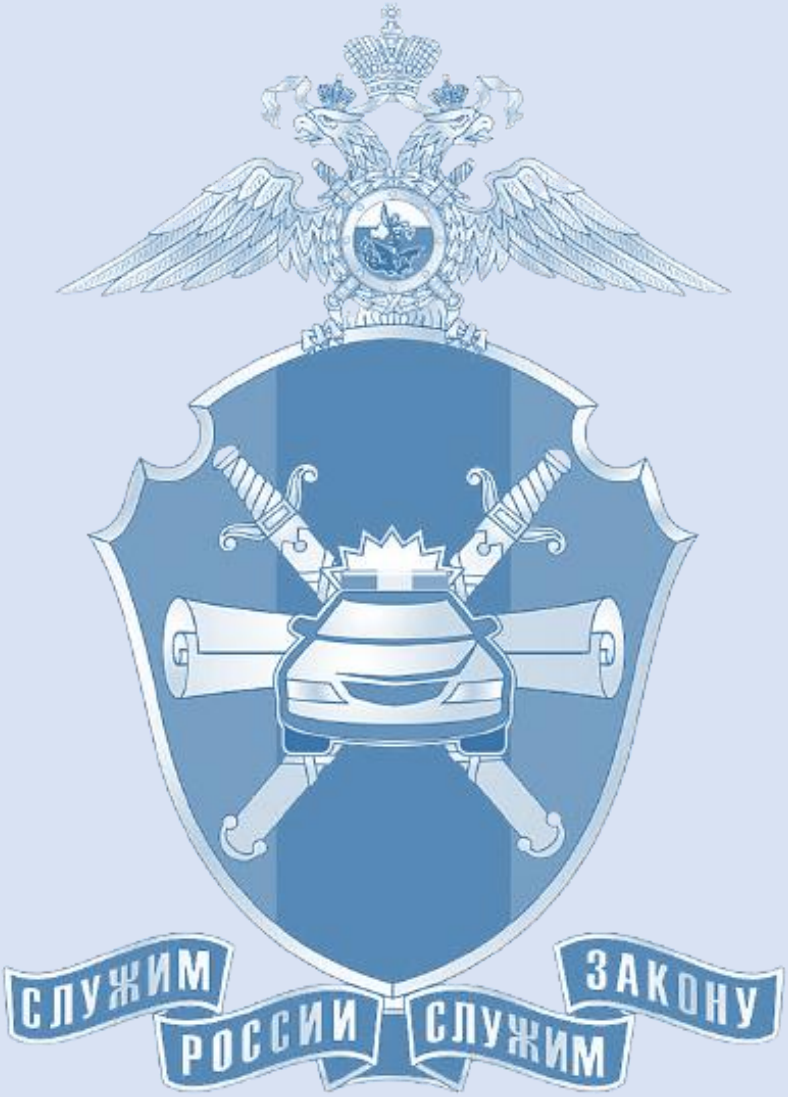
МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

# НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

## ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ АВАРИЙНОСТЬ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЗА 2020 ГОД




МОСКВА
2021

Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2020 год. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021, 79 с.

Приведены основные статистические сведения о дорожно-транспортных происшествиях в Российской Федерации за 12 месяцев 2020 года, использованы данные Многопараметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (МИАС) и Автоматизированной информационно-управляющей системы Госавтоинспекции (Журнал ДТП).

Использованные данные сформированы в соответствии с Правилами учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий».

Авторский коллектив: к.ю.н. К.С. Баканов, П.В. Ляхов, С.Б. Наумов, Е.А. Лопарев, А.С. Ермаганбетов, М.М. Исаев, Н.А. Шестериков, А.С. Князев, В.С. Ивлев, А.Г. Мохов.

Под общей редакцией начальника федерального казенного учреждения «Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» Д.В. Митрошина и начальника организационно-аналитического управления Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации С.А. Рыжова.

© ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021

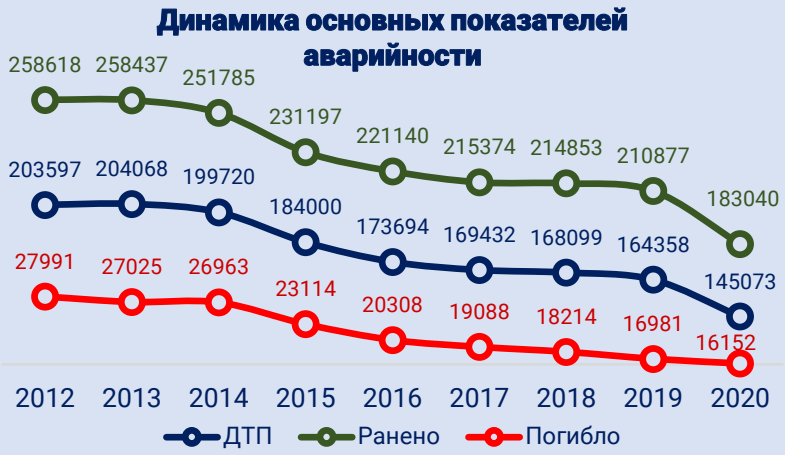
НАУЧНЫЙ ЦЕНТР БДД МВД РОССИИ

## СОДЕРЖАНИЕ


I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВАРИЙНОСТИ ..... 4
II. МЕСТА СОВЕРШЕНИЯ ДТП ..... 14
ГОРОДА И НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ ..... 14
АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ ВНЕ ГОРОДОВ И НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ ..... 16
ИНЫЕ (ДРУГИЕ) МЕСТА СОВЕРШЕНИЯ ДТП ..... 17
НЕДОСТАТКИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ И ОБУСТРОЙСТВА УЛИЧНО- ДОРОЖНОЙ СЕТИ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДОВ ..... 18
III. АВАРИЙНОСТЬ ИЗ-ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД ВОДИТЕЛЯМИ ..... 21
АВАРИЙНОСТЬ ПРИ ВЫЕЗДЕ НА ПОЛОСУ ДЛЯ ВСТРЕЧНОГО ДВИЖЕНИЯ ..... 22
АВАРИЙНОСТЬ, СВЯЗАННАЯ С НАРУШЕНИЕМ СКОРОСТНОГО РЕЖИМА ДВИЖЕНИЯ ..... 25
ВОЗРАСТ ВОДИТЕЛЕЙ И СТАЖ УПРАВЛЕНИЯ ТС ..... 27
АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ С ПРИЗНАКАМИ ОПЬЯНЕНИЯ ..... 28
АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ, НЕ ИМЕЮЩИХ ПРАВА УПРАВЛЕНИЯ ТС ..... 33
АВАРИЙНОСТИ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ ..... 34
IV. АВАРИЙНОСТЬ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ АВТОМОТОТРАНСПОРТА ..... 36
АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ЛЕГКОВОГО ТРАНСПОРТА ..... 37
АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА ..... 37
АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ АВТОБУСОВ ..... 40
АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ЛЕГКОВОГО ТАКСИ ..... 43
АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ТС, ВЗЯТЫХ В КРАТКОСРОЧНУЮ АРЕНДУ (КАРШЕРИНГ) ..... 46
АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ МОТОТРАНСПОРТА ..... 46
АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВЕЛОСИПЕДОВ И СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ, ОСНАЩЕННЫХ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕМ ..... 47
V. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПАССАЖИРОВ ..... 49
VI. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПЕШЕХОДОВ ..... 50
VII. ДЕТСКИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ..... 56
ДЕТИ-ПАССАЖИРЫ ..... 58
ДЕТИ-ПЕШЕХОДЫ ..... 60
ДЕТИ-ВОДИТЕЛИ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ..... 62
ДЕТИ-ВЕЛОСИПЕДИСТЫ ..... 63
VIII. ПРОИСШЕСТВИЯ С ОСОБО ТЯЖКИМИ ПОСЛЕДСТВИЯМИ ..... 65
ХАРАКТЕРНЫЕ ПРИМЕРЫ ..... 66
ЗАКЛЮЧЕНИЕ ..... 69
ПРИЛОЖЕНИЕ ..... 73

## I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВАРИЙНОСТИ

С 2012 года в Российской Федерации продолжается тенденция снижения основных показателей дорожно-транспортной аварийности. В 2020 году на территории страны также отмечено снижение всех трех основных показателей аварийности[1]. Всего на улицах и дорогах страны зарегистрировано 145073 (-11,7%) дорожно-транспортных происшествия[2], в которых погибли и (или) были ранены люди. В данных ДТП погибли 16152 (-4,9%) человека и получили ранения 183040 (-13,2%)[3].




В 2020 году снижение трех основных показателей аварийности относительно прошлого года зафиксировано более чем в половине (48) субъектов Российской Федерации[4].

Число погибших в ДТП снизилось в 51 субъекте страны. Максимальное снижение отмечено в Магаданской (-37,9%), Костромской (-36,2%), Ульяновской (-28%) областях, Еврейской автономной области (-25%) и Рязанской области (-22,6%).

Несмотря на определенные позитивные изменения, уровень дорожно-транспортной аварийности в стране остается достаточно высоким – каждое одиннадцатое (9,6%) ДТП приводит к смертельному исходу (13903, -3,8%).

В пяти регионах одновременно увеличилось количество ДТП, число погибших и раненых: в республиках Коми, Ингушетия, Хакасия, Новосибирской области и Чукотском автономном округе.

| | ДТП, кол-во | ± % АППГ | Погибло, человек | ± % АППГ | Ранено, человек | ± % АППГ | Тяжесть последствий |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Республика Коми | 1 072 | +9,3 | 99 | +50 | 1 413 | +3 | 6,5 |
| Новосибирская область | 2 177 | +9,8 | 298 | +8,8 | 2 633 | +3,1 | 10,2 |
| Республика Ингушетия | 205 | +12,6 | 68 | +17,2 | 365 | +20,1 | 15,7 |
| Чукотский автономный округ | 25 | +56,3 | 6 | +500 | 20 | +17,6 | 23,1 |
| Республика Хакасия | 542 | +2,8 | 59 | +9,3 | 669 | +1,8 | 8,1 |

Наибольший рост числа погибших зафиксирован в Республике Коми (+50%), Кабардино-Балкарской Республике (+20,3%), г. Севастополе (+33,3%), Псковской (+34,4%), Мурманской (+24,1%), Орловской (+20,2%) областях, Ямало-Ненецком (+42,9%), Ненецком (+100%) и Чукотском (+500%) автономных округах.

Наибольшей тяжестью последствий[5] характеризовались ДТП в Чеченской (25,2), Кабардино-Балкарской (15,4) республиках, Республике Ингушетия (15,7) и Чукотском автономном округе (23,1).

---

[1] Количество дорожно-транспортных происшествий, число погибших и раненных в них людей.

[2] Далее – «ДТП» или «происшествие».

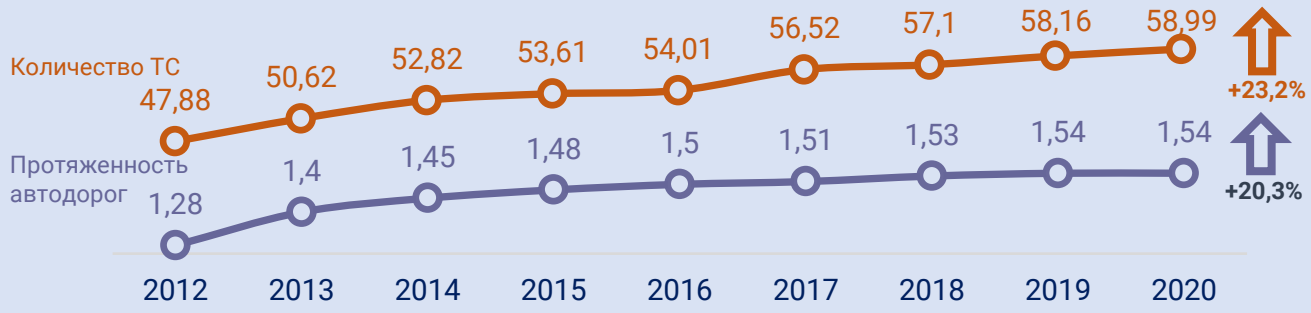
[3] Данные сформированы в соответствии с Правилами учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий». Мониторинг достижения целевых показателей снижения смертности в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» осуществляется в соответствии с Правилами учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 19 сентября 2020 г. № 1502 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации».

[4] Далее – «субъекты» либо «регионы».

[5] Число погибших в ДТП в расчете на 100 пострадавших (суммарное погибших и раненых).

Необходимо отметить, что устойчивое многолетнее снижение общероссийских показателей аварийности происходит при одновременном росте численности автопарка страны (в 2020 году +1,4%, всего 58,99 млн)[1].

**Количество транспортных средств[2] (млн)**
**и протяженность автомобильных дорог общего пользования (млн км)**




С 2012 года отмечается устойчивая динамика снижения показателей социального и транспортного рисков. В 2020 году она продолжилась – значения показателей составили 11,01 и 2,6 соответственно[3].

**Динамика относительных показателей аварийности**

В 2020 году значительное влияние на дорожно-транспортную аварийность оказало распространение новой коронавирусной инфекции COVID-19. Установленные в соответствии с указами Президента Российской Федерации в апреле и мае нерабочие дни, а также особый порядок передвижения лиц и ТС в этот период привели к значительному сокращению доли населения, вовлеченного в дорожное движение, вследствие чего отмечено снижение основных показателей аварийности.

Также снижение основных показателей отмечено в октябре, ноябре и декабре 2020 года. В этот период наблюдалось наибольшее число ежедневных заражений, а также возобновление действия части ранее действующих ограничений и дополнение их новыми мерами, что затруднило возможность передвижения значительного числа лиц как на автомобильном транспорте, так и в качестве пешеходов.

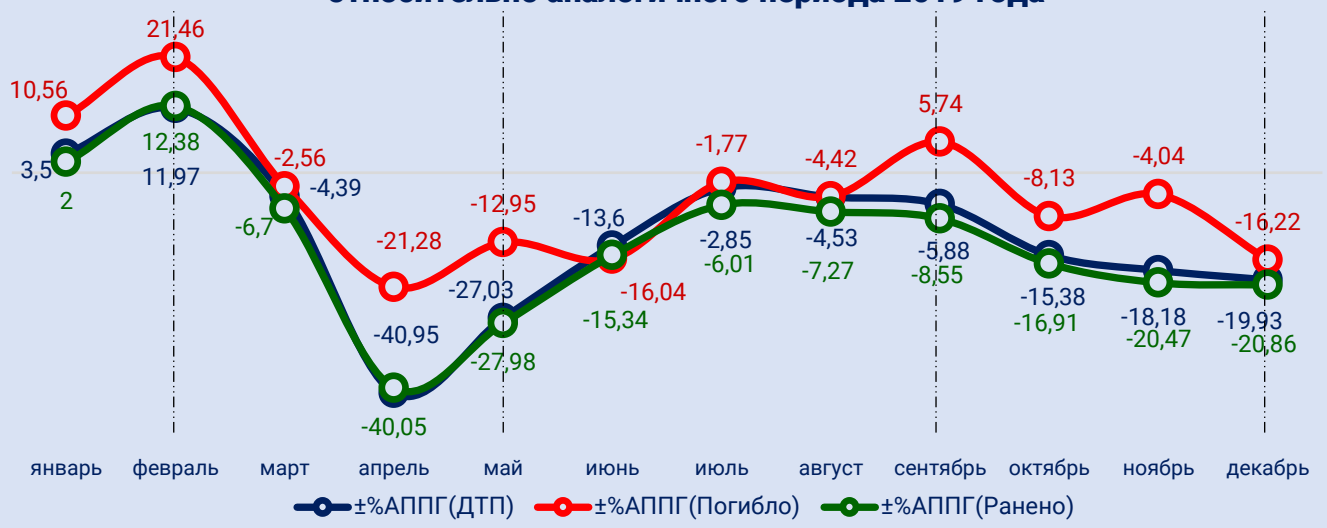
---

[1] Данные раздела 3 (количество автомототранспортных средств, прицепов и полуприцепов к ним, стоящих на учете) Формы «№ 1-БДД», утвержденной приказом МВД России от 08.02.2018 № 79 «О форме федерального статистического наблюдения «№ 1-БДД» (далее – «Форма «№ 1-БДД»).

[2] Далее – «ТС».

[3] Данные сформированы в соответствии с Правилами учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий». Мониторинг достижения целевых показателей снижения смертности в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» осуществляется в соответствии с Правилами учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 19 сентября 2020 г. № 1502 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации».

**Динамика основных показателей аварийности в 2020 году относительно аналогичного периода 2019 года**




Распределение в 2020 году показателей аварийности по дням недели соответствовало тенденции последних нескольких лет. Наибольшее количество ДТП зарегистрировано в пятницу (22417 ДТП, или 15,5%) и субботу (21914 ДТП, или 15,1%), а наибольшее число погибших – в выходные дни: в субботу (2714, или 16,8%) и воскресенье (2633, или 16,3%). Наряду с общим снижением количества ДТП во все дни недели, число погибших в пятницу увеличилось на 3,9% относительно АППГ.

**Основные показатели аварийности по дням недели**

| | ДТП, кол-во | ± % АППГ | Погибло, человек | ± % АППГ | Ранено, человек | ± % АППГ | Тяжесть последствий |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Понедельник | 20357 | -11,8 | 2090 | -6,0 | 25177 | -13,4 | 7,7 |
| Вторник | 20041 | -13,4 | 2004 | -6,0 | 24745 | -14,1 | 7,5 |
| Среда | 20091 | -11,3 | 2101 | -4,4 | 24727 | -12,7 | 7,8 |
| Четверг | 20736 | -10,1 | 2114 | -4,7 | 25797 | -10,6 | 7,6 |
| Пятница | 22417 | -11,0 | 2496 | +3,9 | 27945 | -12,6 | 8,2 |
| Суббота | 21914 | -12,8 | 2714 | -12,3 | 28770 | -14,6 | 8,6 |
| Воскресенье | 19517 | -11,6 | 2633 | -2,9 | 25879 | -14,1 | 9,2 |

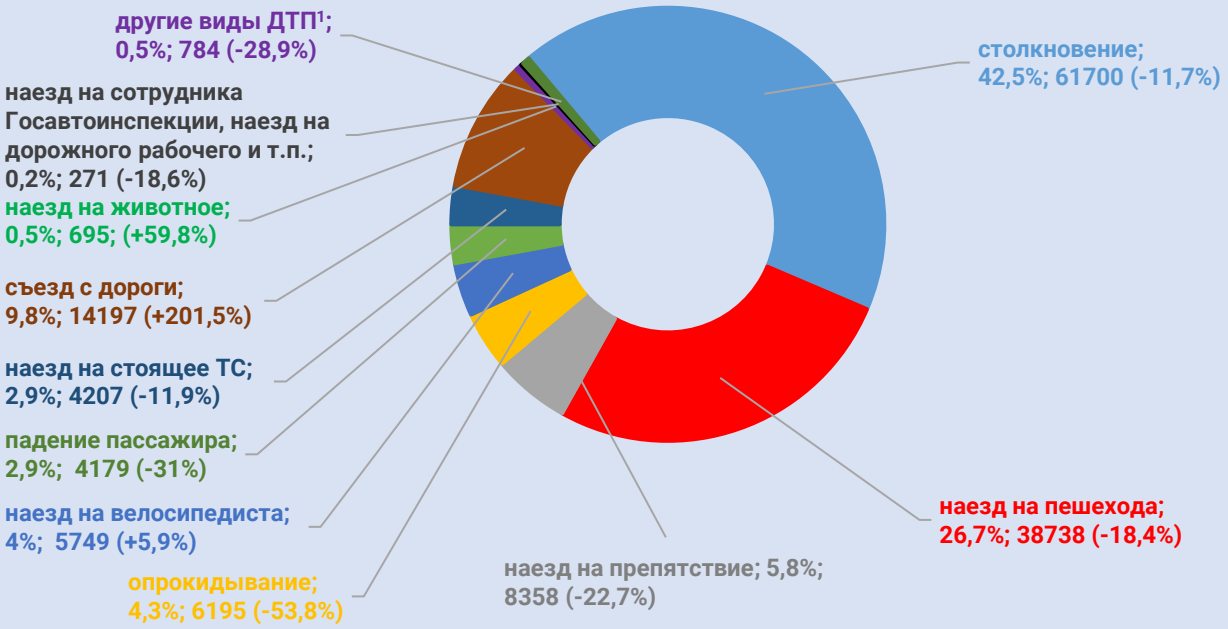
Самым аварийно-опасным временем суток являлся период с 17:00 до 20:00. В это время произошло каждое пятое ДТП (21,7%). Наибольшей тяжестью последствий характеризовались происшествия, совершенные в период с 00:00 до 7:00 (в среднем 14 погибших из 100 пострадавших), происшествия с наименьшей тяжестью последствий произошли в период с 12:00 до 14:00 (в среднем 6 погибших из 100 пострадавших).

Обращает на себя внимание снижение количества происшествий в темное время суток (50897 ДТП, -10,5%). При этом такие ДТП составили более трети (35,2%) от общего количества происшествий – в них погибла почти половина (48,8%, или 7888 человек) от общего числа погибших. Тяжесть последствий ДТП в это время суток составила 11,1, что почти в два раза выше аналогичного показателя для светлого времени суток (6,4).

Как и в предыдущие годы, в 2020 году наиболее частыми видами ДТП являлись столкновение ТС (42,5%) и наезд на пешехода (26,7%). Наибольшей тяжестью последствий характеризовались: наезд на пешехода (10,8), опрокидывание ТС (11), съезд с дороги (10,5) и наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения, осуществляющее несение службы, производство работ и другую деятельность

(14,9). Рост всех трех основных показателей аварийности отмечен в таких видах ДТП, как наезд на велосипедиста (ДТП +5,9%, погибших +0,8%, раненых +6,4%) и наезд на животное (ДТП +59,8%, погибших +106,7%, раненых +54,9%). При этом рост количества наездов на животных продолжается четвертый год подряд.

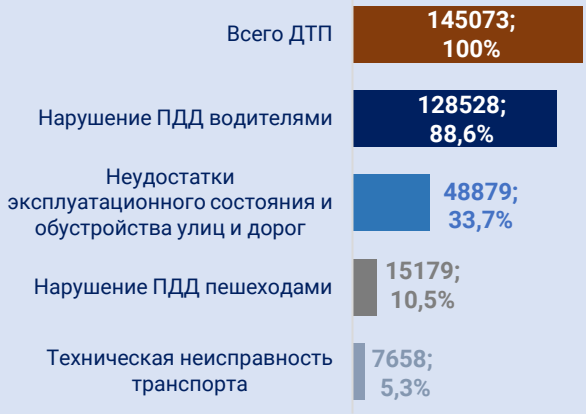
**Доля ДТП по видам, их количество и динамика**




В 2020 году девять из десяти (88,6%) ДТП произошли из-за нарушения правил дорожного движения[1] водителями транспортных средств. Всего совершено 128528 (-12,4%) таких ДТП, в которых погибли 13542 (-6,1%) и ранены 168250 (-13,7%) человек. Почти каждое десятое (10,5%) ДТП связано с нарушением ПДД пешеходами. Всего произошло 15179 ДТП (-16,1%), в которых погибли 3035 (-7%) и ранены 12453 (-18,1%) человека.

Недостатки эксплуатационного состояния и обустройства улично-дорожной сети и железнодорожных переездов[3] зафиксированы на местах 48879 (-10,1%) ДТП. Число погибших в таких ДТП возросло на 1,1% (4996) и раненых сократилось на 11,7% (61294). В целом по стране с наличием НДУ связано более трети всех ДТП (33,7%).

**Количество ДТП и их доля из-за основных и сопутствующих причин[2]**




[1] Далее – «ПДД».

[2] Представленные данные показывают долю ДТП, произошедших по разным причинам, а также долю ДТП, при которых зафиксированы сопутствующие нарушения, от общего количества произошедших ДТП. Возможно, что одно ДТП имеет одновременно несколько причин и сопутствующих нарушений, в результате чего сумма всех представленных показателей будет больше абсолютного количества произошедших ДТП.

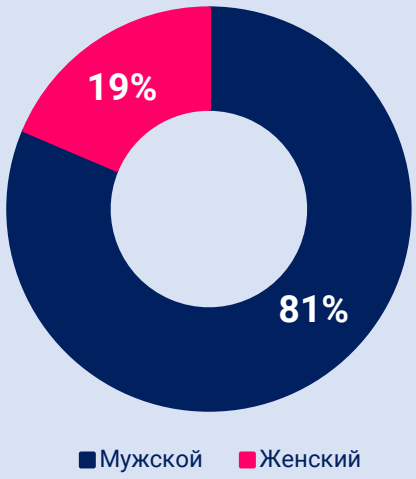
[3] Далее – «неудовлетворительные дорожные условия» или «НДУ».

Доля ДТП, при которых зафиксированы технические неисправности ТС либо условия, при которых запрещена их эксплуатация, несмотря на традиционно невысокий уровень, в 2020 году возросла и составила 5,3% (2019 – 4,1%). При этом также отмечен рост основных показателей аварийности для таких происшествий. Всего в стране зарегистрировано 7658 (+13,7%) ДТП, в них погибли 1223 (+10,5%) и получили ранения 10283 (+5%) человека.

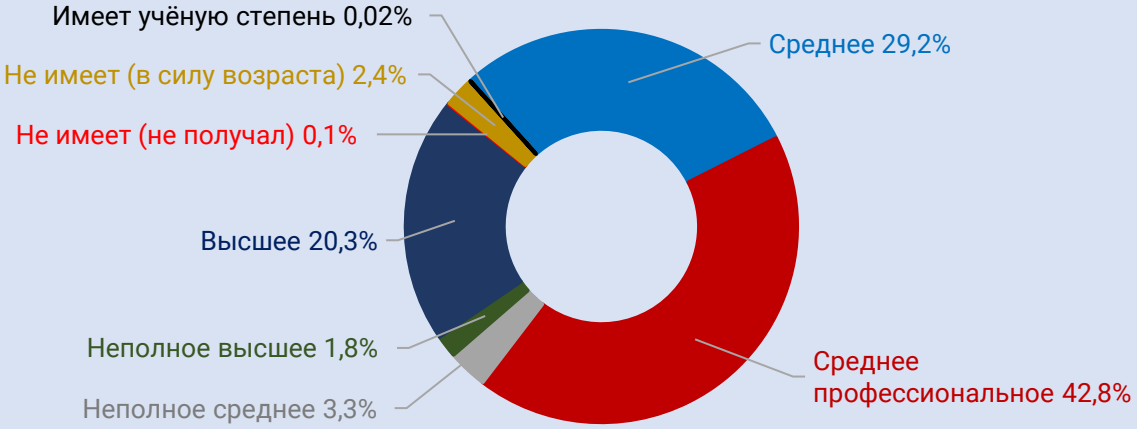
Распределение ДТП по полу лица, виновного в его совершении показывает, что в подавляющем большинстве случаев (81%) виновными являются мужчины. Тяжесть последствий ДТП, совершенных мужчинами, составляет 8,8, что в полтора раза выше, чем ДТП, совершенных по вине женщин (5,6).

Распределение показателей аварийности в зависимости от уровня образования участников дорожного движения, виновных в совершении ДТП, показывает, что чуть менее половины (42,8%) от всех ДТП совершено лицами, имеющими среднее профессиональное образование. Лица, имеющие среднее образование, виновны в совершении почти трети (29,2%) ДТП. Пятая часть (20,3%) ДТП произошла по вине участников, имеющих высшее образование. Наименьшее количество ДТП совершено по вине лиц, не имеющих (не получивших) образование (0,1%) и лиц, имеющих ученую степень (0,02%).

**Распределение ДТП в зависимости от пола лица, виновного в его совершении**

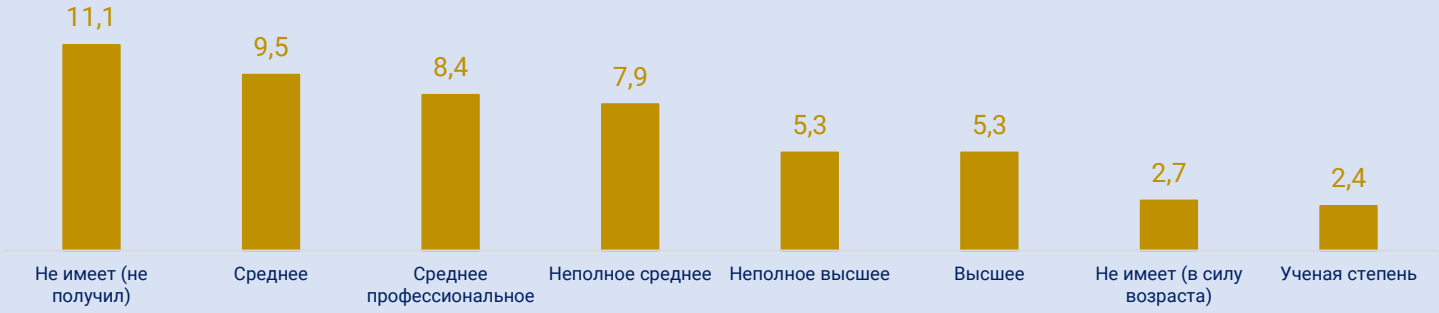



**Распределение ДТП в зависимости от уровня образования лица, виновного в его совершении**




Наряду с многочисленностью ДТП, произошедших по вине участников, имеющих среднее либо среднее профессиональное образование, тяжесть последствий этих ДТП выше, чем в ДТП по вине участников с более высоким уровнем образования. Наибольшей тяжестью последствий (11,1) характеризуются происшествия по вине лиц, не имеющих (не получивших) образование.

**Тяжесть последствий в зависимости от уровня образования лица, виновного в совершении ДТП**




Наиболее высокий показатель социального риска (32,9) отмечен в группе погибших, имеющих среднее образование. Показатели социального риска других групп ниже в 1,5 и более раза. Отдельно необходимо отметить группу лиц, имеющих ученую степень, где показатель социального риска меньше в 41 раз и составляет 0,8.

**Распределение показателя социального риска в зависимости от уровня образования[1]**

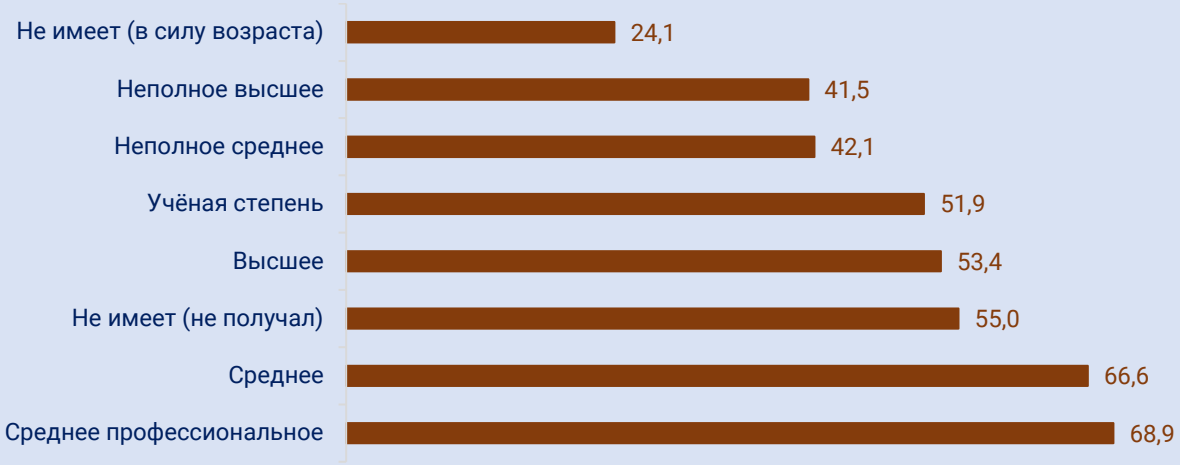
Наибольшее число погибших в ДТП в расчете на 100 тыс. населения отмечено в происшествиях, по вине участников, имеющих среднее (22,2) и среднее профессиональное (12,9) образование, наименьшее – по вине лиц, имеющих ученую степень (0,1).

**Число погибших в ДТП на 100 тыс. населения в зависимости от уровня образования виновника ДТП**

[1] Данные о распределении населения по уровню образования получены по результатам последней переписи населения и результатов социологических опросов.

Участники дорожного движения, имеющие среднее и среднее профессиональное образование, являлись виновными в совершении 2 из 3 ДТП, в которых участвовали. Наиболее редко виновными в совершении ДТП являлись дети, не имеющие образования в силу возраста.

**Коэффициент виновности[1] в зависимости от уровня образования виновника ДТП**

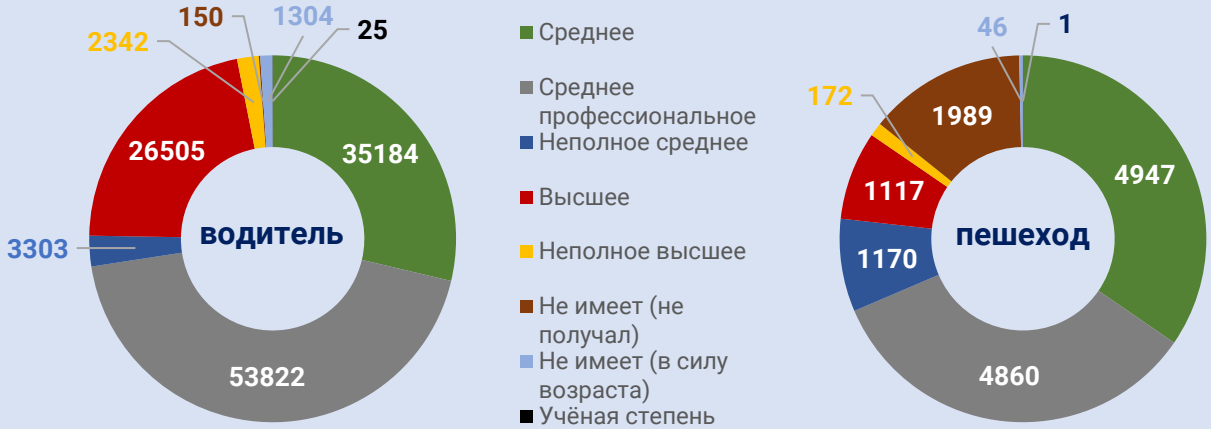



Наиболее часто ДТП совершаются по вине водителей ТС или пешеходов. В обоих случаях абсолютное большинство виновников ДТП составляют участники, имеющие среднее и среднее профессиональное образование. При этом среди водителей преобладают виновники ДТП, имеющие среднее профессиональное образование (44%), а среди пешеходов – среднее образование (35%).

