

## СОВРЕМЕННЫЕ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ПРОБЛЕМЫ ИХ ПРИМЕНЕНИЯ

**Борис Викторович Рудаков**

*Южно-Уральский государственный университет (НИУ), Челябинск, Россия  
rudakovbv@susu.ru, <https://orcid.org/0000-0002-3178-224X>*

**Аннотация.** Статья посвящена краткому обзору и систематизации современных специальных технических средств автоматической фиксации административных правонарушений правил дорожного движения и предложениям по решению ряда проблем повышения эффективности их применения. Несмотря на то, что в Российской Федерации, как и во многих других государствах, в последнее время все шире применяются различные по принципу действия средства автоматической фиксации, которые имеют большой потенциал для профилактики и предупреждения административных правонарушений в сфере дорожного движения, не выработано общего определения этого типа устройств. Порядок применения специальных технических средств автоматической фиксации административных правонарушений правил дорожного движения вызывает достаточно острую дискуссию в обществе и требует продуманной классификации, точного определения терминов и определений, используемых в этой сфере правового регулирования. Массовость применения такого рода технических средств так же начинает приносить не только разнообразные правовые проблемы, но и проблемы экономического, социально-этического, тактического типа. Автором предпринимается попытка представить в статье некоторые варианты их решения, которые позволят отыскать консенсус между желанием общества минимизировать контроль за действиями граждан со стороны государства с одной стороны, и обеспечения должного уровня защиты граждан государством от негативных последствий правонарушений на дорогах.

**Ключевые слова:** Безопасность дорожного движения, специальные технические средства автоматической фиксации административных правонарушений правил дорожного движения, предупреждение дорожно-транспортных происшествий

**Для цитирования:** Рудаков Б. В. Современные специальные технические средства автоматической фиксации административных правонарушений правил дорожного движения и проблемы их применения // Правопорядок: история, теория, практика. 2022. № 1 (32). С. 26–32.

## MODERN SYSTEMS OF AUTOMATIC RECORDING OF ADMINISTRATIVE OFFENSES OF TRAFFIC RULES AND PROBLEMS OF THEIR APPLICATION

**Boris V. Rudakov**

*South Ural State University, Chelyabinsk, Russia  
rudakovbv@susu.ru, <https://orcid.org/0000-0002-3178-224X>*

**Abstract.** The article is devoted to a brief review and systematization of modern special technical means of automatic fixation of administrative offenses of traffic rules and proposals for solving a number of problems of increasing the efficiency of their application. Despite the fact that in the Russian Federation, as in many other states, in recent years, various means of automatic fixation, which have great potential for the prevention and prevention of administrative offenses in the field of road traffic, have been increasingly used in recent years, there has not been a general definition of this device type. The procedure for the use of special technical means of automatic fixation of administrative offenses of traffic rules causes a rather heated discussion in society and requires a well-thought-out classification, an accurate definition of the terms and definitions used in this area of legal regulation. The mass application of such technical means also begins to bring not only a variety of legal problems, but also problems of an economic, socio-ethical, tactical type. The author attempts to present in the article some options for their solution, which will allow finding a consensus between the desire of society to minimize control over the actions of citizens by the state on the one hand, and ensuring an adequate level of protection of citizens by the state from the negative consequences of offenses on the roads.

**Keywords:** Road safety, special technical devices for automatic fixation of administrative violations of traffic rules, prevention of traffic accidents

**For citation:** Rudakov B. V. Modern systems of automatic recording of administrative offenses of traffic rules and problems of their application. *Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika* [Legal and Order: History, Theory, Practice]. 2022;(1):26-32. (In Russ.)

### Ведение

Безопасность дорожного движения является глобальной проблемой. Ежегодно более 1,3 млн человек погибают и от 20 до 50 млн человек получают телесные повреждения на дорогах всего мира каждый год и эти цифры возрастают<sup>1</sup>. Социально-экономическое воздействие аварийности и воздействие на жизнь и здоровье населения является весьма существенным.

Одним из ключевых факторов снижения смертности людей в результате дорожно-транспортных происшествий по данным Всемирной организации здравоохранения является регулирование скоростных режимов движения транспортных средств.

