

**Фиксация административных правонарушений на транспорте:
правовые и социальные аспекты**

Ю. И. Ветчинова

Юго-Западный государственный университет, г. Курск, Российская Федерация
vetchinova.yulya@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-1055-9380>

Аннотация. Статья посвящена анализу опыта фиксации административных правонарушений в области дорожного движения, поднимаются проблемы использования автоматической фиксации в качестве источника доказывания по делам об административных правонарушениях, проанализирована статистика дорожно-транспортных происшествий за последние годы. Приведены примеры того, как автоматическая фиксация административных правонарушений положительно влияет на безопасность дорожного движения, в частности, доказано, что использование средств административной фиксации должно быть и мерой пресечения, способствующей регулированию дорожного движения. Вдобавок был рассмотрен социологический аспект для того, чтобы понять, как общество относится к этой деятельности и скорректировать ее направленность. Предложены пути совершенствования законодательства путём устранения возникающих пробелов и противоречий, а также путем внесения новаций в русле развития правоотношений, исходя как из правоприменительной практики, так и технических средств посредством внедрения новых технологий.

Ключевые слова: средство фиксации, административное правонарушение, правила дорожного движения, право, ответственность, административное наказание, происшествие

Для цитирования: Ветчинова Ю.И. Фиксация административных правонарушений на транспорте: правовые и социальные аспекты // Юридический вестник ДГУ. 2022. Т. 43, № 3. С. 76–81. DOI: 10.21779/2224-0241-2022-43-3-76-81

Original article

Fixing administrative offenses in transport: legal and social aspects

Julia I. Vetchinova

Southwestern State University, Kursk, Russian Federation
vetchinova.yulya@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-1055-9380>

Abstract. The article is devoted to the analysis of the experience of fixing administrative offenses in the field of traffic, the problems of using automatic fixation as a source of evidence in cases of administrative offenses are raised, the statistics of traffic accidents in recent years are analyzed. Examples are given of how automatic fixation of administrative offenses has a positive effect on road safety, in particular, it is proved that the use of administrative fixation means should also be a preventive measure that contributes to traffic regulation. In addition, a sociological aspect was considered in order to understand how society relates to this activity in order to correct its direction. The ways of improving the legislation are proposed both by eliminating emerging gaps and contradictions, as well as introducing innovations in line with the development of legal relations, based on law enforcement practice, and technical means through the introduction of new technologies.

Keywords: means of fixation, administrative offense, traffic rules, right, responsibility, administrative punishment, incident

For citation: Vetchinova Y. I. Fixation of administrative offenses in transport: legal and social aspects. *Yuridicheskiy vestnik DGU = Law Herald of DSU*, 2022, vol. 43, no. 3, pp. 76–81. DOI: 10.21779/2224-0241-2022-43-3-76-81 (In Russ.).

По данным ТАСС с 2007 года в России наметилась устойчивая тенденция к снижению количества ДТП с травмами. В 2000 г. таких ДТП было 157,6 тыс., но затем, в связи с бурным ростом использования автомобилей, их количество в 2005 г. превысило 220 тыс. [1].

Стоит отметить, что благодаря установке камер в 2018 году на дорогах страны было ликвидировано более 1,3 тыс. опасных зон.

Советский ученый Павел Ощепков в 1932 году изобрел первые радары, способные обнаружить движущийся объект. В СССР они появились в 1972 г. До 80-х годов прошлого века в ГАИ использовали радары со световым индикатором скорости «Фара». Лишь с появлением радара «Барьер» стало возможным измерение скорости автомобиля [2, с. 37].

В свою очередь, хотелось бы обратить внимание на тот факт, что в анализируемой сфере от-

мечается определенная система норм, регламентирующая поведение всех участников движения. Данная система также подразумевает запрет на определенное поведение. Таким образом, можно сделать вывод о том, что каждый участник дорожного движения в обязательном порядке должен соблюдать установленные запреты, тогда как ГИБДД, в данном случае компетентный орган, осуществляющий административно-правовую юрисдикцию в установленной области (правил дорожного движения), обеспечивает исполнение данной обязанности [3, с. 450].