Лица, имеющие неполное высшее или высшее образование, заметно чаще совершают ДТП в качестве водителей, нежели являясь пешеходами, что может объясняться более высоким уровнем жизни и соответственно возможностью иметь ТС.

Виновники ДТП, не имеющие образования, чаще попадают в ДТП в качестве пешеходов. Это может объясняться тем, что зачастую данную категорию составляют дети, не достигшие возраста получения права на управление ТС.

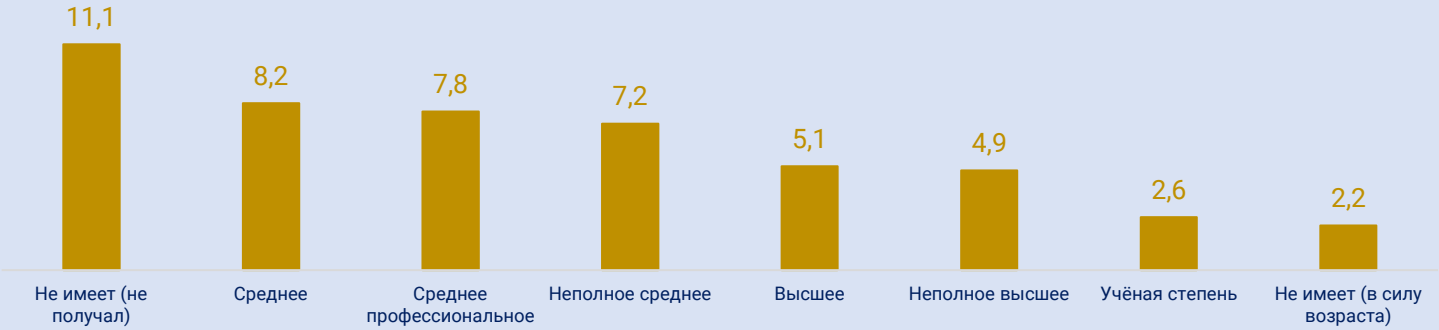
**Распределение ДТП в зависимости от уровня образования участника, виновного в его совершении**




[1] Доля ДТП, в совершении которых виновны водители, от общего количества ДТП с их участием.

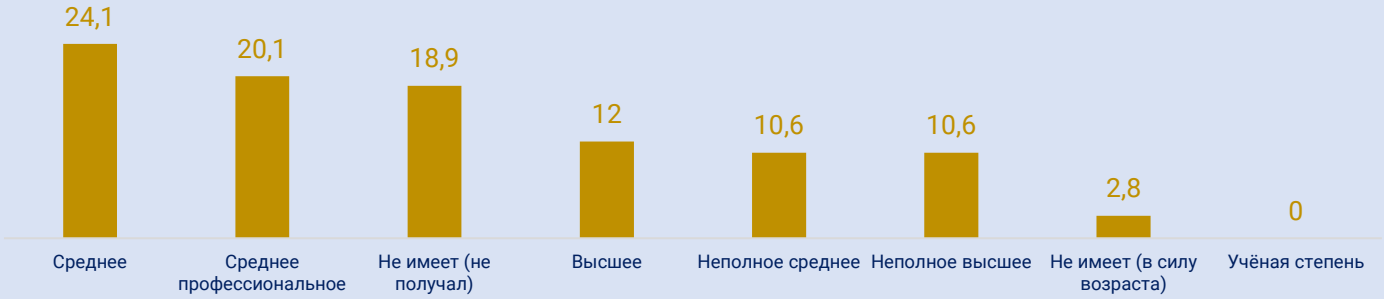
Распределение показателя тяжести последствий ДТП в зависимости от уровня образования водителей, виновных в их совершении, показывает, что наибольшее значение (11,1) имеют происшествия, совершенные лицами, не имеющими (не получавшими) образование. Более чем в два раза ниже тяжесть последствий ДТП, в совершении которых виновны водители с высшим (5,1) или неполным высшим (4,9) образованием, и в четыре и более раза ниже – лица имеющие ученую степень (2,6) и не имеющие образование в силу возраста (2,2).

**Тяжесть последствий в зависимости от уровня образования водителя, виновного в совершении ДТП**




Иным образом распределяется показатель тяжести последствий ДТП в зависимости от уровня образования пешеходов, виновных в их совершении. Наибольшие значения имеют происшествия, произошедшие по вине лиц, имеющих среднее (24,1) и среднее профессиональное (20,1) образование, наименьшее – совершенные лицами, не имеющими образование в силу возраста (2,8). Отдельно необходимо отметить, что зарегистрировано всего одно ДТП, произошедшее по вине пешехода, имеющего ученую степень, в котором ранен один человек.

**Тяжесть последствий в зависимости от уровня образования пешехода, виновного в совершении ДТП**




Распределение ДТП в зависимости от уровня образования участников, виновных в их совершении, и факторов, способствующих совершению ДТП, показывает, что наибольшие доли происшествий, связанных с управлением ТС в состоянии опьянения (45%), выездом на полосу встреченного движения (45%) и нарушением скоростного режима движения (44%), приходится на водителей, имеющих среднее профессиональное образование. Среди происшествий, произошедших из-за нарушений, допущенных пешеходами, наибольшая доля (35%) приходится на лиц, имеющих среднее образование.

Среди лиц, имеющих высшее образование, наибольшие доли приходятся на происшествия, связанные с выездом на полосу встреченного движения (19%) и нарушением скоростного режима движения (19%).

Отдельно необходимо отметить, что в группе лиц, не имеющих образования в силу возраста, т.е. детей, заметно большую долю (14%) составляют происшествия, произошедшие в результате нарушений, допущенных данными лицами в процессе участия в дорожном движении в качестве пешеходов.

**Распределение ДТП в зависимости от уровня образования участников, виновных в их совершении, и факторов, способствующих совершению ДТП**

ДТП, связанные с управлением ТС в состоянии опьянения и совершенные по вине лиц не имеющих (не получивших) образование характеризуются наиболее высокими показателями тяжести последствий происшествий (16,7) по сравнению с группами лиц, имеющих другой уровень образования. Наибольшая тяжесть последствий ДТП, произошедших в результате нарушений, допущенных пешеходами, отмечается в группах лиц, имеющих среднее (24,1) и среднее профессиональное (20,1) образование.

Необходимо указать, что в ДТП, совершенных лицами имеющими ученую степень и связанных с управлением ТС в состоянии опьянения, нарушением скоростного режима движения, а также произошедших в результате нарушений допущенных даными лицами в качестве пешеходов, не зарегистрировано погибших.

**Тяжесть последствий ДТП в зависимости от уровня образования участников, виновных в их совершении, и факторов, способствующих совершению ДТП**

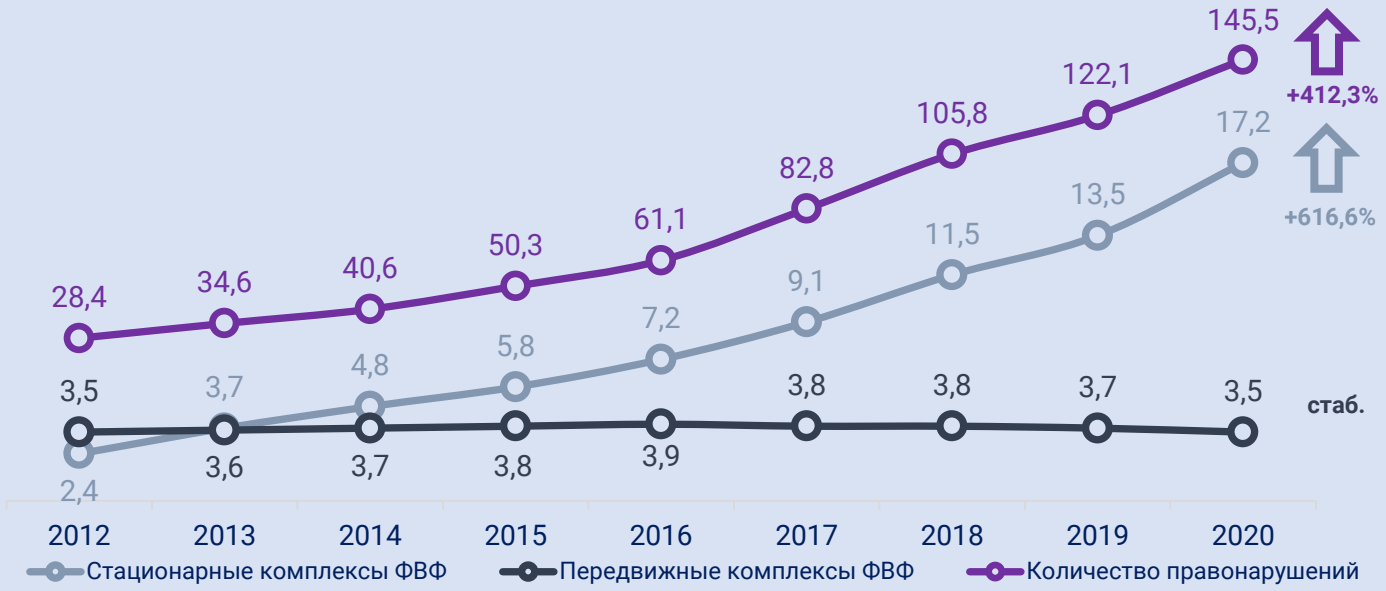
В 2020 году выявлено 167,2 млн административных правонарушений, учет которых осуществляется подразделениями Госавтоинспекции[1], что составило 95% от общего количества выявленных административных правонарушений, относящихся к компетенции ОВД.

Большая часть (87% или 145,5 млн) правонарушений, учет которых осуществляется подразделениями Госавтоинспекции, выявлена в ходе эксплуатации специальных технических средств обеспечения контроля за дорожным движением, работающих в автоматическом режиме и имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи[2].

На четверть (27,4%, 17,2 тыс.) возросло количество стационарных комплексов автоматической фиксации нарушений ПДД, при этом количество передвижных комплексов снизилось на 5,4% (3,5 тыс.).

**Соотношение количества административных правонарушений, выявленных сотрудниками Госавтоинспекции и средствами ФВФ**

**Динамика количества административных правонарушений в области дорожного движения (млн), выявленных с применением средств ФВФ, и количества комплексов автоматической фиксации нарушений ПДД (тыс. шт.)**




На участках, контролируемых стационарными комплексами ФВФ, зарегистрировано 2895 (+23,1%) ДТП, в которых 285 (+75,9) человек погибли и 3840 (+22,8%) ранены.

Наибольшее количество ДТП (22,5%) на указанных участках произошло по причине несоблюдения безопасной дистанции до движущегося впереди ТС. Всего зарегистрировано 650 (+47,4%) таких ДТП, в результате которых 30 (+130%) человек погибли и 854 (+44,3%) ранены.

---

[1] Под административными правонарушениями, учёт которых осуществляется подразделениями Госавтоинспекции, понимаются административные правонарушения в области дорожного движения, содержащиеся в 12 главе КоАП РФ, а также правонарушения, содержащиеся в других главах, но непосредственно связанные с деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения.

[2] Далее – «Средства ФВФ».

## II. МЕСТА СОВЕРШЕНИЯ ДТП

На автомобильные дороги федерального значения[1] общего пользования (включая участки, проходящие по территории населенных пунктов) приходится 12,9% всех ДТП и чуть более четверти (27,5%) погибших, на региональные и межмуниципальные – пятая часть (20%) всех происшествий и более трети (37,2%) погибших, на местные (включая улично-дорожную сеть городов и населенных пунктов) – более половины (59,6%) всех ДТП и 29,6% погибших, на частные дороги – 0,1% всех происшествий и погибших, на иные – 0,3% всех происшествий и 0,5% погибших.

**Распределение количества ДТП и числа погибших на дорогах общего пользования[2]**

### ГОРОДА И НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ

На территории городов и населенных пунктов совершено три четверти (75,9%, или 110093) от всех зарегистрированных ДТП, доля раненных в этих происшествиях составляет 73,1% или 133797 человек, а доля погибших существенно ниже и составляет менее половины (47,4%, или 7664). В общем отмечено снижение количества ДТП на 13,8%, погибших на 7,3% и раненых на 14,8%. Значение коэффициента тяжести последствий ДТП в среднем составило немногим более 5 погибших на 100 пострадавших, т.е. смертельные травмы в городах получил один из двадцати пострадавших участников ДТП.

**Показатели аварийности по местам совершения ДТП**

| | ДТП, кол-во | ± % АППГ | Погибло, человек | ± % АППГ | Ранено, человек | ± % АППГ | Тяжесть последствий |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| В городах и населенных пунктах | 110093 | -13,8 | 7664 | -7,3 | 133797 | -14,8 | 5,4 |
| На автодорогах (вне городов и НП) | 32910 | -4,4 | 8034 | -2,8 | 46886 | -8,4 | 14,6 |
| В иных местах | 2070 | -7,3 | 454 | +1,3 | 2357 | -8,9 | 16,2 |

[1] Далее – «ФАД» или «федеральная автомобильная дорога».
[2] Удельный вес рассчитан от общего количества ДТП и общего числа погибших в них.

Снижение количества ДТП и числа погибших отмечается в городах и населенных пунктах. Наиболее значительно снизилось количество ДТП в административных центрах сельских поселений (-18,8%), столицах субъектов Российской Федерации (-14,9%) и городах федерального значения (-14,7%), в наименьшей степени – в иных сельских поселениях (-9,3%). Наибольшее снижение числа погибших отмечено в иных городских поселениях (-18,4%), наименьшее – в административных центрах муниципальных районов (-2,9%) и городах федерального значения (-1,8%).

Распределение числа погибших принципиально отличается от распределения количества ДТП. Если наибольшее количество ДТП приходится на столицы субъектов (43377, или 29,9%, на их территории погибли 1823 человека, или 11,3% от общего числа погибших), то наибольшее число погибших пришлось на иные сельские поселения (2300, или 14,2%), где количество ДТП (15296, или 10,5%) почти в три раза меньше, чем в вышеуказанных крупных городах. Число погибших в иных сельских поселениях суммарно почти достигает числа погибших в столицах регионов и городах федерального значения.

**Распределение и соотношение количества ДТП и числа погибших в городах и населенных пунктах различного статуса в 2020 году[1]**

Если в городах федерального значения и столицах субъектов в среднем к смерти привели полученные в ДТП травмы у одного из двадцати восьми пострадавших участников ДТП, то в иных сельских поселениях погиб каждый девятый из пострадавших в ДТП.

На участках федеральных автомобильных дорог, проходящих через территорию городов и населенных пунктов, зарегистрировано 6169 (-18,8%) ДТП, в которых 989 (-25%) человек погибли и 8373 (-22,1%) ранены. Эти происшествия составляют практически треть (33,1%) от всех происшествий на данных дорогах, доля погибших – почти четверть (22,3%). При этом необходимо отметить, что за последние пять лет доля количества ДТП и числа погибших, приходящихся на данные участки, увеличилась практически в два раза.

[1] Удельный вес рассчитан от общего количества ДТП и общего числа погибших в них.

**Динамика доли ДТП и погибших на федеральных дорогах, проходящих через территорию городов и населенных пунктов, в общем количестве ДТП и погибших на данных дорогах**

Аналогично при снижении показателей аварийности на дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения обращает на себя внимание то, что на участки в границах населенных пунктов приходится более трети (36,9%) всех ДТП и 30,6% всех погибших на этих дорогах. При снижении количества ДТП на 10,8% (10709) число погибших увеличилось (+0,8%, 1836). Следует отметить, что аналогичная негативная тенденция на данных участках отмечалась и в предшествующем году.

Тяжесть последствий на участках федеральных (10,6), региональных, межмуниципальных (11,8) и платных (10,9) дорог в границах населенных пунктов почти в два раза выше, чем общий показатель в городах и населенных пунктах (5,4).

## АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ ВНЕ ГОРОДОВ И НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ

На автомобильных дорогах вне городов и населенных пунктов произошло чуть менее четверти (22,7%) всех ДТП (32910, -4,4%), на которые приходится практически половина (49,7%) смертельных случаев (8034, -8%), тяжесть последствий ДТП на автодорогах вне городов почти в три раза выше, чем в городах (14,6 против 5,4), т.е. смертельные травмы получил каждый шестой пострадавший в ДТП.

**Распределение количества ДТП и числа погибших на автодорогах различного значения вне городов и населенных пунктов**

Всего на ФАД вне городов и населенных пунктов в 12484 (-8,6%) ДТП погибли 3450 (-5,3%) и ранены 17882 (-13,8%) человека. На ФАД приходится почти половина (42,9%) погибших на автодорогах вне городов и населенных пунктов.

Тяжесть последствий ДТП на ФАД достаточно высока (16,2), а при наличии недостатков эксплуатационного состояния и обустройства улично-дорожной сети (которые выявлялись при оформлении 7,9% происшествий на ФАД) достигала 17,8. Более половины смертельных случаев на ФАД (50,9%, 1756 погибших) пришлось на темное время, причем в отличие от общей динамики их число возросло на 5,7%.

На автодорогах регионального и межмуниципального значения вне городов и населенных пунктов количество ДТП снизилось на 1,9% (18510), число погибших – на 1,4% (4214), раненых – на 4,6% (26465).

Коэффициент тяжести последствий для ДТП на региональных и межмуниципальных дорогах составил 13,7, а при наличии НДУ, которые были выявлены при оформлении каждого четвертого (25,3%) происшествия и почти при каждом третьем смертельном случае (29,6%), его значение достигает 15,6. В связи с этим следует отметить, что количество происшествий при НДУ на данных дорогах увеличилось на 2% (4674), а число погибших при указанных обстоятельствах – на 3,1% (1247). Максимальную тяжесть (18,4) имели последствия ДТП на этих дорогах в темное время суток, на которое приходится более трети (34,8%) от всех ДТП на данных дорогах и почти половина (44,4%) случаев гибели людей.

Отмечается рост показателей аварийности на автодорогах местного значения вне населенных пунктов – количество ДТП возросло на 2,6% (1822), а число погибших увеличилось на 7,5% (358). При этом рост количества ДТП и числа погибших (на 4,5% и 15,1% соответственно) отмечается в светлое время суток, на которое приходится почти две трети (65,1%) всех происшествий. Кроме того, более трети (34,9%) смертельных случаев связаны с наличием недостатков транспортно-эксплуатационного состояния и обустройства улично- дорожной сети, их число возросло на 7,8% (125).

Необходимо отдельно отметить рост числа погибших в происшествиях на дорогах всех категорий вне городов и населенных пунктов, при которых зафиксированы недостатки эксплуатационного состояния и обустройства улично-дорожной сети.

**Тяжесть последствий на дорогах вне городов и населенных пунктов в зависимости от наличия НДУ и времени суток**

## ИНЫЕ (ДРУГИЕ) МЕСТА СОВЕРШЕНИЯ ДТП

Снизилось на 2,3% (216) количество ДТП и на 4% (48) число погибших на железнодорожных переездах. Из этих происшествий с участием подвижного состава железных дорог произошло менее половины (44%, 95 ДТП, -8,7%), однако на них пришлось большинство (81,3%) погибших, число которых возросло (39, +5,4%).

На автомобильных дорогах необщего пользования[1] по итогам 2020 года количество зарегистрированных ДТП снизилось на 13,1% (463), число погибших и раненых – на 12,9% (74) и 9,8% (656) соответственно. Смертельные травмы получил каждый десятый пострадавший.

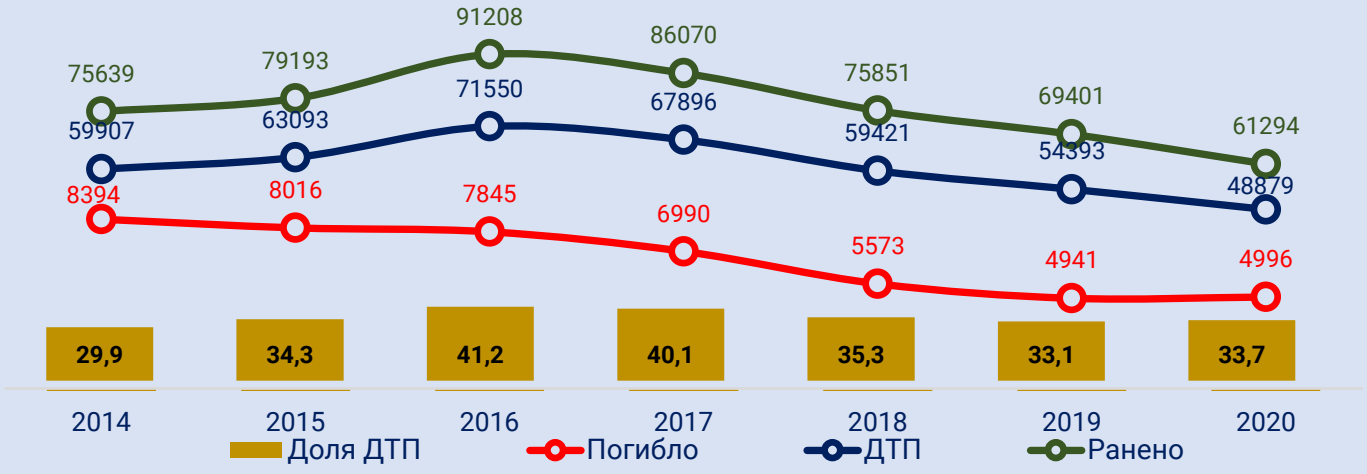
Рост числа погибших на 1,3% (454) отмечен в иных местах[2]. Всего произошло 2070 (-7,3%) ДТП, число раненых составило 2357 (-8,9%). Доля числа происшествий, произошедших на объектах, не относящихся к автомобильным дорогам, составляет 1,9% от общего числа ДТП, при этом доля числа погибших в них значительно выше и составляет 5,9% от общего числа погибших. Эти ДТП характеризуются достаточно высокой тяжестью последствий – смертельные травмы получил почти каждый шестой пострадавший. С 2015 года доля количества ДТП и числа погибших в иных местах увеличилась почти в два раза (с 0,9% и 3,3% соответственно), а абсолютное количество ДТП и число погибших возросло на 79,7% и 56% соответственно.

Необходимо отметить, что в соответствии с пунктом 6 Правил учета ДТП, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 19 сентября 2020 г. № 1502, в официальную статистическую информацию по ДТП включаются сведения только о ДТП, произошедших на автомобильных дорогах общего пользования, к которым иные места не относятся, таким образом включение сведений об этих происшествиях в статистическую отчетность с 1 января 2021 г. прекращено.

## НЕДОСТАТКИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ И ОБУСТРОЙСТВА УЛИЧНО- ДОРОЖНОЙ СЕТИ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДОВ

Как отмечалось ранее, в 2020 году недостатки эксплуатационного состояния и обустройства улично-дорожной сети и железнодорожных переездов выявлены при оформлении каждого третьего ДТП.

**Динамика показателей аварийности, связанной с наличием недостатков эксплуатационного состояния и обустройства улично-дорожной сети и железнодорожных переездов**




[1] Автомобильные дороги, находящиеся в собственности, во владении или в пользовании исполнительных органов государственной власти, местных администраций (исполнительно-распорядительных органов муниципальных образований), физических или юридических лиц и используемые ими исключительно для обеспечения собственных нужд либо для государственных или муниципальных нужд.

[2] В соответствии с приказом Федеральной службы государственной статистики (Росстат) от 21 мая 2014 г. № 402 к таким местам относятся карьеры, аэродромы, пристани, производственные, технологические, служебные, складские или иные хозяйственные территории, используемые для проезда дамбы, просеки, леса, поля, замерзшие водоемы, отделенные от проезжей части автостоянки, многоэтажные паркинги, надземные или подземные сооружения, участки строящихся (не принятых в эксплуатацию) дорог, а также любые другие строительные объекты и т.д.

В ряде регионов отмечен рост всех основных показателей аварийности, связанной с недостатками эксплуатационного состояния и обустройства улично-дорожной сети и железнодорожных переездов.

| | ДТП, кол-во | ± % АППГ | Погибло, человек | ± % АППГ | Ранено, человек | ± % АППГ | Тяжесть последствий |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Краснодарский край | 1802 | +3,4 | 203 | +9,1 | 2150 | +1 | 8,6 |
| г. Санкт-Петербург | 1751 | +18,8 | 87 | +33,9 | 2076 | +11,5 | 4 |
| Свердловская область | 1631 | +3,7 | 209 | +8,9 | 2116 | +4,1 | 9 |
| Республика Татарстан | 1395 | +12,9 | 142 | +39,2 | 1692 | +11,1 | 7,7 |
| Ленинградская область | 877 | +31,1 | 165 | +65 | 1094 | +26,6 | 13,1 |
| Тверская область | 744 | +16,1 | 83 | +43,1 | 908 | +10,6 | 8,4 |
| Воронежская область | 634 | +19,4 | 89 | +29 | 807 | +24,9 | 9,9 |
| Калининградская область | 427 | +15,1 | 63 | +3,3 | 507 | +18,7 | 11,1 |
| Липецкая область | 317 | +39 | 46 | +58,6 | 376 | +28,8 | 10,9 |
| Смоленская область | 309 | +23,1 | 37 | +37 | 363 | +19,8 | 9,3 |
| г. Севастополь | 143 | +58,9 | 11 | +37,5 | 203 | +65 | 5,1 |
| Республика Тыва | 107 | +15,1 | 20 | +17,7 | 154 | +30,5 | 11,5 |
| Камчатский край | 88 | +20,6 | 9 | +28,6 | 117 | +27,2 | 7,1 |
| Кабардино-Балкарская Республика | 79 | +14,5 | 19 | +35,7 | 84 | +20 | 18,4 |

Число погибших в ДТП, при которых выявлены НДУ, увеличилось более чем на половину в республиках Адыгея (17; +54,5%) и Коми (40; +60%), Ямало-Ненецком автономном округе (31; +82,4%), Волгоградской (119; +54,5%), Калужской (53; +55,9%), Липецкой (46; +58,6%), Ленинградской (165; +65%), Томской (23; +76,9%) и Псковской (36; +89,5%) областях.

Более половины от всех выявленных на местах ДТП недостатков составляет отсутствие горизонтальной дорожной разметки (53,6%, или 26204 ДТП). Более пятой части от всех нарушений приходится на отсутствие дорожных знаков в необходимых местах (22,3%, или 10908 ДТП). Свыше десятой части пришлось на неправильное применение дорожных знаков или их плохую видимость (10,1%, или 4958 ДТП), а также недостатки зимнего содержания (11,3%, или 5539 ДТП).

На четверть и более увеличилось количество ДТП, при оформлении которых выявлены такие недостатки, как плохая видимость световозвращателей, размещенных на дорожных ограждениях (110; +25%), несоответствие дорожных ограждений предъявляемым требованиям (389; +30,5%), отсутствие временных технических средств организации движения в местах проведения дорожных работ (436; +33,3%) и недостатки, связанные с освещением (637; +46,4%).

Необходимо отметить, что при выявлении недостатков, связанных с освещением, доля погибших в два и более раза превышает долю ДТП. Так, при отсутствии освещения в местах, где предполагается его наличие, доля ДТП составляет 7,1% (3478), доля погибших – 16% (798), при неисправном освещении доля ДТП – 2,1% (1008), доля погибших – 4,2% (211), при недостаточном освещении доля ДТП – 1,3% (637), доля погибших – 2,8% (140). При этом ДТП с данными недостатками обустройства улично-дорожной сети характеризуются самыми высокими показателями тяжести последствий, в этих происшествиях погибает почти каждый пятый пострадавший.

Достаточно тяжкими последствиями характеризуются происшествия, при которых зафиксировано отсутствие направляющих устройств и световозвращающих элементов на них (17,5), неровное покрытие (16,8), плохая видимость световозвращателей, размещенных на дорожных ограждениях (15,9), отсутствие временных технических средств организации движения в местах проведения работ (14,7). В этих происшествиях погибает почти каждый шестой пострадавший.

Удельный вес погибших в ДТП, при которых выявлены НДУ, на автомобильных дорогах федерального значения составляет чуть более десятой части (10,3%) от всего числа погибших на этих дорогах, на региональных и межмуниципальных дорогах доля погибших в таких ДТП выше и составляет уже почти треть (32,2%), а вот на местных дорогах в ДТП с НДУ погибли уже более половины (51,3%) от общего числа.

## III. АВАРИЙНОСТЬ ИЗ-ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД ВОДИТЕЛЯМИ

Как отмечалось ранее, наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий совершается из-за нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств.

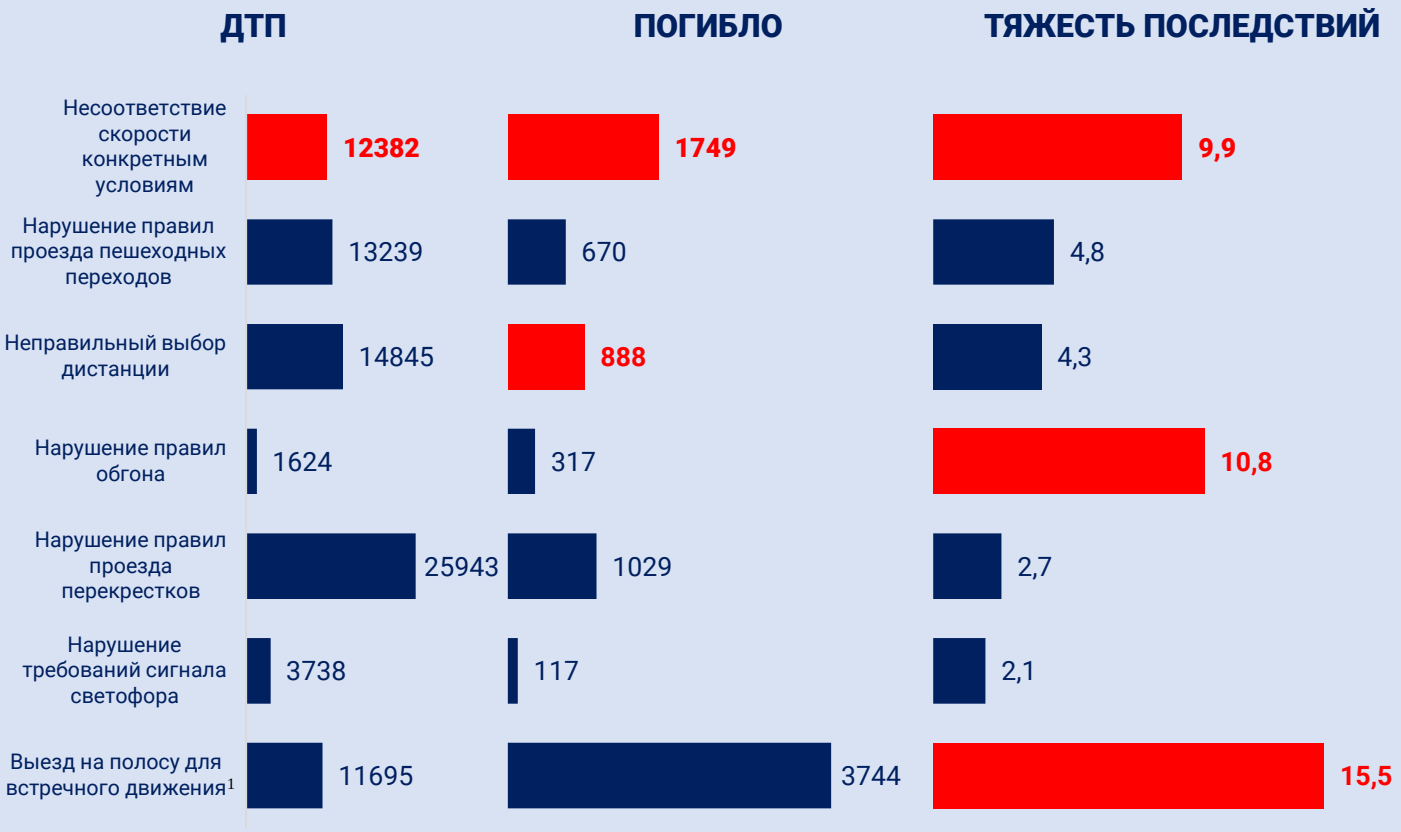
Наиболее часто водители ТС совершали ДТП из-за нарушения правил проезда перекрестков (25943 ДТП, или 17,9% от их общего количества), неправильного выбора дистанции (14855 ДТП, или 10,2%), нарушения правил проезда пешеходных переходов (13239 ДТП, или 9,1%) и несоответствия скорости конкретным условиям движения (12382 ДТП, или 8,5%).

Наибольшее число погибших (3744) зарегистрировано в ДТП, произошедших по вине водителей ТС, связанных с выездом на полосу, предназначенную для встречного движения, – почти каждый четвертый погибший (23,2%) в общем числе погибших в ДТП. Также каждый девятый погибший (10,8%, или 1749) получил смертельное ранение в ДТП, произошедшем из-за несоответствия скорости конкретным условиям движения, при этом произошел значительный рост основных показателей аварийности из-за допущения водителями данного нарушения, количество ДТП увеличилось на 16,7% (всего 12382), число погибших – на 19,1% (1749), раненных – на 11,1% (15967).

Кроме того, рост числа погибших (+8%, 888) отмечен в ДТП, произошедших из-за неправильного выбора дистанции, однако количество таких ДТП сократилось на 8,4%.