В поддержании разумных безопасных скоростных режимов транспортных средств, а так же влияния на другие значимые для безопасности факторы значительную роль играют специальные технические средства

автоматической фиксации административных правонарушений правил дорожного движения. В настоящее время возможности современных автоматические средств и систем не ограничиваются только функцией контроля скоростного режима.

В Российской Федерации, как и во многих других государствах [1, 2], применяются различные по принципу действия и методикам применения специальные автоматические средства, которые имеют большой потенциал для профилактики и предупреждения правонарушений в сфере дорожного движения.

### Описание исследования

Федеральная целевая программа по повышению безопасности дорожного движения в 2013–2020 гг.<sup>2</sup> в качестве одного из перспективных направлений в области обеспечения безопасности дорожного движения

---

<sup>1</sup> Global status report on road safety World Health Organization, Geneva, 2018. URL: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684> (дата обращения: 01.02.2022).

<sup>2</sup> О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» : Постановление Правительства РФ от 3 октября 2013 г. № 864 // СПС «Консультант Плюс». URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 16.01.2022).

определяет повышение эффективности функционирования средств автоматической фото-видеофиксации правонарушений.

Несмотря на то, что специальные технические средства автоматической фиксации административных правонарушений правил дорожного движения применяются несколько десятков лет единого определения этого термина до сих пор не выработано. Принятый в 2016 году Национальный стандарт Российской Федерации «Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Общие технические требования» обозначает эти системы термином «Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением». и постулирует значения только части составляющих это понятие терминов, не приводя целостного определения.

Практически любые современные технические средства, работающие в автоматическом режиме, используют информационные технологии, основанные на компьютерной обработке информации и состоят из программных и аппаратных компонентов.

Государственный стандарт ГОСТ Р 57144-2016<sup>1</sup> определяет технические средства фото- видеофиксации как «Совокупность технических и программных средств, предназначенных для сбора, обработки, хранения и передачи зафиксированной информации, а также сервисного обслуживания и диагностики». Однако, единого определения понятия «Специальные технические средства автоматической фиксации административных правонарушений правил дорожного движения» стандарт не приводит.

Исходя из вышеизложенного, и с учетом Постановления Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 26.03.2020) «О Правилах дорожного движения» понятие «Специальные технические средства автоматической фиксации административных правонарушений правил дорожного движения»<sup>2</sup> предлагается определить как «Совокупность технических и программных средств,

<sup>1</sup> ГОСТ Р 57144-2016. Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Общие технические требования : Национальный стандарт Российской Федерации.

<sup>2</sup> Далее СТСАФАП ПДД.

предназначенных для сбора, обработки, хранения, передачи зафиксированной информации, сервисного обслуживания и диагностики, обеспечивающих выявление заданного фиксируемого события без участия человека (оператора), а также формирование и хранение достаточной доказательной базы для вынесения постановлений по делам об административных правонарушениях установленно единого порядка дорожного движения».

СТСАФАП ПДД является примером достаточно сложной информационной системы, результаты функционирования которой могут быть использованы различными ведомствами, отвечающими за безопасность дорожного движения. СТСАФАП ПДД в настоящее время как правило состоит из достаточно большого количества сложных функциональных элементов.

СТСАФАП ПДД можно классифицировать по различным признакам, определяющим их свойства:

- степени автоматизации;
- степени мобильности;
- возможности фотовидеофиксации составов административных правонарушений Правил дорожного движения;
- способу фиксации событий;
- способу измерения скорости движения транспортных средств;
- методу измерения параметров транспортных средств;
- принципу измерения параметров транспортных средств;
- возможности передавать информацию о фиксируемых событиях на удаленную аппаратуру дальнейшей обработки и хранения информации;
- степени защиты корпусов оборудования СТСАФАП от наружного механического удара.
- обеспечиваемой устойчивости корпусов оборудования СТСАФАП к проникновению твердых предметов и воды при эксплуатации.

По способу измерения скорости движения транспортных средств СТСАФАП ПДД можно подразделить на три группы:

- измеряющие мгновенную скорость транспортного средства;
- вычисляющие среднюю скорость транспортного средства;
- комбинированные.

