

## **Процедура согласования образовательных программ в Госавтоинспекции.**

С 1 марта 2026 года вступает в силу приказ Минпросвещения России от 1 июля 2025 года №505<sup>1</sup>, которым утверждены примерные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий.

В соответствии с подпунктом «в» пункта 7 Положения о лицензировании образовательной деятельности, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2020 г. № 1490, наличие разработанных и утвержденных образовательными организациями образовательных программ профессионального обучения водителей транспортных средств, согласованных с Госавтоинспекцией, является одним из лицензионных требований к лицензиату при осуществлении ими образовательной деятельности по указанным программам.

В соответствии с абзацем вторым части 1 статьи 26 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»<sup>2</sup> образовательная организация должна иметь заключение о соответствии учебно-материальной базы требованиям, установленным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере общего образования, выданное в порядке, определяемом федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.<sup>3</sup>

Исчерпывающий перечень оснований для проведения обследования учебно-материальной базы образовательных организаций установлен пунктом 13 Порядка.

Обращаю внимание, что переработка основных программ профессионального обучения водителей транспортных средств в соответствии с положениями Приказа не влечет необходимость оформления нового Заключения.

Вместе с тем необходимо отметить, что абзацами два и три пункта 2.1 статьи 26 Федерального закона №196 – ФЗ устанавливаются требования о предоставлении права на управление транспортными средствами категории «D» только при наличии права на управление транспортными средствами категории «B», «C», «Тb» или подкатегории «C1» или «D1» в течении не менее двенадцати месяцев, подкатегории «D1» только при наличии права на управление транспортными средствами категории «B» или «C» или подкатегории «C1» в течение не менее двенадцати месяцев.

---

<sup>1</sup> Далее – «Приказ».

<sup>2</sup> Далее – «Федеральный закон №196-ФЗ».

<sup>3</sup> Приказ МВД России от 4 февраля 2019 г. №50 «Об утверждении порядка выдачи заключений о соответствии установленным требованиям учебно-материальной базы организаций, осуществляющих образовательную деятельность и реализующих основные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, и соискателей лицензий на осуществление образовательной деятельности по указанным программам. Далее соответственно – «Порядок», «Заключение».

Категории «BE», «CE», «DE» - при наличии права на управление транспортными средствами соответствующих категорий «B», «C», «D» в течении не менее двенадцати месяцев.

Таким образом если раньше кандидат в водители должен был обучаться по полной программе по каждой категории, то в предложенном Приказе категории «D» и «E», а также подкатегория «D1» не значатся.

Для получения этих категорий необходим опыт вождения по категориям «B», «C», «Gb» или подкатегории «C1».

Теперь программы по этим категориям перешли в программы переподготовки.

Необходимо отметить, что если образовательной организации ранее было выдано заключение только на категорию «D» то после вступлению в силу Приказа при реализации организацией новой образовательной программы переподготовки на категорию «D» возникает необходимость в получении соответствующего заключение.

Порядок согласования основных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий утвержден приказом МВД России от 04.02.2019 № 49.

Для согласования программы профессионального обучения организация представляет в подразделение Госавтоинспекции заявление, содержащее полное и сокращенное (при наличии) наименование, адрес местонахождения, основной государственный регистрационный номер, идентификационный номер налогоплательщика, номер телефона (при наличии), адрес электронной почты в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" (при наличии), сведения о форме получения результатов проверки "почтовым отправлением" или "лично".

Все листы программы профессионального обучения должны быть пронумерованы, прошиты и скреплены на оборотной стороне их последнего листа заверительной надписью с указанием (цифрами и прописью) количества пронумерованных листов и даты составления, подписанной ее составителем (с расшифровкой подписи и должности).

Проведение проверки и направление ее результатов в организацию осуществляется в срок не более пятнадцати рабочих дней с даты регистрации заявления в журнале учета и регистрации заявлений.

Основаниями для отказа в согласовании программы профессионального обучения являются отсутствие установленных соответствующей примерной программой:

Учебного плана либо сокращение его содержания.

Рабочих программ учебных предметов (либо сокращение объема времени, отводимого на освоение рабочих программ учебных предметов, включая время, отводимое на теоретические и практические занятия).

Разделов, определяющих организационно-педагогические, кадровые, информационно-методические и материально-технические условия реализации программы профессионального обучения (либо сокращение их содержания).

Системы оценки результатов освоения программы профессионального обучения.

Планируемых результатов освоения программы профессионального обучения.

Перечня учебно-методических материалов, обеспечивающих реализацию программы профессионального обучения (либо сокращение его содержания).

Иные формы отказа в согласовании программы Порядком не предусмотрены.