Отмечается динамика снижения аварийности из-за нарушения правил обгона. Количество ДТП снизилось на 6,8% (1624), число погибших на 16,1% (317) и раненых на 9,6% (2631). Тяжесть последствий в ДТП из-за этого нарушения по-прежнему остается на достаточно высоком уровне (10,8).

**Количество ДТП из-за основных видов нарушений ПДД водителями ТС, число погибших в них и тяжесть последствий ДТП**




[1] Далее – «ПВД».

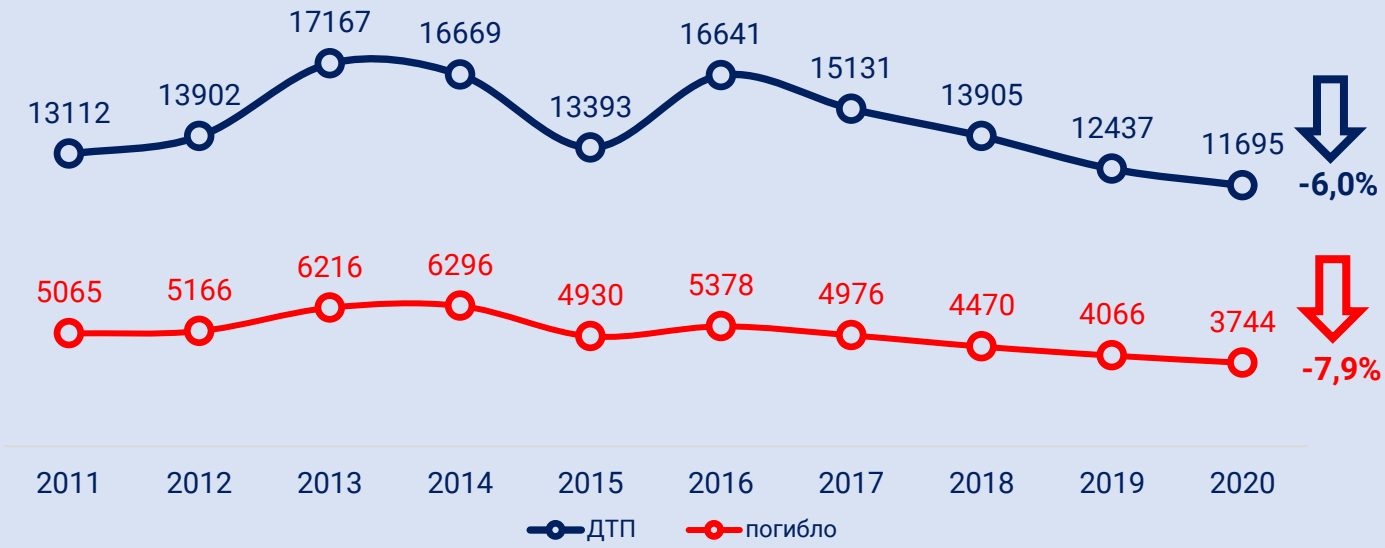
## АВАРИЙНОСТЬ ПРИ ВЫЕЗДЕ НА ПОЛОСУ ДЛЯ ВСТРЕЧНОГО ДВИЖЕНИЯ

Наибольшей тяжестью последствий по-прежнему характеризуются ДТП, произошедшие из-за выезда на полосу для встречного движения (15,5), т.е. смертельные травмы получил каждый шестой пострадавший, при этом отмечается снижение количества таких ДТП (-6%, 11695), числа погибших (-7,9%, 3744) и раненых (-11,7%, 20408).

На происшествия, связанные с выездом на полосу, предназначенную для встречного движения, приходится около пятой части всех столкновений (2019 г. – 17,8%, 2020 г. – 19%), при этом доля погибших составляет более половины среди всех погибших в столкновениях (2019 г. – 57,4%, 2020 г. – 58%).

Необходимо отметить, что динамика снижения количества ДТП из-за выезда на полосу для встречного движения в период с 2011 по 2020 год была в два раза ниже темпов снижения общего количества столкновений. Если в целом количество столкновений в 2020 году по сравнению с уровнем 2011 года снизилось на 19,4% (с 76508 до 61700), то столкновений, связанных с выездом на ПВД, – только на 10,8% (с 13112 до 11695). При этом устойчивая тенденция к постепенному снижению наблюдается только с 2017 года.

**Динамика количества ДТП из-за выезда на полосу встречного движения и числа погибших в них**

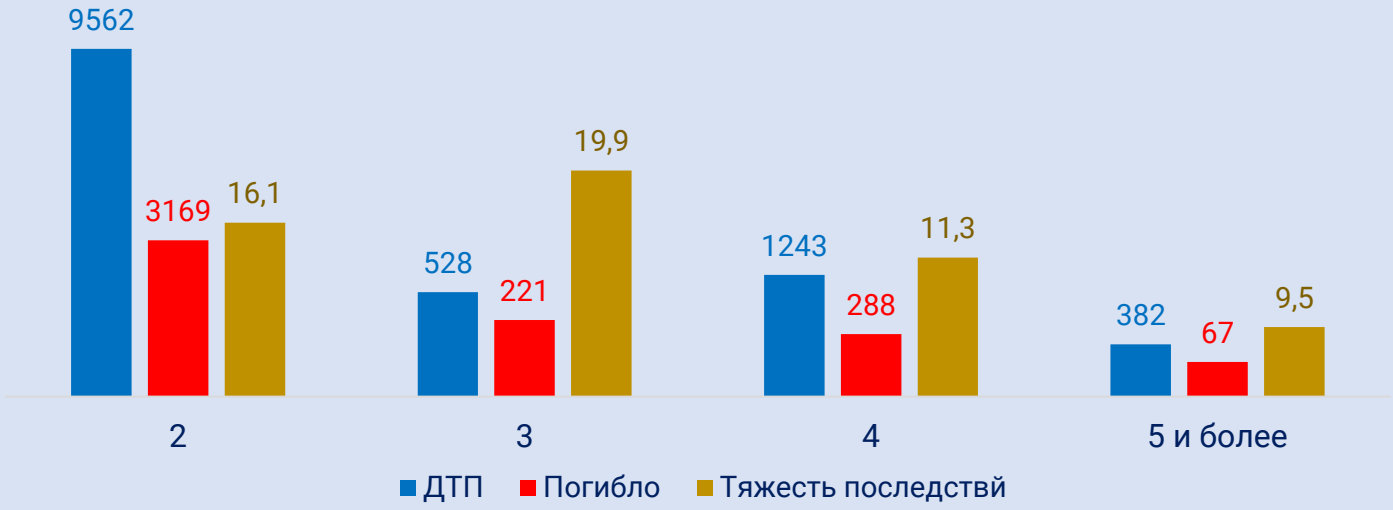



Аналогичная ситуация наблюдается и в аварийности из-за нарушения правил обгона. Нарушение правил обгона стало причиной пятой части (19,5%) всех ДТП, совершенных при выезде на ПВД. В 2287 (-14,2%) таких происшествиях погибли 969 (-17,7%) и ранены 3683 (-18,3%) человека. Тяжесть последствий таких ДТП очень высока и составляет 18 погибших на 100 пострадавших. Подавляющее большинство данных ДТП (83,3%, или 1904) совершено на дорогах с двумя полосами движения.

В целом подавляющее большинство происшествий (81,8%), совершенных из-за выезда на ПВД, произошли на дорогах, имеющих две полосы движения (всего 9562, -6%). Доля числа погибших в этих ДТП от общего числа погибших в ДТП из-за выезда на ПВД еще выше и составляет 84,6% (3169, -8,8%). Тяжесть последствий достаточно высока – 16 погибших на 100 пострадавших.

Наибольшим показателем тяжести последствий (19,9) характеризуются ДТП, совершенные из-за выезда на ПВД на дорогах, имеющих три полосы движения. В данных происшествиях погиб каждый пятый пострадавший.

**Распределение количества ДТП и числа погибших из-за выезда на полосу встречного движения в зависимости от количества полос движения**




Распределение количества ДТП, связанных с выездом на ПВД, по месяцам показывает, что большинство рассматриваемых ДТП совершается в зимние месяцы (январь, февраль и декабрь). Сокращение их числа в феврале обусловлено меньшей календарной продолжительностью этого месяца.

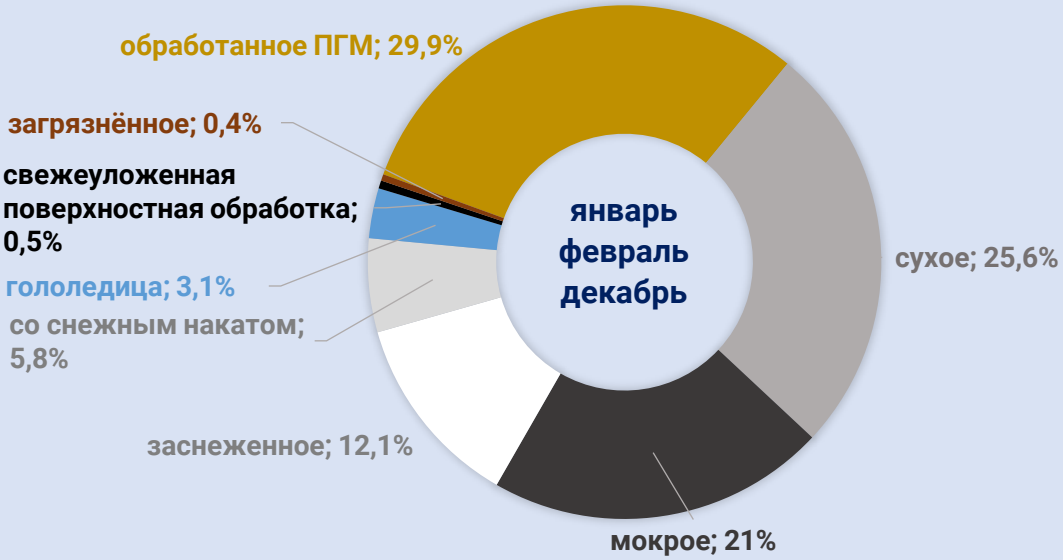
**Распределение количества ДТП из-за выезда на полосу, предназначенную для встречного движения, числа погибших и тяжести последствий по месяцам**

В зимние месяцы также наблюдается и максимальный удельный вес рассматриваемых ДТП (наибольший в феврале – 34,6%), что примерно на треть больше, чем в среднем за период с марта по ноябрь, причем и абсолютное количество рассматриваемых ДТП, например, в декабре примерно на треть выше, чем в октябре-ноябре. Аналогичные тенденции имелись и в 2019 году.

**Распределение удельного веса количества ДТП из-за выезда на полосу, предназначенную для встречного движения, и числа погибших по месяцам**

Из числа ДТП, совершенных в декабре, январе и феврале, восьмая часть (12,1%, или 440, -16,2%) произошла при заснеженном состоянии покрытия, 5,8% (210, -23,9%) – при наличии снежного наката на проезжей части, еще 3,1% (111, -1%) – в условиях гололедицы, а в условиях, когда снежные или ледяные отложения были обработаны противогололедными материалами[1], – почти треть, или 29,9% (1090 ДТП, -15,2%).

**Распределение количества ДТП из-за выезда на полосу, предназначенную для встречного движения, в зимние месяцы в зависимости от состояния дорожного покрытия**




Одновременно следует отметить, что при общем снижении аварийности, связанной с выездом на ПВД, увеличилось число погибших в таких ДТП, совершенных при гололедице (37, +19,4%), заснеженном (114, +0,9%) и мокром (263, +17,9%) покрытии.

Таким образом, в 2020 году в условиях наличия на проезжей части снежных и ледяных отложений (либо этих отложений, находящихся в расщепленном, полужидком состоянии под воздействием ПГМ), препятствующих различимости горизонтальной дорожной разметки, и, соответственно, влияющих на

[1] Далее – «ПГМ».

возможность правильно позиционировать положение ТС на проезжей части относительно встречного транспорта, в зимнее время совершено не менее половины всех ДТП из-за выезда на ПВД.

В 96,2% случаев на местах совершения ДТП, произошедших при выезде на ПВД, зафиксировано отсутствие разделительной полосы (11256 ДТП, -5,8%). Наличие разделительной полосы, выделенной разметкой, зафиксировано только в 2,7% случаев (313, -6,9%).

Отмечено увеличение количества рассматриваемых ДТП (70, +9,4%) и числа погибших (19, +5,6%) на участках с грунтовой разделительной полосой, а также с разделительной полосой в виде железобетонной конструкции (ДТП – 30, +50%, погибли – 9, + 125%).

Почти четверть (23,8%, или 2781) из всех ДТП, связанных с выездом на полосу для встречного движения, совершена водителями, находящимися в состоянии опьянения или имеющими его признаки, их количество увеличилось на 3,8%, а число погибших – на 1,1% (1075). При этом доля погибших превышает долю ДТП и составляет 28,7%.

Каждое девятое 11,5% (+10,3%) происшествие совершено лицами, не имеющими права на управление ТС либо лишенными такого права, число погибших в таких ДТП возросло на 13,9% (467), их доля составляет 12,5%.

Таким образом, лицами, которые не должны были участвовать в дорожном движении в качестве водителей, совершено более трети (35,3%) рассматриваемых ДТП, а доля числа погибших по их вине приближается к половине (41,2%) из всех погибших из-за выездов на полосу для встречного движения.

## АВАРИЙНОСТЬ, СВЯЗАННАЯ С НАРУШЕНИЕМ СКОРОСТНОГО РЕЖИМА ДВИЖЕНИЯ

В 2020 году зарегистрировано увеличение показателей аварийности, связанной с несоответствием скорости конкретным условиям движения и превышением установленной скорости движения. В 16387 (+18,3%) таких ДТП погибли 2518 (+20,4%) человек.

Доля данных происшествий в общем количестве составляет 11,3%, при этом доля погибших выше и составляет 15,5%.

Установить причины ДТП, связанные с несоответствием скорости конкретным условиям движения или установленным ограничениям, зачастую невозможно без проведения автотехнической экспертизы, вследствие чего данный факт фиксируется в качестве одной из причин ДТП не в каждом случае.

Большинство ДТП (68,5%), связанных с нарушением скоростного режима движения, произошли в границах населенных пунктов. Однако ДТП, зарегистрированные вне населенных пунктов, характеризуются более высокой тяжестью последствий.

**Распределение показателей аварийности, связанной с нарушением скоростного режима движения, в зависимости от места**

| | ДТП, кол-во | ± % к АППГ | Погибло, человек | ± % к АППГ | Ранено, человек | ± % к АППГ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| В населенном пункте | 9718 | +13,3 | 1204 | +15,9 | 11940 | +7,7 |
| Вне населенного пункта | 6657 | +26,3 | 1313 | +24,8 | 9216 | +22,7 |

Вне населенных пунктов наибольшее количество ДТП, связанных с нарушением скоростного режима, регистрировалось на дорогах, менее приспособленных для высоких скоростей.

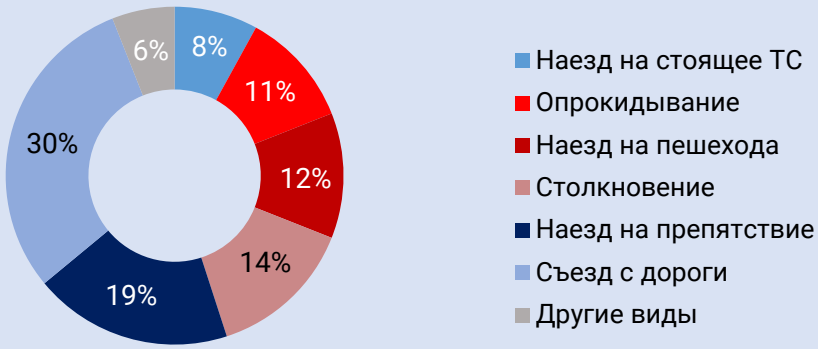
## Распределение показателей аварийности, связанной с нарушением скоростного режима движения, вне населенных пунктов в зависимости от категории дороги

| Категория дорог | ДТП, кол-во | ± % к АППГ | Погибло, человек | ± % к АППГ | Ранено, человек | ± % к АППГ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| IV (дорога обычного типа – не скоростная дорога) | 2673 | +32 | 499 | +24,4 | 3569 | +28,6 |
| III (дорога обычного типа – не скоростная дорога) | 2597 | +9,9 | 534 | +18,4 | 3694 | +7,5 |
| II (дорога обычного типа – не скоростная дорога) | 1786 | +15,9 | 347 | +16,8 | 2395 | +9,3 |
| I А (автомагистраль) | 673 | +3,2 | 119 | +36,8 | 884 | -4,2 |
| I Б (скоростная дорога) | 433 | +20,6 | 58 | -23,7 | 596 | +22,4 |
| V (дорога обычного типа – не скоростная дорога) | 312 | +22,4 | 58 | +31,8 | 415 | +5,3 |
| прочие | 251 | +8,2 | 56 | +60 | 307 | +5,5 |
| I В (дорога обычного типа – не скоростная дорога) | 198 | +13,8 | 48 | +14,3 | 261 | -0,4 |

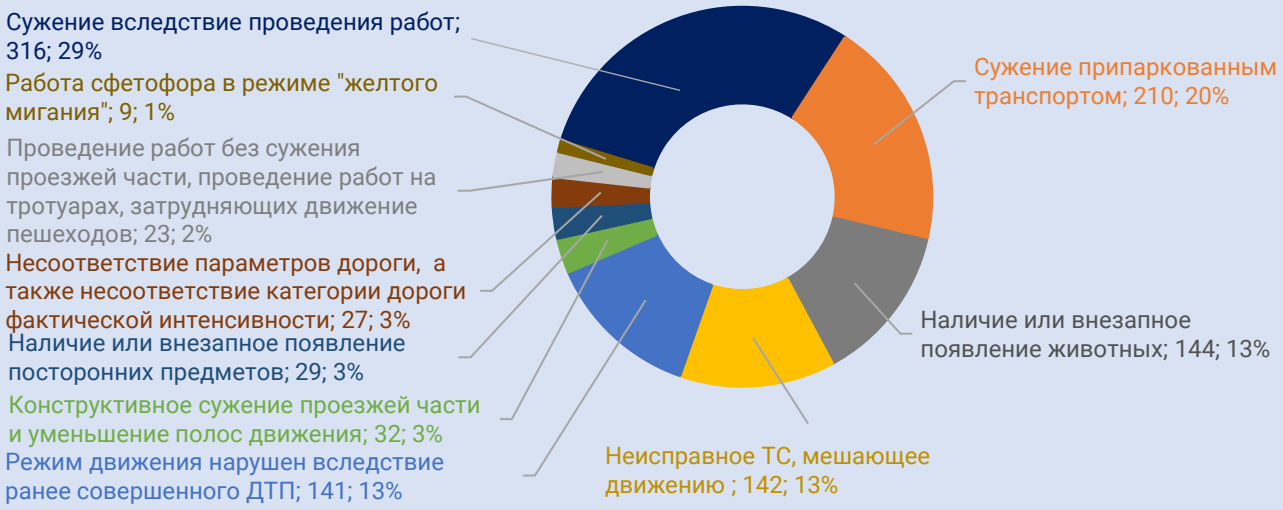
В большинстве случаев нарушение скоростного режима привело к таким видам ДТП, как съезд с дороги (30%), наезд на препятствие (19%) и столкновение (14%).

Несоответствие скорости конкретным условиям движения фиксируется, как правило, в совокупности с другими факторами, оказывающими влияние на режим движения.

**Виды ДТП при нарушении скоростного режима**

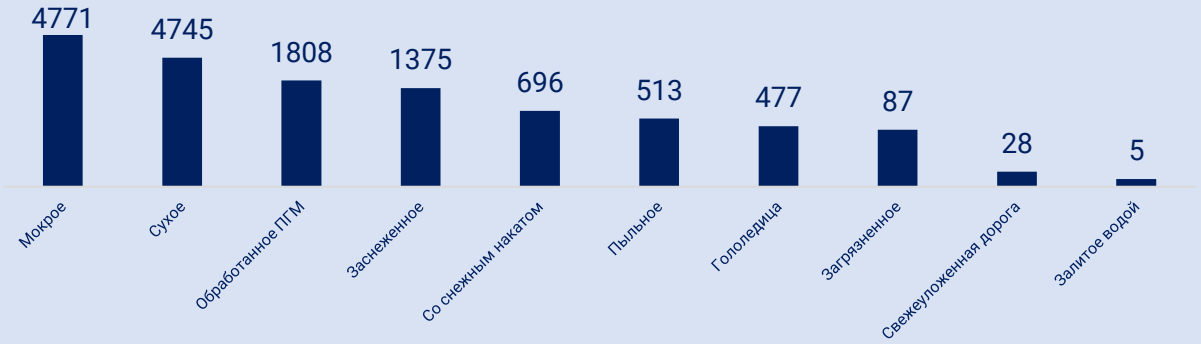



**Факторы, оказывающие влияние при несоответствии скорости конкретным условиям движения**



Наибольшее количество таких ДТП произошло на мокром покрытии проезжей части (4 771), немногим меньше на сухом (4 745) и обработанном противогололедными материалами (1 808).

**Распределение ДТП, связанных с несоответствием скорости конкретным условиям, в зависимости от состояния покрытия**




Почти каждое четвертое (22,3%) ДТП, связанное с нарушением скоростного режима, было допущено водителями, находящимися в состоянии опьянения.

## ВОЗРАСТ И СТАЖ УПРАВЛЕНИЯ ТС

Как и в предыдущие годы, наибольшее количество ДТП (35347, или 24,4%) совершено водителями в возрасте 30-39 лет, в этих происшествиях также отмечено наибольшее число погибших (3507, или 21,7%) и раненых (34402, или 25,6%).

Рост всех основных показателей аварийности отмечен в группе водителей моложе 20 лет, количество ДТП увеличилось на 6,7%, число погибших – на 11,1%, раненых – на 5,4%. Незначительный рост погибших отмечен в ДТП, совершенных водителями в возрасте 35-39 лет (+0,8%). В группе 70-74 года увеличилось как количество ДТП (+1,4%), так и число погибших (+31,8%).

При относительно малом количестве ДТП (650) по вине водителей в возрасте 80 лет и старше, для этих ДТП присуща наибольшая тяжесть последствий (9,7). Также необходимо обратить внимание на то, что тяжесть последствий ДТП увеличивается одновременно с увеличением возраста водителей ТС.

**Распределение количества ДТП в результате нарушения ПДД водителями ТС по возрастам**

| Возраст водителя | ДТП, кол-во | ± % АППГ | Погибло, человек | ± % АППГ | Ранено, человек | ± % АППГ | Тяжесть последствий |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| до 15 лет | 926 | +30,1 | 42 | +7,7 | 1158 | +27,1 | 3,5 |
| 16-17 лет | 1083 | +14,2 | 102 | +18,6 | 1463 | +9,5 | 6,50 |
| 18-19 лет | 3983 | +0,5 | 397 | +9,7 | 5680 | +0,7 | 6,50 |
| 20-24 года | 13772 | -12,7 | 1487 | -2 | 19203 | -13,8 | 7,2 |
| 25-29 лет | 15727 | -15,4 | 1704 | -11,4 | 20970 | -17 | 7,5 |
| 30-34 года | 18651 | -14,8 | 1978 | -8,2 | 24798 | -16,3 | 7,4 |
| 35-39 лет | 16696 | -8,5 | 1829 | +0,8 | 22062 | -10,2 | 7,7 |
| 40-44 года | 13067 | -10,6 | 1437 | -4 | 17128 | -12,6 | 7,7 |
| 45-49 лет | 10689 | -11,2 | 1056 | -13,2 | 14047 | -12,4 | 7 |
| 50-54 года | 8483 | -14,1 | 892 | -15,2 | 11053 | -15,3 | 7,5 |
| 55-59 лет | 8042 | -16,1 | 882 | -16,4 | 10479 | -17,2 | 7,8 |
| 60-64 года | 6202 | -12 | 720 | -8,4 | 8125 | -12,7 | 8,1 |
| 65-69 лет | 3729 | -9,9 | 420 | +1,2 | 4714 | -14,3 | 8,2 |
| 70-74 года | 2082 | +1,4 | 232 | +31,8 | 2674 | -2,6 | 8 |
| 75-79 лет | 646 | -25,8 | 64 | -22 | 843 | -24,4 | 7,1 |
| 80 лет и старше | 650 | -4 | 87 | -5,4 | 806 | -4,3 | 9,7 |

При рассмотрении взаимосвязи стажа управления ТС с показателями аварийности по вине водителей, наибольшее снижение количества ДТП зафиксировано в группах водителей со стажем управления от 2 до 5 лет (-18,8%) и от 5 до 10 лет (-19,1%).

Водители, имеющие стаж вождения от 5 до 10 лет, являются виновниками в почти каждого пятого (17,7%) ДТП, при этом количество происшествий с участием данных водителей сократилось на 19,1%.

В группе малоопытных водителей, имеющих стаж управления ТС менее двух лет, почти треть погибших (29,9%, или 233) зафиксирована в ДТП, произошедших в результате выезда водителя на полосу встречного движения.

**Распределение количества ДТП в результате нарушения ПДД водителями ТС с различным стажем управления**

| Стаж водителя | ДТП, кол-во | ± % АППГ | Погибло, человек | ± % АППГ | Ранено, человек | ± % АППГ | Тяжесть последствий |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| До 2 лет | 8848 | -11,8 | 780 | -7,8 | 12537 | -12,1 | 5,9 |
| От 2 до 5 лет | 12663 | -18,8 | 1180 | -14,9 | 17386 | -20 | 6,4 |
| От 5 до 10 лет | 22774 | -19,1 | 2143 | -17,7 | 30538 | -21,1 | 6,6 |
| От 10 до 15 лет | 19186 | -14,9 | 1915 | -5,7 | 25193 | -15,1 | 7,1 |
| Свыше 15 лет | 60539 | -6,1 | 7263 | -1,1 | 78909 | -7,6 | 8,4 |

## АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ С ПРИЗНАКАМИ ОПЬЯНЕНИЯ

Актуальной проблемой в обеспечении безопасности дорожного движения остается управление ТС водителями С ПРИЗНАКАМИ опьянения.

В 2020 году выявлено 537,6 тыс. фактов управления ТС водителями с признаками опьянения, из которых 294 тыс. (-1,4%) содержат признаки административных правонарушений, ответственность за которые предусмотрена ч. 1 и ч. 3 ст. 12.8 КоАП; 170 тыс. (+0,7%) – ст. 12.26 КоАП; 4,9 тыс. (+3,8%) – ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ. Также зарегистрировано 68,4 тыс. (+0,6%) преступлений, ответственность за которые установлена ст. 264.1 УК РФ.

В 2020 году с участием водителей в состоянии опьянения либо с его признаками[1] произошло 13,2 % или каждое седьмое ДТП (19112, -1,2%), при этом более четверти (28%) от всех погибших на дорогах страны составляют погибшие именно в происшествиях с участием водителей в состоянии опьянения или с его признаками. К тому же зафиксирован рост числа погибших в данных происшествиях (+1,1%, всего 4515), однако число раненых сократилось на 4,5% и составило 25469 человек. В данных происшествиях погиб каждый шестой пострадавший.

**Динамика основных показателей аварийности с участием водителей с признаками опьянения**

[1] Включая ДТП, в которых участвовавшие водители имели признаки опьянения, но отказались от прохождения медицинского освидетельствования (далее – «водители с признаками опьянения»).

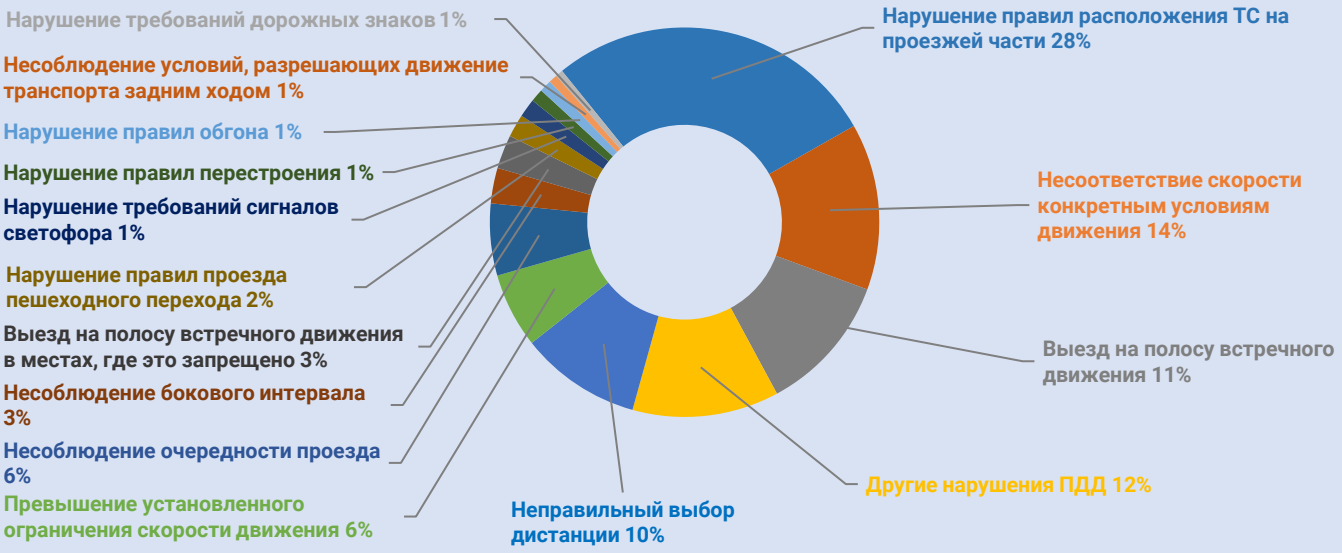
Отдельного упоминания заслуживают регионы, в которых число погибших возросло более чем на 20% (Республика Мордовия (58, +26%), г. Москва (69, +25,5%), Самарская (73, +28,1%), Саратовская (108, +25,6%), Смоленская (41, +24,2%) области).

В 44 регионах доля погибших в ДТП с участием водителей с признаками опьянения превысила 30% от общего числа погибших. Более половины погибших в таких ДТП зарегистрировано в Республике Алтай (68,2%, или 30), Забайкальском крае (57,4%, или 113), Сахалинской области (58%, или 47), Еврейской автономной области (61,9%, или 13) и Ненецком автономном округе (75%, или 3).

Распределение погибших в ДТП с участием водителей с признаками опьянения в 2020 году по месту совершения происшествия показывает, что на дорогах и улицах в населенных пунктах и вне их, число погибших примерно одинаковое – 47% (2105) и 53% (2410) соответственно.

Наиболее часто водители, управляющие ТС в состоянии опьянения или имеющие его признаки, совершали ДТП по причине нарушения правил расположения ТС на проезжей части (5087), несоответствия скорости конкретным условиям движения (2549), выезда на полосу встречного движения (2123), неправильного выбора дистанции (1851).

**Распределение ДТП, совершенных водителями, имеющими признаки опьянения, по видам нарушения ПДД**




Отдельно необходимо указать, что несмотря на значительное снижение общего количества ДТП в период ограничительных мер, связанных с распространением новой коронавирусной инфекции COVID-19 (апрель и май 2020 года), аналогичного синхронного сокращения количества ДТП с участием водителей с признаками опьянения в этот период не произошло. В общем помесячная динамика соответствовала прошлым годам.

**Распределение ДТП, совершенных водителями, имеющими признаки опьянения, по месяцам**

Распределение показателей аварийности с участием водителей с признаками опьянения по дням недели показывает, что в выходные дни аварийность значительно выше по сравнению с другими днями недели.

**Распределение основных показателей аварийности с участием водителей с признаками опьянения по дням недели**

Отдельно необходимо отметить, что с понедельника по пятницу доля погибших в ДТП с участием водителей с признаками опьянения в общем числе погибших в среднем составляет почти четверть (24,5%), а вот в субботу и воскресенье она возрастает и в среднем составляет уже более трети (35%).

**Распределение доли погибших в ДТП с участием водителей с признаками опьянения по дням недели**

Аналогичным образом характеризуются нерабочие праздничные дни[1]. Как правило, на эти дни приходятся максимальные значения доли ДТП с участием водителей, имеющих признаки опьянения, от общего количества ДТП.

Водители, находившиеся в состоянии опьянения или имеющие его признаки, были виновны в 9 из 10 ДТП (93,3%), в которых участвовали. Количество таких ДТП и число раненых в них снизилось на 1,3% (всего 17860) и 4,4% (всего 23826) соответственно. Одновременно число погибших в этих происшествиях возросло на 0,7% и составило 4216 человек, при этом доля погибших составила почти треть (31,1%) от всех погибших в ДТП по вине водителей.

[1] В соответствии со ст. 112 Трудового кодекса Российской Федерации: 1-8 января, 23 февраля, 8 марта, 1, 9 мая, 12 июня, 4 ноября.

**Динамика основных показателей аварийности по вине водителей с признаками опьянения**

Зарегистрировано снижение аварийности с участием водителей в состоянии опьянения. Количество таких ДТП снизилось на 1,3% (всего 15552), однако число погибших в них возросло на 0,8% (всего 4347). Среди всех ДТП с пострадавшими с участием водителей в состоянии опьянения произошло каждое десятое ДТП (10,7%).

В указанном выше периоде сложилась аналогичная ситуация и с динамикой числа погибших. Число погибших в ДТП с участием водителей в состоянии опьянения снизилось на 11,6%, при этом общая тенденция к снижению числа погибших в два раза выше – 23,6%.

Анализ последних пяти лет показывает, что удельный вес погибших в происшествиях с участием водителей в состоянии опьянения от общего числа погибших в ДТП в Российской Федерации имеет тенденцию роста (+12,6%).