По данным Госавтоинспекции РФ, в 2021 г. в России произошло 109 тысяч дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, в которых погибло 12000 человек, 137000 человек получили ранения и травмы. Такие данные остались примерно на уровне аналогичного периода 2020 года [4].

По состоянию на начало 2019 года в субъектах Российской Федерации насчитывается 10,8 тыс. стационарных и 3,9 тыс. мобильных комплексов автоматической регистрации нарушений правил. За прошедший год количество стационарных комплексов увеличилось на 20%, мобильных – на 1%. Почти 106 миллионов решений о нарушениях правил вынесено в отношении владельцев транспортных средств именно на основании материалов, полученных с помощью автоматической фото- и видеофиксации. Это – 82,7 процента от общего количества решений, вынесенных за последний год. Сейчас более 11,2 тысячи всех имеющихся в эксплуатации систем выявляют нарушения, связанные с превышением установленной скорости [5].

Поясняя приведенные выше статистические данные, стоит отметить, что тысяча из них выявляет превышение средней скорости. Иными словами в тот момент, когда одна камера фиксирует время входа на определенный участок, другая камера фиксирует время выхода с данного участка. Таким образом, благодаря такой фиксации, известно точное время входа и выхода (преодоления) участка, и становится возможным рассчитать и среднюю скорость. В том случае, если же средняя скорость будет выше установленной, это свидетельствует о том, что на каком-то участке лицо, управляющее ТС (транспортным средством), увеличило скорость данного ТС, за что впоследствии ему будет назначен административный штраф.

Именно стабилизация скоростных режимов снижает тяжесть последствий аварий и смертность на дорогах. Всего согласно российской статистике выявлено 89 миллионов случаев превышения скорости, или 84 процента от общего количества правонарушений, зафиксированных автоматизированной системой.

Под сертифицированными специальными контрольно-измерительными техническими средствами и приборами следует понимать технические средства и приборы наблюдения и фиксации пра-

вонарушений, прошедшие метрологическую проверку, фото-, видеоаппаратуру, фиксирующую факт и время совершения правонарушения, вид, марку, государственный регистрационный номерной знак, а также скорость и направление движения транспортного средства. В анализируемом нами случае признаков рассматриваемого инструмента значительно больше, что вносит определенную ясность в определение инструмента.

Немаловажным моментом, на который следует обратить внимание, является усложнение административно-правовой процедуры за наложение штрафа иностранным лицам. В свою очередь, приведенные нами ранее цифровые технологии, которые используются с целью выявления и фиксации правонарушений, неприменимы на данный момент времени для установления факта нарушения ПДД (правил дорожного движения) ТС (транспортного средства) с иностранными номерами, а также с номерами непризнанных или же ограниченно признанных государств [6, с. 146].

В качестве примера хотелось бы привести фиксацию административного правонарушения в области дорожного движения с помощью автоматической фиксации ТС с опознавательными знаками иностранного государства [7, с. 92]. На данный момент времени действует Конвенция о взаимном признании и приведении в исполнение решений по делам об административных правонарушениях правил дорожного движения от 28 марта 1997 г., статья 3 которой гласит: «Если лицо, проживающее на территории одной из Договаривающихся Сторон, нарушило правила дорожного движения на территории другой Договаривающейся Стороны, то Договаривающаяся Сторона места совершения правонарушения может просить Договаривающуюся Сторону места проживания возбудить преследование этого лица в административном порядке и передать дело Договаривающейся Стороне места проживания в целях вынесения окончательного административного взыскания, если только Договаривающаяся Сторона места совершения правонарушения не осуществляет его сама или, начав такое преследование, она не сочтет целесообразным прекратить его» [8].

