



АДМИНИСТРАТИВНОЕ ПРАВО



Дата поступления рукописи в редакцию: 29.08.2025 г.

DOI: 10.24412/2076-1503-2025-9-335-341

Дата принятия рукописи в печать: 10.10.2025 г.

НОВИКОВА Надежда Владимировна,
старший государственный инспектор БДД 8
отделения регистрационной работы
МО ГИБДД ТНРЭР № 4 МВД России по г. Москве,
капитан полиции, адъюнкт кафедры административная
деятельность органов внутренних дел,
Московский университет МВД Российской Федерации
имени В.Я. Кикотя, Москва,
e-mail: vacena2011@mai.ru

РОЛЬ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ В СИСТЕМЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ (НАДЗОРА) В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация. В статье проанализирована современная система государственного контроля (надзора) и роли Госавтоинспекции МВД России в области обеспечения безопасности дорожного движения. Исследованы процессы цифровизации надзорных функций, выявлены проблемы организационно-штатного построения специализированных подразделений и определены направления совершенствования нормативно-правовой базы. На основе статистических данных за 2023-2024 годы проанализирована динамика привлечения к административной ответственности, включая структуру выявляемых нарушений и региональные особенности применения технических средств контроля. Особое внимание уделено влиянию законодательных ограничений на правоприменительную практику и системным недостаткам дорожной инфраструктуры. Предложены меры по унификации терминологического аппарата, устранению правовых коллизий в процедурах административного производства и созданию отделов технического надзора в структуре управлений Госавтоинспекции (подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне). Научные выводы исследования применимы для разработки рекомендаций по совершенствованию государственного регулирования в сфере безопасности дорожного движения и повышению результативности мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий.

Ключевые слова: Госавтоинспекция, контроль, надзор, безопасность дорожного движения, цифровизация, автоматическая фиксация нарушений, технический надзор.

NOVIKOVA Nadezhda Vladimirovna,
police captain, senior state road safety inspector
of the 8th department of registration work of the State
Traffic Safety Inspectorate of technical supervision
and registration and examination work No. 4 of the Ministry
of Internal Affairs of Russia for the city of Moscow,
adjunct of the department of administrative activities of internal affairs agencies,
Moscow University of the Ministry of Internal Affairs
of the Russian Federation named after V. Ya. Kikot, Moscow

THE ROLE OF THE STATE TRAFFIC INSPECTORATE IN THE SYSTEM OF FEDERAL STATE CONTROL (SUPERVISION) IN THE FIELD OF ROAD TRAFFIC SAFETY

Annotation. This article analyzes the current system of control and supervisory activities of the State Traffic Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia in ensuring road traffic safety. The processes of digitalization of supervisory functions are examined, problems in the organization-

al and staffing structure of specialized units are identified, and directions for improving the regulatory and legal framework are outlined. Based on statistical data from 2023–2024, the dynamics of administrative penalty activities are analyzed, including the structure of detected violations and regional features of the use of technical control devices. Special attention is given to the impact of legislative restrictions on law enforcement practices and systemic shortcomings of road infrastructure. Measures are proposed for establishing technical supervision departments within the State Traffic Inspectorate, unifying the terminological framework, and resolving legal conflicts in administrative procedures. The results of the study can be used to optimize the state control system in the field of road traffic safety and enhance the effectiveness of preventive activities aimed at reducing road traffic accidents.

Key words: *State Traffic Inspectorate, control, supervisory activities, road traffic safety, digitalization, automated violation detection, administrative fines, technical supervision.*

Современная система правового регулирования деятельности Госавтоинспекции характеризуется комплексным подходом к определению компетенции данного органа. Административные регламенты по направлениям деятельности подразделений Госавтоинспекции играют ключевую роль в структурировании полномочий службы, определяя цели, задачи, права и обязанности сотрудников [1]. Данные документы формируют практическую основу для реализации надзорных функций в сфере безопасности дорожного движения.