Наличие в программе разделов, касающихся организационно-педагогических и материально-технических условий ее реализации, а также промежуточной и итоговой аттестации, должно быть представлено в объеме, предусмотренном соответствующими разделами примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий

Истребования какой-либо дополнительной информации, касающейся перечня транспортных средств, закрытых площадок и классов, а также сведений о педагогическом составе учебной организации, для согласования программы не предусмотрено.

Образовательная организация вправе задать в учебном плане своих образовательных программ большее количество часов для обучения вождению на транспортном средстве и вносить дополнения в содержание образовательных программ с учетом специфики обучения в конкретной образовательной организации.

краю

Начальнику  
управления Госавтоинспекции  
ГУ МВД России по Красноярскому

полковнику полиции  
С.В. Молявко

ЗАЯВЛЕНИЕ

Прошу согласовать программу (программы) профессионального обучения водителей транспортных средств: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (полное и сокращенное (при наличии) наименование организации, осуществляющей образовательную деятельность,

\_\_\_\_\_ адрес местонахождения, ОГРН, ИНН, телефон (при наличии), адрес электронной почты (при наличии)

К заявлению прилагаются \_\_\_\_\_ (программы профессионального обучения (вид, категории, подкатегории

\_\_\_\_\_ транспортных средств), количество листов)

Форма получения результата согласования программы профессионального обучения:

\_\_\_\_\_ (почтовым отправлением; лично представителем организации, осуществляющей образовательную деятельность)

\_\_\_\_\_ (должность, подпись, фамилия, имя, отчество (при наличии) уполномоченного лица организации, осуществляющей

\_\_\_\_\_ образовательную деятельность)

"\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

РЕШЕНИЕ ПО ЗАЯВЛЕНИЮ:

\_\_\_\_\_ (о проведении (отказе в проведении) проверки программ профессионального обучения)

"\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. \_\_\_\_\_ (должность, подпись, фамилия, имя, отчество (при наличии) должностного лица

\_\_\_\_\_ подразделения Госавтоинспекции)

## **Статистика дорожно-транспортных происшествий, совершенных начинающими водителями, со стажем управления транспортными средствами до 2-х лет и являющихся выпускниками образовательных организаций, осуществляющих профессиональную подготовку водителей.**

Обеспечение безопасности дорожного движения представляет собой одну из наиболее острых социально-экономических проблем, в которой необходимо уделяется особое внимание каждой составляющей, включая систему подготовки водителей транспортных средств.

Одним из ключевых факторов, влияющих на аварийность, является возраст и стаж водителей. Как показывает практика, абсолютные показатели аварийности во многом зависят от численности водителей разных возрастных групп и групп с различным стажем управления транспортным средством, в связи с чем целесообразно оценивать водителей по возрасту и стажу, рассмотрев их коэффициент виновности.

Коэффициент виновности в этом контексте служит важным индикатором, показывая долю ДТП, произошедших по вине водителей определенной возрастной категории с указанным стажем, от общего числа ДТП с их участием.

На территории Российской Федерации высокий коэффициент виновности отмечается у водителей, имеющих стаж управления ТС менее двух лет. Практически во всех возрастных группах его показатель превышает 60% (исключение составляют водители в возрасте от 16 до 18 лет (42,7%).

С увеличением водительского стажа происходит снижение коэффициента виновности во всех возрастных группах.

Сохраняется тенденция к распределению тяжести последствий ДТП в зависимости от стажа водителей, виновных в совершении ДТП. По мере увеличения стажа водителей растет значение тяжести последствий. Так, для начинающих водителей (со стажем управления до двух лет) величина данного показателя составляет 6,9, а для водителей со стажем свыше 30 лет – 8,9.

Тяжесть последствий в ДТП, совершенных по вине водителей-женщин в первый год управления транспортным средством составила 4,4 погибших на 100 раненых, во второй год 3,5. Аналогичный показатель по вине водителей-мужчин составил 5,7 и 6,4 соответственно.

Отмечается характерные отличия тяжести последствий в ДТП, совершенных по вине начинающих водителей мужского и женского пола. Например, при выезде на полосу встречного движения с разворотом, поворотом налево или разворотом у водителей-мужчин тяжесть последствий составила 3,1 погибших на 100 пострадавших, а у водителей-женщин -10,3. Однако водителями-женщинами значительно реже совершается выезд на полосу встречного движения в местах, где это запрещено – один погибший в 19 таких ДТП (тяжесть последствий составляет 2,9 против 19,3 у водителей мужчин)

Анализ влияния стажа управления транспортными средствами показал, что в среднем за прошедшие пять лет наибольший «пик» совершения дорожно-транспортных происшествий приходился на второй и пятый год управления

транспортным средством, после чего намечалась тенденция к снижению основных показателей аварийности.

Анализ изменений состояния аварийности в зависимости от времени года свидетельствует об устойчивой тенденции роста числа дорожно-транспортных происшествий с февраля до августа – разница между этими месяцами составляет более чем в 2 раза. Начиная с сентября количество таких ДТП незначительно сокращается.