На основании ранее изложенной информации можно сделать вывод о том, что приведенные выше правила распространяются лишь на определенный перечень административных правонарушений, законодательно закрепленных в Конвенции. Однако те правонарушения, которые фиксируются на специальных средствах, там не отмечены, в результате чего данные стандарты невозможно применять.

Рассмотренная нами проблема также связана с тем, что в правоохранительных органах на данный момент времени все еще нет единой базы с автомобильными знаками, тогда как у каждого государства имеется своя база. Например, если гражданин Российской Федерации нарушает правила дорожного движения в Белоруссии, то невозможно установить

владельца транспортного средства, хотя средства фиксации устанавливают правонарушение.

Именно в связи с этим готовится проект соглашения Белоруссии и России об обмене информации о нарушителях. В проекте соглашения содержится информация относительно гармонизации налогового и таможенного законодательства и сотрудничества в таможенной сфере, интеграции информационных систем транспортного контроля государственных контролирующих органов и, вместе с тем, унификации регулирования транспортного рынка [9, с. 17].

В итоге при обнаружении транспортного средства с белорусскими номерами ГИБДД составляет постановление относительно привлечения к административной ответственности и направляет его владельцу. В том случае, если владелец не оплатит штраф в установленный срок, материалы будут направлены в уполномоченный орган по исполнению штрафа. Также в приложении к соглашению отмечается определенный перечень правонарушений, который фиксируется камерами, признанными странами.

Важным аспектом является проблема доказывания правонарушения, зафиксированного на средствах фиксации. Так, в примечании к статье 1.5 КоАП РФ указывается, что в случае фиксации административного правонарушения специальными средствами фиксации лицо, привлекаемое к ответственности, должно доказать свою невиновность. Следовательно, презумпция невиновности в данном случае не применяется. Однако в ряде зарубежных стран закон указывает на необходимость дополнительных доказательств.

В доктрине предлагается различать две модели правового регулирования данного вопроса. Е.В. Климович указывает на то, что данных о средствах фиксации административных правонарушений недостаточно для последующего привлечения к юридической ответственности и подразумевает обязательное участие сотрудника полиции в процессе оформления материалов дела о выявленном правонарушении [10, с. 14]. К примеру, в некоторых государствах в процессе работы с устройствами, предназначенными для фиксации нарушений, обязательным является наличие показаний как минимум двух свидетелей, которые присутствовали в момент нарушения. В таком случае такими лицами выступают полицейские, которые работают с фиксацией административных правонарушений в РФ и прочих зарубежных государствах [11, с. 201].

Представляется, что к правонарушителям применяется так называемая «презумпция владельца транспортного средства». Для более точного анализа работы необходимо учитывать отношение общественности при рассмотрении проблем, связанных с функционированием средств фиксации административных правонарушений. Надо сказать, что официальная статистика ГИБДД показывает

положительную динамику снижения количества дорожно-транспортных происшествий. Так, в 2020 количество погибших уменьшилось на 6% (16152), раненых – на 2,6% (183040), а количество несчастных случаев – на 2,5% (145073)*. Этому способствует работа по фиксации административных правонарушений, так как данные устройства несут не только карательную функцию в виде наложения штрафа на правонарушителя, но и оказывают на него профилактическое воздействие. Признание того факта, что количество дорожно-транспортных происшествий велико, вызывает необходимость лучшего контроля за соблюдением правил дорожного движения [12, с. 256].