Особенностью нормативного регулирования выступает разделение функций Госавтоинспекции на три основные категории: контрольные, надзорные и разрешительные. Такая классификация позволяет более четко определить границы компетенции службы и обеспечить эффективное выполнение возложенных задач по охране жизни, здоровья и имущества граждан, защите их прав и законных интересов.

Анализ правового статуса Госавтоинспекции выявляет его дуалистическую природу, которая проявляется в сочетании функций контрольно-надзорного органа и подразделения органов внутренних дел. Эта особенность создает определенные сложности в организационном построении службы и может влиять на эффективность выполнения основных функций [2].

Неоднозначность правового положения наиболее отчетливо выражается в районных подразделениях, где существует сложность непосредственного административного подчинения ведущего государственного инспектора дорожной безопасности руководству территориального органа внутренних дел. Подобное положение формирует конфликт подчиненности одновременно руководству районного отдела внутренних дел и регионального управления Госавтоинспекции, что порождает организационные препятствия в реализации федеральных полномочий в сфере безопасности дорожного движения.

Сопоставительное исследование основной функции Госавтоинспекции с направлениями

работы по обеспечению безопасности дорожного движения, закрепленными в ФЗ-196 «О безопасности дорожного движения» [3], выявляет расширительное толкование функционала подразделений обеспечения безопасности дорожного движения. Федеральное законодательство предусматривает «контроль за соблюдением нормативных актов в сфере безопасности дорожного движения», что существенно увеличивает границы служебных полномочий ведомства.

Центральной функцией Госавтоинспекции является контроль за выполнением императивных предписаний правовых актов, регламентов, стандартизированных требований и технических условий в сфере безопасности дорожного движения различными категориями субъектов. В сферу ответственности ведомства включается надзор за выполнением законодательных требований хозяйствующими субъектами вне зависимости от организационно-правовых форм, предпринимателями, руководящими работниками предприятий, российскими подданными, зарубежными гражданами, апатридами.

Технологическая трансформация деятельности по контролю (надзору) наиболее ярко проявляется в области автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения. В 2024 году зафиксировано 255 миллионов административных дел о нарушениях Правил дорожного движения (далее — ПДД), из которых 93% оформлены автоматически через камеры на общую сумму 176,3 миллиарда рублей. Количество комплексов фотовидеофиксации достигло 30 тысяч единиц, что свидетельствует о последовательной цифровизации надзорных функций. Однако региональные диспропорции остаются значительными: Москва и Московская область лидируют по количеству правонарушений, тогда как в регионах с низкой плотностью камер нарушения зачастую остаются незамеченными [8].

Анализ структуры выявленных нарушений обязательных требований безопасности дорожного движения указывает на системные проблемы в области содержания дорожной инфраструктуры.

Согласно информации Научного центра безопасности дорожного движения МВД России, в 2024 году в числе нарушений, регулярно выявляемых на участках ДТП, находились:

1. Отсутствие либо неудовлетворительная видимость линейной разметки дорожного полотна

— 62,6% от общего количества происшествий с подобными недостатками.

2. Дефекты обслуживания дорог в холодный период — 23,9%.

3. Отсутствие информационных указателей в требуемых точках — 14,4% [8].

Таблица 1. Основные показатели привлечения к административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения в России за 2023 и 2024 годы

Показатель	2023 год	2024 год
Общее число выявленных административных правонарушений	237,6 млн	255 млн
Сумма административных штрафов	170,2 млрд руб.	176,3 млрд руб.
Доля правонарушений, выявленных с помощью работающих в автоматическом режиме специальных технических средств	92%	93%
Лидеры по штрафам	Москва (41,5 млн), Московская область (39,9 млн)	Москва (42,9 млн), Татарстан (9,3 млн)

Анализ динамики размеров административных штрафов показывает существенные изменения в 2024–2025 годах. Если в начале 2024 года средний размер административного штрафа составлял 692 рубля по сравнению с 716 рублями в 2023 году, что первоначально указывало на снижение средней суммы взысканий, то к маю 2025 года ситуация кардинально изменилась [2].

