переходов
Повреждения элементов удерживающего пешеходного ограждения	<p>Деформация элементов, в результате которой произошло горизонтальное или вертикальное отклонение пешеходного ограждения от его проектного положения в любой точке конструкции более чем на 5% от расстояния между стойками</p> <p>Коррозия более 50% поверхности или толщины любого из элементов металлической конструкции пешеходного ограждения</p>

* Узел крепления – крепление балки к компенсатору (консоли), компенсатора (консоли) к стойке, стойки к закладной детали мостового сооружения

Сигнальные столбики должны соответствовать требованиям ГОСТ 32843³³, дорожные тумбы – ГОСТ 32759³⁴ и быть установлены по ГОСТ Р 52289, ГОСТ Р 52766 и ГОСТ 33151³⁵.

Дорожные сигнальные столбики и тумбы не должны иметь дефектов, указанных в таблице 7.

Таблица 7

Наименование дефекта	Вид дефекта
Утрата столбика сигнального или тумбы	Отсутствие сигнального столбика или тумбы по ГОСТ Р 52289, ГОСТ Р 52766 ³⁶ и ГОСТ 33151 в соответствии с проектом (схемой) организации дорожного движения, утвержденным в установленном порядке
Повреждение конструкции	Наличие видимых разрушений и деформаций более 25% площади поверхности
Плохая различимость	Повреждение более 25% вертикальной разметки столбика или тумбы, вызванное любыми причинами. Для тумб с внутренним освещением – неработающий источник света

Дорожные световозвращатели должны соответствовать требованиям ГОСТ 32866³⁷ и ГОСТ Р 50971³⁸ и быть установлены по ГОСТ Р 52289 и ГОСТ 33151.

Дорожные световозвращатели не должны иметь дефектов, указанных в таблице 8.

³³ ГОСТ 32843-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Столбики сигнальные дорожные. Технические требования // URL: docs.cndt.ru (дата обращения: 23.05.2025).

³⁴ ГОСТ 32759-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные тумбы. Технические требования // URL: docs.cndt.ru (дата обращения: 23.05.2025).

³⁵ ГОСТ 33151-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Технические требования. Правила применения // URL: docs.cndt.ru (дата обращения: 23.05.2025).

³⁶ ГОСТ Р 52766-2007. Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 23.05.2025).

³⁷ ГОСТ 32866-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Световозвращатели дорожные. Технические требования // URL: docs.cndt.ru (дата обращения: 23.05.2025).

³⁸ ГОСТ Р 50971-2011. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 23.05.2025).

Таблица 8

Наименование дефекта	Вид дефекта
Утрата, световозвращателя либо световозвращающего элемента	<p>Отсутствие на неосвещенных участках дорог и улиц трех подряд, на искусственных неровностях – двух подряд световозвращателей (световозвращающих элементов) типов КД1, КД2 или типов КД3, КД6, установленных в соответствии с проектом (схемой) организации дорожного движения, утвержденным в установленном порядке</p> <p>Утрата более 25% световозвращателей (световозвращающих элементов) на дорожном ограждении протяженностью 100 м на неосвещенных участках дорог и улиц</p>
Нарушение целостности лицевой поверхности, изменение светотехнических характеристик (в том числе по причине загрязнений)	<p>Более 30% световозвращателей на участке дороги длиной 100 м имеют:</p> <ul style="list-style-type: none"> - отслоение или повреждение более 25% площади световозвращающего элемента, вызванное любыми причинами; - снижение коэффициента световозвращения световозвращающего элемента более чем на 15% от его значений по ГОСТ 32866; - наличие видимых разрушений и деформаций более 25% площади световозвращателя

Сборно-разборные **искусственные неровности** должны соответствовать требованиям ГОСТ 32964³⁹, быть устроены в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52605⁴⁰ и ГОСТ 33151. Монолитные искусственные неровности должны быть устроены в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52605.

Не допускается нарушение целостности конструкции сборно-разборных искусственных неровностей, выраженное:

³⁹ ГОСТ 32964-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Искусственные неровности сборные. Технические требования. Методы контроля // URL: docs.cndt.ru (дата обращения: 23.05.2025).

⁴⁰ ГОСТ Р 52605-2006. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 23.05.2025).

в отсутствии отдельного элемента, выступающие более чем на 2 см над поверхностью неровности или открытые элементы крепежа;

в отсутствии двух и более крепежных элементов на один элемент искусственной неровности.

Стационарное электрическое освещение не должно иметь дефектов, указанных в таблице 9.

Таблица 9

Наименование дефекта	Вид дефекта
Наличие неработающих светильников	Доля неработающих светильников составляет более 5% от их общего количества Два и более неработающих светильника расположены один за другим Неработающий светильник на пересечении, съезде (въезде) транспортной развязки, на остановочном пункте маршрутных транспортных средств и пешеходном переходе в одном уровне
Отказы в работе наружных осветительных установок	Отказы в работе наружных осветительных установок, связанных с обрывом, нарушением целостности электрических проводов или повреждением опор, выходом из строя электrorаспределительных щитов и т.п.

Средняя освещенность на дорожном покрытии, равномерность освещенности и коэффициент периферийного освещения дорог должны быть не ниже значений, указанных в ГОСТ 33176⁴¹. Горизонтальная освещенность покрытия проезжей части улиц и ее равномерность должны быть не ниже значений, указанных в ГОСТ Р 52766⁴².

Системы сигнализации на железнодорожных переездах не должны иметь неисправностей, влияющих на безопасность проезда транспортных средств с разрешенной скоростью, а также на их зрительное и слуховое восприятие. Устранение неисправностей осуществляется в установленном порядке.

⁴¹ ГОСТ 33176-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Горизонтальная освещенность от искусственного освещения. Технические требования // URL: docs.cndt.ru (дата обращения: 23.05.2025).

⁴² ГОСТ Р 52766-2007. Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 23.05.2025).

3.4. Состояние видимости

Согласно разделу 7 ГОСТ Р 50597 для обеспечения видимости не допускается устройство земляных валов, посадка деревьев и кустарников, установка сооружений (кроме технических средств, устанавливаемых по ГОСТ Р 52289, а также за исключением рекламных конструкций и наружной рекламы, размещенных на улицах населенных пунктов) высотой более 0,5 м в зонах:

- треугольников видимости⁴³ на нерегулируемых пересечениях и примыканиях дорог и улиц в одном уровне, а также на пешеходных переходах;
- срезки видимости на внутренней стороне кривых в плане дорог и улиц.

Измерение дальности видимости

Контроль за обеспечением необходимой видимости в зоне треугольников видимости следует осуществлять при помощи курвиметра полевого для измерения линейных расстояний либо дальномера дорожного для определения дальности видимости.

К состоянию видимости можно отнести и освещенность.

При этом следует учитывать, что в темное время суток при интенсивности движения пешеходов менее 40 чел./ч и транспортных средств в обоих направлениях менее 50 ед./ч допускается снижение уровня наружного освещения путем отключения 50% светильников или при помощи регулятора светового потока (подпункт 4.6.1.15 ГОСТ Р 52766).