В связи с этим был проведен опрос, в котором приняли участие 50 респондентов, основным критерием отбора которых является наличие водительского удостоверения. Первый вопрос, который был задан, звучал так: «Есть ли у вас зафиксированные правонарушения, сделанные с помощью средств фиксации? Административные правонарушения?» Положительный ответ дали 16%, что свидетельствует о достаточно высоком уровне правосознания респондентов и серьезном отношении к правилам дорожного движения. Второй вопрос был составлен следующим образом: «Нужно ли развивать правовое регулирование в этой области?». Ответ «да» выбрали 80% респондентов. Такой результат обусловлен отсутствием правовой определенности, в частности, прослеживается пробел в правовом закреплении понятия средств фиксации административных правонарушений и их видов. На третий вопрос: «Влияют ли средства фиксации административных правонарушений положительно на поддержание законности?» 75% респондентов ответили положительно. Исходя из этого, можно сделать вывод, что большинство респондентов положительно относятся к данным средствам как к одному из регуляторов правопорядка на дорогах. Важно подчеркнуть, что практика привлечения к административной ответственности за нарушение ПДД зафиксировала неоднозначное развитие в разных регионах использование аппаратов автоматической фиксации. Однако в целом ежегодно увеличивается количество лиц, привлекаемых к административной ответственности за совершение правонарушений, зафиксированных с помощью автоматических средств фото-видеофиксации [13, с. 576].

Статистика в этом аспекте представляется достаточно серьезной. В свою очередь, сотрудниками Центра автоматизированной фиксации административных правонарушений в сфере ГИБДД за нарушения правил дорожного движения РФ, выявленными благодаря специальным техническим средствам (фото-видеофиксации), работающими

* Дорожно-транспортное происшествие. Досье: [Электронный ресурс]. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Дорожно-транспортное_происшествие#ДТП_в_России (дата обращения: 08.04.2022).

в автоматическом режиме, обработано свыше 75117 фотоматериалов на физических и юридических лиц на протяжении трех месяцев 2019 года вынесено около 96365 постановлений по делам об административных правонарушениях, тогда как общая сумма наложенных штрафов составила приблизительно 39287300 рублей [14, с. 73]. Однако эти устройства не идеальны. Действительно, ни одно изменение невозможно выполнять максимально точно, вследствие чего искомое значение в процессе изменения имеет определенную погрешность.

Каким бы маленьким ни был данный дефект, его понятие крайне важно для максимально верного показателя приобретенных решений. Все это имеет свою значимость в процессе измерения, которое производится при раскрытии административных правонарушений, ввиду того, что полученный итог будет использован в доказательном процессе и в преобладающей степени ложится в базовые аспекты решения по делу.

В процессе изучения данного вопроса также необходимо отметить, что основная установка автоматической фиксации заключается в том, что в процессе приобретения некоторого электрического импульса от датчика механизм устройства будет вступать в действие. Данный процесс также способствует совершению снимка в тот период, когда будет совершено административное правонарушение.

На данный момент времени преимущественно разработанными структурами, которые принимают данный импульс, принято отмечать ТС, которые фиксируют скорость ТС и определяют скорость движения определенного объекта, сопоставляют ее с предварительно отмеченным оператором лимитом и отправляют команду в том случае, если данная граница будет превышена. Такой сигнал способствует действию затвора камеры. Совершенно логично предположить, что после получения сигнала от измерительного средства важным моментом также выступает и время приведения в действие затвора камеры ввиду того, что если время длительное, то камера будет фиксировать другое ТС, а не ТС правонарушителя. В процессе перемещения тесного потока автомобилей со скоростью 70 км/ч задержка камеры в 1 секунду будет являться источником того, что ТС окажется почти в 17 метрах от той области, куда направлен прицел для фиксации.

Таким образом, по всей вероятности, очередное транспортное средство будет находиться в этой области.

В результате использования средств определенного назначения фиксация административных правонарушений с каждым днем становится

наиболее частым событием. В первую очередь, это имеет определенную связь с возможным снижением числа должностных лиц, которые реализуют такого рода задачу. Следующим аспектом является сведение ошибок к минимуму при квалификации правонарушения. Тем не менее, стоит рассмотреть последующий прогресс этих условий: разработку общей базы правонарушителей, конкретное правовое устройство средств фиксации административных правонарушений, в связи с чем хотелось бы отметить, что развитие прагматизации законодательства относительно административных правонарушений в рамках дорожного движения имеет особое значение. И эта необходимость подкрепляется постоянным повышением качества технического контроля дорожного движения, преобразованием структуры органов управления в данной сфере правоотношений.