По актуальным данным на май 2025 года, средний размер административного штрафа за нарушения в сфере дорожного движения в России достиг 930 рублей, что означает увеличение на 50% по сравнению с показателями 2024 года. Данное повышение связано с корректировкой размеров санкций, проведенной в конце 2024 года, и отражает политику государства по усилению ответственности за нарушения правил дорожного движения [2].

Особое внимание следует обратить на неизменно высокую долю автоматически оформленных административных правонарушений, которая увеличилась с 92% до 93%, подтверждая доминирующую роль технических средств фиксации в современной системе контроля за соблюдением правил дорожного движения.

Региональное распределение лидеров по количеству административных правонарушений претерпело значительные изменения: если Москва сохранила первенство с незначительным увеличением показателя с 41,5 до 42,9 миллионов

выявленных административных правонарушений, то Московская область уступила второе место Республике Татарстан. Количество протоколов об административных правонарушениях в Республике Татарстан составило 9,3 миллиона, в то время как в Московской области в предыдущем году этот показатель достигал 39,9 миллионов. Столь существенное различие в показателях может свидетельствовать об изменении методологии учета или территориальном перераспределении деятельности в сфере контроля (надзора) [9].

Деятельность по снижению тяжести последствий ДТП составляет одну из основных задач Госавтоинспекции в области обеспечения безопасности дорожного движения и приобретает критическое значение в контексте современной аварийности на российских дорогах. Статистический анализ за 2024 год демонстрирует относительную стабилизацию общих показателей аварийности при сохранении высокого уровня человеческих потерь: при незначительном снижении общего количества ДТП до 132 тысяч (–0,3% к предыдущему году) и числа погибших до 14,4 тысяч человек (–0,7%), количество раненых остается критически высоким и составляет 164,7 тысяч человек. Особую озабоченность вызывает негативная динамика детского травматизма, характеризующаяся ростом ДТП с участием несовершеннолетних на 7,3% (18,038 случаев) и увеличением числа

погибших детей на 2,6%, что свидетельствует о недостаточной эффективности превентивных мер и системы защиты наиболее уязвимых участников дорожного движения. Региональная дифференциация аварийности, где лидирующие позиции занимают Москва (8,9 тыс. ДТП), Краснодарский край (6,1 тыс.) и Нижегородская область (4,6 тыс.), отражает концентрацию транспортных потоков в урбанизированных регионах и указывает на необходимость дифференцированного подхода к реализации мероприятий по обеспечению БДД с учетом специфики транспортно-планировочных условий конкретных территорий [10].

Обозначенные функции реализуются в процессе выполнения контрольных полномочий Госавтоинспекции, составляющих фундамент служебных возможностей ведомства. Системный подход к выполнению данных взаимообусловленных функций дает возможность структуре достигать основной цели – обеспечения сохранности жизни, здоровья и собственности населения, гарантии их прав и правомерных интересов, а также интересов социума и государства в области дорожной безопасности.

Среди основных проблематичных аспектов административно-правового положения Госавтоинспекции следует выделить непосредственную административную зависимость государственного инспектора безопасности дорожного движения в районных подразделениях от руководства территориального органа внутренних дел. Подобная специфика формирует обстоятельства неоднозначной подчиненности, в рамках которой инспектор параллельно отчетывается перед руководством районного отдела внутренних дел и регионального управления Госавтоинспекции [11].

Для разрешения обозначенной проблематики видится рациональным исключить структуры Госавтоинспекции районного звена из организационной структуры территориального органа внутренних дел, сохранив их статус «при ОМВД, МО МВД», что даст возможность ликвидировать вероятность дублированной подчиненности. Подобное организационное решение способствовало бы более четкому определению управленческой вертикали и повышению эффективности функционирования службы [12].