В темное время суток не допускается отключение наружного освещения или снижение освещенности поверхности проезжей части в местах пешеходных переходов, расположенных в населенных пунктах, за исключением случаев аварийного нарушения электроснабжения (подпункт 4.6.1.16 ГОСТ Р 52766).

Для выявления и фиксации данного недостатка используются люксметры.

⁴³ Треугольник видимости:

– для условий «транспорт-транспорт» размеры сторон равнобедренного треугольника для дорог при скорости движения 60 и 90 км/ч должны быть, соответственно, не менее 85 и 175 м, для улиц при скорости движения 40 и 60 км/ч – не менее 25 и 40 м;

– для условий «пешеход-транспорт» размеры сторон прямоугольного треугольника для дорог должны быть при скорости движения транспортных средств 60 и 90 км/ч, соответственно, 7х85 и 10х175 м для улиц при скорости движения транспортных средств 25 и 40 км/ч – не менее 8х40 и 10х50 м.

3.5. Требования к эксплуатационному состоянию в зимний период

На покрытии проезжей части дорог и улиц не допускается наличие снега и зимней скользкости (табл. 10) после окончания работ по их устранению.

Таблица 10

Вид образований	Описание
Снег	
Рыхлый снег	Неуплотненный слой снега, откладывающийся на покрытии проезжей части, обочинах и тротуарах во время снегопада и метелей
Талый снег	Снег, превращенный в жидкую массу противогололедными материалами, транспортными средствами и пешеходами
Зимняя скользкость	
Стекловидный лед, гололед	Лед на дорожном покрытии в виде гладкой пленки или шероховатой корки
Уплотненный снег, снежный накат	Слой снега, образующийся в результате его уплотнения на дорожном покрытии транспортными средствами, на посадочных площадках остановок маршрутных транспортных средств, на тротуарах – пешеходами или механизированной уборкой

Наличие на автомобильных дорогах рыхлого или талого снега определяется визуально и в последующем при наличии признаков нарушений обязательных требований в части превышения допустимых значений по ГОСТ Р 50597 производится фиксация при помощи линейки металлической.

Зимняя скользкость представляет собой снежные отложения и ледяные образования на проезжей части, укрепленных обочинах, площадках отдыха, остановках маршрутного транспорта, тротуарах и пешеходных (велосипедных) дорожках, приводящие к снижению сцепных свойств поверхности покрытия.

Срок устранения зимней скользкости отсчитывается с момента ее обнаружения.

Моментом обнаружения зимней скользкости согласно ГОСТ Р 50597 является дата и время регистрации поступления информации об ее фактическом образовании с дорожных метеостанций или из других источников или о возможном ее образовании с дорожных метеостанций и из организаций Росгидромета (четырёхчасовой прогноз), уполномоченным лицом организации, осуществляющей дорожную деятельность.

Наличие зимней скользкости на проезжей части определяется визуально, при этом замеров ее толщины требованиями стандарта не предусматривается.

Основным способом обеспечения БДД в зимний период является заблаговременное проведение организациями, осуществляющими эксплуатацию дорог, комплекса мероприятий по обеспечению безопасного и бесперебойного передвижения транспортных средств на дорогах и искусственных сооружениях. Он включает, в частности, предотвращение и ликвидацию зимней скользкости.

В целях недопущения фактов нарушения обязательных требований в области БДД и организации эффективного зимнего содержания организациями, осуществляющими эксплуатацию дорог, сотрудникам Госавтоинспекции необходимо активно проводить профилактические мероприятия (информирование, объявление предостережения и т.д.).

При выявлении нарядом ДПС на маршруте патрулирования нарушения ОТ в виде зимней скользкости необходимо зафиксировать его рапортом и передать информацию в дежурную часть. Впоследствии дежурная часть передает эту информацию в организацию, ответственную за содержание дороги с фиксацией времени передачи сообщения.

Также данную информацию рекомендуется передавать по смене вновь заступающим нарядам, например, на инструктаже, для принятия мер при повторном обнаружении данного нарушения ОТ.

По прошествии срока устранения зимней скользкости, установленного в таблице 8.1 ГОСТ Р 50597, необходимо повторно обследовать УДС, где она была выявлена с целью проверки устранения данного нарушения.

Кроме того, когда информация в указанные организации поступает с дорожных метеостанций, наличие зимней скользкости может быть подтверждено при проведении внепланового контрольного (надзорного) мероприятия (документарной проверки), в рамках которого у этой организации запрашиваются сведения о регистрации соответствующей информации.

Состояние обочин, тротуаров и пешеходных дорожек к остановочным пунктам маршрутных транспортных средств на дорогах после окончания работ по их снегоочистке должно соответствовать требованиям таблицы 8.2 ГОСТ Р 50597.

Состояние элементов обустройства дорог (заездных карманов, посадочных площадок, площадок отдыха и стоянок транспортных средств)

после окончания работ по их снегоочистке должно соответствовать требованиям таблицы 8.3 ГОСТ Р 50597.

На покрытии тротуаров, служебных проходов мостовых сооружений, пешеходных, велосипедных дорожек и на остановочных пунктах маршрутных транспортных средств в городах и сельских поселениях не допускается наличие снега и зимней скользкости после окончания работ по их устранению.

В период зимнего содержания дорог с интенсивностью движения не более 1500 автомобилей в сутки допускается наличие уплотненного снежного покрова⁴⁴ толщиной от 3 до 8 см.

УСП представляет собой специально сформированный уплотненный слой снега на дорожном покрытии, устраиваемый для обеспечения непрерывного и безопасного дорожного движения с установленными скоростями в зимний период года.

Дорога содержится под УСП на основании распорядительного акта владельца дороги.

На дорогах с УСП должно быть установлено ограничение максимальной скорости до 60 км/ч с помощью дорожных знаков 3.24 по ГОСТ Р 52289, также рекомендуется устанавливать знаки 1.15 «Скользкая дорога», при этом необходимо внести в ПОДД соответствующие изменения.

В начале зимнего периода рекомендуется запрашивать сведения у собственника автомобильной дороги об условиях ее содержания. После получения соответствующей информации она доводится до сотрудников строевых подразделений Госавтоинспекции, дежурных частей и ответственным лицам, заступающим от подразделения Госавтоинспекции для возможности оперативного информирования сотрудников, оформляющих ДТП.

УСП не должен иметь дефектов в виде колеи и иных неровностей, а также рыхлого снега.

В рамках рассматриваемого раздела стоит отметить, что при проведении осмотра также следует учитывать время года и время суток, поскольку при различных обстоятельствах ДТП могли сопутствовать соответствующие нарушения ОТ. В частности, при совершении ДТП в зимнее время необходимо обращать внимание на требования к эксплуатационному состоянию в зимний период. В ночное время в обязательном порядке необходимо проверить соблюдение требований к состоянию освещенности.

При необходимости выявленные нарушения фиксируются при помощи технических средств измерений.