Более половины ДТП с участием начинающих водителей произошло в ясную погоду, примерно треть ДТП – в пасмурную.

Следует отметить, что в условиях дождя с участием начинающих водителей происходит менее 5% ДТП.

Сравнивая удельный вес погибших в ДТП с участием начинающих водителей с общим числом погибших в ДТП при определенных погодных условиях, можно сделать вывод о том, что в процессе подготовки водителей к участию в дорожном движении особое внимание необходимо уделять управлению ТС в условиях тумана, снегопада и дождя.

При этом наибольшая тяжесть последствий ДТП с участием начинающих водителей характерна для происшествий, совершенных в условиях тумана, поскольку превышает тяжесть последствий ДТП в других погодных условиях в среднем более чем в 2 раза.

Сравнение значений показателя тяжести последствий позволяет судить о том, что профессиональная подготовка водителей транспортных средств определенно оказывает положительное влияние на состояние безопасности дорожного движения. При рассмотрении аварийности во время различных погодных условий удалось установить, что тяжесть последствий ДТП с участием начинающих водителей имеет наименьшие значения по сравнению с аналогичным показателем для водителей, не имеющих права управления, а также для водителей, имеющих стаж управления транспортными средствами более двух лет.

За прошедшие 3 года количество дорожно–транспортных происшествий<sup>4</sup>, произошедших по вине водителей, имеющих стаж управления транспортными средствами менее 2-х лет<sup>5</sup> на территории Красноярского края, уменьшилась с 189 в 2024 году до 169 в 2025 году, погибших с 17 в 2024 году до 16 в 2025 году. Тяжесть последствий уменьшилась с 7,8 до 6,4.

Доля таких ДТП от общего количества ДТП по вине водителей составила 8%, погибших 9%, раненых 8.5%.

Количество лиц, получивших право на управление транспортными средствами впервые после обучения в организациях, осуществляющих образовательную деятельность по итогам 2025 года на территории Красноярского края составило 18150 человек.

Количество лиц, получивших право на управление транспортными средствами после обучения в организациях, осуществляющих образовательную деятельность по подготовке водителей, при наличии права на управление

---

<sup>4</sup> Далее – «ДТП».

<sup>5</sup> Далее – «начинающие водители».

транспортными средствами иных категорий по итогам 2025 года составило 4822 человека.

Анализ аварийности по итогам 2025 года свидетельствует о снижении роста ДТП с начинающими водителями, а по погибшим о снижении показателей аварийности на территории Красноярского края по сравнению с аналогичным периодом 2024 года.

За 12 месяцев 2025 года в Красноярском крае по вине начинающих водителей, со стажем управления транспортными средствами до 2-х лет, совершено 169 ДТП (в 2024 году - 181 ДТП), в которых 16 человек погибло (в 2024 году - 17 человек), 206 человек пострадало (в 2024 году - 247 человек).

Наибольшее число ДТП по вине рассматриваемых водителей, получивших водительское удостоверение в регистрационно-экзаменационных подразделениях Госавтоинспекции Красноярского края, при одновременном их росте наблюдается в ОГИБДД ОМВД России «Ачинский» 9(7) ДТП, ОГИБДД МО МВД России «Емельяновский» 7 (6) ДТП, ОГИБДД МО МВД России «Канский» 7(7) ДТП.

ДТП, в которых погибли люди по вине начинающих водителей зафиксированы в ОГИБДД МУ МВД России «Красноярское» 4 человека, ОГИБДД МО МВД России «Ачинский» 5 человек, ОГИБДД МО МВД России «Емельяновский» 1 человек, ОГИБДД МО МВД России «Березовский» 1 человек, ОГИБДД ОМВД России по Ужурскому району 2 человека, ОГИБДД России по г. Норильску 1 человек, ОГИБДД ОМВД России по ЗАТО г. Зеленогорск 1 человек, ОГИБДД МО МВД России «Канский» 1 человек.

Основными причинами совершения ДТП начинающими водителями стали нарушения ПДД связанные с несоответствием скорости конкретным условиям движения, нарушения правил расположения транспортного средства на проезжей части, несоблюдением очередности проезда, неправильным выбором дистанции, выездом на полосу встречного движения, нарушением правил проезда пешеходного перехода.

Необходимо отметить, что с 28 мая 2026 года вступают в силу изменения в абзац третий статьи 26 Федерального закона № 196, предусматривающие формирование Министерством внутренних дел перечня показателей, критериев и периодичность оценки эффективности качества работы образовательных организаций по подготовки водителей. Качество работы будет оцениваться в том числе по количеству ДТП, в которые попали ученики конкретной образовательной организации, а также по другим показателям

Данные будут размещаться на специальном ресурсе, регулярно обновляемом и доступном для всех граждан.