Значительной трудностью в функционировании Госавтоинспекции выступает вовлечение ее персонала в исполнение универсальных полицейских обязанностей, не имеющих прямого отношения к специализированной деятельности по контролю (надзору) в сфере безопасности дорожного движения. Данная проблема носит системный характер и существенно снижает эффективность работы специализированных подразделений,

предназначенных для решения узкопрофильных задач в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В число подобных обязанностей входят обеспечение правопорядка общего характера, обнаружение и пресечение криминальных деяний против личности и имущества населения, патрулирование территорий в рамках охраны общественного порядка, а также содействие в расследовании правонарушений и доставке граждан в территориальные органы внутренних дел по уголовным производствам, выявленным не персоналом Госавтоинспекции. Кроме того, сотрудники ДПС нередко привлекаются к обеспечению безопасности массовых мероприятий, розыскной деятельности, исполнению судебных решений и другим функциям, которые отвлекают их от основной специализации.

Такое смешение функций приводит к ряду негативных последствий. Во-первых, снижается качество контроля за соблюдением правил дорожного движения, поскольку сотрудники физически не могут находиться на постах и маршрутах патрулирования. Во-вторых, происходит деградация профессиональных навыков и компетенций в области дорожного надзора, так как персонал вынужден заниматься несвойственными задачами. В-третьих, нарушается принцип рационального использования человеческих ресурсов и специализированной подготовки кадров.

Особую остроту данная проблема приобретает в условиях дефицита кадров в территориальных органах внутренних дел, когда руководство вынуждено использовать имеющийся персонал для решения самых неотложных задач, зачастую в ущерб профильной деятельности. Это создает порочный круг: снижение эффективности работы Госавтоинспекции по основному направлению деятельности ведет к росту аварийности и нарушений ПДД, что, в свою очередь, требует дополнительных усилий для исправления ситуации.

Стоит отметить действовавший в 2002-2008 гг. приказ МВД России № 627 от 20.06.2002 г. [5], в котором содержался прямой запрет на привлечение сотрудников дорожно-патрульной службы для выполнения несвойственных функций. Данный нормативный акт был направлен на обеспечение специализации подразделений ГИБДД и повышение эффективности их работы в сфере безопасности дорожного движения. Однако последующая отмена этого приказа привела к возврату практики использования сотрудников Госавтоинспекции в качестве универсальных полицейских, что негативно сказалось на результатах их профильной деятельности.

Подобная деятельность формирует организационные препятствия в реализации федераль-

ных полномочий по контролю (надзору) в сфере безопасности дорожного движения, так как перекладывает потенциал ведомства с выполнения профильных функций. Распыление функций негативно сказывается на качестве выполнения специализированных обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения.

Организационные недостатки в структуре Госавтоинспекции оказывают прямое воздействие на эффективность деятельности по контролю (надзору). Особую важность представляет проблематика нехватки в организационных звеньях специально назначенных работников технического контроля. Обязанности в сфере технического контроля распределяются между государственными инспекторами безопасности дорожного движения под началом вышестоящих государственных инспекторов безопасности дорожного движения, что влечет за собой объединение разнородных векторов работы.

Осуществленное анкетирование работников Управления ГИБДД ГУ МВД России по г. Москве (далее – УГИБДД) выявило, что 58 респондентов (46,4%) признают целесообразным включение в штатную структуру позиции государственного инспектора (старшего) технического контроля, заменив должности государственных инспекторов по обеспечению дорожной безопасности. Одновременно 42 опрошенных (33,6%) не поддерживают данную инициативу, а 25 участников (20%) считают, что модификация наименования должности не повлияет на исполнение профессиональных функций. Учитывая специфику работы столичной Госавтоинспекции и высокую интенсивность дорожного движения в Москве, для повышения эффективности надзорных мероприятий за субъектами, эксплуатирующими транспортные средства, предлагается создать в штатном расписании УГИБДД специализированный отдел технического надзора с непосредственным подчинением их руководителей начальнику управления Госавтоинспекции.