Определение характерных видов ДТП следует рассматривать в качестве информации, способствующей установлению роли дорожных условий в формировании таких участков. В таблице 11 приведены характерные неблагоприятные условия, способствующие возникновению отдельных видов ДТП.

⁴⁴Далее – «УСП».

Таблица 11

№ п/п	Вид ДТП	Неблагоприятные дорожные условия, способствующие возникновению ДТП данного вида
1.	<i>Столкновение</i>	Несоответствие ширины проезжей части, радиуса кривой в плане, расстояния видимости нормам для дорог рассматриваемой категории; уровень загрузки дороги движением превышает оптимальное значение; отсутствие разделительной полосы (или барьерных ограждений на разделительной полосе на многополосных дорогах); несоответствие типа пересечений и примыканий интенсивности движения транспортных потоков; отсутствие переходно-скоростных полос на въездах и съездах
2.	<i>Опрокидывание / Съезд с дороги</i>	Отсутствие или несоответствие поперечного уклона виража на кривых в плане нормам на проектирование; радиус кривой в плане и величина уширения не соответствуют нормам для дорог данной категории; отсутствие ограждений в необходимых местах; неудовлетворительное состояние и отсутствие укрепления обочин; отсутствие твердого покрытия на примыкающих дорогах
3.	<i>Наезд на препятствие</i>	Близкое расположение к кромке проезжей части деревьев, не огражденных опор светильников и иных препятствий; неудовлетворительное состояние обочин
4.	<i>Наезд на стоящее ТС</i>	Несоответствие ширины обочин остановочных полос, расстояния видимости нормам для дорог данной категории; отсутствие площадок для отдыха; необорудованные стоянки у объектов дорожного сервиса
5.	<i>Наезд на пешехода</i>	Отсутствие оборудованных пешеходных переходов в необходимых местах; отсутствие или неудовлетворительное состояние тротуаров и пешеходных дорожек в населенных пунктах; несоответствие расстояния видимости нормам для дорог данной категории; отсутствие в необходимых местах или неудовлетворительное содержание автобусных остановок

Неудовлетворительная ровность, дефекты покрытия и сцепные качества проезжей части, отсутствие или неудовлетворительное состояние дорожных знаков и разметки способствуют возникновению всех видов ДТП.

Решение о применении конкретных технических средств измерений на месте ДТП сотрудник принимает исходя из характера выявленного недостатка и (или) параметра автомобильной дороги или улицы, который мог способствовать совершению ДТП.

Сотрудник Госавтоинспекции, оформляющий ДТП, должен быть обеспечен всеми необходимыми техническими средствами измерений. При достаточном количестве приборов следует оснастить ими каждый патрульный автомобиль.

Кроме того, в подразделениях, оснащенных дорожными (передвижными) лабораториями, целесообразно использовать их, так как в них должны быть все необходимые технические средства измерений.

Способ фиксации нарушений ОТ приведен в Приложении 2.

Порядок применения приборов, приведенных в Приложении 2, указан в их руководстве по эксплуатации и методике поверки.

Используемые сотрудником приборы должны иметь соответствующую отметку в эксплуатационной документации о проведении метрологической поверки в установленные сроки.

Сотрудником ДПС результаты обследования УДС могут быть зафиксированы в протоколе осмотра места совершения административного правонарушения либо отражены в рапорте о выявленных нарушениях обязательных требований с указанием размеров дефектов, приборов, которыми эти дефекты зафиксированы и сведений о поверке приборов.

Протокол осмотра места совершения административного правонарушения составляется в случае совершения административного правонарушения, предусмотренного статьей 12.24 или частью 2 статьи 12.30 КоАП РФ.

Рапорт целесообразно оформлять во всех случаях с целью принятия последующих мер по устранению и дальнейшему недопущению нарушений ОТ.

При осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области БДД⁴⁵, как показывает практика, оптимальным вариантом является реализация полномочий в рамках специального режима федерального надзора (постоянного рейда).

При осуществлении постоянного рейда уполномоченный сотрудник Госавтоинспекции может совершать следующие контрольные (надзорные) действия:

- 1) осмотр;
- 2) опрос;
- 3) истребование документов;
- 4) инструментальное обследование.

⁴⁵Постановление Правительства Российской Федерации от 30 июня 2021 г. № 1101 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 24.05.2025).

При обследовании места ДТП сотрудником Госавтоинспекции составляется протокол осмотра, если нарушения ОТ фиксируются визуально, и протокол инструментального обследования, когда их фиксация требует осуществления замеров.

Данные документы в последующем прикладываются к акту о проведении постоянного рейда, в котором также указывается информация о выявленных нарушениях ОТ.

Формы документов, используемых сотрудниками Госавтоинспекции при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения, приведены в приложениях к приказу МВД России от 1 августа 2022 года № 570⁴⁶.

В случае, когда автомобильная дорога находится в собственности субъекта Российской Федерации, либо муниципальной собственности, сотрудник Госавтоинспекции в рамках своих полномочий осуществляет государственный контроль (надзор) за реализацией органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, их должностными лицами полномочий, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения и соблюдением требований в области обеспечения безопасности дорожного движения⁴⁷.

При выявлении признаков нарушений ОТ в рамках осуществления государственного контроля (надзора) сотрудником Госавтоинспекции проводится инструментальное обследование с применением технических средств измерений.

По результатам инструментального обследования составляется протокол обследования, форма которого утверждена приказом МВД России от 11 мая 2023 года № 290⁴⁸.

Следует также отметить, что при фиксации нарушений ОТ во всех случаях необходимо произвести фотосъемку.

⁴⁶ Приказ МВД России от 1 августа 2022 г. № 570 «Об утверждении форм документов, используемых должностными лицами Министерства внутренних дел Российской Федерации и его территориальных органов, уполномоченными на осуществление федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 24.05.2025).

⁴⁷ Постановление Правительства Российской Федерации от 16 марта 2022 г. № 384 «Об утверждении Положения о государственном контроле (надзоре) за реализацией органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, их должностными лицами полномочий, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения и соблюдением требований в области обеспечения безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 24.05.2025).

⁴⁸ Приказ МВД России от 1 августа 2022 г. № 570 «Об утверждении форм документов, используемых должностными лицами Министерства внутренних дел Российской Федерации и его территориальных органов, уполномоченными на осуществление государственного контроля (надзора) за реализацией органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, их должностными лицами полномочий, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения и соблюдением требований в области обеспечения безопасности БДД» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 24.05.2025).

4. Внесение сведений в АИУС Госавтоинспекции. Порядок работы с АИУС Госавтоинспекции. Получение дополнительной информации по произошедшему ДТП

Согласно Правилам учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 19 сентября 2020 года № 1502, учету подлежат все ДТП, произошедшие на территории Российской Федерации. В официальную статистическую информацию по дорожно-транспортным происшествиям включаются сведения только о дорожно-транспортных происшествиях, произошедших на автомобильных дорогах общего пользования, в которых ранены либо погибли люди.

Органы внутренних дел производят учет ДТП, произошедших на территории обслуживания, оформленных в том числе без участия уполномоченных на то сотрудников полиции, информация о которых предоставлена профессиональным объединением страховщиков.

