

## References

1. Aparova T.V. Precedent v sovremenom anglijskom prave i sudebnoe pravotvorchestvo // Tr. VNIISZ. – 1976. – Vyp. 6. – S. 173 - 185.

2. David R. Osnovnye pravovye sistemy sovremennosti. – M.: Progress, 1988. – 496 s.

3. Kozjavin A.A., Cukanova E.S. Vsestoronnost', polnota i obektivnost' kak sistemoobrazujushhij aksiologicheskij princip otpravlenija pravosudija i ego mesto v ugovolno-processual'noj forme // Rossijskij sledovatel'. – 2011. – № 8. – S. 5-8.

4. Kozjavin A.A. Kriterij istiny, poznaemoj v ugovolnom processe, v svete vozmozhnosti ee normativnoj formalizacii // Biblioteka kriminalista. Nauchnyj zhurnal. – 2012. – № 4. – S. 111-117.

5. Kross R. Precedent v anglijskom prave. – M.: Jurid. lit., 1985. – 239 s.

6. Nekotorye rekomendacii Amerikanskoj asociacii juristov dlja sudej SShA (izvlechenija) // Haldeev L.S. Sud'ja v ugovolnom processe: prakt. posobie. – M.: Jurajt, 2000. – S. 449 - 453.

7. Revina I.V. Sootnoshenie pravovogo i npravstvennogo regulirovanija ugovolno-

processual'noj dejatel'nosti // Izvestija Jugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. – 2012. – № 5 (44). Ch. 1. – S. 93 – 96.

8. Saidov A.H. Sravnitel'noe pravovedenie i juridicheskaja geografija mira. – M.: IGPRAN, 1993. – 148 s.

9. Uolker R. Anglijskaja sudebnaja sistema. – M.: Jurid. lit., 1980. – 631 s.

10. Feofanov Ju. Anglija: solisitory i barristery: o sisteme pravovoj zashhity // Sovetskaja justicija. – 1991. – № 8. – S. 22.

11. Feofanov Ju. Pravosudie na Britanskikh ostrovah // Izvestija. – 1990. – 26-30 aprilja.

12. Criminal Justice Act 2003. Chapter 44. – URL: <http://www.opsi.gov.uk/acts/acts2003/30044--1.htm#109>. Data obrashhenija: 20.03.2006.

13. Criminal Procedure Rules 2005 / Statutory Instrument 2005. № 384 (L. 4). URL: <http://www.opsi.gov.uk/si/si2005/20050384.htm>. Data obrashhenija: 20.03.2006.

14. Federal Rules of Evidence (2004) (incorporating the revisions that took effect Dec. 1, 2003). – URL: <http://www.law.cornell.edu/rules/fre/rules.htm#Rule102>. Data obrashhenija: 20.03.2006.

УДК 351.811.12+343.98

**М.В. Баранчикова**, канд. юрид. наук, Орловский юридический институт МВД России им. В.В. Лукьянова (Орел) (e-mail: marina-baranchikova@yandex.ru)

**А.И. Смоляков**, канд. юрид. наук, Орловский юридический институт МВД России им. В.В. Лукьянова (Орел) (e-mail: sai.611@yandex.ru)

## ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СРЕДСТВ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ ДЛЯ ВЫЯВЛЕНИЯ НАРУШЕНИЙ СКОРОСТНОГО РЕЖИМА: ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ИЛИ ФИСКАЛЬНАЯ ФУНКЦИЯ?

*В статье освещается проблема определения основных целей использования средств фотовидеозаписи правонарушений, связанных с превышением скоростного режима. Успешное применение фотовидеозаписи на протяжении последних лет в России, позволяющее выявлять значительное количество нарушений правил дорожного движения, число которых ежегодно растет, можно признать положительным опытом и перспективным направлением обеспечения безопасности дорожного движения.*

Системы автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения активно развиваются, а сфера выявляемых ими нарушений правил дорожного движения постоянно расширяется, однако преобладающим видом ежегодно выступает нарушение скоростного режима. К основным функциям рассматриваемых систем относятся обеспечение безопасности дорожного движения на аварийноопасных участках дорог и фискальная функция. При этом первоочередной задачей на практике часто выступает повышение выявляемости нарушений правил скоростного режима для максимального сбора штрафов за их совершение.

Проблема состоит в том, что даже если в отдельных регионах приоритетной является фискальная функция, то функция обеспечения безопасности дорожного движения не должна уходить на второй план. Применение комплексов фотовидеофиксации нацелено на реализацию принципа неотвратимости наказания виновных водителей, искоренение чувства их безнаказанности. Использование указанных комплексов способствует ликвидации аварийно-опасных участков автомобильных дорог, заставляет водителей соблюдать скоростной режим, тем самым повышать безопасность дорожного движения.

В этой связи поднимается вопрос о необходимости разработки научно обоснованной методики определения мест размещения технических средств автоматической фотовидеофиксации правонарушений, сформулированы практические предложения, направленные на повышение эффективности их использования.