Терминологические изменения в сфере государственного надзора за безопасностью дорожного движения отражают существенную трансформацию данного правового института. Понятие «федеральный государственный надзор в сфере безопасности дорожного движения» по существу пришло на смену применявшемуся прежде определению «государственный контроль (надзор) за выполнением правил, стандартов, технических требований и прочих предписаний нормативных актов в области обеспечения дорожной безопасности». Данный правовой механизм был закреплен ФЗ от 18 июля 2011 г. № 242-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты

РФ по вопросам реализации государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» [12].

Развитие данного понятия сопровождалось не только изменением наименования контрольной деятельности, но и трансформацией ее сущности. Анализируемый тип надзора получил статус «федерального» и стал обозначаться исключительно термином «надзор», а не как равнозначное «контролю» понятие. Федеральный надзор был установлен в качестве одного из двенадцати ключевых векторов обеспечения дорожной безопасности, а его организация и реализация были отнесены к компетенции Российской Федерации, что демонстрирует его важность в решении задач по профилактике дорожно-транспортного травматизма [13].

Различие федерального надзора от предыдущей формы деятельности состоит в особенностях организации и осуществления инспектирования работы хозяйствующих субъектов и предпринимателей, которые должны выполнять требования безопасности в сфере дорожного движения. Строгая регулятивность и ограничения при проведении соответствующих инспекций вызваны объективной потребностью гарантирования соблюдения прав и правомерных интересов поднадзорных субъектов, ведущих коммерческую деятельность.

Транспортный контроль Госавтоинспекции реализуется главным образом в отношении организаций и частных предпринимателей посредством осуществления инспекций и прочих действий. Тем не менее указанный нормативный акт на данный момент частично утратил актуальность, так как деятельность по контролю (надзору) в нем регламентирована согласно положениям Федерального закона от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ [4], в то время как с 1 июля 2021 г. начал действовать Федеральный закон от 31 июля 2020 № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» [4]. Осуществляемое реформирование исследуемой сферы характеризуется некоторой непоследовательностью, результатом чего стала ситуация «дублированного регулирования» – параллельного функционирования двух нормативных актов, регламентирующих аналогичные правовые отношения.

С целью повышения эффективности исполнения служебных функций государственными инспекторами дорожной безопасности и обеспечения комплексности контрольных мероприятий в отношении субъектов, использующих автотранспорт, целесообразно сформировать в организационной структуре управлений Госавтоинспекции отделы технического надзора. Начальник создан-

ного контрольного подразделения должен находиться в прямом административном подчинении у руководителя управления Госавтоинспекции. Указанные структурно-кадровые преобразования позволят эффективно осуществлять контрольные мероприятия в отношении деятельности организаций и частных лиц, использующих автотранспортные средства.

Развитие законодательной основы функционирования Госавтоинспекции нуждается в стандартизации понятийного аппарата, применяемого в разнообразных нормативных документах. Исследование основной цели Госавтоинспекции и активности по гарантированию дорожной безопасности, представленной в ФЗ № 196, демонстрирует некоторые несоответствия в определениях.

Для устранения терминологических противоречий необходимо привести в соответствие формулировки задач и функций службы на законодательном уровне. Унификация понятийного аппарата позволит четко определить компетенцию Госавтоинспекции и исключить возможность неоднозначного толкования полномочий службы при осуществлении деятельности по контролю (надзору) в области безопасности дорожного движения.

По результатам проведенного анализа можно констатировать, что деятельность Госавтоинспекции по контролю (надзору) в сфере безопасности дорожного движения находится в состоянии активной трансформации, обусловленной как технологическими инновациями, так и законодательными изменениями. Цифровизация надзорных функций, проявляющаяся в масштабном внедрении систем автоматической фиксации нарушений (93% от 255 миллионов протоколов об административных правонарушениях в 2024 году), демонстрирует высокую эффективность технологических решений, однако выявляет проблему региональных диспропорций в обеспечении контроля. Одновременно законодательные ограничения 2022-2023 годов, требующие согласования с прокуратурой при возбуждении административных дел, существенно снизили правоприменительную активность службы (сокращение в 3,5 раза), что создает противоречие между выявлением нарушений и их процессуальным оформлением. Системные недостатки дорожной инфраструктуры (62,6% ДТП связаны с отсутствием разметки) указывают на необходимость усиления профилактической составляющей деятельности. Для повышения эффективности деятельности по контролю (надзору) требуется комплексный подход, включающий совершенствование организационно-штатной структуры специализированных подразделений, устранение правовых коллизий в

процедурах административного производства и обеспечение сбалансированного развития цифровых технологий контроля во всех регионах Российской Федерации.