Учет ДТП ведется в электронном виде с использованием автоматизированных систем оперативного сбора, учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения органов внутренних дел.

На каждое ДТП заполняется карточка учета ДТП в электронном виде. Форма карточки учета ДТП, порядок и объем собираемых в ней сведений определяется Министерством внутренних дел Российской Федерации.

В качестве специального программного обеспечения для этих целей используется автоматизированная информационно-управляющая система Госавтоинспекции (АИУС Госавтоинспекции), входящая в состав единой информационно-аналитической системы обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (ЕИАС БДД МВД России).

Порядок организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях, контроля за полнотой и достоверностью этих сведений утвержден приказом МВД России от 12.08.2022 № 598.

В целях реализации положений Постановления Правительства Российской Федерации от 19 сентября 2020 года № 1502 и приказа МВД России от 12 августа 2022 г. № 598 ГУОБДД МВД России разработаны Методические рекомендации по организации учета и сбора сведений о дорожно-транспортных происшествиях и формированию перечня сведений, предусмотренных основными разделами электронной карточки учета дорожно-транспортного происшествия⁴⁹, направленные в подразделения Госавтоинспекции на региональном уровне (указание ГУОБДД от 13.12.2023 № 13/3-П-11696).

Согласно указанным Методическим рекомендациям формирование карточки осуществляется в три основных этапа:

⁴⁹Далее – «Методические рекомендации».

1. Первый – создание сообщения о ДТП, по которому предусмотрено направление спецсообщения (срочного донесения и т.п.) или в котором по предварительной информации есть погибшие, раненые либо получившие телесные повреждения, но не относящиеся к категории раненых людей, осуществляется в течение 3-х часов с момента прибытия сотрудников Госавтоинспекции (в том числе в составе следственно-оперативной группы) на место происшествия.

Для происшествий, не повлекших иных последствий, кроме причинения материального ущерба, и по которым не требуется направление спецсообщения, срок внесения сообщения о происшествии может быть увеличен до 12-ти часов.

2. Второй – внесение уточненной информации о ДТП с приложением фотографических изображений в течение 24-х часов с момента прибытия на место происшествия.

Внесение перечисленных сведений осуществляется в предусмотренные информационные поля электронной карточки учета ДТП. Сведения, для которых соответствующие поля в карточке учета ДТП отсутствуют, отражаются в фабуле происшествия.

Фотоснимки, сделанные непосредственно при оформлении ДТП, а также копии документов, составленных при его оформлении, приобщаются к карточке в течение 6-ти часов с момента прибытия на место происшествия.

Для происшествий, не повлекших иных последствий, кроме причинения материального ущерба, и по которым не требуется направления спецсообщения, продолжительность второго этапа может быть увеличена до 48-ми часов соответственно.

Внесение сведений на первом и втором этапах формирования карточки учета ДТП может осуществляться непосредственно на месте происшествия с использованием мобильной версии системы с планшетных компьютеров при наличии соответствующей технической возможности.

3. Третий – в течение 72-х часов с момента прибытия на место происшествия должно быть осуществлено полное заполнение карточки учета ДТП и приложение всех предусмотренных материалов, имеющихся на данный момент, а также включение сведений о происшествии с пострадавшими в официальную статистическую информацию⁵⁰ посредством использования функции «принятие карточки».

Полнота и качество информации о ДТП, содержащейся в карточке и приложенных материалах, проверяется как непосредственно на стадии ее формирования, так и после включения в ОСИ. В срок не более 3-х рабочих дней с момента принятия карточка и приложенные к ней материалы проверяются в подразделениях Госавтоинспекции на региональном уровне по направлениям деятельности (ДПС и розыск, пропаганда безопасности дорожного движения и профилактика детского дорожно-транспортного

⁵⁰ Далее – «ОСИ».

травматизма, технический надзор, дорожный надзор, исполнение административного законодательства, организация и контроль деятельности по учету ДТП и пострадавших). При необходимости подразделению, осуществившему формирование карточки и приобщение к ней материалов, поручается проведение корректировки информации. Возможны и последующие дополнительные проверки.

Изменение и уточнение информации, корректировка карточек, дополнение материалов по происшествиям сведениями о принятых мерах осуществляется в течение 24-х часов с момента получения информации, обусловившей необходимость корректировки (составления, вынесения, утверждения, направления, подписания соответствующих материалов, окончания мероприятий по проверкам, поступления информации).

К прилагаемым материалам, в частности, относятся сканированные копии или фотоснимки (копии):

- документов, составленных при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) и государственного контроля за органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления;

- документов, свидетельствующих об устранении нарушений обязательных требований.

При получении ранее отсутствующей (дополнительной, уточненной) информации в обязательном порядке производится корректировка информации, внесенной в поля карточки учета ДТП. Возможна неоднократная корректировка до окончательного закрытия годового массива данных.

В течение 48-ми часов с момента получения соответствующих сведений в карточку учета ДТП вносится поступившая (установленная), ранее неизвестная информация о вновь открывшихся условиях, обстоятельствах, причинах и последствиях происшествия (например: о смерти участников ДТП в течение 30-ти последующих суток, об обращении участников происшествия впоследствии за медицинской помощью в связи с получением телесных повреждений, установлении факта наличия состояния опьянения у участников происшествия, о допущенных ими нарушениях ПДД либо об отсутствии таковых, о нарушении обязательных требований, технических неисправностях, различных факторах, обстоятельствах, условиях, сведениях об участниках, ТС и т.д.).

Фотоснимки и иные документы, свидетельствующие об устранении выявленных на месте происшествия нарушений обязательных требований, приобщаются в течение суток после подтверждения факта их устранения.

Практика показывает, что первый этап, как правило, формирует одно из следующих должностных лиц:

- инспектор ДПС, оформляющий ДТП (с использованием мобильной версии системы с планшетных компьютеров при наличии соответствующей технической возможности);

- сотрудник дежурной части;

сотрудник, в чьи должностные обязанности вменена соответствующая функция;

лицо, заступающее ответственным от подразделения Госавтоинспекции.

Внесением уточняющей информации занимается сотрудник, в чьи должностные обязанности вменена соответствующая функция и который рассматривает материалы по факту произошедшего ДТП.

Кроме того, в папку «Принятые меры» карточки учета ДТП могут добавлять документы сотрудники по направлениям деятельности (ДПС, ИАЗ, пропаганда, дорожный и технический надзор). Целесообразно, чтобы карточку учета ДТП формировал и передавал в ОСИ один сотрудник, поэтому, в случае, если вышеуказанным лицам необходимо дополнить карточку какой-либо информацией, необходимо ее передать этому сотруднику.

При этом до включения карточки учета ДТП в ОСИ сотруднику дорожного надзора необходимо проверить полноту и достоверность внесенных сведений о дорожных условиях и, в частности, соответствие прикрепленных документов и фотографий с места ДТП выставленным недостаткам эксплуатационного состояния и обустройства УДС.