**Сравнение динамики общего числа погибших в ДТП и числа погибших в ДТП с участием водителей в состоянии опьянения, а также динамика удельного веса погибших**

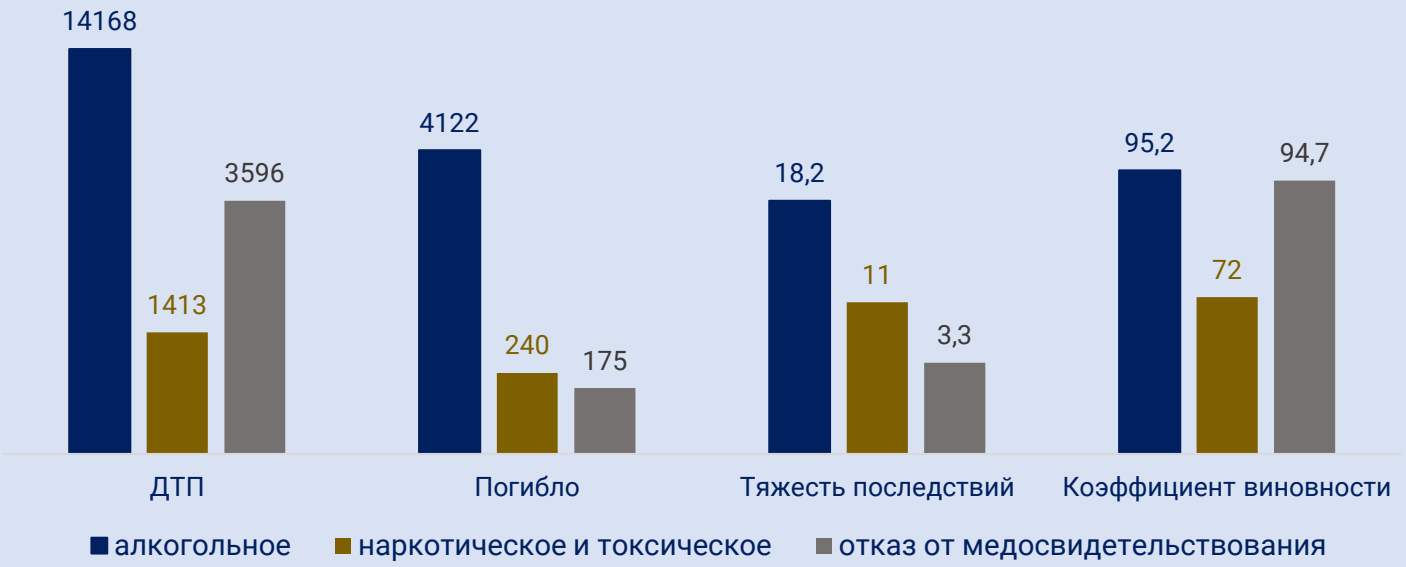
В 2020 году на 0,4% (3596) снизилось количество ДТП с участием водителей, отказавшихся от медицинского освидетельствования, однако второй год подряд наблюдается рост числа погибших в таких ДТП (2019 – на 4,8 %, 2020 – на 13,6%).

Несколько снизилась аварийность с участием водителей, управлявших транспортными средствами в состоянии наркотического и токсического опьянения. В 2020 году произошло 1413 (-7,5%) таких ДТП, в них погибли 240 (-8,8%) человек, ранены – 1935 (-13,2%). Эти происшествия составляют почти десятую часть (9,1%) от всех ДТП с участием водителей, находившихся в состоянии опьянения. Тяжесть последствий составила 11. Необходимо отметить, что тяжесть последствий ДТП, в которых были виновны данные водители, в полтора раза выше и составляет 17,4.

При общем снижении количества всех ДТП за период с 2016 по 2020 год на 13,4% количество ДТП с участием водителей в состоянии опьянения за аналогичный период снизилось только на 7,6%.

Невыполнение водителями требования ПДД о запрете употребления алкогольных напитков, наркотических или психотропных веществ после ДТП, к которому они причастны, либо после того, как транспортное средство было остановлено по требованию сотрудника полиции, до проведения уполномоченным должностным лицом освидетельствования в целях установления состояния опьянения или до принятия уполномоченным должностным лицом решения об освобождении от проведения такого освидетельствования (ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ), имело место в 1119 ДТП, количество этих происшествий не изменилось относительно показателя предшествующего года, однако число погибших незначительно выросло – 83 (+3,75%) человека, число раненых составило 1364 (-3,26%) человека.

**Распределение показателей аварийности в зависимости от вида или признака опьянения водителя в 2020 году**




## АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ, НЕ ИМЕЮЩИХ ПРАВА УПРАВЛЕНИЯ ТС

На протяжении последних пяти лет продолжают расти показатели аварийности по вине водителей, не имеющих права управления ТС.

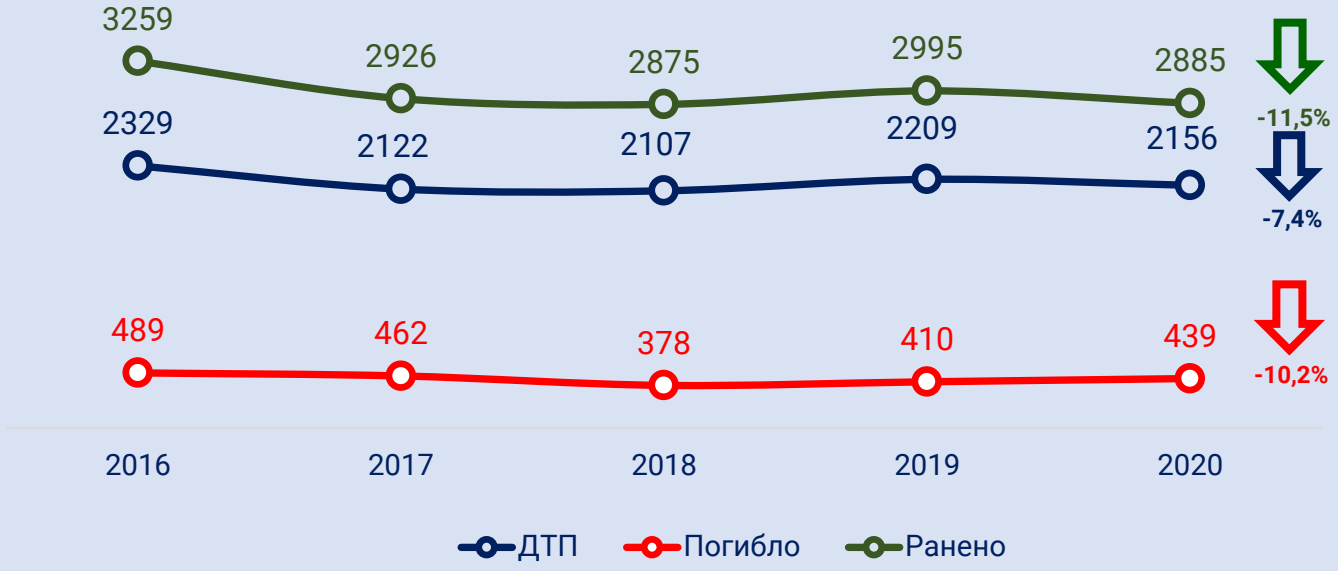
В 2020 году также зафиксирован рост. Зарегистрировано 10265 (+5,5%) таких ДТП, в которых погибли 1585 (+12,7%) и ранены 13386 (+4,3%) человек. Доля погибших в этих происшествиях составляет почти десятую часть (9,8%) от всех погибших в ДТП на дорогах страны.

Данные происшествия также характеризуются достаточно высокой степенью тяжести последствий (10,6), т.е. в них погибает каждый десятый пострадавший.

**Динамика основных показателей аварийности по вине водителей без права управления**

Необходимо отметить, что при росте показателей аварийности по вине всех водителей, не имеющих права управления ТС, в 2020 году зарегистрировано снижение аварийности по вине водителей, лишенных права управления. Количество ДТП снизилось на 11,4% (2885), число погибших – на 7,4% (2156), раненых – на 10,2% (439). Однако тяжесть последствий таких ДТП выше и составляет 13,2.

**Динамика основных показателей аварийности по вине водителей, лишенных права управления**

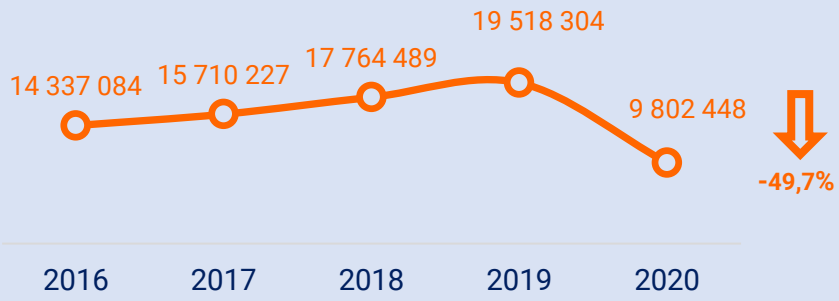


## АВАРИЙНОСТИ С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ

В период с 2016 по 2019 год отмечался рост количества ДТП с участием иностранных граждан и числа раненных в них на 6,3% и 7,4% соответственно, при этом число погибших сократилось на 19,5%. Вопреки сложившейся тенденции в 2020 году отмечено снижение всех показателей аварийности: ДТП – на 18% (7514), погибших – на 25,5% (805), раненых – на 22,6% (9981). Динамика снижения обусловлена действием в 2020 году ограничительных мер, связанных с распространением новой коронавирусной инфекции COVID-19, и, как следствие, значительным снижением числа иностранных граждан, находящихся на территории Российской Федерации. По данным ГУВМ МВД России в 2020 на 49,7% снизилось количество фактов постановки на миграционный учет иностранных граждан.

**Динамика основных показателей аварийности с участием иностранных граждан на территории Российской Федерации**

**Динамика количества фактов постановки на миграционный учет иностранных граждан на территории Российской Федерации**




При общем снижении абсолютных показателей аварийности зафиксировано увеличение доли происшествий, в которых иностранные граждане являлись виновными. Если в 2019 году такие водители были виновны немногим более чем в половине (53,9%) всех ДТП, участниками которых они являлись, то в 2020 году – почти в двух третях случаев (63,7%). В 4788 (-18,4%) таких ДТП погибли 443 (-25%) и получили ранения 6348 (-23%) человек.

**Динамика аварийности по вине иностранных граждан на территории Российской Федерации**

Отдельно необходимо рассмотреть аварийность с участием граждан стран СНГ[1]. С 2016 по 2019 год отмечалось увеличение на 16,1% количества происшествий с их участием, при этом в 2019 году зафиксирован одновременный рост всех показателей аварийности (ДТП – на 9,6%, погибших – на 3,3%, раненых – на 10,9%). В 2020 году наблюдался общий тренд снижения, в 6702 (-15%) ДТП погибли 682 (-23,9%) и ранены 8865 (-19,3%) человек.

Данная категория водителей по-прежнему является виновной более чем в половине ДТП, в которых она приняла участие, с 2016 по 2020 год доля таких происшествий увеличилась с 60,2% до 63,8%. В 2020 году по вине водителей-граждан стран СНГ произошло 4261 (-16%) ДТП, погибли 369 (-26,1%) и ранены 5642 (-19,9%) человека.

**Аварийность из-за нарушения ПДД водителями-гражданами СНГ**

| | ДТП, кол-во | ± % АППГ | Погибло, человек | ± % АППГ | Ранено, человек | ± % АППГ | Коэффициент виновности |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Республика Узбекистан | 1112 | -11,5 | 90 | -16,7 | 1496 | -10,8 | 63,7 |
| Киргизская Республика | 948 | -7,2 | 44 | -12 | 1215 | -14,2 | 61,7 |
| Республика Таджикистан | 888 | -6,2 | 101 | +17,4 | 1197 | -9,9 | 65,3 |
| Республика Армения | 375 | -42,1 | 40 | -51,2 | 476 | -46,3 | 64 |
| Азербайджанская Республика | 367 | -22,4 | 33 | -43,1 | 476 | -29 | 60,1 |
| Республика Беларусь | 245 | -35,4 | 26 | -62,9 | 322 | -43,7 | 49,2 |
| Республика Казахстан | 162 | -16,1 | 15 | -50 | 214 | -20,5 | 54,9 |
| Республика Молдова | 101 | -5,6 | 19 | +35,7 | 141 | -4,7 | 57,7 |
| Туркменистан | 65 | +20,8 | 2 | стаб. | 106 | +45,2 | 75,6 |

[1] Республики Армения, Беларусь, Казахстан, Молдова, Таджикистан, Узбекистан, Азербайджанская и Киргизская республики, Туркменистан.

## IV. АВАРИЙНОСТЬ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ АВТОМОТОТРАНСПОРТА

Анализ основных показателей аварийности в 2020 году показывает, что с участием легкового транспорта совершено почти 87% всех ДТП, с участием грузовых ТС – 11% происшествий, с участием автобусов – 5,8%, мототранспорта[1] – 8%.

Необходимо отметить, что доля легковых автомобилей в общем количестве зарегистрированных механических ТС составляет 83,5% (49259028), что в свою очередь определяет наибольший удельный вес ДТП с их участием.

Доля грузовых ТС составляет 11,1% (6564385), автобусов – 1,4% (850098), мототранспорта (категорий L3-L5, L7) – 3,9% (2319185).

Наибольшая тяжесть последствий отмечается в ДТП с участием грузового транспорта (15,1), что практически в два раза превышает показатель мототранспорта (8,6) и легковых автомобилей (7,7), и почти в четыре раза выше, чем для ДТП с участием автобусов (4,3).

При этом на ДТП с участием автобусов, имеющих самый низкий показатель тяжести последствий, приходится наибольшее значение транспортного риска (6,6). Немногим меньшее значение имеют показатели грузового (6,3) и мототранспорта (5,1), и в два раза меньшее – показатель ДТП с участием легкового транспорта (2,8).

Следует обратить внимание на то, что если доля ДТП с участием легкового и грузового транспорта практически соответствует их доле среди общего количества ТС всех видов, то доля ДТП с участием автобусов и мототранспорта значительно превышает их долю среди всех ТС.

Как отмечалось ранее, технические неисправности ТС либо условия, при которых запрещена их эксплуатация, зафиксированы в 5,3% ДТП. Среди наиболее распространенных технических неисправностей либо условий, при которых запрещена их эксплуатация, выявляются такие, как наличие конструктивных изменений по сравнению с серийным ТС, сведения о которых отсутствуют в регистрационных документах, – 1972 (25,8%) ДТП, на одну ось ТС установлены шины различных размеров, конструкций, моделей, с различными рисунками протектора – 1632 (21,3%), коэффициент светопропускания стекол менее нормативного – 981 (12,8%), неисправность внешних световых приборов – 972 (12,7%), шины не соответствуют модели ТС – 888 (11,6%), износ рисунка протектора – 585 (7,6%),

[1] Включая мотоколяски, мопеды с двигателем внутреннего сгорания менее 50 см. куб., мопеды с электродвигателем менее 4 кВт, мотовелосипеды, мотонарты, аэросани, снегоходы, самоходные мотоблоки и иные мототранспортные средства.

[2] В связи с тем, что в одном ДТП могли участвовали транспортные средства разных видов, данное ДТП будет одновременно учитываться в качестве происшествия с участием ТС разных категорий, в результате чего сумма количества ДТП будет больше абсолютного количества произошедших ДТП, а сумма удельных весов – превышать 100%.

разрыв колеса – 256 (3,3%), отсутствуют предусмотренные конструкцией ТС ремни безопасности и (или) подголовники сидений – 159 (2,1%), неисправность рабочей тормозной системы – 116 (1,5%), ремни безопасности неработоспособны или имеют видимые надрывы – 110 (1,4%) и иные неисправности – 1725 (25,9%).

## АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ЛЕГКОВОГО ТРАНСПОРТА

Всего с участием легкового транспорта зарегистрировано 126190 (-11,1%) ДТП, в них погибли 13650 (-4,6%) и были ранены 162710 (-12,3%) человек.

В 7 регионах зарегистрирован рост всех основных показателей аварийности с участием данного вида ТС.

| | ДТП, кол-во | ± % АППГ | Погибло, человек | ± % АППГ | Ранено, человек | ± % АППГ | Тяжесть последствий |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Новосибирская область | 1878 | +10,3 | 249 | +10,7 | 2338 | +4,8 | 9,6 |
| Республика Коми | 880 | +8,9 | 81 | +62,0 | 1199 | +4,1 | 6,3 |
| Кабардино-Балкарская Республика | 602 | +0,7 | 142 | +26,8 | 766 | +4,1 | 15,6 |
| Республика Хакасия | 487 | +4,7 | 51 | +8,5 | 614 | +3,9 | 7,7 |
| Республика Тыва | 457 | +1,8 | 97 | +4,3 | 739 | +7,6 | 11,6 |
| Республика Ингушетия | 199 | +19,2 | 67 | +26,4 | 324 | +13,3 | 17,1 |
| Чукотский автономный округ | 13 | +116,7 | 3 | +100 | 11 | +83,3 | 21,4 |

Рост числа погибших в происшествиях с участием легкового транспорта зарегистрирован почти в каждом втором регионе (36), при этом более чем на четверть в Республике Ингушетия (+26,4%, 67) и Кабардино-Балкарской Республике (+26,8%, 142), более чем на треть в Псковской области (+43%, 113), более чем на половину в Республике Коми (+62%, 81) и в два и более раза в Ненецком (+100%, 3), Чукотском (+100%, 3) и Ямало-Ненецком (+110,5%, 40) автономных округах.

## АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА

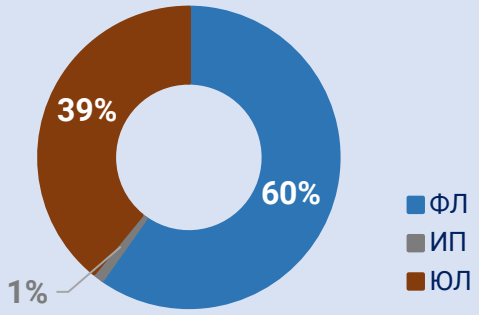
Сравнение перевозок грузов по видам транспорта (железнодорожный, внутренний водный, морской, воздушный и автомобильный) показывает, что в 2020 году подавляющее большинство (79,8%, или 5398,6 млн т) выполнено автомобильным транспортом.

В 2020 году отмечено снижение всех основных показателей аварийности с участием грузового транспорта. Так, количество ДТП снизилось на 10,7% (18554), число погибших – на 9% (4138) и раненных – на 14,1% (23181). Однако в 6 регионах зафиксирован рост основных показателей аварийности.

| | ДТП, кол-во | ± % АППГ | Погибло, человек | ± % АППГ | Ранено, человек | ± % АППГ | Тяжесть последствий |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ивановская область | 126 | +18,9 | 19 | +46,2 | 164 | +13,1 | 10,4 |
| Мурманская область | 110 | +23,6 | 23 | +4,6 | 142 | +25,7 | 13,9 |
| Алтайский край | 265 | +2,3 | 66 | +26,9 | 342 | +10,7 | 16,2 |
| Красноярский край | 438 | +3,6 | 110 | +25 | 522 | +2,4 | 17,4 |
| Кемеровская область – Кузбасс | 329 | +1,5 | 92 | +31,4 | 434 | +0,9 | 17,5 |
| Хабаровский край | 213 | +3,9 | 42 | +82,6 | 265 | +12,3 | 13,7 |

Рост числа погибших отмечен в 26 регионах, при этом более чем на треть в Тверской (+38,6%, 61), Тюменской (+39,3%, 78), Ярославской (+39,5%, 53), Новгородской (+40%, 28), Липецкой (+40,5%, 52), Ивановской (+46,2%, 19) областях и Республике Коми (+40%, 28), более чем на половину в Калининградской (+60%, 24), Псковской (+77,8%, 32) областях, Еврейской автономной области (+75%, 7) и Хабаровском крае (+82,6%, 42).

**Соотношение количества зарегистрированных грузовых ТС по форме собственности**




Из общего количества зарегистрированных грузовых ТС физическим лицам[1] принадлежит 60% (3914444), юридическим лицам[2] – 39% (2557520), индивидуальным предпринимателям[3] – 1% (73873).

Распределение показателей аварийности грузовых ТС по форме собственности в общем пропорционально их зарегистрированному количеству. На ДТП с участием грузового транспорта ФЛ приходится 61,5% от всех ДТП с участием грузового транспорта и 57,2% от всех погибших в таких ДТП. Для ЮЛ доля ДТП составляет 37%, доля погибших – 39,2%.

Отдельного внимания заслуживают показатели для грузового транспорта ИП. При доле 1% в общем количестве зарегистрированных грузовых ТС доля ДТП почти в 4 раза выше и составляет 3,8%. Доля погибших еще более значительна и составляет 7%.

Анализ относительных показателей аварийности с участием грузовых транспортных средств показывает, что ДТП с участием грузового транспорта ИП также характеризуются наиболее высокими значениями тяжести последствий (25) и транспортного риска (39,4).

Распределение коэффициента виновности показывает, что в среднем водители грузовых ТС были виновны в половине ДТП, в которых участвовали. Водители грузовых ТС, принадлежащих ФЛ, были виновны в 50,2% случаев, ЮЛ – в 46,7% и ИП – в 43,8%.

**Распределение относительных показателей аварийности с участием грузового транспорта по форме собственности**

Наиболее распространенным нарушением ПДД, допускаемым водителями грузовых ТС, является неправильный выбор дистанции. Количество ДТП по данной причине в истекшем году снизилось на 5,6% (2140). Однако ряд нарушений, допущенных водителями грузовых ТС, повлекли рост основных

[1] Далее – «ФЛ».
[2] Далее – «ЮЛ».
[3] Далее – «ИП».

показателей аварийности. Среди них особое внимание необходимо уделить выезду на полосу встречного движения в местах, где это запрещено, ввиду высокой тяжести последствий таких ДТП (20,9).

**Нарушения, допущенные водителями грузовых ТС, повлекшие рост основных показателей аварийности**

| | ДТП, кол-во | ± % АППГ | Погибло, человек | ± % АППГ | Ранено, человек | ± % АППГ | Тяжесть последствий |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Нарушение правил расположения ТС на проезжей части | 1216 | +24,9 | 204 | +44,7 | 1375 | +13,5 | 12,9 |
| Несоответствие скорости конкретным условиям движения | 849 | +14 | 147 | +21,5 | 975 | +8 | 13,1 |
| Превышение установленной скорости движения | 181 | +8,4 | 39 | +85,7 | 209 | +1,5 | 15,7 |
| Выезд на полосу встречного движения в местах, где это запрещено | 149 | +14,6 | 59 | +18 | 223 | +14,4 | 20,9 |
| Эксплуатация ТС с техническими неисправностями, при которых запрещается их эксплуатация | 76 | +11,8 | 20 | +81,8 | 99 | +17,9 | 16,8 |

Отмечено снижение основных показателей аварийности по вине водителей грузового транспорта, находящихся в состоянии опьянения. Совершено 410 (-3,1%) таких ДТП, в них погибли 108 (-21,7%) и ранены 480 (-11,6%) человек. При этом необходимо отметить, что 69% водителей грузового транспорта, совершивших ДТП в состоянии опьянения, управляли автомобилями, находящимися в собственности ФЛ, на совершенные ими ДТП приходится 66,7% погибших.

Отмечается рост основных показателей аварийности с участием грузовых ТС, имевших технические неисправности, либо условия, при которых запрещена их эксплуатация. Всего произошло 1359 (+16,6%) таких ДТП, в которых погибли 416 (+10,6%) человек и ранены 1680 (+6,3%). Данные ДТП составили 17,7% от всех ДТП, при которых зафиксированы технические неисправности ТС или условия, при которых запрещена их эксплуатация. Особое внимание необходимо обратить на то, что доля погибших в этих происшествиях в два раза выше доли ДТП и составляет более трети (34%) от общего числа погибших в ДТП с участием ТС, имевших технические неисправности. В связи с этим такие ДТП характеризуются высоким значением тяжести последствий (19,8).

Среди наиболее распространенных технических неисправностей грузовых ТС или условий, при которых запрещена их эксплуатация, выявляются такие, как наличие конструктивных изменений по сравнению с серийным ТС, сведения о которых отсутствуют в регистрационных документах, – 587 (43,2%), на одну ось ТС установлены шины различных размеров, конструкций, моделей, с различными рисунками протектора – 289 (21,3%), неисправность внешних световых приборов – 126 (9,3%), износ рисунка протектора – 112 (8,2%), разрыв колеса – 101 (7,4%), коэффициент светопропускания стекол менее нормативного – 64 (4,7%), неисправность рабочей тормозной системы – 39 (2,9%), отсоединение колеса – 35 (2,6%). При этом необходимо отметить, что наличие конструктивных изменений по сравнению с серийным ТС, сведения о которых отсутствуют в регистрационных документах, на грузовом транспорте регистрируются в два раза чаще, чем в целом для всех ТС.

## АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ АВТОБУСОВ

В 2020 году подавляющее большинство перевозок пассажиров (89,1%, или 10,6 млрд чел.) среди всех видов транспорта (железнодорожный, внутренний водный, морской и воздушный, автомобильный) осуществлялось автомобильным транспортом, при этом в основном они выполнялись автобусами.

В рассматриваемом году отмечено снижение более чем на четверть основных показателей аварийности с участием автобусов. Количество ДТП снизилось на 29,7% (8444), число погибших – на 25,4% (559) и раненых – на 32,9% (12327).

Снижение напрямую связано с введением ограничительных мер из-за распространения новой коронавирусной инфекции COVID-2019. Так, в апреле 2020 года зарегистрировано наиболее существенное снижение количества ДТП по сравнению с АППГ на 77% (212). Наиболее значительное снижение числа погибших отмечается в мае истекшего года, показатель которого уменьшился на 68,9% (14). Существенное снижение основных показателей аварийности в апреле-мае 2020 года объясняется сокращением транспортной активности населения, в том числе сокращением перевозок автобусами.

**Распределение количества ДТП с участием автобусов и числа погибших по месяцам**

Несмотря на общее снижение, отмечен рост всех основных показателей аварийности с участием автобусов в трех регионах.

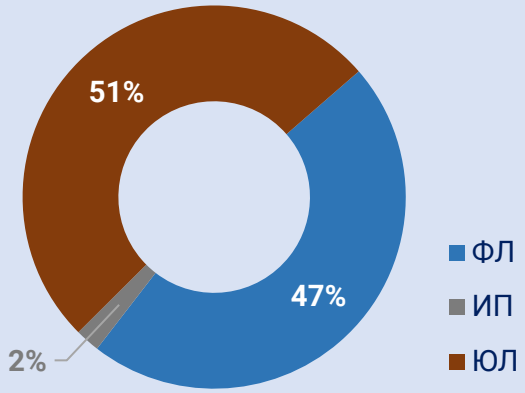
| | ДТП, кол-во | ± % АППГ | Погибло, человек | ± % АППГ | Ранено, человек | ± % АППГ | Тяжесть последствий |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Кемеровская область – Кузбасс | 172 | +1,8 | 26 | +73,3 | 291 | +8,2 | 8,2 |
| Новосибирская область | 128 | +30,6 | 17 | +88,9 | 176 | +4,1 | 8,8 |
| Кабардино-Балкарская Республика | 33 | +6,5 | 9 | +50 | 84 | +75 | 9,7 |

Рост числа погибших отмечен почти в каждом третьем регионе (24). В два раза и более увеличилось число погибших в Новгородской (+400%, 5), Калининградской (+300%, 8), Тульской (+116,7%, 13), Орловской (+100%, 4), Сахалинской (+100%, 3) областях, Республиках Бурятия (+350%, 9), Калмыкия (+100%, 4), Северная Осетия-Алания (+100%, 2), Хакасия (+100%, 2) и Ямало-Ненецком автономном округе (+100%, 2).

Отдельно необходимо отметить, что в ряде регионов с наибольшим числом погибших в истекшем году также отмечен значительный рост: г. Москва (+45,5, 32), Кемеровская область-Кузбасс (+73,3%, 26), Ленинградская (+70%, 17), Новосибирская (+88,9, 17), Тульская (+116,7%, 13) и Челябинская (+30%, 13) области.

В 2020 году из-за нарушений ПДД водителями автобусов совершено на 35,3% (3582) ДТП меньше, чем в предшествующем, число погибших и раненых также снизилось на 34,6% (161) и 38,9% (5634) соответственно.

**Соотношение количества зарегистрированных автобусов по форме собственности**




На автобусы, принадлежащие ЮЛ, приходится 51% (431474) от всех зарегистрированных автобусов, доля автобусов ФЛ составляет 47% (395908) и доля автобусов ИП составляет 2% (17483).

Распределение основных показателей аварийности с участием автобусов по форме собственности в общем пропорционально соответствует их зарегистрированному количеству. С участием автобусов ЮЛ произошло более половины (52,8%) от общего количества ДТП с участием автобусов, доля погибших и раненых (от общего их числа в происшествиях с автобусами) составила 53% и 51,7% соответственно. Для ФЛ доля основных показателей несколько ниже их доли среди всех зарегистрированных автобусов и составляет немногим более трети (ДТП – 34,4%, погибли – 35,8%, ранены – 36,4%). Иным образом выглядит ситуация с аварийностью автобусов, принадлежащих ИП. Доля количества ДТП (7,3%) и числа погибших (7,9%) более чем в 3,5 раза, а раненых (8,2%) более чем в 4 раза превышает долю таких автобусов.

Также наиболее высокое значение показателя транспортного риска приходится на ДТП с участием автобусов ИП (25,2). Для ЮЛ данный показатель ниже почти в 4 раза (6,9), а для ФЛ – в 5 раз (5,1).

Сравнение коэффициента виновности водителей автобусов показывает, что водители автобусов, принадлежащих ЮЛ, наименее склонны к нарушениям, приводящим к ДТП (коэф. 37,7), а водители автобусов ФЛ, напротив, были виновны в почти каждом втором ДТП (коэф. 46,8). Показатель водителей автобусов ИП имеет среднее значение и составляет 43,9.

**Распределение относительных показателей аварийности с участием автобусов по форме собственности**

В период с 2018 по 2020 год отмечено снижение на 12,5% числа погибших в ДТП с участием автобусов, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров. На 62,1% снизилось число погибших при заказных перевозках и на 28,3% – при осуществлении перевозок для собственных производственных нужд.

В 2020 году удельный вес ДТП с участием автобусов, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров, составил более половины (67,4%, или 5689) от всех ДТП, совершенных с участием автобусов, доля погибших также превысила половину и составила 54% (302) от всех погибших в ДТП с участием такого транспорта. В ДТП с участием автобусов, осуществляющих заказные перевозки, погибли в 8 раз меньше (7%, или 39), а при осуществлении перевозок автобусами для собственных нужд – в 9 раз меньше (5,9%, или 33).

Необходимо отметить, что доля погибших в ДТП с автобусами, осуществляющими перевозки для собственных нужд, в 2 раза выше доли ДТП с их участием. С участием автобусов, осуществляющих пассажирские перевозки по заказу, удельный вес погибших превышает удельный вес произошедших ДТП почти в три раза.

Распределение показателей аварийности с участием автобусов по видам маршрутов показывает, что наибольшее количество ДТП (4885, или 57,9%), число погибших (194, или 34,7%) и раненых (6552, или 53,2%) зарегистрировано при осуществлении перевозок по муниципальным маршрутам.

Однако необходимо обратить внимание на показатели аварийности при осуществлении перевозок по межмуниципальным и межрегиональным маршрутам. Доля погибших в ДТП с участием автобусов, осуществляющих межмуниципальные перевозки, в 2 раза превышает долю совершенных ДТП с их участием, а в ДТП с участием автобусов, осуществляющих пассажирские перевозки по межрегиональным маршрутам, доля числа погибших выше доли количества ДТП в 5 раз.

С участием автобусов, внесенных в реестр лицензиатов, зарегистрировано 6363 (-25,4%) ДТП, что составляет 75,4% от всех ДТП с участием автобусов. В этих происшествиях погибли 422 (-11,7%) или 75,5% и были ранены 9446 (-28%) или 76,6% от общего числа погибших и раненых в ДТП с участием автобусов.

Водители данных автобусов были виновны в 41,3% (2628, -30,8%) ДТП, в которых участвовали. В этих происшествиях погибли 124 (-15,1%) человека и 4008 (-35,4%) ранены.

Необходимо отметить, что по итогам 2020 года показатель транспортного риска для ДТП с участием лицензированных автобусов составил 11,7, что в 4 раза больше по сравнению с данным показателем для ДТП с участием автобусов без лицензии (2,8).

**Распределение относительных показателей аварийности с участием автобусов в зависимости от наличия лицензии**

Несмотря на то, что основные показатели аварийности, и особенно показатель транспортного риска, у лицензированных автобусов гораздо выше, нельзя сделать обоснованный вывод о том, что наличие лицензии негативно влияет на состояние безопасности дорожного движения, нежели ее отсутствие.

Следует отметить, что такое существенное различие показателей транспортного риска может объясняться гораздо большим пробегом таких автобусов, так как они используются на постоянной основе для осуществления регулярных и заказных перевозок пассажиров и эксплуатируются практически в режиме 24/7.

Вместе с тем существует огромный, но до конца нереализованный потенциал обеспечения безопасности дорожного движения при перевозке пассажиров автобусами в рамках института лицензирования.

Отмечается снижение основных показателей аварийности с участием автобусов, имевших технические неисправности, либо условия, при которых запрещена их эксплуатация. Всего произошло 489 (-22,6%) таких ДТП, в которых погибли 52 (-16,1%) человека и ранены 856 (-38,2%). Данные ДТП составили 5,8% от всех ДТП с участием автобусов, доля погибших – 9,3%, доля раненых – 6,9%. Среди наиболее распространенных видов технических неисправностей либо условий, при которых запрещена их эксплуатация, выявляются такие, как наличие конструктивных изменений по сравнению с серийным ТС, сведения о которых отсутствуют в регистрационных документах – 114 (23,3%), на одну ось ТС установлены шины различных размеров, конструкций, моделей, с различными рисунками протектора – 69 (14,1%), неисправность внешних световых приборов – 68 (13,9%).

## АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ЛЕГКОВОГО ТАКСИ

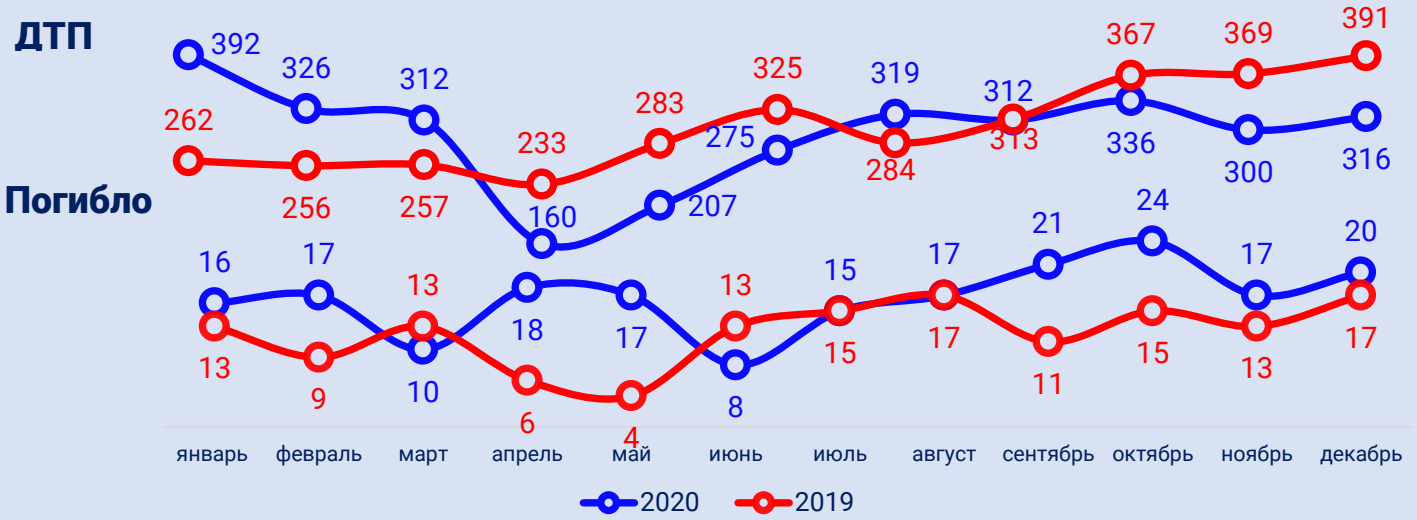
В 2020 году зафиксировано снижение на 1,2% (3574) количества ДТП с участием легковых такси, а также числа раненых в этих происшествиях на 2,4% (4637), при этом число погибших увеличилось более чем на треть (+37%) и составило 200 человек. Тяжесть последствий таких происшествий составила 4,1. Транспортный риск для легкового такси составляет 4,4. Доля ДТП с участием легкового такси от общего количества ДТП с участием легкового транспорта составила 2,8%, доля погибших 1,5%, раненых 2,5% от всех погибших и раненных в ДТП с участием легкового транспорта соответственно.

Водители легкового такси были виновны более чем в половине (62,5%) ДТП, в которых участвовали.

Рост числа погибших в происшествиях с участием такси отмечен в каждом четвертом регионе, а наиболее значительно увеличился в Пензенской (+400%, 5), Самарской (+300%, 8) и Московской (+161,1%, 47) областях. Отдельно необходимо отметить г. Москву, в которой также зафиксирован рост, при наибольшем по сравнению с другими регионами числе погибших (+20%, 60).

В истекшем году значительное влияние на показатели аварийности при осуществлении перевозок пассажиров легковым такси оказали ограничительные меры, связанные с распространением новой коронавирусной инфекции COVID-2019. В период самых строгих ограничений (апрель и май), когда была ограничена возможность пользования личным и общественным транспортом, а также в период второй волны пандемии (сентябрь-декабрь) отмечено снижение количества ДТП с участием легкового такси, однако при этом произошел значительный рост числа погибших.

**Распределение количества ДТП с участием легкового такси и числа погибших по месяцам**




С участием легкового такси ЮЛ зарегистрировано наибольшее количество ДТП (1582) и число пострадавших (погибли 72, ранены 2057), удельный вес таких ДТП в общем количестве ДТП с участием легкового такси составил чуть менее половины (44,3%), доля погибших немногим более трети (36%). Наименьшее количество ДТП (18,3%, или 653), число погибших (30,5%, или 61) и раненых (17,7%, или 823) приходится на легковое такси ИП. При этом необходимо отметить, что удельный вес погибших в этих происшествиях почти в два раза больше доли ДТП.

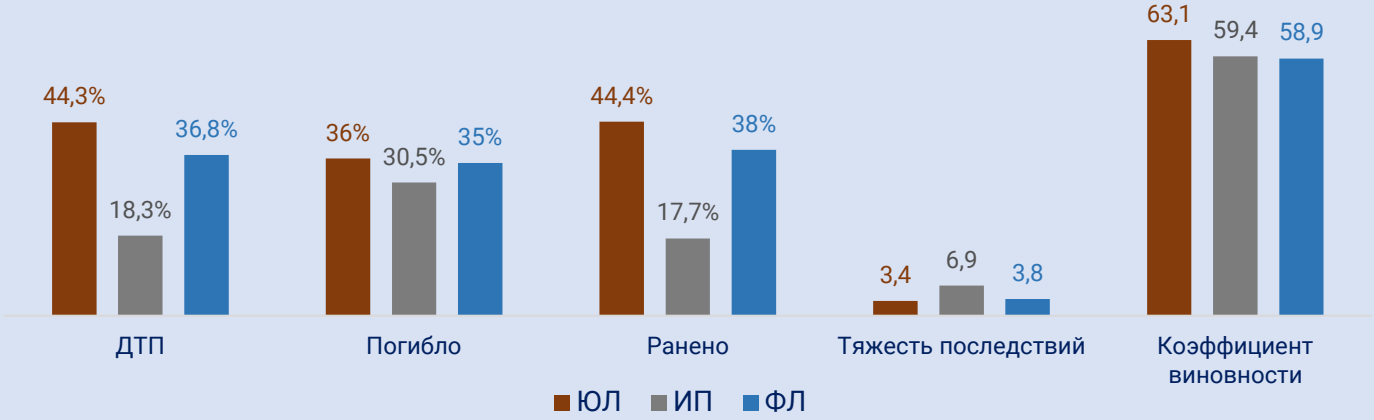
Зафиксирован рост всех основных показателей аварийности с участием легкового такси ИП (ДТП – на 33,3%, число погибших – на 96,8%, раненых – на 28,4%) и ФЛ (ДТП – на 7,3%, число погибших – на 84,2%, раненых – на 9,5%). При этом все основные показатели аварийности легкового такси ЮЛ снизились (ДТП – на 14,3%, число погибших – на 4%, раненых – на 16%).

Тяжесть последствий ДТП с участием легкового такси ИП в два раза выше аналогичного показателя для легкового такси юридических и физических лиц.

Водители легкового такси вне зависимости от формы собственности были виновны более чем в половине всех происшествий с их участием[1].

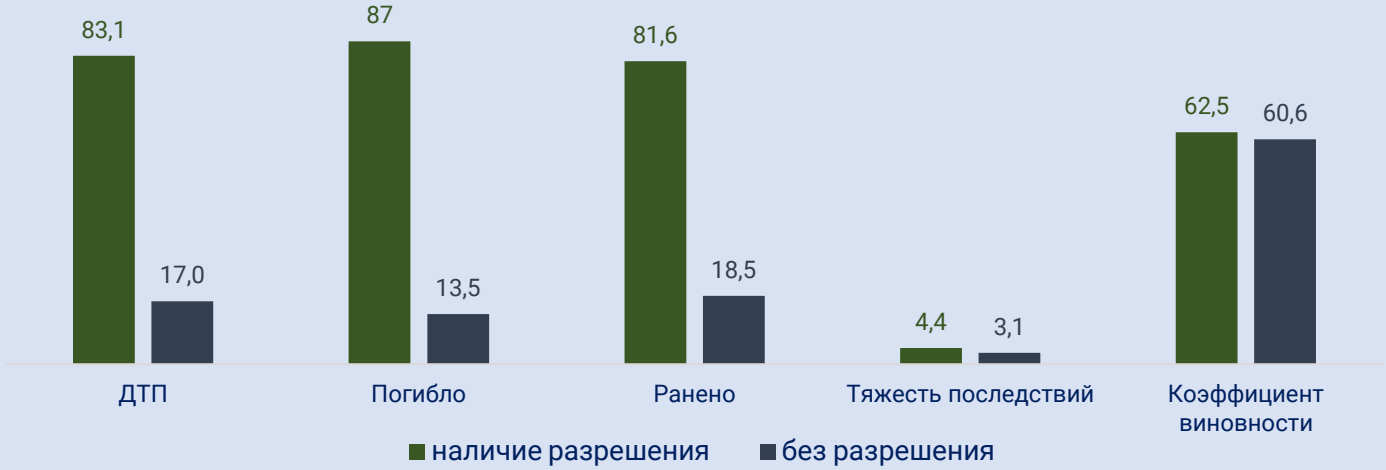
[1] В связи с тем, что в одном ДТП могли участвовать ТС, принадлежащие ФЛ, ЮЛ и ИП, данное ДТП будет одновременно учитываться в выборке для разных форм собственности, в результате чего сумма процентов долей ДТП, погибших и раненых будет превышать 100.

**Распределение показателей аварийности с участием легкового такси по форме собственности**




Доля ДТП с участием легкового такси с имеющимся разрешением на осуществление пассажирских перевозок составляет более трех четвертей (83,1%) от всех ДТП с участием такси, доля погибших несколько выше и составляет 87% от всех погибших в ДТП с участием такси. Водители такого транспорта становились виновными почти в двух третях происшествий (62,5%), в которых участвовали.

**Распределение показателей аварийности с участием легкового такси в зависимости от наличия разрешения на осуществление пассажирских перевозок[1]**




Анализируя данные по аварийности с участием легкового такси без соответствующего разрешения на осуществление пассажирских перевозок, необходимо обратить внимание на то, что коэффициент виновности и тяжесть последствий для легкового такси, имеющего соответствующее разрешение, немного выше, чем для легкового такси без соответствующего разрешения. Таким образом, можно сделать вывод, что наличие разрешения на деятельность в качестве легкового такси не тождественно более высокому уровню безопасности при осуществлении таких перевозок.

Технические неисправности транспортных средств, используемых для перевозок пассажиров легковым такси, зафиксированы в 6,2% от всех ДТП с участием легкового такси, доля погибших в этих происшествиях составила 4,5% от общего числа погибших в происшествиях с участием легкового такси.

[1] В связи с тем, что в одном ДТП могли участвовать ТС имеющие и не имеющие лицензию, данное ДТП будет одновременно учитываться в выборке для обоих этих категорий, в результате чего сумма процентов долей ДТП, погибших и раненых будет превышать 100.

При эксплуатации технически неисправных транспортных средств, используемых для осуществления перевозок пассажиров легковым такси, водители были виновны в двух из трех ДТП, в которых участвовали.

Увеличилось на 14,8% (124) количество ДТП с участием водителей легкового такси, управляющих транспортным средством с признаками опьянения. Число погибших в этих происшествиях также увеличилось на 137,5% (19). Необходимо обратить внимание, что доля погибших в таких ДТП (9,5%) в три раза больше удельного веса количества ДТП с участием такого транспорта (3,5%). Водители легкового такси с признаками опьянения были виновны в подавляющем большинстве ДТП, в которых участвовали (89,5%).

## АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ТС, ВЗЯТЫХ В КРАТКОСРОЧНУЮ АРЕНДУ (КАРШЕРИНГ)

Зарегистрировано снижение на 3,15% количества ДТП (646) с участием каршеринговых ТС и числа раненных в этих происшествиях на 11,8% (787), число погибших, наоборот, увеличилось на 3,5% (30). При этом необходимо отметить, что в период ограничительных мер, связанных с COVID-19, была временно приостановлена работа каршеринговых сервисов. Это, в свою очередь, дает основание полагать, что при постоянном функционировании данного сервиса число погибших было бы большим.

Наибольшее количество таких происшествий зарегистрировано в г. Москве (368; -16,5%), г. Санкт-Петербурге (131; +29,7%), Московской (31; -29,6%), Ленинградской (19; +72,7%), Тульской (15; +1400%), Самарской (12; +50%) областях, Краснодарском крае (14; +55,6%) и Республике Татарстан (10; +11,1%). В 57 субъектах ДТП с участием каршеринговых ТС зарегистрировано не было.

По вине водителей указанных транспортных средств произошло почти две трети из всех ДТП с их участием (63,6%), доля числа погибших составила 53,3%. В таких происшествиях погибали трое из ста пострадавших.

Удельный вес ДТП с участием каршеринговых ТС, имеющих технические неисправности, составил 1,6% от всех ДТП с участием такого транспорта, при этом доля погибших в этих происшествиях оказалась значительно выше и составила 13,8% от всех погибших с участием такого транспорта. Водители, управляющие каршеринговыми ТС с техническими неисправностями, были виновны более чем в двух третях (70%) ДТП, в которых участвовали. Эти ДТП характеризуются чрезвычайно высокой тяжестью последствий, в них погибал каждый четвертый пострадавший, коэффициент тяжести последствий составил 26,7.

Доля ДТП с участием водителей, управлявших каршеринговыми ТС с признаками опьянения, составила 13,6% от всех ДТП с участием такого транспорта, доля погибших в этих ДТП составила 17,2% от всех погибших с участием каршеринга. Водители с признаками опьянения, управляя каршеринговыми ТС, были виновны почти в каждом таком ДТП. Тяжесть последствий таких ДТП составила 4,1.

Появление каршеринговых компаний в большом количестве городов, увеличение спроса на данный сервис со стороны пользователей и отмеченные тенденции изменения аварийности с участием данного транспорта в общем дают основание предполагать, что в дальнейшем возможно увеличение показателей дорожно-транспортного травматизма. При этом остается актуальной проблема латентности административных правонарушений, совершаемых пользователями каршеринговых ТС, фиксируемых средствами автоматической фиксации правонарушений, что, в свою очередь, способствует ухудшению состояния дорожно-транспортной аварийности.

## АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ МОТОТРАНСПОРТА

Количество ДТП с участием водителей мототранспортных средств в 2020 году осталось практически на уровне предыдущего года. Зарегистрировано 11643 (-0,6%) таких ДТП, число раненных в данных

происшествиях также изменилось незначительно (-0,9%) и составило 12528 человек (6,7% от общего числа раненых в ДТП). Однако число погибших увеличилось на 3,1% и составило 1173 человека, или 7,3% от всех погибших в ДТП. Тяжесть последствий этих ДТП составляет 8,6.

Водители мототранспортных средств были виновны почти в двух из трех (64,3%) ДТП с их участием, при этом отмечено незначительное увеличение всех основных показателей аварийности. Количество ДТП, совершенных по вине данных водителей, увеличилось на 1% (7485), число погибших – на 6,1% (851), раненых – на 0,3% (7965).

Особое внимание среди всех мототранспортных средств необходимо уделить мотоциклам в связи с тем, что удельный вес ДТП с их участием составляет более половины (62,8%) от всех ДТП с участием мототранспорта. Доля погибших составляет две трети (68,1%) от всех погибших с участием мототранспорта. Тяжесть последствий таких ДТП – 9,2, что немного выше относительно аналогичного показателя для мототранспорта в целом. Водители мотоциклов были виновны более чем в каждом втором ДТП (58,2%) с их участием.

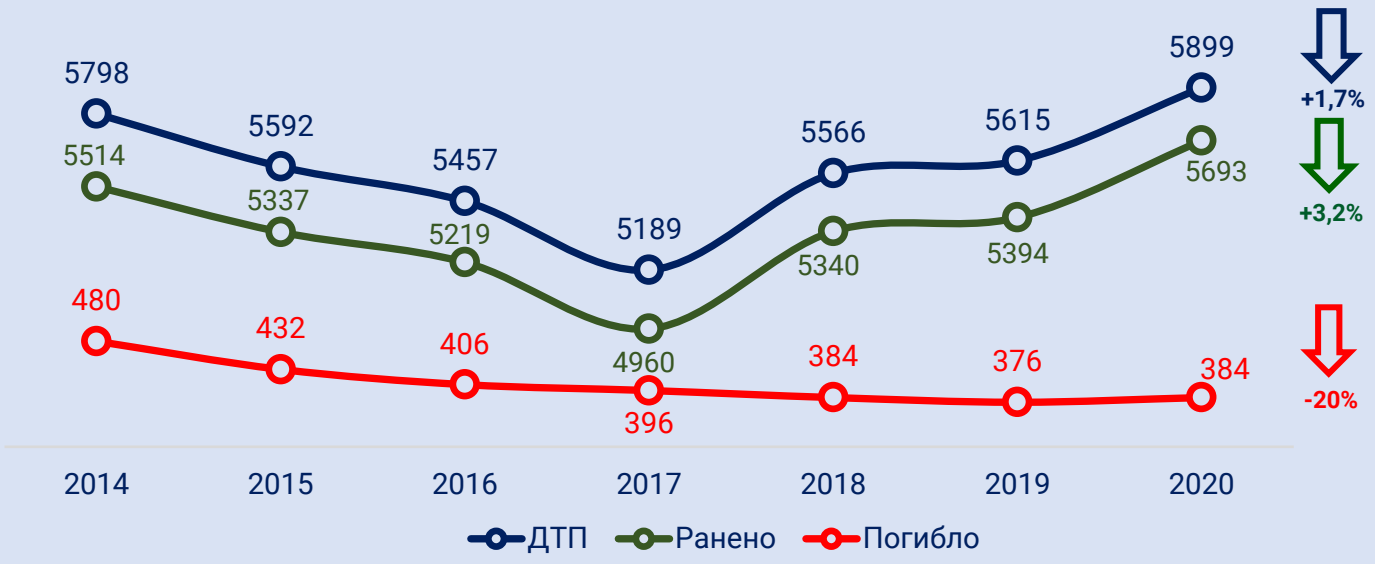
Почти каждый третий (29,4%) из совершивших ДТП водителей мотоциклов находился в состоянии опьянения, причем на совершенные ими происшествия приходится почти две трети (62,7%) из всех смертельных случаев в ДТП, произошедших по вине водителей мотоциклов. Кроме того, число смертельных случаев возросло. Всего произошло 1261 (-1,9%) ДТП, в которых погиб 341 (+16%) и ранены 1267 (-7%) человек. Тяжесть последствий таких происшествий является достаточно высокой и составляет 21,2.

Отмечен рост аварийности, связанной с нарушениями ПДД, допущенными водителями мопедов и приравненных к ним ТС. Совершено 2258 (+7,8%) ДТП, в которых погибли 172 (+24,6%) и ранены 2403 (+6,1%) человека.

## АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ВЕЛОСИПЕДОВ И СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ, ОСНАЩЕННЫХ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕМ

В 2020 году отмечен рост происшествий, в которых участвовали лица, передвигающиеся на велосипедах. Всего зарегистрировано 5899 (+5,1%) ДТП, в которых погибли 384 (+2,1%) и ранены 5693 (+5,5%) человека. Почти в каждом таком происшествии (96,8%) пострадали сами велосипедисты.

**Динамика основных показателей аварийности с участием велосипедов**



Наибольшее число погибших зарегистрировано в Краснодарском крае (36; -5,3%), Московской (26; +85,7%), Нижегородской (16; +60%), Оренбургской (11; +450%), Брянской (10; +42,9%) областях и Республике Крым (10; +42,9%).

Наибольшие значения основных показателей аварийности с участием велосипедистов характерны для летних месяцев. Однако при наименьших значениях количества ДТП, числа погибших и раненых в осенне-зимний период тяжесть последствий ДТП с их участием в два и более раза выше.

**Распределение показателей аварийности с участием велосипедистов по месяцам**

В последнее время отмечается рост продаж средств индивидуальной мобильности, оснащенных электродвигателем (гироскутеры, сегвеи, моноколеса, электроскейты, электросамокаты и т.д.). Так, в 2018 году в Российской Федерации реализовано более 50 тысяч единиц, а в первом полугодии 2019 года объем продаж вырос более чем в 4 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года[1]. Эта тенденция отражается и на показателях аварийности с участием данных средств передвижения.

**Динамика основных показателей аварийности с участием средств индивидуальной мобильности, оснащенных электродвигателем**

В период с 2018 по 2020 год с участием средств индивидуальной мобильности, оснащенных электродвигателем, в 8 раз увеличилось количество внесенных в госстатотчетность ДТП, погибших – в 6 и раненых – в 8 раз. Всего в 2020 году зарегистрировано 331 (+182,9%) ДТП, в котором погибли 6 (+50%) и ранены 347 (+184,4%) человек.

Наибольшее количество ДТП с участием средств индивидуальной мобильности, оснащенных электродвигателем, зарегистрировано в г. Москве (90; +190,3), г. Санкт-Петербурге (46; +283,3), Краснодарском крае (23, +43,8%), Московской (16; +60%), Свердловской (14; +75%) областях и Республике Татарстан (10; +900%).

[1] https://www.p-reliz.ru/reliz/2019-06-18-analiz-ryinka-elektricheskih-velosipedov-i-samokatov-v-rossii-s-predostavleniem-.html.

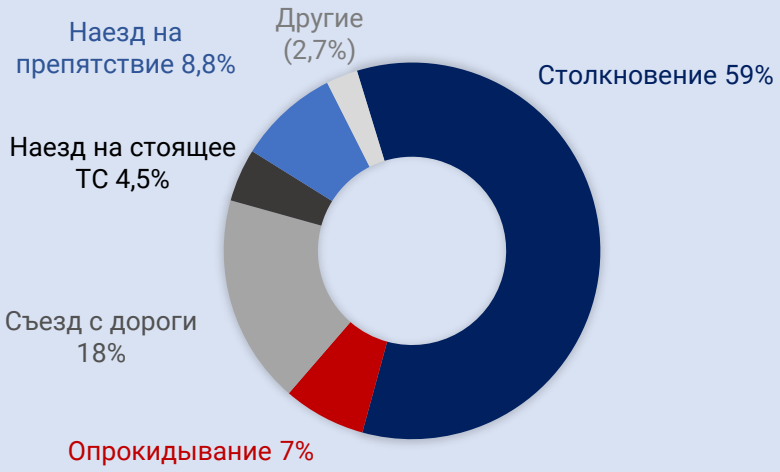
## V. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПАССАЖИРОВ

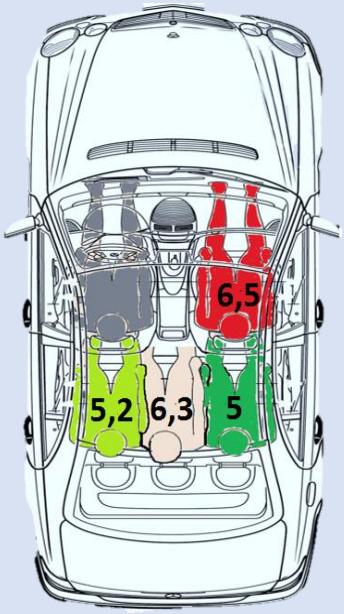
В 2020 году произошло 52403 (-13,6%) ДТП с пострадавшими пассажирами, в которых погибли 4156 (-9,8%) и ранены 68489 (-16,5%) человек.

Наибольшее число пассажиров погибли при столкновениях (2451), съездах с дороги (747), наездах на препятствие (361), опрокидываниях (295) и наездах на стоящее транспортное средство (189). Во всех других видах ДТП в сумме погибли 113 пассажиров.

Наибольшей тяжестью последствий для пассажира легкового транспорта характеризовалось его нахождение на правом переднем пассажирском месте (6,5), а также посередине на заднем ряду сидений (6,3). Наиболее безопасным являлось нахождение справа на заднем ряду сидений (тяжесть последствий 5).

**Распределение погибших пассажиров по видам ДТП**

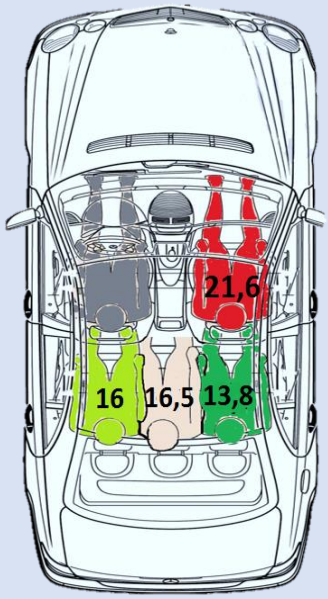



**Распределение тяжести последствий по местам в салоне ТС**

В прошедшем году сократилось на 19,3% (10692) количество ДТП, в которых пассажиры не были пристегнуты ремнями безопасности. В этих происшествиях погибли 1298 (+15%) человек и ранены 13124 (-19,8). Тяжесть последствий этих происшествий составила 9, что в два раза выше, чем в происшествиях, в которых пассажиры были пристегнуты ремнями безопасности (4,6).

Увеличение тяжести последствий для пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности, в зависимости от размещения в салоне транспортного средства, возрастает неравномерно. Для наиболее опасного правого переднего пассажирского места тяжесть последствий становиться выше более чем в три раза по сравнению с общим значением для всех пассажиров, при этом для наиболее безопасного места (справа на заднем ряду сидений) рост составил только два с половиной раза.




**Распределение тяжести последствий для пассажиров, не пристегнутых ремнем безопасности**

В 2020 году возросли основные показатели аварийности с участием пассажиров мототранспорта, допустивших нарушение правил использования мотошлема. Всего произошло 846 (+35,4%) таких ДТП, в них погибли 74 (+19,4%) человека и 815 (+37%) получили ранения. Доля числа погибших в этих происшествиях составила 6,3% от общего числа погибших в ДТП с участием мототранспорта.

## VI. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ ПЕШЕХОДОВ

В 2020 году на территории Российской Федерации зарегистрировано 39927 (-18,1%) ДТП с участием пешеходов, в результате чего 4513 (-8,2%) пешеходов погибли и 37118 (19,2%) ранены.

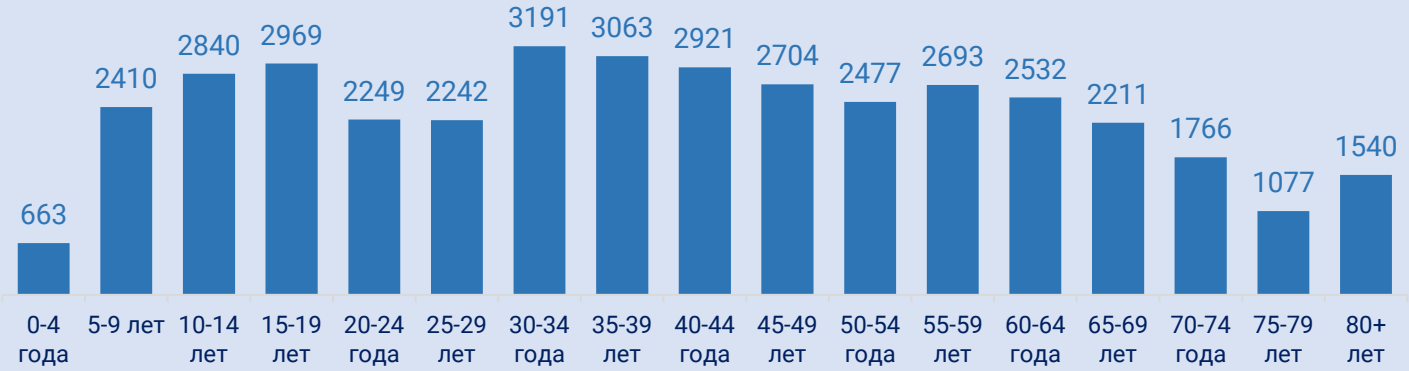
Самым многочисленным видом происшествий с участием пешеходов является наезд на пешехода (97%). Зарегистрировано 38716 (-18,4 %) наездов, в результате которых 4368 (8,7%) человек погибли и 35838 (-19,5%) ранены. Такой вид ДТП является наиболее травмоопасным и занимает вторую по численности позицию среди видов ДТП.

В большинстве субъектов отмечено снижение наездов на пешеходов, однако в трех регионах зафиксирован рост всех основных показателей аварийности.

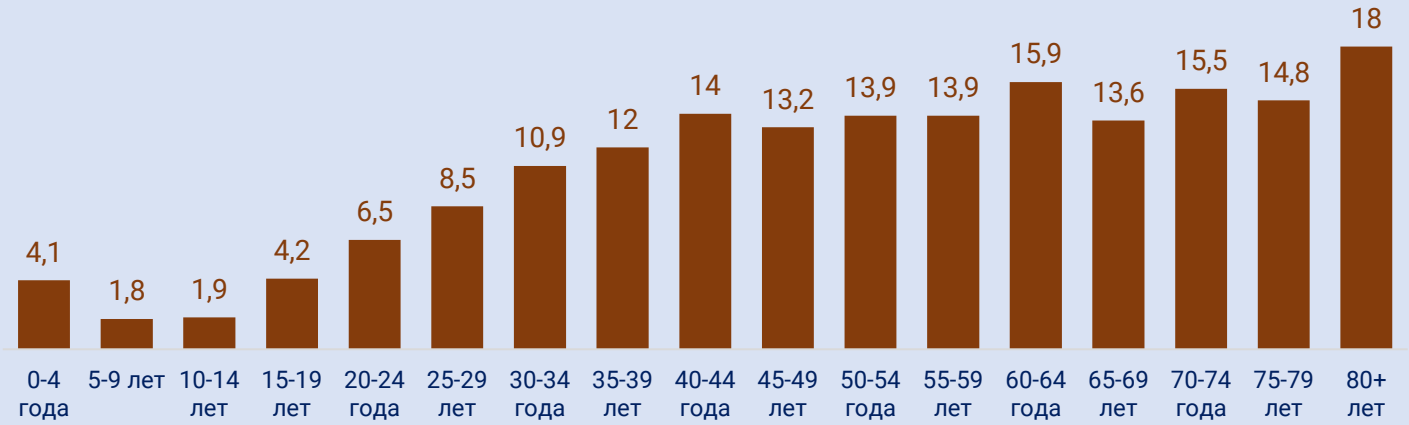
| | ДТП, кол-во | ± % АППГ | Погибло, человек | ± % АППГ | Ранено, человек | ± % АППГ | Тяжесть последствий |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Республика Коми | 277 | +0,4 | 21 | +31,3 | 271 | +0,4 | 7,2 |
| Республика Алтай | 60 | +11,1 | 9 | +28,6 | 52 | +2,0 | 14,8 |
| Новосибирская область | 786 | +11,8 | 80 | +1,3 | 735 | +12,4 | 9,8 |

Анализ возрастных групп пострадавших пешеходов показывает, что наиболее часто в ДТП участвуют пешеходы в возрасте 30-39 лет. Тяжесть последствий увеличивается прямо пропорционально их возрасту. Социальный риск преобладает для возрастных категорий старше 70 лет.

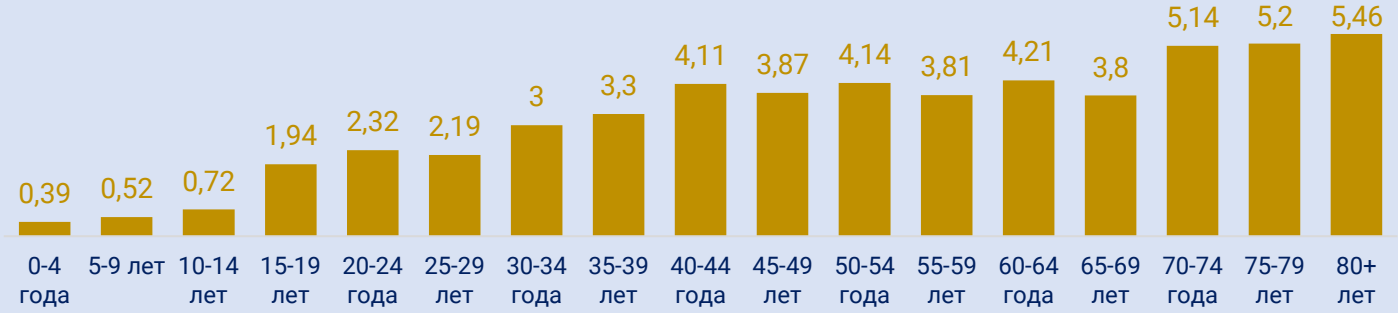
**Наезды на пешеходов по возрастам**




**Тяжесть последствий при наездах на пешеходов по возрастам**



## Социальный риск при наездах на пешеходов по возрастам




Наиболее низкие показатели смертности при наездах на пешеходов зарегистрированы в период с апреля по июнь. Это снижение связано с увеличением продолжительности светового дня. Рост числа пострадавших пешеходов отмечается с момента уменьшения светового дня (июль) и достигает своего пика в октябре. Впоследствии показатели смертности несколько снижаются, что объясняется появлением снежного покрова, имеющего светоотражающий эффект при свете фар ТС.

Необходимо отметить, что зима 2019-2020 годов была аномально теплой с небольшим количеством осадков в виде снега, в связи с чем зарегистрирован значительный прирост количества пострадавших в ДТП пешеходов.