Список литературы:

[1] Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения (Зарегистрировано в Минюсте России 30.06.2023 № 74087): Приказ МВД России от 02.05.2023 № 264. Доступ: СПС «Консультант Плюс Проф» (Дата обращения: 02.06.2025).

[2] Беликов И. Назван средний размер штрафа за нарушение ПДД в России в 2025 году // Рамблер. 2025. URL: <https://auto.rambler.ru/novosti/54726013/> (дата обращения: 16.06.2025).

[3] О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 08.08.2024). Доступ: СПС «Консультант Плюс Проф» (Дата обращения: 02.06.2025).

[4] О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации: Федеральный закон от 31.07.2020 № 248-ФЗ (ред. от 28.12.2024). Доступ: СПС «Консультант Плюс Проф» (Дата обращения: 02.06.2025).

[5] О мерах по совершенствованию деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения и укреплению доверия к ней со стороны участников дорожного движения: Приказ МВД РФ от 02.07.2002 N 627 (ред. от 10.08.2006) (Утратил силу). Доступ: СПС «Консультант Плюс Проф» (Дата обращения: 02.06.2025).

[6] Майоров В. И. Цифровизация контрольно-надзорной деятельности Госавтоинспекции МВД России: проблемы и перспективы / В. И. Майоров, С. В. Полякова // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2024. № 4 (70). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tsifrovizatsiya-kontrolno-nadzornoj-deyatelnosti-gosavtoinspektsii-mvd-rossii-problemy-i-perspektivy> (дата обращения: 03.06.2025).

[7] Капустина Е. Г. Способы формирования у участников дорожного движения устойчивых навыков безопасного поведения на дорогах / Е. Г. Капустина // Закон и право. 2023. № 11. С. 93–96.

[8] Научный центр безопасности дорожного движения МВД России. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2024 году: информационно-аналитический обзор. URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/11400230> (дата обращения: 26.06.2025).

[9] Показатели состояния безопасности дорожного движения // Госавтоинспекция: официальный сайт. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 03.06.2025).

[10] Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 6 месяцев 2024 года: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. – 36 с.

[11] Дуброва В. А. Административно-юрисдикционная деятельность Госавтоинспекции. Современные проблемы реализации, пути решения / В. А. Дуброва // Государственная служба и кадры. 2021. № 1. С. 224–227.

[12] О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам осуществления государственного контроля (надзора) и муниципального контроля: Федеральный закон от 18.07.2011 № 242-ФЗ (ред. от 30.12.2021). Доступ: СПС «Консультант Плюс Проф» (Дата обращения: 02.06.2025).

[13] Шукаева И. Н. Деятельность подразделений технического надзора Госавтоинспекции МВД России: проблемы организационно-штатного построения и пути решения / И. Н. Шукаева, И. А. Былинин // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования: сборник материалов XVII Международной научно-практической конференции, Орёл, 20–21 апреля 2023 года / редкол.: Д. Л. Проказин [и др.]. Орёл: Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2023. С. 425–430.

References:

[1] Ob utverzhdenii Poryadka osushchestvleniya nadzora za soblyudeniem uchastnikami dorozhnogo dvizheniya trebovanij zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii o bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya (Zaregistrovano v Minyuste Rossii 30.06.2023 № 74087): Prikaz MVD Rossii ot 02.05.2023 № 264. Dostup: SPS «Konsul'tant Plyus Prof» (Data obrashcheniya: 02.06.2025).