В случае выявления несоответствий либо отсутствия необходимой информации сотрудником дорожного надзора может быть принято решение о проведении дополнительного обследования УДС.

Список источников

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // СПС «Консультант Плюс».
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 19 сентября 2020 г. № 1502 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс».
3. Постановление Правительства Российской Федерации от 30 апреля 1997 г. № 508 «О порядке государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс».
4. Приказ МВД России от 2 мая 2023 г. № 264 «Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс».
5. Приказ МВД России от 12 августа 2022 г. № 598 «Об организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях и признании утратившим силу нормативного правового акта МВД России» // СПС «Консультант Плюс».
6. Приказ МВД России от 29 декабря 2012 г. № 1157 «Об утверждении норм положенности специальной техники для отдельных подразделений центрального аппарата МВД России и средств связи, вычислительной, электронной организационной и специальной техники для территориальных органов МВД России, медицинских (в том числе санаторно-курортных) организаций системы МВД России, окружных управлений материально-технического снабжения системы МВД России, а также иных организаций и подразделений, созданных для выполнения задач и осуществления полномочий, возложенных на органы внутренних дел Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс».
7. ГОСТ Р ИСО 23600. Национальный стандарт Российской Федерации. Вспомогательные технические средства для лиц с нарушением функций зрения и лиц с нарушением функций зрения и слуха. Звуковые и тактильные сигналы дорожных светофоров // СПС «Консультант Плюс».
8. ГОСТ 32759-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные тумбы. Технические требования.
9. ГОСТ 32825-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные покрытия. Методы измерения геометрических размеров повреждений // URL: docs.cndt.ru.
10. ГОСТ 32843-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Столбики сигнальные дорожные. Технические требования // URL: docs.cndt.ru.
11. ГОСТ 32865-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Знаки переменной информации // URL: docs.cndt.ru.
12. ГОСТ 32866-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Световозвращатели дорожные. Технические требования // URL: docs.cndt.ru.
13. ГОСТ 32952-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Методы контроля.
14. ГОСТ 32953-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Технические требования // URL: docs.cndt.ru.
15. ГОСТ 32945-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Знаки дорожные. Технические требования // URL: docs.cndt.ru.
16. ГОСТ 32964-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Искусственные неровности сборные. Технические требования. Методы контроля // URL: docs.cndt.ru.
17. ГОСТ 33078-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Методы измерения сцепления колеса автомобиля с покрытием // URL: docs.cndt.ru.

18. ГОСТ 33101-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Покрытия дорожные. Методы измерения ровности // URL: docs.cndt.ru.

19. ГОСТ 33128-2024. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Технические требования // URL: docs.cndt.ru.

20. ГОСТ 33151-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Технические требования. Правила применения // URL: docs.cndt.ru.

21. ГОСТ 33176-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Горизонтальная освещенность от искусственного освещения. Технические требования // URL: docs.cndt.ru.

22. ГОСТ Р 33220-2015. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Требования к эксплуатационному состоянию // URL: docs.cndt.ru.

23. ГОСТ 33385-2015. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные светофоры. Технические требования // URL: docs.cndt.ru.

24. ГОСТ Р 50597-2017. Национальный стандарт Российской Федерации. Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля // СПС «Консультант Плюс».

25. ГОСТ Р 51256-2018. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования // СПС «Консультант Плюс».

26. ГОСТ Р 52766-2007. Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования // СПС «Консультант Плюс».

27. ГОСТ Р 52282-2004. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний // СПС «Консультант Плюс».

28. ГОСТ Р 52289-2019. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров дорожных ограждений и направляющих устройств // СПС «Консультант Плюс».

29. ГОСТ Р 52290-2004. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования // СПС «Консультант Плюс».

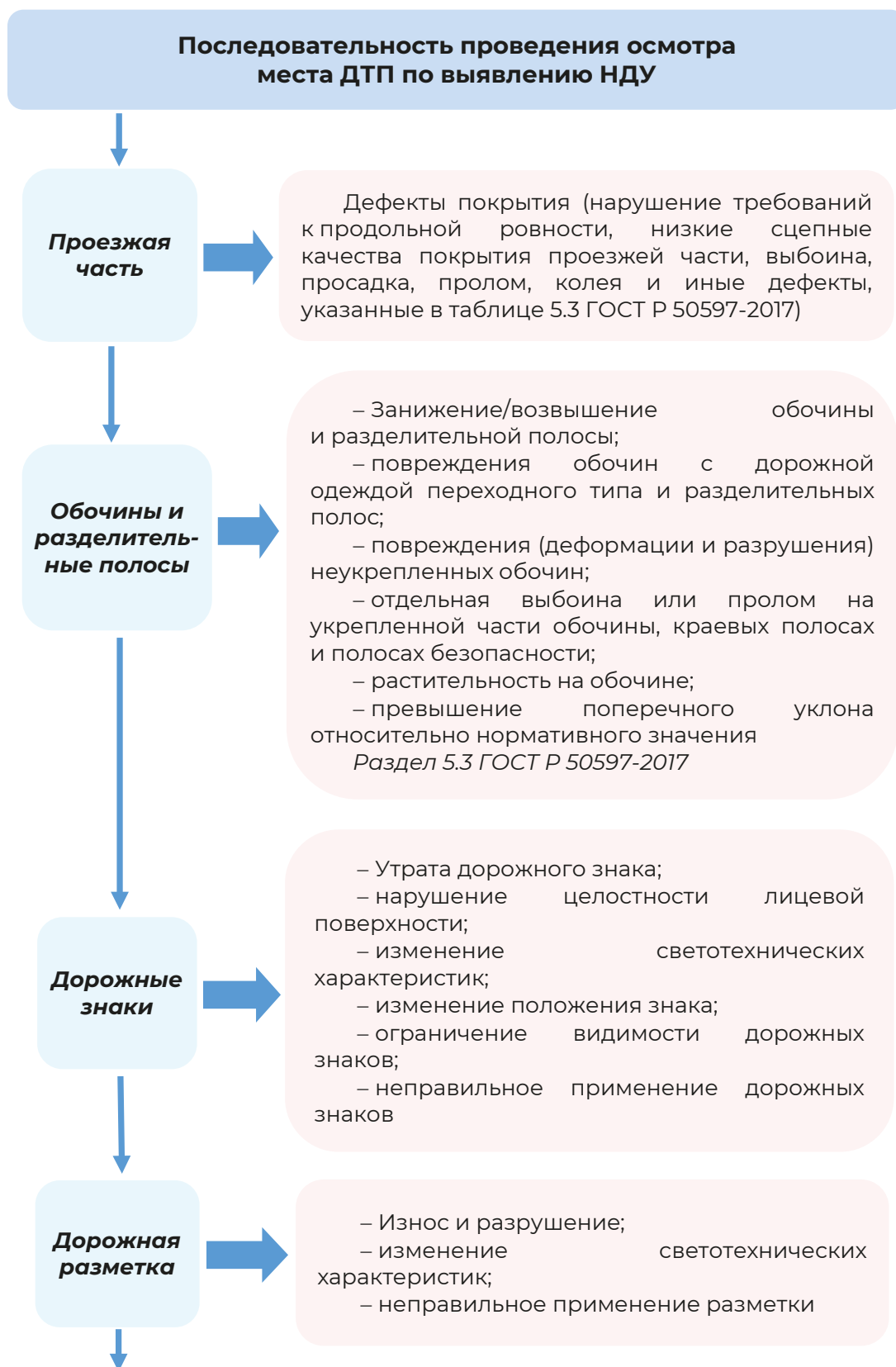
30. ГОСТ Р 52605-2006. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения.