**Ключевые слова:** средства фотовидеофиксации, нарушения скоростного режима, превышение скорости движения транспортного средства, обеспечение безопасности дорожного движения, фискальная функция, нарушения правил дорожного движения.

\*\*\*

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из основных задач, стоящих в настоящее время перед всеми ветвями власти в Российской Федерации.

Статья 10 Федерального закона № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» определяет, что в целях реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения разрабатываются федеральные, региональные и местные программы, направленные на сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и снижение ущерба от этих происшествий, которые финансируются за счет средств соответствующих бюджетов [1]. Указанным законом на органы местного самоуправления возложены обязанности по осуществлению мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на указанных дорогах.

Данное положение также закреплено статьями 14-16 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», где ука-

зано, что обеспечение безопасности дорожного движения в границах населенных пунктов поселений, муниципальных районов и городских округов является вопросом местного значения соответствующего муниципального образования [2].

К числу основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения относится «приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности» [1]. Однако реализация органами муниципальной и региональной власти ряда мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, вызывает, на наш взгляд, обоснованные сомнения в том, что они придерживаются данного принципа. Речь идет об особенностях использования средств фотовидеофиксации для выявления правонарушений в области безопасности дорожного движения.

Возможность привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения в случае их фиксации работающими в ав-

томатическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи была закреплена Федеральным законом РФ от 24 июля 2007 года № 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» [3].

В результате с 1 июля 2008 года система фотовидеофиксации стала успешно использоваться в России и позволяет выявлять значительное (например, в 2015 году более 50 миллионов) количество нарушений правил дорожного движения, а ее применение можно признать перспективным направлением обеспечения безопасности дорожного движения.

В современный период системы автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения активно развиваются в большинстве российских регионов и фиксируют целый ряд нарушений правил дорожного движения, круг которых ежегодно расширяется. Так, в 2015 году из общего количества постановлений о назначении административного наказания, вынесенных в отношении владельцев и водителей транспортных средств, 67 % составили материалы, зафиксированные комплексами фотовидеофиксации, что на 4 % больше показателей 2014 года. При этом около 76% стационарных комплексов были ориентированы на фиксацию превышения установленной скорости движения транспортных средств. Доля таких нарушений составила 89 % от общего количества правонарушений, зафиксированных в автоматическом режиме[4].

Очередным этапом, призванным активизировать внедрение указанных комплексов и расширить обязанности

местных властей в данной сфере, стало предложение Правительства Российской Федерации «отнести к обязательным элементам обустройства автомобильных дорог... комплексы (приборы) фотовидеофиксации нарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения» [5]. Данное предложение необходимо рассматривать с учетом того, что, как мы отметили ранее, обязанности по обустройству автомобильных дорог местного значения и осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на них возложены на органы местного самоуправления.

При этом очевидно, что главной функцией систем фотовидеофиксации скоростного режима является воздействие на водителя с целью мотивировать его на соблюдение установленного скоростного режима. Однако в современной российской действительности цель обеспечения безопасности дорожного движения на аварийноопасных участках дорог часто выступает вторичной после первоочередной задачи повышения выявляемости нарушений правил для максимального сбора штрафов за их совершение. Это обусловлено тем, что в соответствии с подпунктом 6.1. пункта 1 статьи 46 Бюджетного кодекса Российской Федерации штрафы за нарушение законодательства Российской Федерации об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности, устанавливающего правила перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального, местного значения, – осуществляются, соответственно в бюджет субъекта Российской Федерации, местный бюджет по нормативу 100 процентов. В свою очередь подпункт 6.2. пункта

1 статьи 46 Бюджетного кодекса Российской Федерации определяет, что денежные взыскания (штрафы) за нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения подлежат зачислению в бюджеты субъектов Российской Федерации по нормативу 100%. То есть, штрафные санкции за нарушения в области безопасности дорожного движения напрямую поступают в региональные и местные бюджеты. Когда только в Орловской области и только за 2015 год с помощью комплексов фотовидеофиксации было вынесено 255 841 постановление о наложении административных штрафов на сумму 155 850 500 рублей<sup>1</sup> [6], сложно удержаться от соблазна поставить камеру не там, где совершается большое количество ДТП, а там, где имеется повышенный транспортный поток.

Как отмечает депутат Вячеслав Лысков «штрафы за нарушение ПДД явно рассчитаны не на предупреждение нарушений, а на пополнение бюджетов. Региональные власти не скрывают, что строят планы с учетом таких доходов: даже в тех заданиях конкурсов среди компаний, занимающихся установкой и обслуживанием систем видеофиксации, пишется, сколько может быть собрано штрафов» [6].

Соглашаются с ним и А.И. Воробьев и М.В. Гаврилюк, отмечающие, что «на данный момент функционал системы ограничен сбором платежей за превышение скоростного режима, что часто сказывается на отсутствии ожидаемого эффекта в росте показателей организации и безопасности дорожного движения», отмечая при этом, что «даже если приоритетной является фискальная функция, то

функции безопасности и организации дорожного движения все равно не уходят на второй план» [7, с. 86].