[2] Belikov I. Nazvan srednij razmer shtrafa za narushenie PDD v Rossii v 2025 godu // Rambler. 2025. URL: <https://auto.rambler.ru/novosti/54726013/> (data obrashcheniya: 16.06.2025).

[3] O bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: Federal'nyj zakon ot 10.12.1995 № 196-FZ (red. ot 08.08.2024). Dostup: SPS «Konsul'tant Plyus Prof» (Data obrashcheniya: 02.06.2025).

[4] O gosudarstvennom kontrole (nadzore) i municipal'nom kontrole v Rossijskoj Federacii: Federal'nyj zakon ot 31.07.2020 № 248-FZ (red. ot 28.12.2024). Dostup: SPS «Konsul'tant Plyus Prof» (Data obrashcheniya: 02.06.2025).

[5] O merah po sovershenstvovaniyu deyatelnosti Gosudarstvennoj inspekcii bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya i ukrepleniyu doveriya k nej so

storony uchastnikov dorozhnogo dvizheniya: Prikaz MVD RF ot 02.07.2002 N 627 (red. ot 10.08.2006) (Utratil silu). Dostup: SPS «Konsul'tant Plyus Prof» (Data obrashcheniya: 02.06.2025).

[6] Majorov V. I. Cifrovizatsiya kontrol'no-nadzornoj deyatelnosti Gosavtoinspekcii MVD Rossii: problemy i perspektivy / V. I. Majorov, S. V. Polyakova // Yuridicheskaya nauka i pravoohranitel'naya praktika. 2024. № 4 (70). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tsifrovizatsiya-kontrolno-nadzornoj-deyatelnosti-gosavtoinspekcii-mvd-rossii-problemy-i-perspektivy> (data obrashcheniya: 03.06.2025).

[7] Kapustina E. G. Sposoby formirovaniya u uchastnikov dorozhnogo dvizheniya ustojchivykh navykov bezopasnogo povedeniya na dorogah / E. G. Kapustina // Zakon i pravo. 2023. № 11. С. 93–96.

[8] Nauchnyj centr bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya MVD Rossii. Dorozhno-transportnaya avarijnost' v Rossijskoj Federacii v 2024 godu: informacionno-analiticheskij obzor. URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/11400230> (data obrashcheniya: 26.06.2025).

[9] Pokazateli sostoyaniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya // Gosavtoinspekcija: oficial'nyj sayt. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (data obrashcheniya: 03.06.2025).

[10] Dorozhno-transportnaya avarijnost' v Rossijskoj Federacii za 6 mesyacev 2024 goda: informacionno-analiticheskij obzor. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. – 36 с.

[11] Dubrova V. A. Administrativno-yurisdikcionnaya deyatelnost' Gosavtoinspekcii. Sovremennye problemy realizacii, puti resheniya / V. A. Dubrova // Gosudarstvennaya sluzhba i kadry. 2021. № 1. С. 224–227.

[12] O vnesenii izmenenij v otel'nye zakonodatel'nye akty Rossijskoj Federacii po voprosam osushchestvleniya gosudarstvennogo kontrolya (nadzora) i municipal'nogo kontrolya: Federal'nyj zakon ot 18.07.2011 № 242-FZ (red. ot 30.12.2021). Dostup: SPS «Konsul'tant Plyus Prof» (Data obrashcheniya: 02.06.2025).

[13] SHukaeva I. N. Deyatel'nost' podrazdelenij tekhnicheskogo nadzora Gosavtoinspekcii MVD Rossii: problemy organizacionno-shtatnogo postroeniya i puti resheniya / I. N. SHukaeva, I. A. Bylinin // Upravlenie deyatelnost'yu po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: sostoyanie, problemy, puti sovershenstvovaniya: sbornik materialov XVII Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii, Oryol, 20–21 aprelya 2023 goda / redkol.: D. L. Prokazin [i dr.]. Oryol: Orlovskij yuridicheskij institut MVD Rossii imeni V. V. Luk'yanova, 2023. С. 425–430.