## Распределение количества погибших при наездах на пешеходов по месяцам в зависимости от продолжительности светового дня и наличия снежного покрова[1]

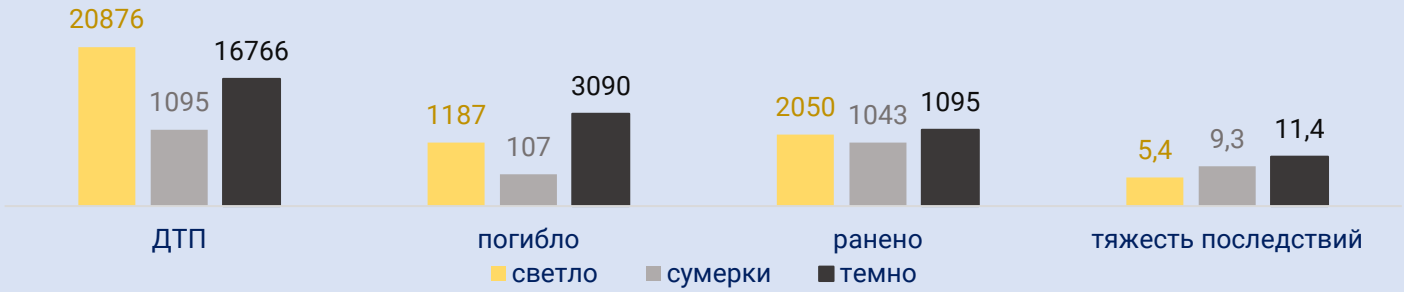
Необходимо отметить, что наибольшее количество нарушений ПДД, допущенных пешеходами, пресекается сотрудниками Госавтоинспекции с января по март. В связи с чем можно сделать вывод о том, что реакция на изменение аварийности происходит с опозданием.

## Распределение количества пресеченных правонарушений, допущенных пешеходами (ч.1ст. 12.29 КоАП РФ), по месяцам

[1] Данные о продолжительности светового дня указаны в среднем по ЦФО РФ.

Тяжесть последствий наездов на пешеходов в темное время суток в 3 раза выше (17,6), чем в светлое (5,7). Показатель обусловлен высокой смертностью (70,4% погибших), притом, что доля происшествий в темное время суток составляет меньше половины (43,3 %).

**Распределение показателей аварийности наездов на пешеходов по времени суток**




Одним из эффективных методов профилактики наездов на пешеходов в темное время суток является использование предметов со световозвращающими элементами[1]. Тяжесть последствий в таких ДТП гораздо ниже (6,7), чем в случаях, когда такая рекомендация, а в некоторых случаях обязанность, не выполняется водителями (17,9).

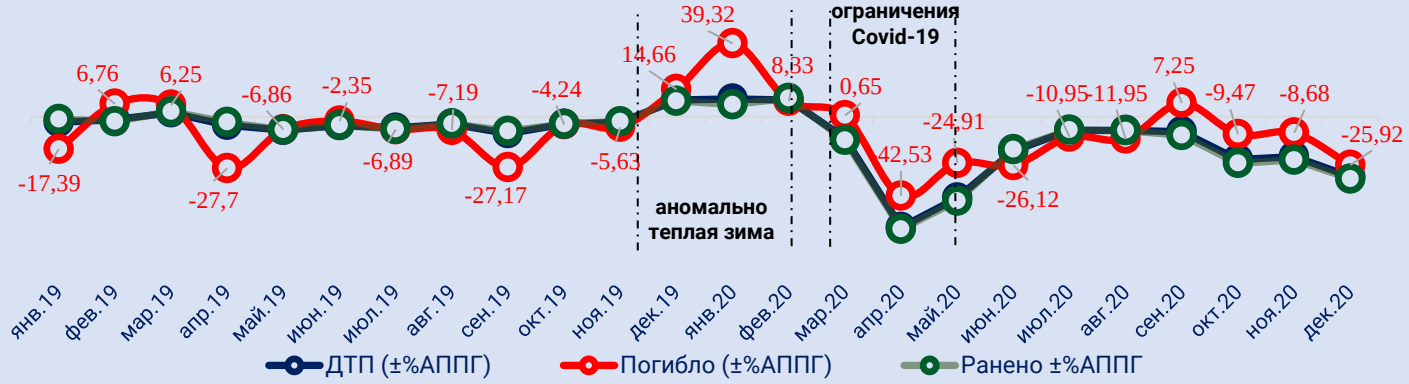
Доля пострадавших в темное время суток пешеходов, использующих СВЭ, остается низкой и составляет лишь 5,4% (858, -10,9%) от всех наездов в темное время суток. Соответственно почти 95% пешеходов, подвергшихся наездам в темное время суток, не имели СВЭ.

Такой показатель может свидетельствовать как об эффективности световозвращающих элементов, так и о низком уровне правосознания пешеходов либо недостаточном уровне профилактической работы.

Подтверждением недостаточности внимания к профилактической работе служит то, что в 2020 году на тему применения СВЭ проведено 23% (22351) информационно-пропагандистских мероприятий от общего количества мероприятий по профилактике дорожно-транспортного травматизма. Из указанного количества лишь 19% (4202) мероприятий по применению СВЭ проведено со взрослым населением, при этом доля погибших взрослых в темное время суток составляет 96,5%.

Действие ограничительных мер, связанных с пандемией COVID-19, прямым образом отразилось на состоянии аварийности с участием пешеходов. Зафиксировано снижение всех основных показателей в апреле и мае, пик аварийности пришелся на октябрь.

**Динамика основных показателей аварийности при наездах на пешеходов по месяцам в 2019 и 2020 годах**




[1] Далее – «СВЭ».

По-прежнему наибольшее количество наездов совершается по пятницам, наименьшее – по воскресеньям. В остальные дни недели количество ДТП рассматриваемого вида находится примерно на одном уровне.

**Распределение основных показателей аварийности наездов на пешеходов по дням неделям**

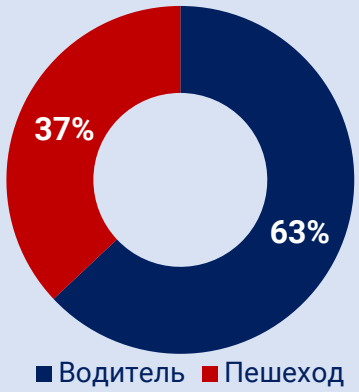
В 66,7% (25808 ДТП, -22,2%) случаев виновниками при наездах на пешеходов становились водители. При этом 7 из 10 (68,7%) погибших пешеходов (3035 погибших, -7%) пострадали в ДТП по собственной неосторожности.

Говоря о состоянии дисциплины участников дорожного движения в контексте такого вида ДТП, как наезд на пешехода, необходимо отметить, что в 2020 году выявлено 1,55 (-15,3%) млн пешеходов-нарушителей ПДД, в отношении которых было возбуждено 1,62 (-14,9%) млн дел об административных правонарушениях.

В отношении водителей транспортных средств за невыполнение требования уступить дорогу пешеходу или иному участнику дорожного движения, пользующему преимуществом в движении (за исключением водителя), по ст. 12.18 КоАП РФ возбуждено 1,17 (-17,9%) млн дел об административных правонарушениях.

Наиболее частым (50%) нарушением при наездах на пешеходов являлось нарушение правил проезда пешеходного перехода (12966, 18,6%). В действиях пешеходов преобладает нарушение правил перехода через проезжую часть вне пешеходного перехода в зоне его видимости либо его наличия в непосредственной близости (5460, 17,7%).

**Распределение виновности при наезде на пешеходов**




**Тяжесть последствий в зависимости от виновности**

На пешеходных переходах зарегистрировано 39,6% (15364, -10,6%) от всех наездов на пешеходов. Число погибших уменьшилось на 6,4% (858) и пострадавших – на 19,3% (15 292).

На нерегулируемых пешеходных переходах зарегистрировано 10999 (-19,3%) происшествий, в которых погибли 610 (-9,6%) и получили ранения 10972 (-19,9%) человека. На регулируемых пешеходных переходах количество происшествий снизилось на 16,3% (4365), число погибших возросло на 2,5% (248), число раненых снизилось на 17,6% (4320).

При этом необходимо учитывать, что регулируемыми являются лишь 17% наземных пешеходных переходов[1].

Вне пешеходных переходов снизилось как количество ДТП данного вида (23352, -18,3%), так и число погибших (3510, -9,2%) и раненых (20546, -19,7%).

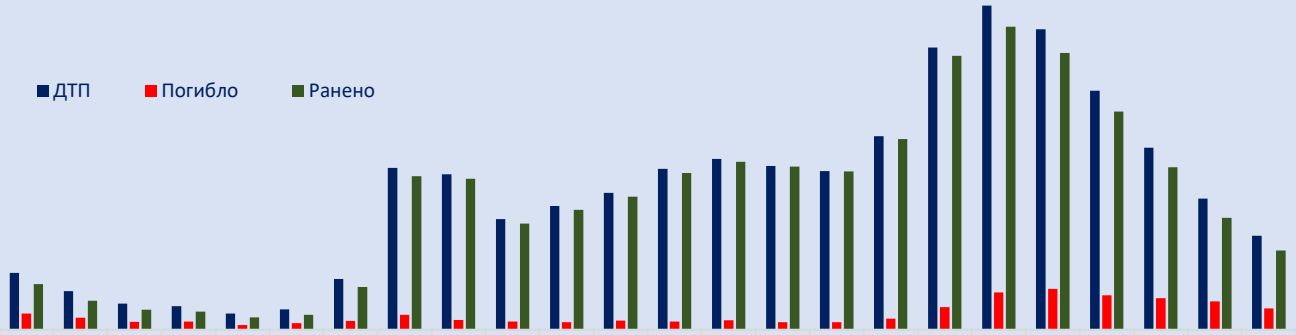
Анализ эффективности технических средств организации дорожного движения, направленных на профилактику наездов на пешеходов, показывает, что наименьшая тяжесть последствий (2,9) фиксируется в местах, оборудованных искусственными неровностями.

| Технические средства организации дорожного движения | ДТП, кол-во | ± % АППГ | Погибло, человек | ± % АППГ | Ранено, человек | ± % АППГ | Тяжесть последствий |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Искусственная неровность | 744 | +1,2 | 23 | -23,3 | 765 | +3,2 | 2,9 |
| Стационарные камеры автоматической фото-видеофиксации нарушений ПДД | 558 | +4,1 | 70 | +7,7 | 529 | +2,9 | 11,7 |
| Светофор в режиме «желтого мигания» | 74 | -17,8 | 14 | стаб. | 66 | -22,4 | 17,5 |
| Шумовые полосы | 53 | +51,4 | 6 | +100 | 53 | +60,6 | 10,2 |

[1] Согласно данным пп. 174, 175, 177 раздела 1 «Дорожный надзор» формы «Сведения Госавтоинспекции» форм статистической отчетности МИАС.

## Наезды на пешеходов в зависимости от направления движения пешехода

## Наезды на пешеходов по часам




| | 00.00 | 01.00 | 02.00 | 03.00 | 04.00 | 05.00 | 06.00 | 07.00 | 08.00 | 09.00 | 10.00 | 11.00 | 12.00 | 13.00 | 14.00 | 15.00 | 16.00 | 17.00 | 18.00 | 19.00 | 20.00 | 21.00 | 22.00 | 23.00 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ДТП | 664 | 452 | 306 | 276 | 190 | 239 | 593 | 1887 | 1814 | 1291 | 1443 | 1595 | 1876 | 1991 | 1908 | 1851 | 2256 | 3290 | 3780 | 3504 | 2785 | 2123 | 1528 | 1096 |
| Погибло | 189 | 140 | 92 | 96 | 57 | 77 | 105 | 174 | 116 | 98 | 89 | 107 | 96 | 113 | 88 | 90 | 132 | 265 | 435 | 476 | 402 | 368 | 332 | 248 |
| Ранено | 532 | 341 | 235 | 211 | 144 | 175 | 498 | 1792 | 1762 | 1239 | 1399 | 1552 | 1829 | 1959 | 1903 | 1847 | 2224 | 3193 | 3534 | 3228 | 2543 | 1896 | 1304 | 926 |

Наиболее опасное время для пешеходов с 17:00 до 20:00. Доля таких происшествий составляет 34,4%.

Анализ времени прибытия скорой медицинской помощи[1] на место ДТП при наезде на пешехода показывает, что низкая тяжесть последствий (5,2) зафиксирована в случаях, когда прибытие скорой медицинской помощи произошло в первый час после ДТП. При прибытии через большее время тяжесть последствий возрастает в 2 раза и остается практически неизменной.

## Распределение тяжести последствий в зависимости от времени прибытия СМП

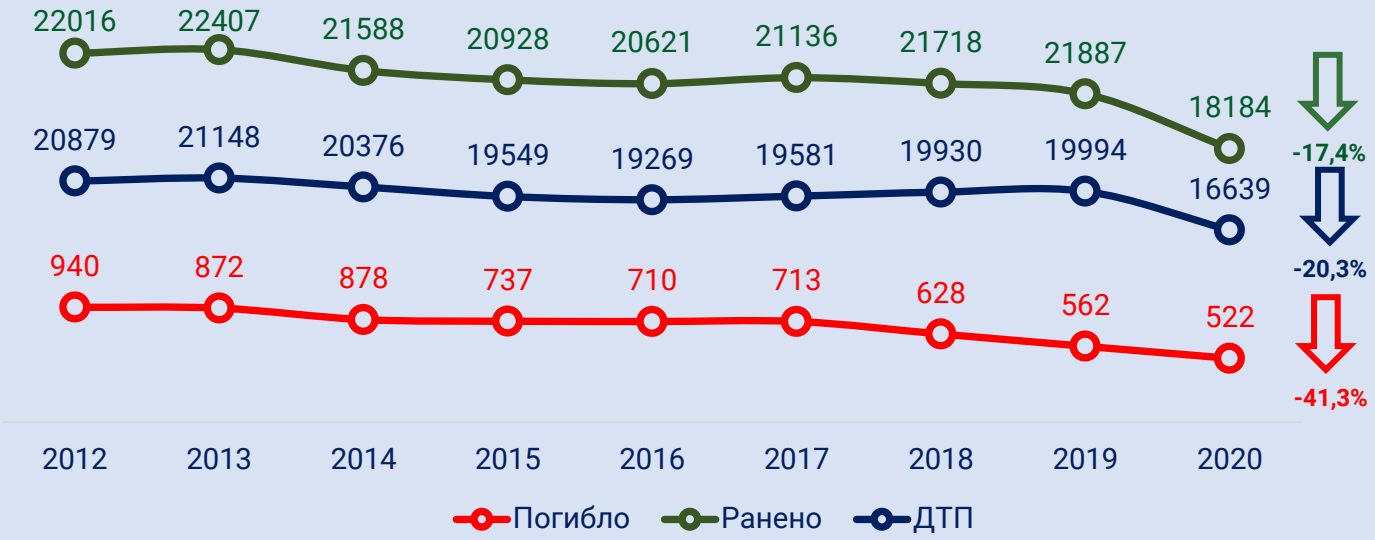
[1] Далее – «СМП».

## VII. ДЕТСКИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ

В 2020 году на территории Российской Федерации отмечено снижение основных показателей дорожно-транспортного травматизма среди несовершеннолетних (в возрасте до 18 лет). С их участием произошло 21018 (-15,3%) ДТП, в которых погибли 759 (-4,4%) человек и 23293 (-15,2%) получили ранения.

С участием лиц в возрасте до 16 лет[1] зарегистрировано 16639 (-16,8%) ДТП, при этом погибли 522 (-7,1%) человека, 18184 (-16,9%) – получили ранения.

**Динамика основных показателей аварийности с участием детей**




Увеличение основных показателей аварийности с участием детей отмечено в 7 субъектах (Кабардино-Балкарская, Удмуртская республики, Республика Хакасия, Ивановская, Новосибирская, Орловская, Ульяновская области).

Наибольшее число детей получили смертельные травмы в Ставропольском (16) и Краснодарском (22) краях, Республике Дагестан (17), Самарской (17) и Волгоградской (19) областях.

Наибольшее значение социального риска, исходя из числа погибших детей, зафиксировано в Республике Тыва (8,9), Калужской (5,31), Рязанской (5,08), Ленинградской (5,14), Псковской (4,79) и Волгоградской (4,4) областях. Среднее значение показателя социального риска для дорожно-транспортной аварийности с участием детей в среднем по стране составляет 1,9[2].

Следует отметить, что большинство ДТП (13156 или 79% от общего количества ДТП с участием детей) произошло из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств. Доля погибших и раненых составила 86,5% (452) и 80,9% (14702) соответственно.

По собственной неосторожности детей произошло 2558 (-17,6%) ДТП, в которых погибли 65 (-7,1%) человек и 2528 (-17,8%) получили ранения[3].

Распределение показателей аварийности по месяцам показывает, что в 2020 году, начиная с февраля, отмечено снижение количества ДТП. При этом минимальное значение данного показателя

---

[1] Далее – «дети». В дальнейшем при анализе детского дорожно-транспортного травматизма будут рассматриваться лица в возрасте до 16 лет, что обусловлено устоявшейся практикой понимания данной категории применительно к учету показателей состояния аварийности в области безопасности дорожного движения.

[2] Сведения о численности населения по данным Росстата по состоянию на 1 января 2020 года.

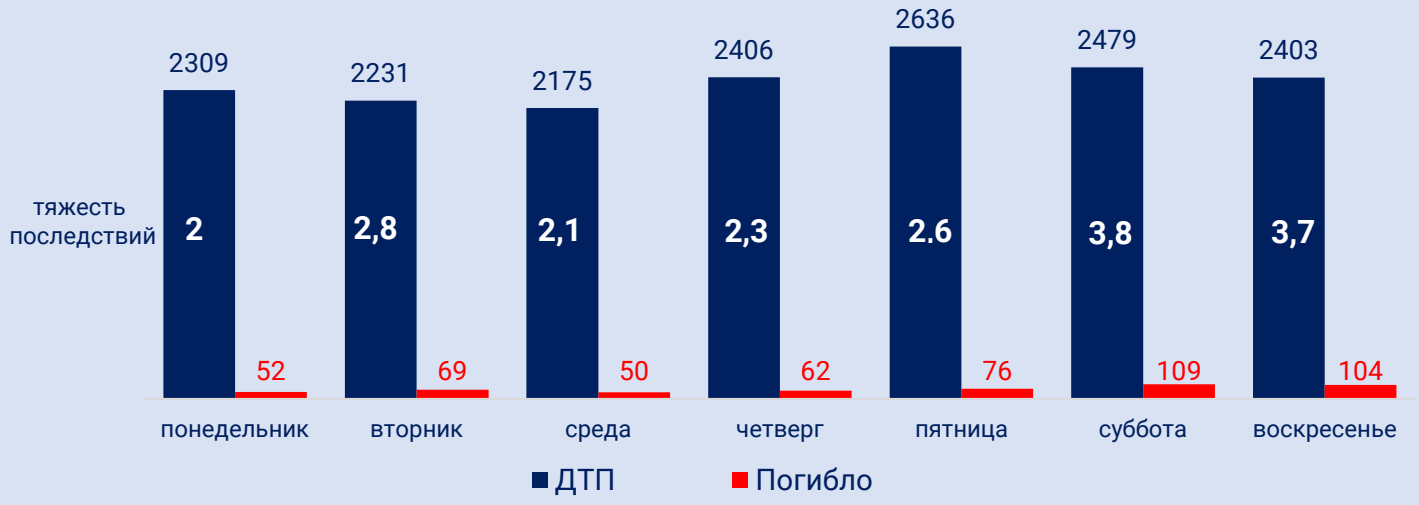
[3] Под собственной неосторожностью детей в данном случае понимается выполнение ими объективной стороны административных правонарушений в области дорожного движения, что ввиду невозможности признания лиц субъектами административных правонарушений по причине не достижения 16-летнего возраста свидетельствует об отсутствии состава правонарушения и не может подлежать квалификации в качестве административного правонарушения.

приходится на апрель (по сравнению с мартом произошло снижение более чем в два раза). Эта тенденция обусловлена введением ограничительных мер, связанных с распространением новой коронавирусной инфекции COVID-19. С мая по август зафиксирован рост количества ДТП с участием детей, при этом в июле 2020 года данный показатель превысил аналогичный за период 2019 года на 3,3%.

**Распределение показателей детского дорожно-транспортного травматизма по месяцам**

Наибольшее количество ДТП с участием детей происходило в пятницу (2636), однако набольшим числом погибших характеризуются ДТП, произошедшие в выходные дни (109 – суббота; 104 – воскресение). В субботу и воскресенье также отмечается самая высокая тяжесть последствий ДТП (3,8 – суббота; 3,7 – воскресение). Данная тенденция по распределению показателей сохраняется на протяжении нескольких лет.

**Распределение количества ДТП с участием детей по дням недели**



## ДЕТИ-ПАССАЖИРЫ

Наибольшая часть происшествий с пострадавшими детьми (7743, или 46%) – это ДТП, в которых дети участвовали в качестве пассажиров, т.е. пассивных участников движения. Пострадавшие дети данной категории составили почти половину от общего числа раненых (9072, или 49,8%) и почти две трети (320, или 61,3%) от числа погибших. При этом отмечается снижение количества таких ДТП на 17,3%, погибших – на 10,9%, раненых – на 17,6%.

Рост основных показателей аварийности произошел в Удмуртской Республике, Красноярском крае, Тверской, Ульяновской и Новосибирской областях.

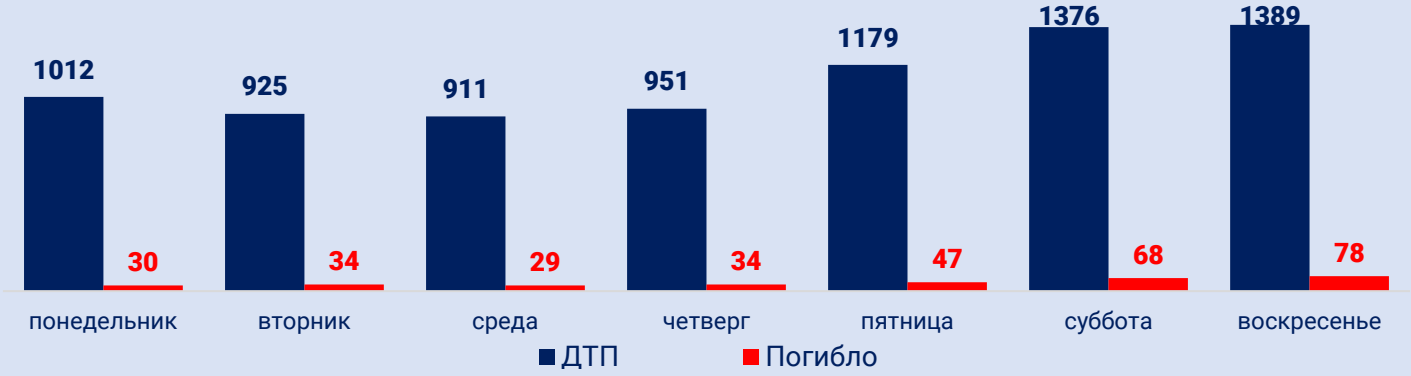
Наибольшее число детей-пассажиров получили смертельные травмы на территории Краснодарского края (13), Волгоградской (16), Самарской (12) и Челябинской (12) областей.

Сравнивая показатели количества ДТП и числа погибших в них детей-пассажиров в 2019 и 2020 годах, необходимо отметить, что в 2020 году, несмотря на тенденцию к снижению аварийности в апреле и мае, динамика в течение года в целом существенно не изменилась и соответствовала распределению в 2019 году.

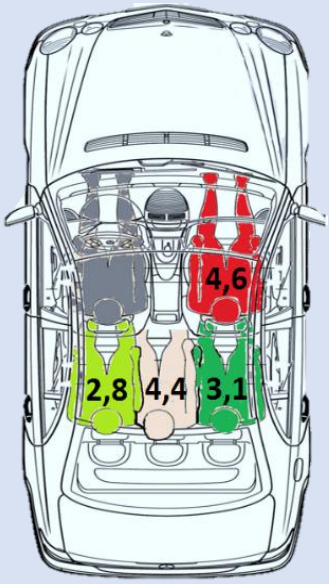
**Распределение количества ДТП и числа погибших в них детей-пассажиров по месяцам**

В отличие от общей тенденции распределения количества ДТП с участием детей в течение недели, наибольшее количество ДТП с участием детей-пассажиров произошло в выходные дни.

**Распределение показателей количества ДТП и числа погибших детей-пассажиров по дням недели**



Рассматривая места расположения детей-пассажиров в салоне транспортного средства, необходимо отметить, что в большинстве ДТП (6121, что составляет 79% от общего числа ДТП) дети находились на задних сиденьях, слева и справа. В то же время ДТП при описанных условиях характеризуются относительно низкой тяжестью последствий (2,8 и 3,1 соответственно). Напротив, относительно высокая тяжесть последствий у ДТП, в которых дети находились на переднем пассажирском сиденье и на заднем сиденье по центру (4,6 и 4,4 соответственно).




**Распределение тяжести последствий по местам в салоне ТС**

Отдельно необходимо рассмотреть состояние аварийности с участием детей-пассажиров в возрасте до 12 лет, что обусловлено особенностями их перевозки, предусмотренными ПДД.

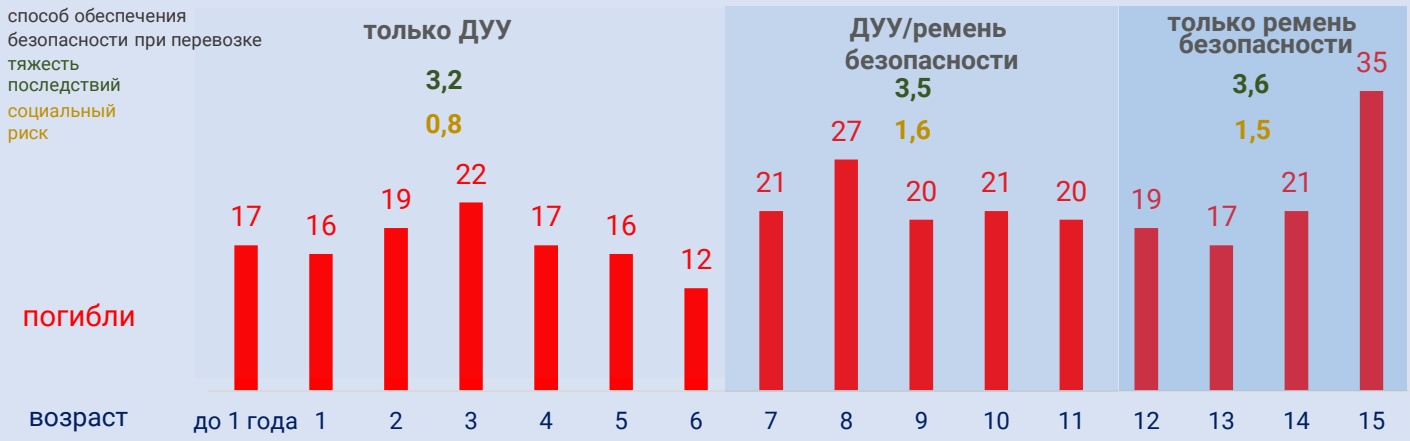
В 2020 году дети-пассажиры младше 12 лет пострадали в 5739 (-19,4%) ДТП, в которых погибли 228 (-17,4%) детей и 6582 (-19,3%) – ранены.

Учитывая особенности перевозки детей, предусмотренные ПДД, целесообразно рассмотреть данную группу участников дорожного движения в разрезе трех возрастных групп: до 7 лет, 7-11 лет, 12 лет и старше.

Основные показатели аварийности по данным группам, в том числе тяжесть последствий ДТП, практически одинаковы. В то же время показатель социального риска для групп 7-11 лет, 12 лет и старше в два раза выше по сравнению с возрастной группой детей до 7 лет. Показатель тяжести последствий для возрастной группы до 7 лет (3,2) хоть и незначительно, но все же ниже по сравнению с группами 7-11 лет (3,5) и 12 лет и старше (3,6).

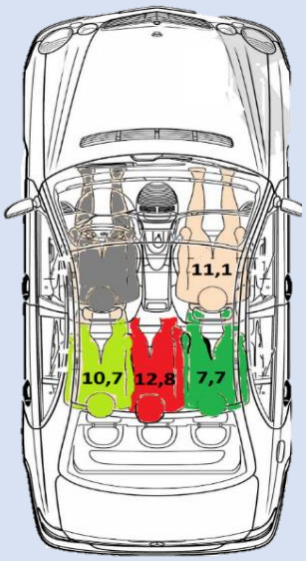
Наиболее остро стоит вопрос дорожного травматизма среди детей-пассажиров младше 12 лет, когда водитель транспортного средства нарушил правила перевозки детей. Несмотря на общую тенденцию по снижению основных показателей аварийности, количество таких случаев возросло. Так, нарушение правил перевозки детей зафиксировано в 918 (+7,0%) ДТП, при этом погибли 74 (+15,6%) и ранены 1104 (+7,8%) ребенка. Таким образом, в каждом шестом (16%) происшествии с участием детей-пассажиров в возрасте до 12 лет зафиксированы нарушения правил их перевозки, смертельные травмы получил почти каждый третий (32,5%) ребенок.

**Распределение погибших в ДТП детей-пассажиров по возрасту с учетом использования детских удерживающих устройств[1] или ремней безопасности**

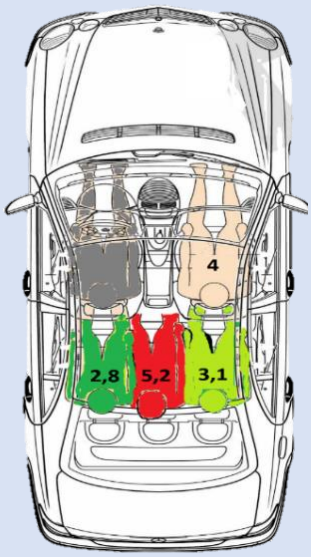



[1] Далее – «ДУУ».

При этом неиспользование ДДУ при перевозке ребенка в возрасте до 7 лет на переднем пассажирском сиденье автомобиля приводит к более тяжелым последствиям, нежели ребенка в возрасте 7-11 лет, что подтверждается значениями тяжести последствий ДТП (10 и 7 соответственно). Необходимо также отметить, что наиболее высокой тяжестью последствий (10,7) характеризуется перевозка детей до 7 лет с нарушением правил на заднем пассажирском сиденье посередине.




**С нарушением правил перевозки детей (без ДУУ и ремней безопасности)**




**С использованием ДУУ, ремней безопасности**

Сопоставляя ДТП, в которых дети до 12 лет принимали участие в качестве пассажиров транспортных средств и не находились в ДУУ или не были пристегнуты ремнями безопасности, с ДТП, в которых дети-пассажиры перевозились в соответствии с установленными правилами, представляется возможным установить очевидную закономерность относительно тяжести последствий. Так, тяжесть последствий в ДТП при соблюдении правил перевозки детей, как минимум в два раза ниже по сравнению с ДТП, в которых данные правила были нарушены. При этом необходимо отметить, что при соблюдении правил перевозки наибольшая тяжесть последствий ДТП характерна для заднего сиденья по центру. Вероятнее всего это объясняется сложностью установки ДДУ в данном месте и отсутствием впереди сиденья.

Отдельно необходимо отметить состояние аварийности при перевозке детей школьными автобусами. На территории Российской Федерации в 2020 году зарегистрировано 21845 автобусов, осуществляющих перевозку детей в общеобразовательные организации, из них требованиям пункта 1.2 ПДД РФ («школьный автобус») соответствуют 20222. В 2020 году с их участием совершено 8 (-77,8%) ДТП, в которых при отсутствии погибших число раненых возросло более чем 3 раза (36, +260%). При этом все ДТП совершены по вине водителей школьных автобусов.

## ДЕТИ-ПЕШЕХОДЫ

С участием детей-пешеходов произошло 6418 (-22,8%) ДТП, в которых погибли 142 (-6%) и ранены 6494 (-22,9%) ребенка.

В среднем в стране ежедневно происходит 18 наездов на детей, каждые три дня погибает один ребенок-пешеход.

Рост основных показателей аварийности с участием детей-пешеходов произошел в Республике Ингушетия и Ставропольском крае.

Наибольшее число детей-пешеходов погибли в Республике Дагестан (7), Краснодарском (8) и Ставропольском (9) краях, Московской области (7).

При среднем значении показателя социального риска для детей-пешеходов в Российской Федерации, равном 0,52, наибольшее значение он имеет в Псковской области (2,9), Республике Адыгея (2,2), Калужской области (1,8) и Ставропольском крае (1,7).

Две трети (62%, или 3982) происшествий, в результате которых погибли или получили ранения дети-пешеходы, произошли из-за нарушений правил дорожного движения, допущенных водителями транспортных средств.

В отличие от общей тенденции распределения показателей детского дорожно-транспортного травматизма в течение недели, наибольшее количество ДТП с участием детей-пешеходов произошло в четверг и пятницу, при этом во вторник и субботу зафиксировано большинство смертельных случаев.

Практически все наезды на детей (98,1%) совершены в городах и населенных пунктах. Всего произошло 6299 (-22,8%) таких ДТП.

**Распределение показателей количества ДТП и числа погибших детей-пешеходов по дням недели**

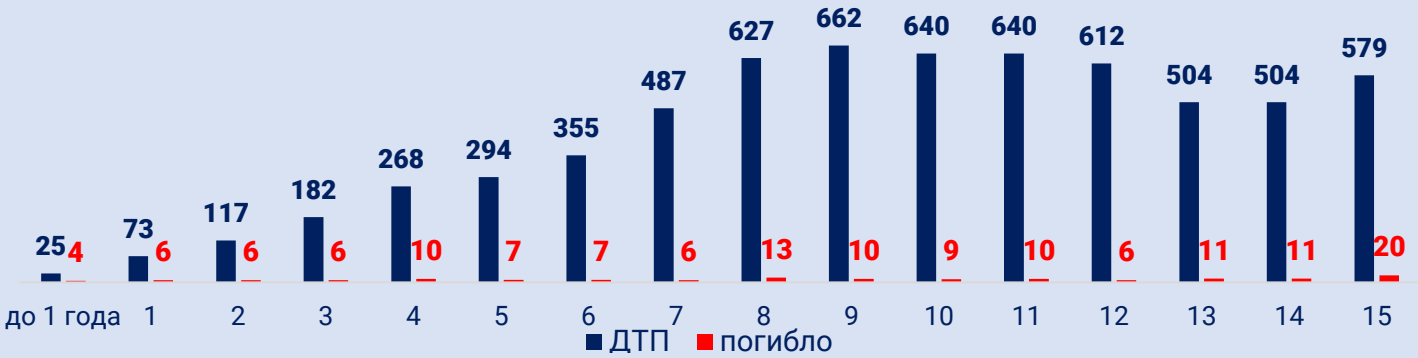
Следует отметить, что более трети ДТП (40,9%) с участием детей-пешеходов происходит на пешеходных переходах (2623, -26,4%), при этом доля погибших детей-пешеходов на пешеходных переходах несколько ниже и составляет 22,5% (32). Тяжесть последствий для наездов на детей-пешеходов на пешеходных переходах составляет 1,2, что более чем в два раза ниже по сравнению с тяжестью последствий наездов на детей-пешеходов, совершенных вне пешеходных переходов (2,8). Это свидетельствует о положительном влиянии особенностей организации дорожного движения в местах расположения пешеходных переходов.