По возможности фотовидеофиксации составов административных правонарушений Правил дорожного движения СТСАФАП ПДД можно подразделить на системы, способные фиксировать:

- нарушение установленного скоростного режима транспортным средством (ст. 12.9<sup>1</sup>);
  - проезд на запрещающий сигнал светофора (ч. 1 ст. 12.12);
  - выезд на ж/д переезд при запрещающем сигнале светофора или дежурного по переезду, при закрытом шлагбауме, остановка или стоянка на ж/д переезде (ч. 1 ст. 12.12);
  - невыполнение требований об остановке перед стоп-линией при запрещающем сигнале светофора (ч. 2 ст. 12.12);
  - нарушение правил проезда через железнодорожные переезды: невыполнение требований п. 11.4 Правил дорожного движения, запрещающего обгон на железнодорожном переезде ближе, чем за 100 метров, и требования п. 12.5 Правил дорожного движения, запрещающего остановку ближе, чем за 50 метров до переезда (ч. 2 ст. 12.12);
  - разворот или въезд транспортного средства в технологические разрывы разделительной полосы на автомагистрали либо движение задним ходом по автомагистрали (ч. 3 ст. 12.11);
  - выезд на полосу, предназначенную для встречного движения либо на трамвайные пути встречного направления при совершении обгона (ч. 4 ст. 12.15);
  - движение во встречном направлении по дороге с односторонним движением (ч. 3 ст. 12.16);
  - движение по обочине (ч. 1 ст. 12.15);
  - движение по велосипедным или пешеходным дорожкам либо по тротуарам (ч. 2 ст. 12.15);
  - несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги (ст. 12.16);
  - движение транспортных средств по полосе, предназначенной для маршрутных транспортных средств (ч. 1.1 ст. 12.17);
  - непредоставление преимущества в движении пешеходам (ст. 12.18);
  - остановка на пешеходном переходе (ч. 3 ст. 12.19);
  - нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств на проезжей части, повлекшее создание препятствий для движения других транспортных средств (ч. 4 ст. 12.19);
  - остановка в месте остановки маршрутных транспортных средств (ч. 3.1 ст. 12.19);
  - движение с выключенным ближним светом фар в темное время суток (ст. 12.20);
- По возможности передавать информацию о фиксируемых событиях на удаленную аппаратуру дальнейшей обработки и хранения информации СТСАФАП ПДД можно подразделить на:
- системы способные передавать информацию о фиксируемых событиях на удаленную аппаратуру дальнейшей обработки и хранения информации. В рамках этого критерия СТСАФАП ПДД можно классифицировать по типу канала передачи информации- проводной, оптический и радиоканал, а также по протоколам передачи данных;
  - системы сохраняющие информацию о фиксируемых событиях на встроенные накопители.
- По обеспечиваемой устойчивости к проникновению твердых предметов и воды при реальных условиях эксплуатации СТСАФАП ПДД подразделяются на:
- частично защищенные (IP 54<sup>2</sup> — частичная защита от пыли и защита от распыленной воды);
  - защищенные (от IP 64 — полная пыленепроницаемость и защита от распыленной воды до IP 65 — полная пыленепроницаемость, защита от распыления воды под давлением).
- Поскольку СТСАФАП ПДД являются дорогостоящими комплексами, постольку справедливо возникает вопрос об эффективности их применения. Эффективность применения СТСАФАП ПДД зависит от степени оптимального решения ряда разноплановых проблем, таких как:
- тактические проблемы применения систем;
  - технические проблемы;
  - экономические проблемы;
  - социально-этические проблемы;
  - правовые проблемы.
- К тактическим проблемам следует отнести определение места установки СТСАФАП ПДД [3, с. 211]. Если для мобильных систем ошибки в выборе оптимального места установки

<sup>1</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях : от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 15.10.2020, с изм. от 16.10.2020) — здесь и далее в классификации по составам административных правонарушений Правил дорожного движения.

<sup>2</sup> ГОСТ 14254-2015 (IEC 60529:2013) Степени защиты, обеспечиваемые оболочками (Код IP) (IEC 60529:2013, MOD) : Межгосударственный стандарт.