Поддержка безопасности участников дорожного движения в административно-правовом виде должно представлять собой совокупность действий, ориентированных на реализацию норм, регулирующих формирование, динамику и безопасность создающих её общественных отношений. Важно отметить, что ситуация с применением специальных технических средств меняется в лучшую сторону. Различные средства используются все чаще и внедряются в дорожное хозяйство. Следовательно, необходимо совершенствование законодательства как путём устранения возникающих пробелов и противоречий, так и путём внесения новаций в русло развития правоотношений, исходя из правоприменительной практики и технических средств посредством внедрения новых технологий.

В ходе проведенного анализа мы пришли к следующему выводу. Благодаря установке камер в 2018 году на дорогах страны было ликвидировано более 1,3 тыс. опасных зон. Именно стабилизация скоростных режимов снижает тяжесть последствий аварий и смертность на дорогах. Всего согласно российской статистике было выявлено 89 миллионов случаев превышения скорости, или 84 процента от общего количества правонарушений, зафиксированных автоматизированной системой.

Важным аспектом является проблема доказывания правонарушения, зафиксированного на средствах фиксации. Так, в примечании к статье 1.5 КоАП РФ указывается, что в случае фиксации административного правонарушения специальными средствами фиксации лицо, привлекаемое к ответственности, должно доказать свою невиновность. Следовательно, презумпция невиновности в данном случае не применяется. Однако в ряде зарубежных стран закон указывает на необходимость дополнительных доказательств.

Список источников

1. Статистика ДТП в России и мире. Досье. URL: https://tass.ru/info/3233185?utm_source=google.com&utm_medium=organic&utm_campaign=google.com&utm_referrer=google.com. (дата обращения: 25.03.2022).

2. Капский Д.В., Леванович Д.В., Вигерина Т.В., Головнич А.К. Применение методов видеоконтроля дорожного движения: теоретические и практические основы // Вестник Полоцкого государственного университета. Сер. В. Промышленность. Прикладные науки. 2021. № 11. С. 37–44.
3. Капский Д.В., Леванович Д.В., Иванов В.П., Головнич А.К. Совершенствование законодательства республики Беларусь по вопросам фото- и видеофиксации скоростных правонарушений в автоматическом режиме // Вестник Полоцкого государственного университета. Сер. В. Промышленность. Прикладные науки. 2021. № 11. С. 45–50.
4. Статистика ДТП за 2021 год. URL: <https://garotools.ru/avtomir/smertnost-ot-dtp-v-rossii.html>. (дата обращения: 25.03.2022).
5. Методика определения мест размещения технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. URL: <https://ru-bezh.ru/uploads/instrukcii/files/22343/5320-32224-qrjs5n.pdf>. (дата обращения: 25.03.2022).
6. Кобзева Е.И., Ушакова Е.В., Ткаченко Д.Г. Внедрение и совершенствование правового регулирования цифровых технологий в транспортную систему Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. 2021. № 2 (38). С. 146–154.
7. Коваленко К.Е., Коваленко Н.Е. Средства фиксации административных правонарушений в России // Трансформация права в информационном обществе: материалы I Всероссийского научно-практического форума молодых ученых и студентов / отв. ред. О.А. Пучков. Барнаул, 2019. №2(37). С. 92–93.
8. Конвенция о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения. Досье. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901732633> (дата обращения: 08.04.2022).
9. Коваленко Н.Е., Коваленко К.Е. Порядок привлечения к ответственности при фиксации административных правонарушений специальными техническими средствами, работающими в автоматическом режиме: опыт Российской Федерации и зарубежных стран. Екатеринбург, 2019. С.17–20.
10. Климович Е.В. Особенности производства по делам об административных правонарушениях, возбужденным по материалам, полученным с применением автоматических устройств фиксации правонарушений // Научный портал МВД России. 2010. № 1. С. 14–16.
11. Лыткин А.В. Особенности использования специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме в области дорожного движения подразделениями полиции зарубежных стран // Вестник московского университета МВД России. 2012. №5. С.201–204.
12. Грудцына Л.Ю., Спектор А.А. Научно-практический комментарий к Федеральному закону от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». Москва: ЮРКОМПАНИ, 2009.
13. Попов Л.Л., Мигачев Ю.И. Административное право Российской Федерации. М.: РГ-Пресс, 2013.
14. Мурзина Л.И., Зелегун Д.А. Средства автоматической фиксации административных правонарушений как источник доказательств в административном процессе. Пенза, 2016. Т. 4. № 2 (14). С. 73–79.
15. Дорожно-транспортное происшествие. Досье. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Дорожно-транспортное_происшествие#ДТП_в_России (дата обращения: 08.04.2022).