31. ГОСТ Р 52607-2006. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования // СПС «Консультант Плюс».

32. Сторожев С.А., Приходько В.Е., Логинов В.Ю. и др. Выявление инспектором ДПС недостатков транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети при выезде на место ДТП: методические рекомендации. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2018.

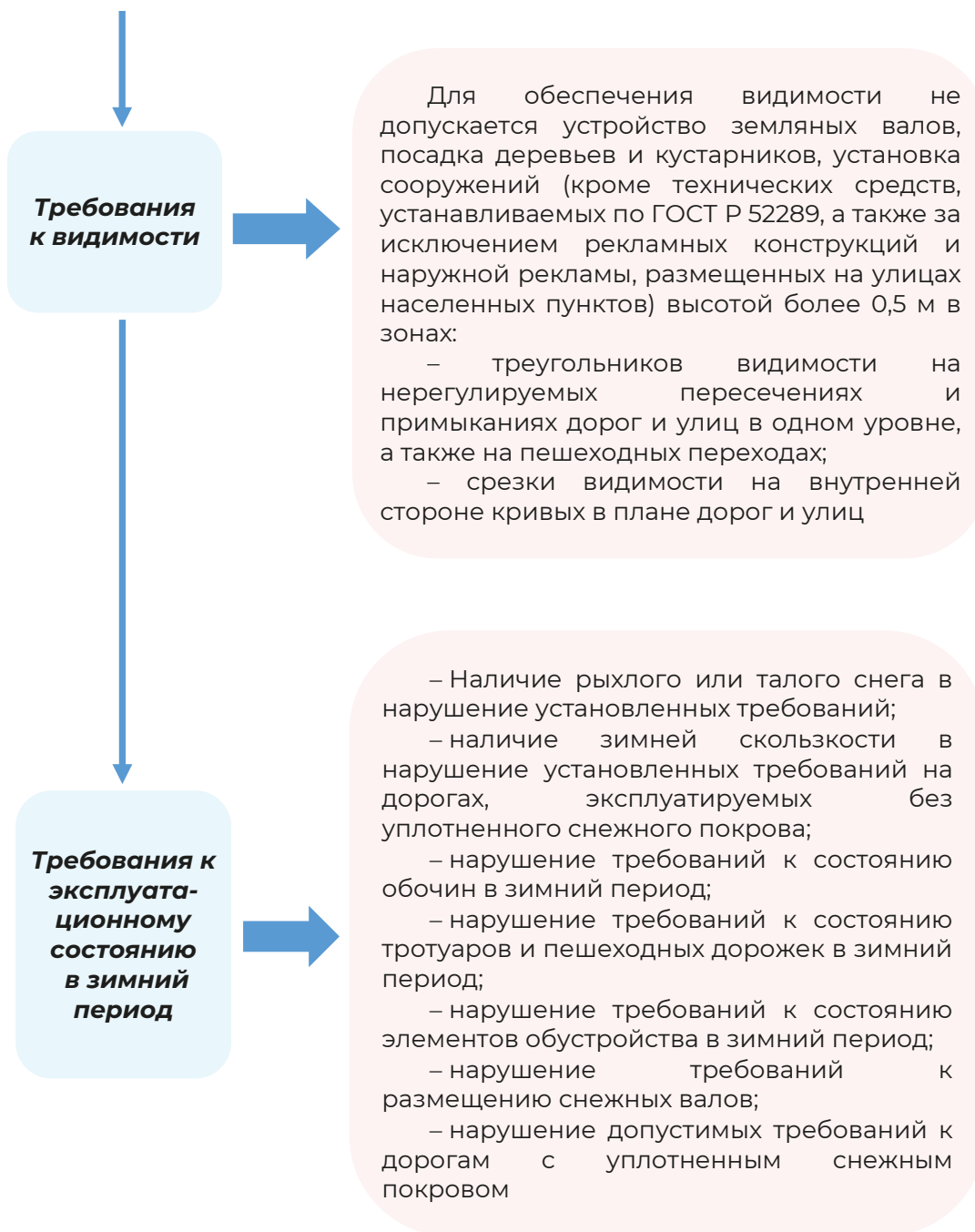
33. Приходько В.Е., Стригин Е.Б. Порядок действий сотрудника ДПС при оформлении материалов дорожно-транспортного происшествия: методические рекомендации М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2013.

34. Елизаров В.В., Логинов В.Ю., Островский А.В. Определение дорожных условий, сопутствующих совершению дорожно-транспортных происшествий: методические рекомендации. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2013.









Приложение 2

№ п/п	Наименование недостатков эксплуатационного состояния улично-дорожной сети и непосредственных дефектов улично-дорожной сети	Способ фиксации
1	2	3
1	Дефекты покрытия проезжей части	
1.1	Нарушение требований к продольной ровности	Прибор для измерения ровности, поперечных и продольных уклонов дорожного покрытия и обочин
1.2	Выбоина	Техническое средство для измерения линейных расстояний
1.3	Просадка	
1.4	Пролом	
1.5	Сдвиг, волна	
1.6	Гребенка	Прибор для измерения ровности, поперечных и продольных уклонов дорожного покрытия и обочин
1.7	Колея	
1.8	Отдельное необработанное место выпотевания вяжущего	
1.9	Отклонение по вертикали крышки люка относительно поверхности проезжей части	Прибор для измерения ровности, поперечных и продольных уклонов дорожного покрытия и обочин
1.10	Отклонение по вертикали решетки дождеприемника относительно поверхности лотка	
1.11	Отклонение по вертикали верха головки рельса трамвайных путей, расположенных в пределах проезжей части, относительно поверхности покрытия	
1.12	Неровность в покрытии междурельсового пространства (настила) трамвайных путей	
1.13	Выступы или углубления в зоне деформационных швов	
1.14	Разрушение/отсутствие крышек люков и решеток дождеприемников	Визуально
1.15	Низкие сцепные качества покрытия проезжей части	Прибор для измерения коэффициента сцепления шин автомобиля с дорожным покрытием
2	Загрязнение дорог и улиц	Техническое средство для измерения линейных расстояний