не являются критичным, то ошибка в случае стационарных систем ценой в десятки миллионов рублей не приведет к уменьшению количества ДТП, сведет на нет усилия многих людей. С введением в действие ГОСТ Р 57145-2016<sup>1</sup> проблема в значительной степени снята и состоит в правильности определения причин ДТП на тех участках дорог, где предполагается установка стационарных комплексов СТСАФАП, предвидения дальнейшего развития обстановки. Следует учитывать потенциальную возможность демонтажа и перемещения стационарного оборудования на другое место дислокации при изменении ситуации с аварийностью на оборудованном участке дороги, обусловленную большей доступностью систем энергоснабжения, каналов передачи информации, близостью расположения аварийных участков и т. п.

Проблема также может быть в значительной степени решена сокращением тенденции применения мобильных САФАП ПДД.

Технические проблемы применения в настоящее время, как правило, вызваны ошибками определения СТСАФАП ПДД государственного регистрационного знака транспортного средства. В связи с этим приходится исключать полностью автоматический подход в формировании штрафных санкций, привлекая к определению факта правонарушения оператора — человека действующего на основе императива «все сомнения в доказательствах — в пользу обвиняемого». Для повышения гарантий исключения нарушения прав граждан им направляется фрагмент фото-видеоматериала с изображением нарушившего ПДД транспортного средства. Тем не менее, участие человека, по-видимому, позволит, в ряде случаев определять дополнительно и другие составы административных правонарушений, например, реализовывать требования ч. 1 ст. 12.2. КоАП РФ, предусматривающей достаточно серьезную административную ответственность за управление транспортным средством с нечитаемыми государственными регистрационными номерами.

Технические ошибки, связанные с отнесением нарушения правил (превышение скорости) к конкретному автомобилю в случае

нахождения в зоне контроля более одного транспортного средства в настоящее время могут быть практически исключены в связи с совершенствованием программно-аппаратной основы СТСАФАП ПДД.

Решение экономических проблем можно видеть в двух направлениях. Первое — оптимизация и удешевление производства. Одним из путей удешевления производства является увеличение количества выпускаемых изделий, которое непосредственно определяется количеством заказанных государственными структурами комплексов СТСАФАП ПДД. В этой связи целесообразно рассмотреть вариант централизованного заказа на поставку комплексов для нескольких регионов, формируемого на уровне федерального министерства. Данный подход позволит обеспечить увеличение заказа для конкретного поставщика, которое позволит уменьшить стоимость единицы оборудования, в значительной степени унифицировать методики применения, эксплуатации и ремонта системы, что так же позволит уменьшить эксплуатационные расходы. В качестве проблемы данного подхода следует указать необходимость более жесткого и тщательного подхода при отборе оборудования, предлагаемого на торгах, более пристального внимания исключению коррупционных составляющих, поскольку ошибки в выборе в данном случае могут привести к пропорционально более высоким экономическим потерям.

Правовые проблемы применения СТСАФАП ПДД тесно переплетены с социально-этическими и привлекают постоянное внимание ученых [4, с. 69], поскольку второе направление решения экономических проблем — использование части средств, получаемых за счет штрафных санкций, для развития СТСАФАП ПДД — как его программно-аппаратного обеспечения, так и решения организационно-штатных проблем. В начальный период эксплуатации СТСАФАП ПДД на участках дорог с высоким уровнем нарушений правил дорожного движения, как правило, высоко и количество штрафных санкций, что в значительной степени позволяет окупать установку системы, перенеся экономическое бремя с плеч всех налогоплательщиков на конкретных нарушителей правил дорожного движения. Это направление так же не свободно от определенных проблем, которые лежат уже в социально-этической сфере. Идея отчисления части штрафных сборов в пользу системы, их формирующей всегда будет вызывать негативную реакцию граждан и попытки обвинения сотрудников ЦАФАП ПДД в корыстной недобросовестности зачастую

<sup>1</sup> ГОСТ Р 57145-2016. Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Правила применения (Special automatic traffic enforcement devices with photo, filming and recording features. Rules of application) : Национальный стандарт Российской Федерации.