References

1. Statistika DTP v Rossii i mire. Dos'e. [Accident statistics in Russia and the world. Dossier]. (In Russ.). Available at: https://tass.ru/info/3233185?utm_source=google.com&utm_medium=organic&utm_campaign=google.com&utm_referrer=google.com. (accessed 03/25/2022).
2. Kapsky D.V., Levanovich D.V., Vigerina T.V., Golovnich A.K. Primenenie metodov videokontrolya dorozhnogo dvizheniya: teoreticheskie i prakticheskie osnovy [Application of methods of video control of traffic: theoretical and practical foundations], *Vestnik Polotskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of Polotsk State University]. Series B. Industry. Applied Science, 2021, no. 11, pp. 37–44. (In Russ.).
3. Kapsky D.V., Levanovich D.V., Ivanov V.P., Golovnich A.K. Sovershenstvovanie zakonodatel'stva respubliky Belarus' po voprosam foto- i videofiksatsii skorostnykh pravonarushenii v avtomaticheskom rezhime [Improving the legislation of the Republic of Belarus on the issues of photo and video recording of high-speed offenses in automatic mode], *Vestnik Polotskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of the Polotsk State University]. Series B. Industry. Applied Science, 2021, no. 11, pp. 45–50. (In Russ.).
4. Statistika DTP za 2021 god. [Accident statistics for 2021]. Available at: <https://garotools.ru/avtomir/smertnost-ot-dtp-v-rossii.html> (accessed 03.05.2022).
5. Metodika opredeleniya mest razmeshcheniya tekhnicheskikh sredstv avtomaticheskoi foto-videofiksatsii narushenii pravil dorozhnogo dvizheniya. [Methodology for determining the placement of technical means for automatic photo and video recording of traffic violations]. (In Russ.). Available at: <https://ru-bezh.ru/uploads/instrukcii/files/22343/5320-32224-qrjs5n.pdf>. (accessed 03/25/2022).
6. Kobzeva E.I., Ushakova E.V., Tkachenko D.G. Vnedrenie i sovershenstvovanie pravovogo regulirovaniya tsifrovyykh tekhnologii v transportnuyu sistemu Rossiiskoi Federatsii [Implementation and improvement of

the legal regulation of digital technologies in the transport system of the Russian Federation], *Transportnoe pravo i bezopasnost'* [Transport Law and Security], 2021, no. 2 (38), pp. 146–154.

7. Kovalenko K.E., Kovalenko N.E. Sredstva fiksatsii administrativnykh pravonarushenii v Rossii [Means of fixing administrative offenses in Russia], *Transformatsiya prava v informatsionnom obshchestve* [Transformation of law in the information society], ed. O.A. Puchkov. Barnaul, 2019, no. 2 (37), pp. 92–93. (In Russ.).