1	2	3
3	Дефекты тротуаров, пешеходных дорожек, посадочных площадок остановочных пунктов и наземных тактильных указателей	Техническое средство для измерения линейных расстояний
4	Нарушения требований к эксплуатационному состоянию дорог в зимний период	
4.1	Наличие рыхлого или талого снега в нарушение установленных требований	Техническое средство для измерения линейных расстояний
4.2	Наличие зимней скользкости в нарушение установленных требований на дорогах, эксплуатируемых без уплотненного снежного покрова	Визуально
4.3	Нарушение требований к состоянию обочин в зимний период	Техническое средство для измерения линейных расстояний
4.4	Нарушение требований к состоянию тротуаров и пешеходных дорожек в зимний период	
4.5	Нарушение требований к состоянию элементов обустройства в зимний период	Техническое средство для измерения линейных расстояний
4.6	Нарушение требований к размещению снежных валов	Прибор для измерения ровности, поперечных и продольных уклонов дорожного покрытия и обочин Курвиметр полевой для измерения линейных размеров дорог
4.7	Нарушение допустимых требований к дорогам с уплотненным снежным покровом	
5	Наличие на дороге посторонних предметов	Визуально
6	Дефекты разделительной полосы	
6.1	Занижение разделительной полосы	Техническое средство для измерения линейных расстояний
6.2	Возвышение разделительной полосы	
6.3	Повреждение разделительных полос и полос безопасности	Прибор для измерения ровности, поперечных и продольных уклонов дорожного покрытия и обочин

1	2	3
6.4	Превышение поперечного уклона разделительных полос относительно нормативного значения	Прибор для измерения ровности, поперечных и продольных уклонов дорожного покрытия и обочин
6.5	Нарушение требований к показателям ровности полос безопасности у разделительной полосы	
7	Дефекты обочины	
7.1	Занижение обочины	Прибор для измерения ровности, поперечных и продольных уклонов дорожного покрытия и обочин
7.2	Возвышение обочины	
7.3	Повреждения краевых полос, укрепленных обочин и обочин с дорожной одеждой переходного типа	
7.4	Повреждения (деформации и разрушения) неукрепленных обочин	
7.5	Растительность на обочине	
7.6	Превышение поперечного уклона обочины относительно нормативного значения	Прибор для измерения ровности, поперечных и продольных уклонов дорожного покрытия и обочин
7.7	Нарушение требований к показателям ровности полос безопасности у разделительной полосы, укрепительных полос у обочин	
8	Дефекты горизонтальной дорожной разметки	
8.1	Износ и разрушение разметки 1.14.1, 1.14.2	Шаблон Фотоаппарат (с последующей обработкой фотоснимков с использованием компьютерных программ)
8.2	Изменение светотехнических характеристик разметки 1.14.1, 1.14.2	Прибор для измерения светотехнических параметров дорожных знаков и разметок
8.3	Неправильное применение разметки 1.14.1, 1.14.2	Техническое средство для измерения линейных расстояний Курвиметр полевой для измерения линейных размеров дорог
8.4	Отсутствие разметки 1.14.1, 1.14.2	Визуально
8.5	Износ и разрушение разметки всех типов, за исключением разметки 1.14.1, 1.14.2	Шаблон Фотоаппарат (с последующей обработкой фотоснимков с использованием компьютерных программ)

1	2	3
8.6	Изменение светотехнических характеристик разметки всех типов, за исключением разметки 1.14.1, 1.14.2	Прибор для измерения светотехнических параметров дорожных знаков и разметок
8.7	Неправильное применение разметки всех типов, за исключением разметки 1.14.1, 1.14.2	Техническое средство для измерения линейных расстояний Курвиметр полевой для измерения линейных размеров дорог Дальномер дорожный для определения дальности видимости Прибор для оценки радиусов кривых в плане
8.8	Отсутствие разметки всех типов, за исключением разметки 1.14.1, 1.14.2	Визуально
9	Дефекты вертикальной дорожной разметки	
9.1	Износ и разрушение вертикальной разметки	Техническое средство для измерения линейных расстояний
9.2	Изменение светотехнических характеристик вертикальной разметки	Прибор для измерения светотехнических параметров дорожных знаков и разметок
9.3	Неправильное применение вертикальной разметки	Визуально
9.4	Отсутствие вертикальной разметки	
10	Дефекты искусственных неровностей	
10.1	Нарушение целостности конструкции сборно-разборной искусственной неровности	Техническое средство для измерения линейных расстояний
10.2	Дефекты монолитной искусственной неровности	Прибор для измерения ровности, поперечных и продольных уклонов дорожного покрытия и обочин
10.3	Несоответствие геометрических параметров искусственных неровностей нормативным значениям	
11	Застой воды на проезжей части и/или обочинах	
12	Необеспечение необходимой видимости в зоне треугольников видимости	
13	Дефекты дорожных светофоров	
13.1	Неработающий сигнал (сигналы) светофора	Визуально

1	2	3
13.2	Нарушение целостности элементов светофора	Техническое средство для измерения линейных расстояний
13.3	Снижение восприятия сигналов светофора	Визуально
13.4	Изменение положения светофора	Угломер
13.5	Сбой в работе светофорного объекта	Визуально
13.6	Неработающий звуковой сигнал, дублирующий разрешающий сигнал светофора	Визуально
13.7	Отказ в работе табло вызывного пешеходного	
13.8	Неправильное применение светофоров	Техническое средство для измерения линейных расстояний Дальномер дорожный для определения дальности видимости Прибор для измерения высоты инженерных сооружений
13.9	Ограничение видимости светофоров	Курвиметр полевой для измерения линейных размеров дорог
14	Наличие съездов в неустановленных местах	Визуально
15	Дефекты дорожных знаков	
15.1	Утрата дорожного знака	Визуально
15.2	Нарушение целостности лицевой поверхности	Техническое средство для измерения линейных расстояний
15.3	Изменение светотехнических характеристик	Прибор для измерения светотехнических параметров дорожных знаков и разметок
15.4	Изменение положения знака	Угломер
15.5	Ограничение видимости дорожных знаков	Курвиметр полевой для измерения линейных размеров дорог Дальномер дорожный для определения дальности видимости

1	2	3
15.6	Неправильное применение дорожных знаков	Техническое средство для измерения линейных расстояний Дальномер дорожный для определения дальности видимости Прибор для измерения высоты инженерных сооружений
15.7	Отсутствие дорожных знаков	Визуально
16	Дефекты бортового камня	
16.1	Повреждение бортового камня	Техническое средство для измерения линейных расстояний
16.2	Нарушение положения бортового камня	
17	Дефекты дорожных ограждений	
17.1	Отсутствие элементов конструкции металлических дорожных ограждений, разделяющих транспортные потоки встречных направлений	Визуально
17.2	Повреждение элементов конструкции металлических или железобетонных ограждений, разделяющих транспортные потоки встречных направлений	Техническое средство для измерения линейных расстояний
17.3	Нарушение целостности конструкции металлических ограждений, разделяющих транспортные потоки встречных направлений	
17.4	Нарушение правил применения ограждений, разделяющих транспортные потоки встречных направлений	Техническое средство для измерения линейных расстояний Курвиметр полевой для измерения линейных размеров дорог Дальномер дорожный для определения дальности видимости
17.5	Отсутствие элементов конструкции металлического дорожного ограждения на краю проезжей части	Визуально
17.6	Повреждение элементов конструкции металлических или железобетонных ограждений на краю проезжей части	Техническое средство для измерения линейных расстояний
17.7	Нарушение целостности конструкции металлических ограждений на краю проезжей части	