с целью уйти от ответственности за совершенное правонарушение. Преодоление этой проблемы возможно только путем подбора и воспитания добросовестных сотрудников правоохранительных органов, а по сути, в способности общества и государства эффективно решить старинную проблему «*Quis custodiet ipsos custodes?*»<sup>1</sup>. При поиске решения данной проблемы часто пытаются исходить из презумпции виновности сотрудников правоохранительных органов в кознях против граждан, что всегда приводило к параличу деятельности гораздо большего количества добросовестных сотрудников и развала всего направления работы в целом.

Другой из дискутируемых проблем этой сферы является установления водителя, управляющего транспортным средством в момент нарушения ПДД [5, с. 115]. В связи с возможностью правомерного использования транспортного средства несколькими водителями сразу же возникла схема, по которой правонарушители уходили от ответственности, требуя от правоохранительной системы доказательства вины конкретного водителя, что не представлялось технически возможным и делало всю идею с использованием СТСАФАП ПДД неработоспособной. Для решения данной проблемы законодателю пришлось пойти на, как это может показаться на первый взгляд, введение презумпции виновности собственника транспортного средства в нарушении ПДД<sup>2</sup>. Однако, предоставляя возможность управления транспортным средством другим людям, собственник должен вполне осознавать возможность возникновения подобной ситуации. Собственник, неся бремя ответственности за собственность, должен иметь представление о лицах и времени использования своего автомобиля. Для разрешения данной проблемы целесообразно ввести возможность отнесения факта нарушения ПДД на конкретное лицо, допущенное к управлению автомобилем, по заявлению собственника, согласованного с нарушителем. В случае недостижения консенсуса собственник-нарушитель, ответственность нести собственник, в дальнейшем более обдуманно подходя к определению круга лиц, допускаемого ими к управлению своим автомобилем.

Другой интенсивно обсуждаемой правовой проблемой является необходимость

оповещения участников дорожного движения о месте установки СТСАФАП ПДД специальными дорожными знаками (табличками)<sup>3</sup>.

Несомненно, извещение водителей о наличии контроля на участке в несколько сот метров (как правило, в пределах 200 м) приведет к снижению скорости участниками дорожного движения до разрешенных пределов, но, миновав обозначенный участок, нарушители снова увеличивают скорость. Можно ли считать подобный подход способствующим росту безопасности на дорогах? На контролируемом участке в 200–500 метров — безусловно, на остальной части дороги — нет, т. е. эффективность применения СТСАФАП ПДД в настоящее время ограничивается малой долей дорог, более того, у недобросовестных водителей формируется чувство возможности безнаказанного нарушения ПДД.

Ориентирование участников дорожного движения на соблюдение его правил только в зонах действующего контроля приводит к росту дорожно-транспортных происшествий на участках дорог, где гарантированно (в связи с отсутствием информации о таковом при помощи специальных знаков) контроля не производится [6, с. 1105].

Аргументация активных сторонников обязательного оповещения участников дорожного движения о ведении видеофиксации на участках дороги в связи с возможным нарушением из-за их использования права на неприкосновенность частной жизни (в очень широкой трактовке Статьи 24 Конституции РФ) не совсем понятно в свете того, что в настоящее время улицы наших городов и общественные места изобилуют системами видеофиксации, используемых без обязательного оповещения специальными знаками и не вызывающих у граждан требований немедленного прекращения их работы.

В связи с этой проблемой следует учитывать, что в соответствии с теорией наказания, наказание несет не только функцию воздаяния за нарушение, но и функцию профилактики нарушения, которая существенно ограничивается действующим в настоящее время подходом в обозначении мест установки СТСАФАП ПДД.

Частичное решение проблемы, устраивающей как сторонников, так и противников такого подхода в обустройстве СТСАФАП ПДД, контролирующей скорость движения

<sup>1</sup> «Кто устережёт самих сторожей?» или «Кто наблюдает за самими наблюдателями?» (лат.)

<sup>2</sup> Ст. 2.6.1. «Административная ответственность собственников (владельцев) транспортных средств» КоАП РФ.

<sup>3</sup> О внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации : Постановление Правительства Российской Федерации от 21 января 2013 г. № 20 // Собрание законодательства РФ. 2013г. № 5. Ст. 371.