8. Konventsiiya o vzaimnom priznanii i ispolnenii reshenii po delam ob administrativnykh narusheniyakh pravil dorozhnogo dvizheniya. Dos'e [Convention on the Mutual Recognition and Enforcement of Decisions in Cases of Administrative Violations of Traffic Rules. Dossier]. (In Russ.). Available at: <https://docs.cntd.ru/document/901732633> (accessed 04/08/2022).

9. Kovalenko N.E., Kovalenko K.E. Poryadok privlecheniya k otvetstvennosti pri fiksatsii administrativnykh pravonarushenii spetsial'nymi tekhnicheskimi sredstvami, rabotayushchimi v avtomaticheskom rezhime: opyt Rossiiskoi Federatsii i zarubezhnykh stran [The procedure for bringing to responsibility when fixing administrative offenses by special technical means operating in automatic mode: the experience of the Russian Federation and foreign countries], Yekaterinburg, 2019, pp. 17–20. (In Russ.).

10. Klimovich E.V. Osobennosti proizvodstva po delam ob administrativnykh pravonarusheniyakh, vzbuzhdennym po materialam, poluchennym s primeneniem avtomaticheskikh ustroystv fiksatsii pravonarushenii [Features of proceedings in cases of administrative offenses initiated on the basis of materials obtained with the use of automatic devices for fixing offenses], *Nauchnyi portal MVD Rossii* [Scientific portal of the Ministry of Internal Affairs of Russia], 2010, no. 1, pp. 14. (In Russ.).

11. Lytkin A.V. Osobennosti ispol'zovaniya spetsial'nykh tekhnicheskikh sredstv, rabotayushchikh v avtomaticheskom rezhime v oblasti dorozhnogo dvizheniya podrazdeleniyami politzii zarubezhnykh stran [Features of the use of special technical means operating in automatic mode in the field of traffic by police units of foreign countries], *Vestnik moskovskogo universiteta MVD Rossii* [Bulletin of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia], 2012, no. 5, pp. 201–204.

12. Grudtsyna L.Y., Spektor A.A. Nauchno-prakticheskii kommentarii k Federal'nomu zakonu ot 25 aprelya 2002 g., no. 40-FZ «Ob obyazatel'nom strakhovanii grazhdanskoi otvetstvennosti vladeltsev transportnykh sredstv». [Scientific and practical commentary to the Federal Law of April 25, 2002 no. 40-FZ "On Compulsory Insurance of Civil Liability of Vehicle Owners"]. Moscow: YURKOMPANI Publ., 2009, pp. 256. (In Russ.).

13. Popov L. L., Migachev Yu.I. Administrativnoe pravo Rossiiskoi Federatsii [Administrative law of the Russian Federation], Moscow, RG-Press Publ., 2013. (In Russ.).

14. Murzina L.I., Zelepugin D.A. Sredstva avtomaticheskoi fiksatsii administrativnykh pravonarushenii kak istochnik dokazatel'stv v administrativnom protsesse [Means of automatic fixation of administrative offenses as a source of evidence in the administrative process]. Penza, 2016, vol. 4, no. 2 (14), pp. 73–79. (In Russ.).

15. Dorozhno-transportnoe proisshestvie. Dos'e. [Traffic accident. Dossier]. (In Russ.). Available at: https://ru.wikipedia.org/wiki/Traffic_accident#Accident_in_Russia Retrieved 04/08/2022.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Ветчинова Юлия Игоревна, преподаватель кафедры административного и трудового права ФГБОУ ВО «Юго-Западный государственный университет», г. Курск, Российская Федерация. E-mail: Vetchinova.yulya@mail.ru

Поступила в редакцию 25.05.2022 г.; одобрена после рецензирования 20.06.2022 г.; принята к публикации 27.08.2022 г.

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Vetchinova Julia Igorevna, Lecturer at the Department of Administrative and Labor Law Southwestern State University, Kursk, Russian Federation. E-mail: Vetchinova.yulya@mail.ru

Received 25.05.2022; approved after reviewing 20.06.2022; accepted for publication 27.08.2022.