Основная часть (72,5%) наездов на детей по-прежнему происходит на нерегулируемых пешеходных переходах (1902; -25,2%). Более четверти (27,5%) ДТП с детьми на пешеходных переходах произошло на регулируемых пешеходных переходах – 721 (-29,4%), из них 188 ДТП из-за невыполнения детьми сигналов регулирования.

Подавляющее большинство 90,9% (2385) происшествий, в результате которых пострадали дети на пешеходных переходах, связаны с нарушениями ПДД водителями, из них: 2169 (82,7%) происшествий непосредственно с нарушениями правил проезда пешеходных переходов (непредоставление преимущества в движении пешеходам), в 133 (5,07%) ДТП зафиксировано несоблюдение водителями требований сигналов светофора.

Наибольшее количество происшествий с участием детей-пешеходов (662) и раненых в них детей (654) зарегистрировано с детьми в возрасте 9 лет. Вместе с тем максимальное число погибших (20) и показатель социального риска (1,33) приходится на детей-пешеходов в возрасте 15 лет, что больше в 2 раза по сравнению с 2019 годом.

**Распределение количества ДТП и числа погибших в них детей-пешеходов по возрастам**



В темное время суток с участием детей-пешеходов произошло 1548 (-21,9%) ДТП, что составляет 24,1% от общего количества таких ДТП. В данных происшествиях погибли 53 (+6%) ребенка и 1563 (-23,3%) получили ранения различной степени тяжести. Доля числа погибших детей в этих происшествиях составила 37,3% от общего числа погибших детей-пешеходов. Такие ДТП характеризуются почти в два раза большей тяжестью последствий (3,3), по сравнению с ДТП, произошедшими в светлое время (1,8).

Необходимо отметить, что в 78% (1199) наездов на детей в темное время суток дети не имели световозвращающих элементов. При этом в 2020 году с указанными обстоятельствами произошло на 25,1% ДТП меньше. Однако число погибших увеличилось на 16,3% (50), и составило 94% от общего числа погибших детей-пешеходов в темное время суток. Число раненых сократилось на 27,1% (1201) – 76,8% от общего числа раненых в таких ДТП детей.

Тяжесть последствий наездов на детей-пешеходов, имеющих в темное время суток световозвращающие элементы (0,8), в 5 раз ниже по сравнению с происшествиями, в которых световозвращающие элементы отсутствовали (4,0).

## ДЕТИ-ВОДИТЕЛИ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

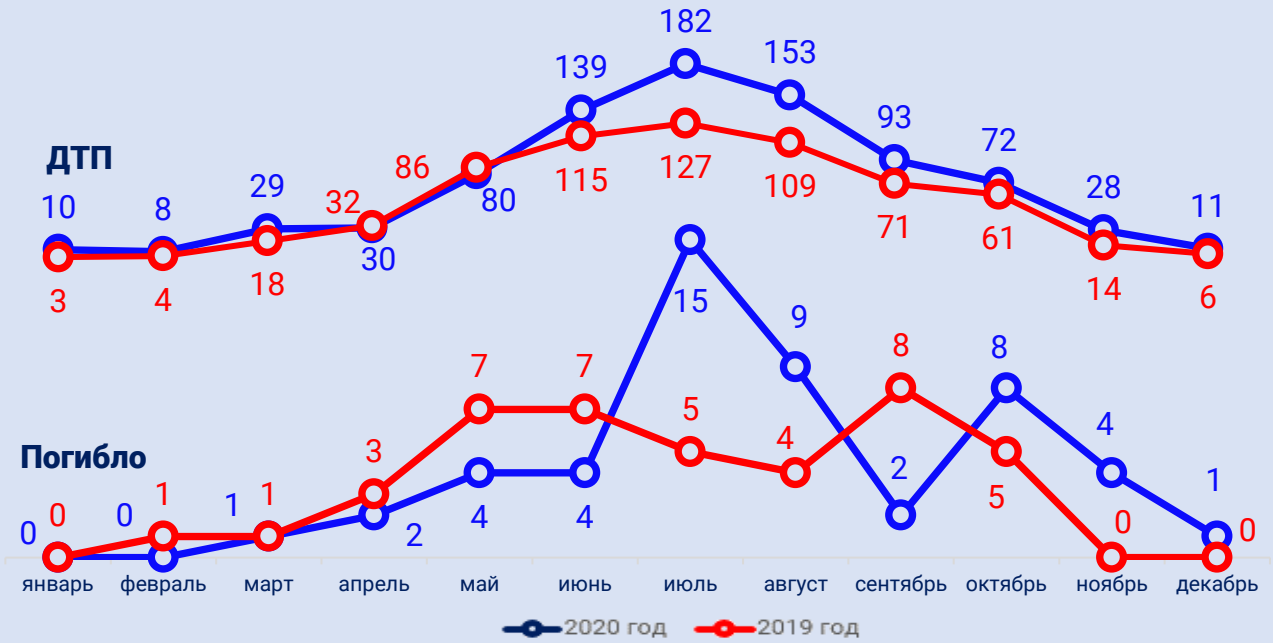
Несмотря на достаточно малую долю происшествий, в которых дети принимали участие в качестве водителей механических транспортных средств (5% от общего количества ДТП с участием детей), на протяжении нескольких последних лет прослеживается увеличение основных показателей данного сектора аварийности. Так, по сравнению с 2016 годом, количество ДТП увеличилось на 35,6%, погибших в них детей-водителей транспортных средств – на 40,6%, раненых – на 35,4%.

В 2020 году зафиксирован наиболее значительный рост за данный период. Всего произошло 835 (+29,3%) таких ДТП, в которых всего погибли 50 (+21,95%) человек и 1118 (+26,47%) ранены, при этом 32 погибших и 806 раненых являлись детьми-водителями. Также необходимо отметить, что данная категория ДТП характеризуется сравнительно высокой тяжестью последствий (3,8).

Рост основных показателей аварийности с участием детей-водителей механических ТС отмечается в весенне-летний период, при этом наибольшие доли таких ДТП в 2020 году – 21,8%, а также погибших – 25%, раненых – 22% пришлись на июль, что также соответствует динамике предыдущего года.

Вместе с тем в июле 2020 года количество ДТП превысило аналогичный период 2019 года почти на треть, а число погибших увеличилось в три раза.

**Распределение количества ДТП и числа погибших в них детей-водителей механических транспортных средств по месяцам**




По-прежнему наибольшую долю таких ДТП составляют случаи, при которых дети в возрасте до 16 лет управляли мототранспортом (89,2%). В этих происшествиях погиб 21 ребёнок-водитель (две трети от всех смертельных случаев с участием детей, являющихся водителями механических транспортных средств) и 727 (90,2% от всех раненых детей-водителей) – получили ранения.

В 2020 году произошел рост количества ДТП, совершенных по вине детей-водителей механических транспортных средств. Всего произошло 591 (+25,74%) ДТП, что составляет более 70% от общего числа ДТП с их участием. В данных ДТП погибли 35 (+6%) человек и ранены 803 (+24,5%), при этом 23 погибших и 570 раненых являлись детьми-водителями ТС.

## ДЕТИ-ВЕЛОСИПЕДИСТЫ

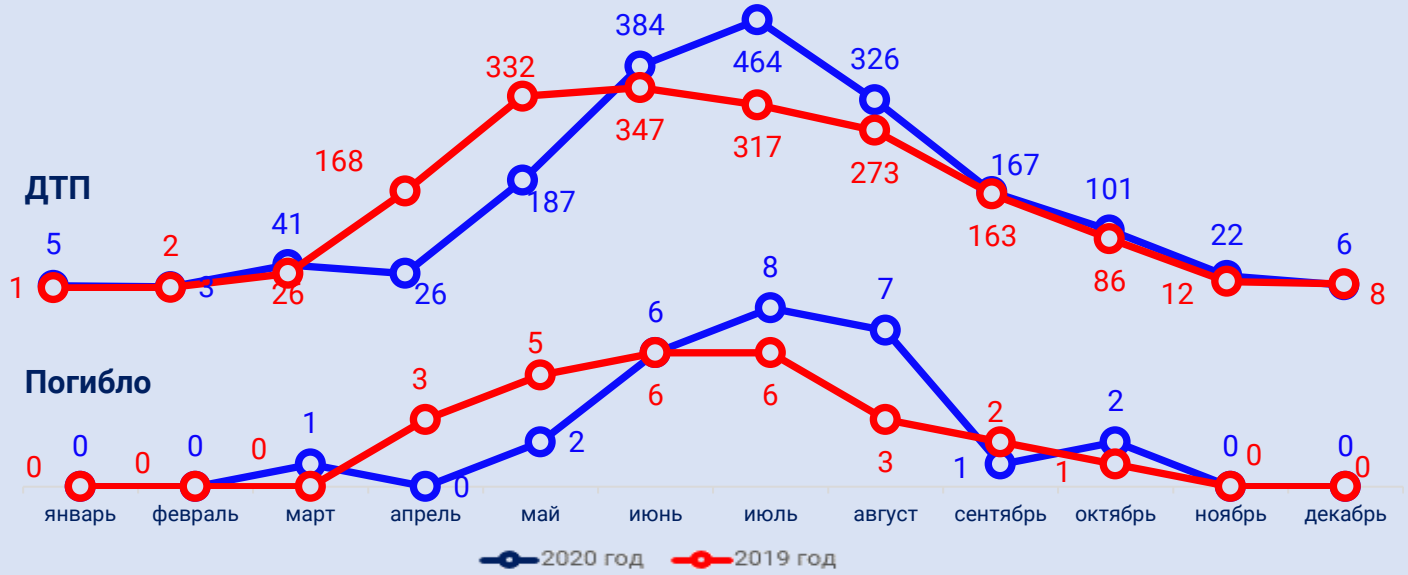
В каждом десятом (10,4%) ДТП дети участвовали в качестве велосипедистов. Всего произошло 1732 ДТП, в которых 27 детей погибли и 1713 получили ранения. При этом, несмотря на незначительное снижение числа ДТП и количества раненых детей на 0,2%, отмечен рост числа погибших детей-велосипедистов на 3,8%.

В ряде субъектов Российской Федерации произошел рост основных показателей аварийности: Кабардино-Балкарская Республика, Хабаровский край, Орловская, Ленинградская, Курганская, Сахалинская области.

Наибольшее значение показателей социального риска характерно для Кабардино-Балкарской Республики (1,07), Сахалинской (1,03) и Орловской (0,83) областей.

Аварийность с участием детей-велосипедистов характерна для весенне-летнего периода. Динамика ДТП с участием велосипедистов в возрасте до 16 лет в целом соответствует общей динамике аварийности с участием детей. Вместе с тем необходимо отметить, что в июле 2020 года основные показатели аварийности превысили значения аналогичного периода предыдущего года более чем на треть. Период с августа по ноябрь 2020 года также характеризовался незначительным ростом количества ДТП по сравнению с аналогичным периодом 2019 года.

**Распределение количества ДТП и числа погибших в них детей-велосипедистов по месяцам**




Необходимо отметить, что в большинстве случаев (62,8%) дети-велосипедисты участвовали в ДТП по собственной неосторожности. При этом зафиксирован значительный рост (+25%) погибших детей (20), однако количество ДТП (1088) и число погибших (1070) снизилось на 0,5% и 1% соответственно.

Отмечен рост показателей аварийности с участием детей, передвигающихся на средствах индивидуальной мобильности, оснащенных электродвигателем. Всего произошло 75 (+114,3%) ДТП, внесенных в госстатотчетность, в них 2 (+100%) ребенка погибло и 91 (+122%) был ранен.

## VIII. ПРОИСШЕСТВИЯ С ОСОБО ТЯЖКИМИ ПОСЛЕДСТВИЯМИ

По итогам 2020 года зарегистрировано почти полуторакратное снижение количества ДТП с особо тяжкими последствиями[1]. В 124 (-38,3%) таких происшествий погибли 316 (-24%) и получили ранения 1111 (-50,5%) человек.

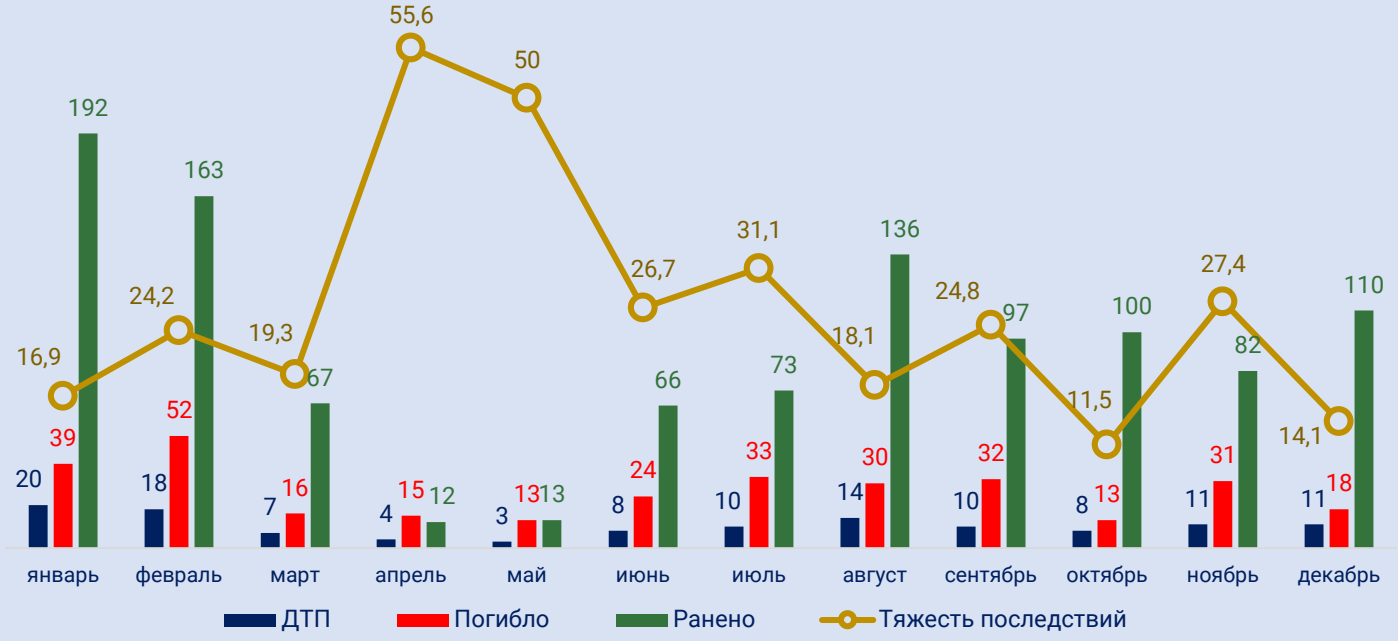
Наибольшее количество таких ДТП при одновременном его увеличении, а также росте числа пострадавших, совершено в Республике Калмыкия (4, +100%, погибли 14 человек, +180%, ранены 32, +166,7%), Республике Тыва (4, +100%, погибли 11 человек, +57,1%, ранены 29, +93,3%), Республике Дагестан (3, +200%, погибли 9 человек, +200%, ранен 31, +244,4%).

В среднем по стране тяжесть последствий ДТП с ОТП составляет 22 погибших на 100 пострадавших. Более половины из пострадавших участников получили смертельные травмы в таких ДТП на территории Республики Коми, Краснодарского края, Липецкой, Псковской, Кировской, Нижегородской, Оренбургской, Курганской областей, погибли все участники таких ДТП в Карачаево-Черкесской Республике (5 в 1), Республике Мордовия (6 в 1), Волгоградской (13 в 2), Сахалинской (5 в 1) областях.

Наибольшее число погибших в одном ДТП имело место в Республике Крым 31 июля 2020 года на 167 км автодороги «Таврида» (9 погибли, 9 ранены).

В течение года наибольшее количество ДТП с ОТП и число погибших зарегистрировано в январе и феврале, наименьшее – в апреле и мае, т.е. в период действия ограничительных мер, связанных с распространением новой коронавирусной инфекции COVID-2019. Однако именно в этот период ДТП с ОТП характеризовались максимальной тяжестью последствий.

**Распределение показателей аварийности по месяцам**




Количество ДТП, в каждом из которых погибли 5 и более человек, снизилось на 21,4%, число погибших в них – снизилось на 25,6%, а число раненых уменьшилось на 68,1%. Всего зарегистрировано 44 таких ДТП, в которых суммарно погибли 247 и ранен 81 человек.

Из вышеуказанных 44 ДТП подавляющее большинство (42) являлись столкновениями, также имели место один наезд на стоящее ТС и один съезд с дороги.

[1] В каждом из которых погибли 5 и более либо пострадало (суммарно погибли и ранены) 10 и более человек. Далее – «ДТП с ОТП».

Ниже приведен ряд наиболее характерных примеров с использованием материалов, имеющихся в автоматизированной информационно-управляющей системе Госавтоинспекции.

Эти примеры свидетельствуют о том, что, как правило, причинами ДТП с ОТП, а также именно их тяжелых последствий, становится не только «прямое» нарушение, допущенное основным виновником, а комплексное сочетание различных прямых и сопутствующих нарушений, а также объективных и субъективных факторов, причинами которых, в свою очередь, являются действия (либо бездействие) третьих лиц, в т.ч. должностных лиц, осуществляющими деятельность в сфере безопасности дорожного движения. В ряде случаев усматривается повышенная склонность водителей и владельцев транспортных средств к откровенному пренебрежению требованиями нормативных правовых документов, действующих в области безопасности дорожного движения.

## ХАРАКТЕРНЫЕ ПРИМЕРЫ

КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ

27 ноября 2020 г. в 7:45 на 6 км автомобильной дороги «ст. Выселки-ст. Кирпильская» водитель 2001 г.р., получивший водительское удостоверение категорий В и В1 менее месяца назад (29 октября 2020 г.), управляя автомобилем ГАЗ 2705 (грузовой вариант «Газели»), в котором находилось 14 пассажиров, в условиях тумана и мокрого покрытия при совершении маневра разворота от правой по ходу движения обочины не предоставил преимущество автомобилю КАМАЗ с прицепом.

В результате 6 человек погибли и 8 получили ранения, которые в 7 случаях обусловили госпитализацию пострадавших. Учитывая, что все пострадавшие являлись жителями Брюховецкого района, в т.ч. большинство – проживающими по разным адресам жителями ст. Батуринской, а также принимая во внимание отраженную на фотоснимках информацию, имеется основание полагать, что имело место нелегальная («латентная») пассажирская перевозка, осуществляемая водителем с ненадлежащим уровнем подготовки на непредназначенном для пассажирских перевозок транспортном средстве.

ОРЕНБУРГСКАЯ ОБЛАСТЬ

23 ноября 2020 г. в 17:20 на 199 км федеральной автодороги «М-5 «Урал» (подъезд к г. Оренбургу) водитель Datsun On-do, двигаясь со стороны г. Оренбурга в сторону г. Бузулука, на участке с ограниченной видимостью (подход к вершине подъема) выехал на полосу проезжей части, предназначенную для встречного движения, в месте, где выезд запрещен, и допустил столкновение с Volkswagen Polo (такси с 4-мя пассажирами). В результате погиб водитель Datsun, также водитель такси Volkswagen и три его пассажира, один пассажир госпитализирован.

КИРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

19 декабря 2020 г. в 18:05 на 395 км автодороги «Вятка» водитель Nissan Juke, находящийся в состоянии алкогольного опьянения, на участке с ограниченной видимостью при совершении обгона выехал на полосу встречного движения (обгон разрешен), где совершил столкновение с двигавшимся во встречном направлении автомобилем Лада Гранта под управлением водителя, также находящегося в состоянии алкогольного опьянения.

В результате водитель Лада Гранта и два его пассажира погибли на месте и один пассажир получил телесные повреждения, был госпитализирован и скончался в течение 2-х суток, водитель Nissan Juke и два его пассажира получили телесные повреждения, один из них скончался в течение 5 суток.

Оба водителя ранее привлекались к административной ответственности по ч. 2 ст. 12.9 КоАП РФ по 6 раз, кроме того, водитель Лада Гранта в 2015 г. лишался права управления на 18 месяцев. Водитель и пассажиры Nissan Juke, а также пассажиры Лада Гранта не были пристегнуты ремнями безопасности.

РЕСПУБЛИКА ТЫВА

4 ноября 2020 г. в 11:20 на 895 км федеральной автодороги Р-257 «Енисей» водитель автомашины Nissan Liberty не справился с управлением в условиях гололеда, выехал на полосу встречного движения и допустил лобовое столкновение со встречной автомашиной Лада Гранта. В результате ДТП на месте происшествия скончался пассажир автомашины Лада Гранта, еще 10 человек, пятеро из которых дети, ранены и доставлены в ЦКБ «Улуг-Хемский». В обоих автомобилях пассажиры были не пристегнуты, дети перевозились с нарушениями (без удерживающих устройств).

ВЛАДИМИРСКАЯ ОБЛАСТЬ

20 октября 2020 г. в 14:43 в г. Коврове на проспекте Ленина у дома 65 водитель троллейбуса ЗИУ 682 № 50, следуя по маршруту № 3, совершил наезд на препятствие (опору ЛЭП), в результате чего произошло падение пассажиров. Ранение получили 17 человек, в т.ч. один несовершеннолетний. Согласно официальным сведениям, водитель находилась за рулем 4 часа, однако предрейсовый медицинский осмотр был пройден 20 октября 2020 г. в 5:16, т.е. за девять с половиной часов до ДТП.

БЕЛГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

8 октября 2020 г. в 17:20 в г. Старый Оскол на проспекте Алексея Угарова водитель, управляя трамваем-вагоном КТМ 71-619к (с 35 пассажирами), находясь за рулем 5 часов, следуя по маршруту № 1, не обеспечил постоянного контроля за движением транспортного средства (согласно объяснению – отвлекся от управления), не выдержал безопасной дистанции и совершил столкновение с трамваем-вагоном КТР 71-605 (с 45 пассажирами), который двигался в попутном направлении и остановился перед затором, образовавшимся из-за ремонтных работ. В результате ДТП 15 пассажиров ранены, из которых 8 доставлены в медицинскую организацию, остальные обратились самостоятельно.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий является одним из приоритетов государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Анализ основных и относительных показателей дорожно-транспортной аварийности, а также причин и условий, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий, позволяет систематизировать информацию о состоянии безопасности дорожного движения и определять векторы дальнейших усилий по профилактике дорожно-транспортного травматизма.

1. Благодаря предпринимаемым мерам, связанным с последовательной реализацией программно-целевого и проектно-целевого методов, с 2012 года сохраняется тенденция снижения основных и относительных показателей аварийности. В 2020 году также отмечено снижение всех основных показателей аварийности. Всего на улицах и дорогах страны зарегистрировано 145073 (-11,7%) дорожно-транспортных происшествия, в которых погибли 16152 (-4,9%) человека и получили ранения 183040 (-13,2%).

2. Несмотря на определенные позитивные изменения, уровень дорожно-транспортной аварийности остается достаточно высоким. Из всех ДТП с пострадавшими каждое одиннадцатое (9,6%) привело к смертельному исходу.

3. Значительное влияние на дорожно-транспортную аварийность оказало распространение новой коронавирусной инфекции COVID-19. Действие ограничительных мер привело к сокращению доли населения, вовлеченного в дорожное движение, в результате этого в период наиболее строгих ограничений (апрель и май) количество ДТП сократилось на 33,3%, число погибших на 16,6%, раненых на 33,4%.

4. На темное время суток приходится почти половина (48,8%) от общего числа погибших в ДТП. Тяжесть последствий в это время суток составляет 11,1, что почти в два раза выше аналогичного показателя для светлого времени (6,4).

5. На территории городов и населенных пунктов совершено три четверти (75,9%, или 110093) от всех зарегистрированных ДТП, однако доля погибших существенно ниже и составляет менее половины (47,4%, или 7664).

6. Наибольшее количество ДТП произошло в столицах субъектов Российской Федерации (43377, или 29,9%), однако наибольшее число погибших зарегистрировано в «иных сельских поселения» (2300, или 14,2%). При этом число погибших в «иных сельских поселениях» почти достигает суммарного числа погибших в столицах регионов и городах федерального значения.

7. В городах федерального значения и столицах субъектов в среднем к смерти привели полученные в ДТП травмы у одного из двадцати восьми пострадавших участников ДТП, в «иных сельских поселениях» погиб каждый девятый из пострадавших в ДТП.

8. На автомобильные дороги местного значения (включая улично-дорожную сеть городов и населенных пунктов) приходится более половины всех ДТП (59,6%) и почти треть погибших (29,6%), на региональные и межмуниципальные – пятая часть происшествий (20%) и более трети погибших (37,2%), на дороги федерального значения (включая участки, проходящие по территории населенных пунктов) – около восьмой части ДТП (12,9%) и чуть более четверти погибших (27,5%). При этом рост показателей аварийности отмечен на автодорогах местного значения вне городов и населенных пунктов.

9. За последние пять лет доля количества ДТП и числа погибших, приходящихся на участки федеральных автомобильных дорог, проходящих через территорию городов и населенных пунктов, увеличилась практически в два раза.

10. На дорогах всех категорий вне городов и населенных пунктов произошел рост числа погибших в происшествиях, при которых зафиксированы недостатки эксплуатационного состояния и обустройства улично-дорожной сети.

11. В общем недостатки эксплуатационного состояния и обустройства улично-дорожной сети и железнодорожных переездов выявлены при оформлении каждого третьего ДТП, произошедшего на дорогах страны.

12. Наиболее часто водители ТС совершали ДТП из-за нарушения правил проезда перекрестков (25943 ДТП, или 17,9%), неправильного выбора дистанции (14855 ДТП, или 10,2%), нарушения правил проезда пешеходных переходов (13239 ДТП, или 9,1%) и несоответствия скорости конкретным условиям движения (12382 ДТП, или 8,5%).

13. Почти каждый четвертый погибший зарегистрирован в ДТП, произошедших по вине водителей, и связанных с выездом на полосу встречного движения (3744, или 23,2%). Большая часть таких ДТП произошла на дорогах, имеющих две полосы движения (9562, или 81,8%).

14. Половина всех ДТП, совершенных из-за выезда на полосу встречного движения в зимнее время произошла в условиях наличия на проезжей части зимних отложений, препятствующих различимости горизонтальной дорожной разметки (в т.ч. находящихся под воздействием противогололедных материалов), что, в свою очередь, исключило возможность правильного позиционирования ТС на проезжей части относительно встречного транспорта.

15. Каждый девятый погибший получил смертельное ранение в ДТП, произошедшем из-за несоответствия скорости конкретным условиям движения. При этом произошел значительный рост всех основных показателей аварийности из-за допущения водителями данного нарушения. В 12382 (+16,7%) таких ДТП погибли 1749 человек (+19,1%) и были ранены 15967 (11,1%).

16. Большинство ДТП, связанных с нарушением скоростного режима движения, произошли в границах населенных пунктов. Однако ДТП, зарегистрированные вне границ населенных пунктов, характеризуются более высокой тяжестью последствий.

17. Рост всех основных показателей аварийности отмечен в группе водителей моложе 20 лет, количество ДТП увеличилось на 6,7%, число погибших – на 11,1%, раненых – на 5,4%.

18. Более четверти (28%) от всех погибших на дорогах страны получили смертельные травмы в ДТП с участием водителей, находящихся в состоянии опьянения или имеющих его признаки. К тому же в 2020 году зафиксирован рост числа погибших в этих происшествиях (+1,1%, всего 4515).

19. Распределение показателей аварийности с участием водителей с признаками опьянения по дням недели показывает, что в выходные дни аварийность значительно выше по сравнению с другими днями недели. С понедельника по пятницу доля погибших в таких ДТП в среднем составляет почти четверть от общего числа, а вот в субботу и воскресенье она возрастает и в среднем составляет уже треть.

20. Водители, находившиеся в состоянии опьянения или имеющие его признаки, были виновны в подавляющем большинстве ДТП (93,3%), в которых они участвовали.

21. Снизилось на 0,4% количество ДТП (3596) с участием водителей, отказавшихся от медицинского освидетельствования, однако второй год подряд наблюдается рост числа погибших в таких ДТП (2019 – на 4,8 %, 2020 – на 13,6%).

22. На протяжении последних пяти лет продолжают расти показатели аварийности по вине водителей, не имеющих права управления ТС. В 2020 году также зафиксирован рост. Зарегистрировано 10265 (+5,5%) таких ДТП, в которых погибли 1585 (+12,7%) и ранены 13386 (+4,3%) человек. Доля погибших в этих происшествиях составляет почти десятую часть (9,8%, или 1585) от всех погибших в ДТП на дорогах страны.

23. Вопреки тенденции предыдущих лет в 2020 году отмечено снижение всех основных показателей аварийности с участием лиц, не являющихся гражданами Российской Федерации. Количество ДТП снизилось на 18% (7514), число погибших на 25,5% (805), раненых на 22,6% (9981).

24. В 2020 году отмечено снижение всех основных показателей аварийности с участием легкового, грузового транспорта и автобусов. Показатели аварийности с участием мототранспорта остались практически на уровне предыдущего года.

25. Распределение показателя тяжести последствий по видам автомототранспорта, показывает, что наиболее тяжкими являются ДТП с участием грузового транспорта (15,1), почти в два раза ниже показатель мототранспорта (8,6) и легковых автомобилей (7,7), и почти в четыре раза ниже в ДТП с участием автобусов (4,3).

26. Зафиксировано снижение на 1,2% (3574) количества ДТП с участием легковых такси, а также числа раненых в этих происшествиях на 2,4% (4637), при этом число погибших увеличилось более чем на треть (+37%) и составило 200 человек.

27. Аналогичная динамика аварийности зафиксирована и с участием каршеринговых ТС. Количество ДТП снизилось на 3,15% (646) и число раненых на 11,8% (787), а число погибших наоборот, увеличилось на 3,5% (30). При этом необходимо отметить, что в период ограничительных мер, связанных с COVID-19, была временно приостановлена работа каршеринговых сервисов, что в свою очередь дает основание полагать, что при постоянном функционировании данного сервиса на протяжении года показатели аварийности были бы значительно выше.

28. Отмечен рост аварийности, связанной с нарушениями ПДД, допущенными водителями мопедов и приравненных к ним ТС. Совершено 2258 (+7,8%) ДТП, в которых погибли 172 (+24,6%) и ранены 2403 (+6,1%) человека.

29. Отмечен рост происшествий, в которых участвовали лица, передвигающиеся на велосипедах. Всего зарегистрировано 5899 (+5,1%) ДТП таких ДТП, в которых погибли 384 (+2,1%) и были ранены 5693 (+5,5%) человека.

30. Достаточно заметными становятся происшествия с участием средств индивидуальной мобильности, оснащенных электродвигателем (гироскутеры, сегвеи, моноколеса, электроскейты, электросамокаты и т.д.). Всего в 2020 году с их участием произошло 331 (+182,9%) ДТП, в котором погибли 6 (+50%) и были ранены 347 (+184,4%) человек.

31. В прошедшем году на 15% возросло число погибших (1298) в ДТП, в которых пассажиры не были пристегнуты ремнями безопасности.

32. Зафиксировано снижение всех основных показателей аварийности с участием пешеходов. Зарегистрировано 39927 (-18,1%) ДТП, в которых 4513 (-8,2%) пешеходов погибли и 37118 (-19,2%) ранены. В 66,7% ДТП виновниками при наездах на пешеходов становились водители. Почти 40% (15364, -10,6%) наездов на пешеходов совершается на пешеходных переходах, при этом большинство из них на нерегулируемых (10999, или 72%).

33. Анализ эффективности применения технических средств организации дорожного движения, направленных на профилактику наездов на пешеходов, показывает, что наименьшая тяжесть последствий (2,9) фиксируется в местах, оборудованных искусственными неровностями.

34. В 2020 году на территории Российской Федерации отмечено снижение основных показателей детского дорожно-транспортного травматизма. С участием детей в возрасте до 16 лет зарегистрировано 16639 (-16,8%) ДТП, при этом погибли 522 (-7,1%) ребенка и 18184 (-16,9%) получили ранения. Наибольшая часть происшествий с пострадавшими детьми (7743, или 46%) – это ДТП, в которых они участвовали в качестве пассажиров.

35. Несмотря на общую тенденцию снижения аварийности при перевозке детей отмечен рост всех основных показателей в случаях, когда водитель ТС нарушал правила перевозки детей в возрасте младше 12 лет. Так, нарушение правил перевозки зафиксировано в 918 (+7,0%) ДТП, при этом погибли 74 (+15,6%) ребенка, ранены 1104 (+7,8%).

36. Основная часть (72,5%) наездов на детей по-прежнему происходит на нерегулируемых пешеходных переходах (1902, -25,2%). Более четверти (27,5%) ДТП с детьми на пешеходных переходах произошло на регулируемых пешеходных переходах – 721 (-29,4%), из них 188 ДТП из-за невыполнения детьми сигналов регулирования.

37. В каждом десятом (10,4%) ДТП дети участвовали в качестве велосипедистов. Всего произошло 1732 (-0,2%) ДТП, в которых 27 (+3,8%) детей погибли и 1713 (-0,2%) получили ранения.