транспорта, может быть достигнуто с использованием систем, определяющих среднюю скорость движения транспортных средств на значительных участках дороги, путем фиксации времени входа и выхода ТС на участок дороги с известной протяженностью. Однако, такой подход лишь частично решит проблему и не предотвратит кратковременных значительных превышений максимальной скорости движения, так же приводящим к возможным авариям.

### **Заключение**

На основании вышеизложенного в целях сокращения аварийности представляется

необходимым интенсифицировать решение ряда приведенных выше технических проблем применения СТСАФАП ПДД. Преодолеть тенденцию сокращения применения мобильных специальных технических средств автоматической фиксации правонарушений ПДД, пересмотреть вопрос об обязательном информировании участников дорожного движения о применении средств видеофиксации, шире применять СТСАФАП ПДД для фиксации всего доступного для автоматической обработки спектра нарушений ПДД на основе сбалансированного участия оператора — человека в процессе вынесения решений по фактам правонарушений.

### **Список источников**

1. De Pauwa E., Daniels S., Franckxd L., Mayeresd I. Safety effects of dynamic speed limits on motorways // *Accident Analysis and Prevention*. 2018. Vol. 114. P. 83–89.
2. Wang X., Zhoua O., Yanga J., Youa S., Songa Y., Xuec M. Macro-level traffic safety analysis in Shanghai, China // *Accident Analysis and Prevention*. 2019. Vol. 125. P. 249–256.
3. Севастьянов А. В. Комплексы фото-видеофиксации — против нарушений ПДД // *Транспортная безопасность и технологии*. 2016. № 4 (47), С. 211– 216.
4. Майоров В. И. Дымберов А. Д. Молчанов П. В. Правовые проблемы применения специальных технических средств автоматической фото-видеофиксации нарушений правил дорожного движения // *Юридическая наука и правоохранительная практика*. 2016. № 3 (37). С. 69–77.
5. Майоров В. И. Актуальные проблемы административной ответственности в сфере дорожного движения // *Актуальные проблемы административной ответственности : материалы VIII всероссийской научно-практической конференции (Омск, 29 мая 2015 г.)*. Омск : Омская юрид. академия, 2015. С. 114–123.
6. Bryan E. Porter, Kristie L. Johnson, Johnnie F. Bland. Turning off the cameras: Red light running characteristics and rates after photo enforcement legislation expired // *Accident Analysis and Prevention*. 2013. Vol. 50. P. 1104–1111.

### **References**

1. De Pauwa E, Daniels S, Franckxd L, Mayeresd I. Safety effects of dynamic speed limits on motorways. *Accident Analysis and Prevention*. 2018;114:83-89.
2. Wang X, Zhoua O, Yanga J, Youa S, Songa Y, Xuec M. Macro-level traffic safety analysis in Shanghai, China. *Accident Analysis and Prevention*. 2019;125:249-256.
3. Sevast'yanov AV. Complexes of photo-video fixation — against traffic violations. *Transportnaya bezopasnost' i tekhnologii* [Transportation security and technology]. 2016;(4):211-216. (In Russ.)
4. Majorov VI, Dymberov AD, Molchanov PV. Legal problems of the use of special technical means of automatic photo and video recording of traffic violations. *Yuridicheskaya nauka i pravoohranitel'naya praktika* [Legal science and law enforcement practice]. 2016;(3):69-77. (In Russ.)
5. Majorov VI. Actual problems of administrative responsibility in the field of road traffic. Conference Proceedings: *Aktual'nye problemy administrativnoj otvetstvennosti materialy VIII vserossijskoj nauchno-prakticheskoy konferencii* [Actual problems of administrative responsibility]. Omsk;2015:114–123. (In Russ.)
6. Porter BE, Johnson KL, Bland JF. Turning off the cameras: Red light running characteristics and rates after photo enforcement legislation expired. *Accident Analysis and Prevention*. 2013;50:1104-1111.

Дата поступления статьи / Received: 11.02.2022.  
Дата рецензирования статьи / Revised: 17.02.2022.  
Дата принятия статьи к публикации / Accepted: 25.02.2022.