1	2	3
17.8	Нарушение правил применения ограждений на краю проезжей части	Техническое средство для измерения линейных расстояний Курвиметр полевой для измерения линейных размеров дорог Дальномер дорожный для определения дальности видимости
18	Дефекты пешеходных ограждений	
18.1	Отсутствие элемента пешеходного ограждения	Визуально
18.2	Повреждения элементов удерживающего пешеходного ограждения	Техническое средство для измерения линейных расстояний
18.3	Нарушение правил применения пешеходных ограждений	Техническое средство для измерения линейных расстояний Курвиметр полевой для измерения линейных размеров дорог Дальномер дорожный для определения дальности видимости
19	Дефекты дорожных сигнальных столбиков	
19.1	Утрата столбика	Визуально
19.2	Повреждение конструкции столбика	Техническое средство для измерения линейных расстояний
19.3	Плохая различимость столбика	
19.4	Неправильное применение столбиков	Визуально
19.5	Отсутствие столбиков в необходимых местах	
20	Дефекты дорожных тумб	
20.1	Утрата дорожной тумбы	Техническое средство для измерения линейных расстояний
20.2	Повреждение конструкции дорожной тумбы	
20.3	Плохая различимость дорожной тумбы	Курвиметр полевой для измерения линейных размеров дорог Дальномер дорожный для определения дальности видимости
20.4	Неправильное применение дорожных тумб	
20.5	Отсутствие дорожных тумб	Визуально

1	2	3
21	Дефекты дорожных световозвращателей	
21.1	Утрата световозвращателя либо световозвращающего элемента	Визуально
21.2	Нарушение целостности лицевой поверхности	Техническое средство для измерения линейных расстояний
21.3	Изменение светотехнических характеристик (в том числе по причине загрязнений)	Техническое средство для измерения линейных расстояний Прибор для измерения светотехнических параметров дорожных знаков и разметок
21.4	Отсутствие дорожных световозвращателей	Визуально
22	Нарушения обустройства мест производства дорожных работ	
22.1	Нарушения правил применения временных дорожных знаков	Техническое средство для измерения линейных расстояний
22.2	Нарушения правил применения временных светофоров	Дальномер дорожный для определения дальности видимости Прибор для измерения высоты инженерных сооружений
22.3	Отсутствие временных дорожных знаков	Визуально
22.4	Отсутствие временных светофоров	
22.5	Нарушения правил применения временной разметки	Техническое средство для измерения линейных расстояний Курвиметр полевой для измерения линейных размеров дорог Дальномер дорожный для определения дальности видимости Прибор для оценки радиусов кривых в плане
22.6	Отсутствие временной разметки	Визуально

1	2	3
22.7	Нарушения правил применения временных дорожных направляющих устройств	
22.8	Нарушения правил применения временных дорожных ограждающих устройств	Техническое средство для измерения линейных расстояний
22.9	Нарушения правил применения сигнальных фонарей	Курвиметр полевой для измерения линейных размеров дорог
22.10	Нарушения правил применения динамических информационных табло	
22.11	Нарушения правил применения передвижных комплексов временных технических средств	Дальномер дорожный для определения дальности видимости
22.12	Нарушения правил применения информационных щитов	
22.13	Отсутствие временных дорожных направляющих устройств	
22.14	Отсутствие временных дорожных ограждающих устройств	
22.15	Отсутствие сигнальных фонарей	Визуально
22.16	Отсутствие динамических информационных табло	
22.17	Отсутствие передвижных комплексов временных технических средств	
22.18	Нарушение правил применения автомобилей прикрытия	Курвиметр полевой для измерения линейных размеров дорог Дальномер дорожный для определения дальности видимости
22.19	Отсутствие автомобилей прикрытия	
22.20	Отсутствие информационных щитов	
22.21	Не убраны временные технические средства организации дорожного движения	Визуально
23	Дефекты стационарного электрического освещения	
23.1	Наличие неработающих светильников	
23.2	Отказы в работе наружных осветительных установок (отключение освещения)	Визуально
23.3	Недостаточная освещенность	Прибор для измерения освещенности дорожного покрытия

1	2	3
24	Нарушение требований к эксплуатационному состоянию железнодорожных переездов	
24.1	Нарушение требований к обустройству переездов системами сигнализации	Визуально
24.2	Неисправности либо отсутствие шлагбаумов и/или заграждений дорожных	
24.3	Необеспечение необходимой видимости на подъезде к железнодорожному переезду	Техническое средство для измерения линейных расстояний
24.4	Нарушение требований к эксплуатационному состоянию дороги на подъезде к железнодорожному переезду в зимний период	Курвиметр полевой для измерения линейных размеров дорог Дальномер дорожный для определения дальности видимости
24.5	Отклонение по вертикали верха головки рельса железнодорожных путей, расположенных в пределах проезжей части, относительно поверхности покрытия	Техническое средство для измерения линейных расстояний Прибор для измерения ровности поперечных и продольных уклонов дорожного покрытия и обочин
24.6	Возвышение междурельсового настила над верхом рельсов на железнодорожных переездах, см	Техническое средство для измерения линейных расстояний
24.7	Неровность в покрытии междурельсового пространства (настила) железнодорожного переезда	Прибор для измерения ровности поперечных и продольных уклонов дорожного покрытия и обочин
24.8	Нарушение требований к обустройству переездов дорожными знаками	Техническое средство для измерения линейных расстояний
24.9	Нарушение требований к обустройству переездов дорожной разметкой	
24.10	Нарушение требований к обустройству переездов светофорами	Курвиметр полевой для измерения линейных размеров дорог
24.11	Нарушение требований к обустройству переездов сигнальными столбиками	Дальномер дорожный для определения дальности видимости

План-график выпуска научных изданий
ФКУ «НЦ БДД МВД России»
на 2025 г. поз. 28

Сергей Алексеевич Сторожев
Дмитрий Сергеевич Ложкин
Олег Андреевич Калинин
Дмитрий Александрович Тарасенков
Алина Николаевна Аристархова
Максим Анатольевич Иваньяков

**ПОРЯДОК ВЫЯВЛЕНИЯ И ФИКСАЦИИ
СОТРУДНИКАМИ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ
НАРУШЕНИЙ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ
В СФЕРЕ ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
НА МЕСТЕ СОВЕРШЕНИЯ
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ**

Практические рекомендации

Редактор Е.В. Марцога
Компьютерная верстка В.Л. Расторгуев

Федеральное казенное учреждение
«Научный центр безопасности дорожного движения
Министерства внутренних дел Российской Федерации»
121293, г. Москва, ул. Поклонная, д. 17.
Тел. (495) 184-32-23.
Официальный сайт: <https://нцбдд.мвд.рф>

Подписано в печать 28.11.2025
Формат 60x84/8. Тираж 16 экз.

Отпечатано в ФКУ «НЦ БДД МВД России»
125195, г. Москва, Ленинградское шоссе, д. 59