38. Отмечен рост показателей аварийности с участием детей, передвигающихся на средствах индивидуальной мобильности, оснащенных электродвигателем. Всего произошло 75 (+114,3%) ДТП, в которых погибли 2 (+100%) ребенка и 91 (+122%) был ранен.

39. По итогам 2020 года зарегистрировано более чем полуторакратное снижение количества ДТП с особо тяжкими последствиями. В 124 (-38,3%) ДТП погибли 316 (-24%) и получили ранения 1111 (-50,5%) человек. В среднем по стране тяжесть последствий таких происшествий составила 22 погибших из 100 пострадавших. Отдельно необходимо отметить, что в период действия наиболее строгих ограничений, связанных с распространением COVID-2019 (апрель и май), этот показатель увеличился более чем в два раза.

# ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ[1] О КОЛИЧЕСТВЕ ДТП И ЧИСЛЕ ПОСТРАДАВШИХ В НИХ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЗА 12 МЕСЯЦЕВ 2020 ГОДА ПО СОСТОЯНИЮ НА 03.03.2021

| ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | январь-сентябрь 2020 года | | | |
| | абс. знач. | | ±% к АППГ | |
| ДТП С ПОСТРАДАВШИМИ | **105 932** | | **-10,3** | |
| ПОГИБЛО | **11 396** | | **-3,9** | |
| РАНЕНО | **134 547** | | **-11,9** | |
| ТЯЖЕСТЬ ПОСЛЕДСТВИЙ | **8,1** | | | |
| | абс. знач. | ±% к АППГ | уд. вес | ТП |
| **С ПОСТРАДАВШИМИ ВОДИТЕЛЯМИ** | | | | |
| ДТП | 70 319 | -6,1 | 48,5 | 9,0 |
| ПОГИБЛО | 7 031 | 0,6 | 43,5 | |
| РАНЕНО | 71 417 | -7,4 | 39,0 | |
| **С ПОСТРАДАВШИМИ ПЕШЕХОДАМИ** | | | | |
| ДТП | 39 927 | -18,1 | 27,5 | 10,8 |
| ПОГИБЛО | 4 513 | -8,2 | 27,9 | |
| РАНЕНО | 37 118 | -19,2 | 20,3 | |
| **С ПОСТРАДАВШИМИ ПАССАЖИРАМИ** | | | | |
| ДТП | 52 403 | -13,6 | 36,1 | 5,7 |
| ПОГИБЛО | 4 156 | -9,8 | 25,7 | |
| РАНЕНО | 68 489 | -16,5 | 37,4 | |
| **С ПОСТРАДАВШИМИ ДРУГИМИ УЧАСТНИКАМИ** | | | | |
| ДТП | 6 197 | 4,8 | 4,3 | 7,1 |
| ПОГИБЛО | 445 | -1,3 | 2,8 | |
| РАНЕНО | 5 839 | 4,9 | 3,2 | |
| **СТОЛКНОВЕНИЯ** | | | | |
| ДТП | 61 700 | -11,7 | 42,5 | 6,5 |
| ПОГИБЛО | 6 460 | -8,9 | 40,0 | |
| РАНЕНО | 93 048 | -13,9 | 50,8 | |
| **ОПРОКИДЫВАНИЯ** | | | | |
| ДТП | 6 195 | -53,8 | 4,3 | 11,0 |
| ПОГИБЛО | 924 | -53,2 | 5,7 | |
| РАНЕНО | 7 502 | -57,1 | 4,1 | |
| **НАЕЗДЫ НА ПЕШЕХОДОВ** | | | | |
| ДТП | 38 738 | -18,4 | 26,7 | 10,8 |
| ПОГИБЛО | 4 385 | -8,7 | 27,1 | |
| РАНЕНО | 36 266 | -19,5 | 19,8 | |
| **НАЕЗДЫ НА ПРЕПЯТСТВИЯ** | | | | |
| ДТП | 8 358 | -22,7 | 5,8 | 9,0 |
| ПОГИБЛО | 1 044 | -26,1 | 6,5 | |
| РАНЕНО | 10 527 | -25,1 | 5,8 | |
| **НАЕЗДЫ НА СТОЯЩИЕ ТС** | | | | |
| ДТП | 4 207 | -11,9 | 2,9 | 8,3 |
| ПОГИБЛО | 507 | -7,8 | 3,1 | |
| РАНЕНО | 5 597 | -14,2 | 3,1 | |
| **ИНЫЕ ВИДЫ ДТП** | | | | |
| ДТП | 25 865 | 43,3 | 17,8 | 8,6 |
| ПОГИБЛО | 2 831 | 146,0 | 17,5 | |
| РАНЕНО | 30 085 | 52,7 | 16,4 | |
| **В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК** | | | | |
| ДТП | 50 897 | -10,5 | 35,1 | 11,1 |
| ПОГИБЛО | 7 888 | -3,2 | 48,8 | |
| РАНЕНО | 62 943 | -12,6 | 34,4 | |
| **В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК** | | | | |
| ДТП | 94 174 | -12,4 | 64,9 | 6,4 |
| ПОГИБЛО | 8 263 | -6,4 | 51,2 | |
| РАНЕНО | 120 096 | -13,5 | 65,6 | |
| **С НАЛИЧИЕМ НЕДОСТАТКОВ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ УДС** | | | | |
| ДТП | 48 879 | -10,1 | 33,7 | 7,5 |
| ПОГИБЛО | 4 996 | 1,1 | 30,9 | |
| РАНЕНО | 61 294 | -11,7 | 33,5 | |



[1] По данным МИАС.

| ПО ПРИЧИНАМ НАРУШЕНИЯ ПДД ВОДИТЕЛЯМИ | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | январь-сентябрь 2020 года | | | |
| | абс. знач. | ±% к АППГ | уд. вес | ТП |
| ВСЕГО, из них: | | | | |
| ДТП | 128 528 | -12,4 | 88,6 | 7,4 |
| ПОГИБЛО | 13 542 | -6,1 | 83,8 | |
| РАНЕНО | 168 250 | -13,7 | 91,9 | |
| ЛЕГКОВОГО ТРАНСПОРТА | | | | |
| ДТП | 104 362 | -12,3 | 81,2 | 7,2 |
| ПОГИБЛО | 10 753 | -6,6 | 79,4 | |
| РАНЕНО | 139 520 | -13,2 | 82,9 | |
| ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА | | | | |
| ДТП | 9 585 | -11,2 | 7,5 | 10,7 |
| ПОГИБЛО | 1 408 | -7,7 | 10,4 | |
| РАНЕНО | 11 784 | -13,1 | 7,0 | |
| АВТОБУСОВ | | | | |
| ДТП | 3 582 | -35,3 | 2,8 | 2,9 |
| ПОГИБЛО | 161 | -34,6 | 1,2 | |
| РАНЕНО | 5 364 | -38,9 | 3,2 | |
| МОТОТРАНСПОРТА | | | | |
| ДТП | 7 745 | 0,8 | 5,8 | 9,7 |
| ПОГИБЛО | 851 | 6,1 | 6,3 | |
| РАНЕНО | 7 953 | 0,2 | 4,7 | |
| НАХОДЯЩИМИСЯ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ | | | | |
| ДТП | 14 481 | -1,4 | 11,3 | 17,6 |
| ПОГИБЛО | 4 064 | 0,3 | 30,0 | |
| РАНЕНО | 19 044 | -5,0 | 11,3 | |
| ОТКАЗАВШИМИСЯ ОТ МЕДОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ | | | | |
| ДТП | 3 381 | -0,9 | 2,6 | 3,1 |
| ПОГИБЛО | 152 | 12,6 | 1,1 | |
| РАНЕНО | 4 785 | -1,9 | 2,8 | |
| С ПРИЗНАКАМИ ОПЬЯНЕНИЯ (НС И ОТКАЗАВШИЕСЯ ОТ МЕДОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ) | | | | |
| ДТП | 17 845 | -1,4 | 13,9 | 15,0 |
| ПОГИБЛО | 4 212 | 0,6 | 31,1 | |
| РАНЕНО | 23 813 | -4,4 | 14,2 | |
| СТАЖ УПРАВЛЕНИЯ ТС МЕНЕЕ 2-Х ЛЕТ | | | | |
| ДТП | 8 848 | -11,8 | 6,9 | 5,9 |
| ПОГИБЛО | 780 | -7,8 | 5,8 | |
| РАНЕНО | 12 537 | -12,1 | 7,5 | |
| НАХОДЯЩИХСЯ В НС И СТАЖ УПРАВЛЕНИЯ ТС У КОТОРЫХ МЕНЕЕ 2-Х ЛЕТ | | | | |
| ДТП | 592 | -4,1 | 6,7 | 13,6 |
| ПОГИБЛО | 144 | -5,3 | 18,5 | |
| РАНЕНО | 914 | стаб. | 7,3 | |
| ТС ПРИНАДЛЕЖАЩИЕ ФИЗИЧЕСКИМ ЛИЦАМ | | | | |
| ДТП | 110 579 | -11,3 | 86,0 | 7,6 |
| ПОГИБЛО | 12 039 | -6,0 | 88,9 | |
| РАНЕНО | 146 722 | -12,6 | 87,2 | |
| ТС ПРИНАДЛЕЖАЩИЕ ЮРИДИЧЕСКИМ ЛИЦАМ | | | | |
| ДТП | 12 726 | -15,6 | 9,9 | 6,6 |
| ПОГИБЛО | 1 183 | -10,2 | 8,7 | |
| РАНЕНО | 16 700 | -19,2 | 9,9 | |
| СОВЕРШИВШИХ ВЫЕЗД НА ПОЛОСУ ВСТРЕЧНОГО ДВИЖЕНИЯ | | | | |
| ДТП | 11 695 | -6,0 | 9,1 | 15,5 |
| ПОГИБЛО | 3 744 | -7,9 | 27,6 | |
| РАНЕНО | 20 408 | -12,3 | 12,1 | |
| ПРЕВЫШЕНИЕ УСТАНОВЛЕННОЙ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ | | | | |
| ДТП | 3 994 | 23,5 | 3,1 | 12,9 |
| ПОГИБЛО | 769 | 23,4 | 5,7 | |
| РАНЕНО | 5 195 | 22,9 | 3,1 | |
| ПРОЕЗД НА ЗАПРЕЩАЮЩИЙ СИГНАЛ СВЕТОФОРА | | | | |
| ДТП | 3 738 | -4,0 | 2,9 | 2,1 |
| ПОГИБЛО | 117 | -7,9 | 0,9 | |
| РАНЕНО | 5 525 | -4,3 | 3,3 | |
| НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛА ПРОЕЗДА ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ | | | | |
| ДТП | 13 239 | -18,2 | 10,3 | 4,8 |
| ПОГИБЛО | 670 | -7,3 | 4,9 | |
| РАНЕНО | 13 324 | -18,9 | 7,9 | |
| НЕСОБЛЮДЕНИЕ ОЧЕРЕДНОСТИ ПРОЕЗДА ПЕРЕКРЕСТКОВ | | | | |
| ДТП | 25 943 | -9,9 | 20,2 | 2,7 |
| ПОГИБЛО | 1 029 | стаб. | 7,6 | |
| РАНЕНО | 37 043 | -11,7 | 22,0 | |
| НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ОБГОНА | | | | |
| ДТП | 1 624 | -6,8 | 1,3 | 10,8 |
| ПОГИБЛО | 317 | -16,1 | 2,3 | |
| РАНЕНО | 2 631 | -9,6 | 1,6 | |

| С ПОСТРАДАВШИМИ ДЕТЬМИ, из них: | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | январь-сентябрь 2020 года | | | |
| | абс. знач. | ±% к АППГ | уд. вес | ТП |
| **ДО 16 ЛЕТ** | | | | |
| ДТП | 16 639 | -16,8 | 11,5 | 2,8 |
| ПОГИБЛО | 522 | -7,1 | 3,2 | |
| РАНЕНО | 18 184 | -16,9 | 9,9 | |
| **ДО 18 ЛЕТ** | | | | |
| ДТП | 21 018 | -15,3 | 14,5 | 3,2 |
| ПОГИБЛО | 759 | -4,4 | 4,7 | |
| РАНЕНО | 23 293 | -15,2 | 12,7 | |
| **ДЕТИ-ПАССАЖИРЫ ДО 16 ЛЕТ** | | | | |
| ДТП | 7 743 | -17,3 | 46,5 | 3,4 |
| ПОГИБЛО | 320 | -10,9 | 61,3 | |
| РАНЕНО | 9 072 | -17,6 | 49,9 | |
| **ДЕТИ-ПАССАЖИРЫ ДО 12 ЛЕТ** | | | | |
| ДТП | 5 739 | -19,4 | 34,5 | 3,3 |
| ПОГИБЛО | 228 | -17,4 | 43,7 | |
| РАНЕНО | 6 582 | -19,3 | 36,2 | |
| ДЕТИ-ПАССАЖИРЫ ДО 12 ЛЕТ, КОГДА ВОДИТЕЛЬ НАРУШИЛ ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ ДЕТЕЙ | | | | |
| ДТП | 918 | 7,0 | 16,0 | 6,3 |
| ПОГИБЛО | 74 | 15,6 | 32,5 | |
| РАНЕНО | 1 104 | 7,8 | 17,1 | |
| **ДЕТИ-ПЕШЕХОДЫ ДО 16 ЛЕТ, из них:** | | | | |
| ДТП | 6 418 | -22,8 | 38,6 | 2,1 |
| ПОГИБЛО | 142 | -6,0 | 27,2 | |
| РАНЕНО | 6 494 | -22,9 | 35,7 | |
| НА ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДАХ | | | | |
| ДТП | 2 623 | -26,4 | 40,9 | 1,2 |
| ПОГИБЛО | 32 | -30,4 | 22,5 | |
| РАНЕНО | 2 710 | -26,2 | 41,7 | |
| НА РЕГУЛИРУЕМЫХ ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДАХ, РАСПОЛОЖЕННЫХ НА УЧАСТКЕ УЛИЦЫ ИЛИ ДОРОГИ, ПРОХОДЯЩЕЙ ВДОЛЬ ТЕРРИТОРИИ ШКОЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ИЛИ ИНОГО ДЕТСКОГО УЧРЕЖДЕНИЯ | | | | |
| ДТП | 21 | -52,3 | 0,3 | 4,8 |
| ПОГИБЛО | 1 | —— | 0,7 | |
| РАНЕНО | 20 | -54,5 | 0,3 | |
| НА НЕРЕГУЛИРУЕМЫХ ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДАХ, РАСПОЛОЖЕННЫХ НА УЧАСТКЕ УЛИЦЫ ИЛИ ДОРОГИ, ПРОХОДЯЩЕЙ ВДОЛЬ ТЕРРИТОРИИ ШКОЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ИЛИ ИНОГО ДЕТСКОГО УЧРЕЖДЕНИЯ | | | | |
| ДТП | 52 | -37,3 | 0,8 | 0,0 |
| ПОГИБЛО | 0 | стаб. | 0,0 | |
| РАНЕНО | 55 | -35,3 | 0,8 | |
| В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 1 548 | -21,9 | 24,1 | 3,6 |
| ПОГИБЛО | 53 | 6,0 | 37,3 | |
| РАНЕНО | 1 563 | -23,3 | 24,1 | |
| В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК БЕЗ СВЕТОВОЗВРАЩАЮЩИХ ЭЛЕМЕНТОВ | | | | |
| ДТП | 1 199 | -25,9 | 77,5 | 4,0 |
| ПОГИБЛО | 50 | 16,3 | 94,3 | |
| РАНЕНО | 1 201 | -27,1 | 76,8 | |
| **ДО 16 ЛЕТ, ПО СОБСТВЕННОЙ НЕОСТОРОЖНОСТИ** | | | | |
| ДТП | 2 558 | -17,6 | 39,9 | 2,5 |
| ПОГИБЛО | 65 | -7,1 | 45,8 | |
| РАНЕНО | 2 528 | -17,8 | 38,9 | |
| **ПРИ УПРАВЛЕНИИ МОПЕДАМИ И ПРИРАВНЕННЫМИ К НИМ ТС** | | | | |
| ДТП | 401 | 29,4 | 2,4 | 2,7 |
| ПОГИБЛО | 11 | 37,5 | 2,1 | |
| РАНЕНО | 390 | 27,9 | 2,1 | |
| **ДЕТИ-ВОДИТЕЛИ МОТОТРАНСПОРТА** | | | | |
| ДТП | 745 | 30,2 | 4,5 | 2,8 |
| ПОГИБЛО | 21 | 5,0 | 4,0 | |
| РАНЕНО | 727 | 31,0 | 4,0 | |
| **ДЕТИ-ВЕЛОСИПЕДИСТЫ** | | | | |
| ДТП | 1 732 | -0,2 | 10,4 | 1,6 |
| ПОГИБЛО | 27 | 3,8 | 5,2 | |
| РАНЕНО | 1 713 | -0,2 | 9,4 | |
| **ПО ПРИЧИНЕ НАРУШЕНИЙ ПДД ВОДИТЕЛЯМИ** | | | | |
| ДТП | 13 156 | -19,9 | 79,1 | 3,0 |
| ПОГИБЛО | 452 | -11,5 | 86,6 | |
| РАНЕНО | 14 702 | -19,7 | 80,9 | |

| С ПОСТРАДАВШИМИ ПЕШЕХОДАМИ (БЕЗ УЧЕТА ДРУГИХ УЧ.) | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | январь-сентябрь 2020 года | | | |
| | абс. знач. | ±% к АППГ | уд. вес | ТП |
| **НАЕЗДЫ НА ПЕШЕХОДОВ (без учета других уч), из них:** | | | | |
| ДТП | 38 716 | -18,4 | 26,7 | 10,9 |
| ПОГИБЛО | 4 368 | -8,7 | 27,0 | |
| РАНЕНО | 35 838 | -19,5 | 19,6 | |
| В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 16 756 | -16,1 | 43,3 | 17,6 |
| ПОГИБЛО | 3 077 | -7,2 | 70,4 | |
| РАНЕНО | 14 431 | -18,2 | 40,3 | |
| В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 21 959 | -20,1 | 56,7 | 5,7 |
| ПОГИБЛО | 1 290 | -12,2 | 29,5 | |
| РАНЕНО | 21 407 | -20,4 | 59,7 | |
| **НА ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДАХ, из них: (УВ от общего количества ДТП)** | | | | |
| ДТП | 15 364 | -18,5 | 10,6 | 5,3 |
| ПОГИБЛО | 858 | -6,4 | 5,3 | |
| РАНЕНО | 15 292 | -19,3 | 8,4 | |
| В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 6 349 | -17,1 | 41,3 | 7,2 |
| ПОГИБЛО | 253 | -2,6 | 56,2 | |
| РАНЕНО | 6 230 | -18,9 | 40,7 | |
| В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 9 015 | -19,5 | 58,7 | 4,0 |
| ПОГИБЛО | 376 | -10,9 | 43,8 | |
| РАНЕНО | 9 062 | -19,5 | 59,3 | |
| **НА НЕРЕГУЛИРУЕМЫХ ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДАХ, из них:** | | | | |
| ДТП | 10 999 | -19,3 | 71,6 | 5,3 |
| ПОГИБЛО | 610 | -9,6 | 71,1 | |
| РАНЕНО | 10 972 | -19,9 | 71,7 | |
| В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 4 584 | -17,4 | 41,7 | 6,9 |
| ПОГИБЛО | 337 | -8,9 | 55,2 | |
| РАНЕНО | 4 522 | -18,8 | 41,2 | |
| В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 6 415 | -20,6 | 58,3 | 4,1 |
| ПОГИБЛО | 273 | -10,5 | 44,8 | |
| РАНЕНО | 6 450 | -20,7 | 58,8 | |
| **НА РЕГУЛИРУЕМЫХ ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДАХ, из них:** | | | | |
| ДТП | 4 365 | -16,3 | 28,4 | 5,4 |
| ПОГИБЛО | 248 | 2,5 | 28,9 | |
| РАНЕНО | 4 320 | -17,6 | 28,3 | |
| В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 1 765 | -16,2 | 40,4 | 7,8 |
| ПОГИБЛО | 145 | 16,0 | 58,5 | |
| РАНЕНО | 1 708 | -19,4 | 39,5 | |
| В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 2 600 | -16,4 | 59,6 | 3,8 |
| ПОГИБЛО | 103 | -12,0 | 41,5 | |
| РАНЕНО | 2 612 | -16,4 | 60,5 | |
| **ВНЕ ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ (УВ от общего количества ДТП)** | | | | |
| ДТП | 23 352 | -18,3 | 16,1 | 14,6 |
| ПОГИБЛО | 3 510 | -9,2 | 21,7 | |
| РАНЕНО | 20 546 | -19,7 | 11,2 | |
| **ПО ВИНЕ ВОДИТЕЛЕЙ** | | | | |
| ДТП | 25 808 | -22,2 | 66,7 | 6,5 |
| ПОГИБЛО | 1 916 | -16,3 | 43,9 | |
| РАНЕНО | 25 130 | -22,6 | 70,1 | |
| В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 17 138 | -15,9 | 42,9 | 17,4 |
| ПОГИБЛО | 3 130 | -7,1 | 69,4 | |
| РАНЕНО | 14 842 | -18,0 | 40,0 | |
| В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 22 788 | -19,6 | 57,1 | 5,8 |
| ПОГИБЛО | 1 382 | -10,6 | 30,6 | |
| РАНЕНО | 22 276 | -20,0 | 60,0 | |
| **ПО СОБСТВЕННОЙ НЕОСТОРОЖНОСТИ** | | | | |
| ДТП | 15 179 | -16,1 | 38,0 | 19,6 |
| ПОГИБЛО | 3 035 | -7,0 | 67,3 | |
| РАНЕНО | 12 453 | -18,1 | 33,5 | |
| **В ГОРОДАХ И НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТАХ** | | | | |
| ДТП | 36 806 | -18,7 | 92,2 | 8,1 |
| ПОГИБЛО | 3 112 | -9,5 | 69,0 | |
| РАНЕНО | 35 247 | -19,6 | 95,0 | |
| **ВНЕ ГОРОДОВ И НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТАХ** | | | | |
| ДТП | 3 121 | -9,4 | 7,8 | 42,8 |
| ПОГИБЛО | 1 401 | -5,1 | 31,0 | |
| РАНЕНО | 1 871 | -11,5 | 5,0 | |

| МЕСТА СОВЕРШЕНИЯ ДТП | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | январь-сентябрь 2020 года | | | |
| | абс. знач. | ±% к АППГ | уд. вес | ТП |
| **АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ (ВНЕ ГОРОДОВ И НП), из них:** | | | | |
| ДТП | 32 910 | -4,4 | 22,7 | 14,6 |
| ПОГИБЛО | 8 034 | -2,8 | 49,7 | |
| РАНЕНО | 46 886 | -8,4 | 25,6 | |
| С НЕДОСТАТКАМИ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ УДС | | | | |
| ДТП | 6 202 | 1,9 | 18,8 | 16,0 |
| ПОГИБЛО | 1 684 | 3,2 | 21,0 | |
| РАНЕНО | 8 864 | -3,3 | 18,9 | |
| В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 12 084 | -3,7 | 36,7 | 19,5 |
| ПОГИБЛО | 3 793 | 1,6 | 47,2 | |
| РАНЕНО | 15 612 | -9,1 | 33,3 | |
| В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 20 825 | -4,8 | 63,3 | 11,9 |
| ПОГИБЛО | 4 240 | -6,3 | 52,8 | |
| РАНЕНО | 31 274 | -8,0 | 66,7 | |
| **ГОРОДА И НП, из них:** | | | | |
| ДТП | 110 093 | -13,8 | 75,9 | 5,4 |
| ПОГИБЛО | 7 664 | -7,3 | 47,7 | |
| РАНЕНО | 133 797 | -14,8 | 73,1 | |
| С НЕДОСТАТКАМИ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ УДС | | | | |
| ДТП | 42 426 | -11,7 | 38,5 | 5,9 |
| ПОГИБЛО | 3 256 | 0,2 | 42,5 | |
| РАНЕНО | 52 090 | -13,0 | 38,9 | |
| В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 38 230 | -12,5 | 34,7 | 7,8 |
| ПОГИБЛО | 3 948 | -7,2 | 51,5 | |
| РАНЕНО | 46 708 | -13,7 | 34,9 | |
| В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 71 862 | -14,4 | 65,3 | 4,1 |
| ПОГИБЛО | 3 716 | -7,5 | 48,5 | |
| РАНЕНО | 87 088 | -15,5 | 65,1 | |
| **ИНЫЕ МЕСТА** | | | | |
| ДТП | 2 070 | -7,3 | 1,9 | 16,2 |
| ПОГИБЛО | 454 | 1,3 | 5,9 | |
| РАНЕНО | 2 357 | -8,9 | 1,8 | |
| **ФАД (ВНЕ ГОРОДОВ И НП), из них:** | | | | |
| ДТП | 12 484 | -8,6 | 37,9 | 16,2 |
| ПОГИБЛО | 3 450 | -5,3 | 42,9 | |
| РАНЕНО | 17 882 | -13,8 | 38,1 | |
| С НЕДОСТАТКАМИ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ УДС | | | | |
| ДТП | 991 | 6,6 | 7,9 | 17,8 |
| ПОГИБЛО | 309 | 2,3 | 9,0 | |
| РАНЕНО | 1 430 | 0,5 | 8,0 | |
| В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 4 982 | -4,6 | 39,9 | 21,3 |
| ПОГИБЛО | 1 756 | 5,7 | 50,9 | |
| РАНЕНО | 6 476 | -11,4 | 36,2 | |
| В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 7 502 | -11,1 | 60,1 | 12,9 |
| ПОГИБЛО | 1 694 | -14,6 | 49,1 | |
| РАНЕНО | 11 406 | -15,1 | 63,8 | |
| **АВТОДОРОГИ РЕГИОНАЛЬНОГО И МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ (ВНЕ ГОРОДОВ И НП), из них:** | | | | |
| ДТП | 18 510 | -1,9 | 56,2 | 13,7 |
| ПОГИБЛО | 4 214 | -1,4 | 52,5 | |
| РАНЕНО | 26 465 | -4,6 | 56,4 | |
| С НЕДОСТАТКАМИ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЛУТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ УДС | | | | |
| ДТП | 4 674 | 2,0 | 25,3 | 15,6 |
| ПОГИБЛО | 1 247 | 11,6 | 29,6 | |
| РАНЕНО | 6 750 | -2,1 | 25,5 | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 6 435 | -3,2 | 34,8 | 18,4 |
| ПОГИБЛО | 1 869 | -1,9 | 44,4 | |
| РАНЕНО | 8 294 | -7,4 | 31,3 | |
| В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 12 074 | -1,2 | 65,2 | 11,4 |
| ПОГИБЛО | 2 344 | -0,8 | 55,6 | |
| РАНЕНО | 18 171 | -3,2 | 68,7 | |
| **АВТОДОРОГИ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ (ВНЕ ГОРОДОВ И НП), из них:** | | | | |
| ДТП | 1 822 | 2,6 | 5,5 | 12,9 |
| ПОГИБЛО | 358 | 7,5 | 4,5 | |
| РАНЕНО | 2 409 | -4,6 | 5,1 | |
| С НЕДОСТАТКАМИ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЛУТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ УДС | | | | |
| ДТП | 519 | -5,6 | 28,5 | 15,8 |
| ПОГИБЛО | 125 | 7,8 | 34,9 | |
| РАНЕНО | 665 | -17,5 | 27,6 | |
| В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 635 | -0,5 | 34,9 | 16,6 |
| ПОГИБЛО | 160 | -0,6 | 44,7 | |
| РАНЕНО | 801 | -6,3 | 33,3 | |
| В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 1 187 | 4,5 | 65,1 | 11,0 |
| ПОГИБЛО | 198 | 15,2 | 55,3 | |
| РАНЕНО | 1 608 | -3,7 | 66,7 | |
| **ПРОЧИЕ АВТОДОРОГИ (ВНЕ ГОРОДОВ И НП), из них:** | | | | |
| ДТП | 94 | -7,8 | 0,3 | 8,5 |
| ПОГИБЛО | 12 | стаб. | 0,1 | |
| РАНЕНО | 130 | -10,3 | 0,3 | |
| С НЕДОСТАТКАМИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ УДС, ОБУСТРОЙСТВА УДС и Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ | | | | |
| ДТП | 18 | -28,0 | 19,1 | 13,6 |
| ПОГИБЛО | 3 | -40,0 | 25,0 | |
| РАНЕНО | 19 | -51,3 | 14,6 | |
| В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 32 | -3,0 | 34,0 | 16,3 |
| ПОГИБЛО | 8 | 33,3 | 66,7 | |
| РАНЕНО | 41 | -16,3 | 31,5 | |
| В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 62 | -10,1 | 66,0 | 4,3 |
| ПОГИБЛО | 4 | -33,3 | 33,3 | |
| РАНЕНО | 89 | -7,3 | 68,5 | |
| **СТОЛИЦЫ СУБЪЕКТОВ РФ И ГОРОДА ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ, из них:** | | | | |
| ДТП | 56 899 | -14,9 | 51,7 | 3,4 |
| ПОГИБЛО | 2 417 | -5,9 | 31,5 | |
| РАНЕНО | 68 992 | -15,4 | 51,6 | |
| С НЕДОСТАТКАМИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ УДС, ОБУСТРОЙСТВА УДС и Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ | | | | |
| ДТП | 21 622 | -14,9 | 38,0 | 3,6 |
| ПОГИБЛО | 1 011 | -5,5 | 41,8 | |
| РАНЕНО | 26 867 | -16,3 | 38,9 | |
| В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 19 616 | -13,5 | 34,5 | 5,0 |
| ПОГИБЛО | 1 298 | -6,5 | 53,7 | |
| РАНЕНО | 24 419 | -14,1 | 35,4 | |
| В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 37 283 | -15,6 | 65,5 | 2,4 |
| ПОГИБЛО | 1 119 | -5,2 | 46,3 | |
| РАНЕНО | 44 573 | -16,1 | 64,6 | |
| **ГОРОДА РЕСПУБЛИКАНСКОГО, КРАЕВОГО, ОБЛАСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ, из них:** | | | | |
| ДТП | 17 186 | -11,7 | 15,6 | 5,2 |
| ПОГИБЛО | 1 161 | -3,1 | 15,1 | |
| РАНЕНО | 21 002 | -13,5 | 15,7 | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| С НЕДОСТАТКАМИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ УДС, ОБУСТРОЙСТВА УДС и Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ | | | | |
| ДТП | 7 578 | -9,7 | 44,1 | 5,9 |
| ПОГИБЛО | 582 | 9,2 | 50,1 | |
| РАНЕНО | 9 349 | -11,5 | 44,5 | |
| В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 5 767 | -9,7 | 33,6 | 7,5 |
| ПОГИБЛО | 574 | -2,2 | 49,4 | |
| РАНЕНО | 7 072 | -12,7 | 33,7 | |
| В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 11 419 | -12,7 | 66,4 | 4,0 |
| ПОГИБЛО | 587 | -3,9 | 50,6 | |
| РАНЕНО | 13 930 | -13,9 | 66,3 | |
| **РАЙЦЕНТРЫ, ГОРОДА РАЙОННОГО ЗНАЧЕНИЯ, ИЗ НИХ** | | | | |
| ДТП | 25 440 | -13,0 | 23,1 | 7,7 |
| ПОГИБЛО | 2 561 | -7,6 | 33,4 | |
| РАНЕНО | 30 883 | -13,9 | 23,1 | |
| С НЕДОСТАТКАМИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ УДС, ОБУСТРОЙСТВА УДС и Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ | | | | |
| ДТП | 9 787 | -7,7 | 38,5 | 8,5 |
| ПОГИБЛО | 1 101 | 1,1 | 43,0 | |
| РАНЕНО | 11 784 | -7,5 | 38,2 | |
| В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 8 962 | -12,3 | 35,2 | 11,0 |
| ПОГИБЛО | 1 323 | -8,2 | 51,7 | |
| РАНЕНО | 10 653 | -13,2 | 34,5 | |
| В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 16 478 | -13,3 | 64,8 | 5,8 |
| ПОГИБЛО | 1 238 | -7,0 | 48,3 | |
| РАНЕНО | 20 230 | -14,2 | 65,5 | |
| **ИНЫЕ НП, из них:** | | | | |
| ДТП | 10 568 | -13,2 | 9,6 | 10,6 |
| ПОГИБЛО | 1 525 | -11,9 | 19,9 | |
| РАНЕНО | 12 920 | -16,3 | 9,7 | |
| С НЕДОСТАТКАМИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ УДС, ОБУСТРОЙСТВА УДС и Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ | | | | |
| ДТП | 3 439 | -5,2 | 32,5 | 12,1 |
| ПОГИБЛО | 562 | 0,5 | 36,9 | |
| РАНЕНО | 4 090 | -8,4 | 31,7 | |
| В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 3 885 | -12,4 | 36,8 | 14,2 |
| ПОГИБЛО | 753 | -10,0 | 49,4 | |
| РАНЕНО | 4 564 | -14,1 | 35,3 | |
| В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК | | | | |
| ДТП | 6 682 | -13,7 | 63,2 | 8,5 |
| ПОГИБЛО | 772 | -13,6 | 50,6 | |
| РАНЕНО | 8 355 | -17,4 | 64,7 | |
| **НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ПЕРЕЕЗДЕ, из них:** | | | | |
| ДТП | 216 | -2,3 | 0,1 | 16,4 |
| ПОГИБЛО | 48 | -4,0 | 0,3 | |
| РАНЕНО | 245 | -15,2 | 0,1 | |
| С УЧАСТИЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА | | | | |
| ДТП | 95 | -8,7 | 44,0 | 27,9 |
| ПОГИБЛО | 39 | 5,4 | 81,3 | |
| РАНЕНО | 101 | -29,9 | 41,2 | |