А «для того, чтобы система носила воспитательный характер и повышала безопасность дорожного движения, а не была всего лишь инструментом пополнения федерального бюджета, необходима разработка научно обоснованной методики определения мест размещения технических средств СКДО» [7, с. 83]. В этой связи необходимо оптимальное сочетание, позволяющее решать как задачи обеспечения безопасности дорожного движения, так и фискальной функции в виде сборов платежей за нарушения правил. Это обуславливает необходимость установки средств фотовидеофиксации в местах, где они будут положительно влиять на дорожную ситуацию. Разрешить данную ситуацию, возможно, позволит введение ГОСТа, о завершении разработки которого сообщил недавно Росстандарт. В частности, предполагается, что данный ГОСТ будет содержать рекомендации к местам установки и требования к размещению камер относительно дороги, а также правила их установки [8].

Анализ изменения обстановки на отдельных участках дороги после установки подобных систем показывает, что неотвратимость взимания штрафа является эффективным методом борьбы с правонарушителями в месте установки. В этой связи до введения в действие вышеуказанного ГОСТа камеры необходимо устанавливать на тех участках дороги, где безопасность дорожного движения явно зависит от частоты превышения скоростного режима, а также на опасных участках, в местах с большим количеством ДТП с нанесением вреда здоровью и летальным исходом.

---

<sup>1</sup> Данные ЦАФАП УГИБДД УМВД по Орловской области.

Основные усилия местных и региональных властей по профилактике аварийности должны быть направлены, прежде всего, на выявление и пресечение наиболее опасных административных и уголовных правонарушений со стороны водителей транспортных средств. Менталитет российских водителей пока не позволяет надеяться на законопослушное поведение за рулем без постоянного внешнего надзора. В этих условиях особую важность и эффективность с точки зрения выявления и фиксации противоправного поведения водителей представляет собой более широкое использование средств фотовидеофиксации [9, с. 121-126].

В современный период «одним из перспективных направлений по снижению уровня аварийности, сохранению человеческих жизней является использование средств автоматической фиксации административных правонарушений с целью повышения уровня безопасности дорожного движения путем принуждения водителей к соблюдению требований Правил дорожного движения» [10, с. 136]. Об этом свидетельствует и опыт других стран. В частности после принятия на Украине закона о фотофиксации в первые два-три месяца количество смертельных случаев снизилось на 35 %, нарушений ПДД – на 50 % [11].

На эффективность рассматриваемого способа профилактики правонарушений в области дорожного движения указывают и результаты опросов, осуществленных дирекцией федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах». Так, из общего числа лиц, принявших участие в опросе, 67,7 % отмечают, что введение фотовидеонаблюдения за нарушением правил дорожного движения бу-

дет способствовать снижению количества ДТП. Одновременно с этим 65,9 % респондентов также ответили положительно на вопрос: «Заставит ли Вас соблюдать ПДД система видеофиксации?». 15,5 % заявили, что будут стремиться обойти её при помощи разнообразных приспособлений (сетка на номерных знаках, антирадар, и т.д.), и только 12,2 % из числа опрошенных указали на то, что будут по-прежнему нарушать правила дорожного движения даже при наличии приборов фотовидеофиксации.

Аналогичные результаты представлены на сайте ГИБДД МВД России в разделе «Опросы общественного мнения». Отвечая на вопрос о влиянии фотовидеофиксации правонарушений на соблюдение водителями требований ПДД, 17 % опрошенных заявили, что после установления на автодорогах комплексов автоматической фотовидеофиксации они стали более строго выполнять требования Правил дорожного движения. Аналогичное число респондентов (17 %) указало, что они стали соблюдать правила, но только там, где установлены указанные комплексы. При этом более половины (52 %) лиц, принявших участие в опросе, указали, что они всегда соблюдают ПДД вне зависимости от наличия систем фотовидеофиксации, и только 14 % отметили, что установка комплексов автоматической фиксации правонарушений на них не повлияла, так как они продолжают совершать правонарушения в области дорожного движения, как и раньше [12, с. 90].

Применение комплексов фотовидеофиксации призвано «стабилизировать ситуацию в сфере дорожного движения, расширить спектр мер воздействия на его безопасность наиболее эффективными, экономичными и современными сред-

ствами» [13, с. 23]. Они, будучи призваны устанавливать нарушения скоростного режима, нацелены на реализацию принципа неотвратимости наказания, искоренение чувства безнаказанности виновных в нарушении правил водителей автотранспорта.

Использование указанных комплексов способствует ликвидации аварийно-опасных участков автомобильных дорог, заставляет водителей соблюдать скоростной режим, тем самым повышать безопасность дорожного движения. Это становится особенно очевидным, если учесть результаты научных исследований австралийских ученых Craig Kloeden и AJ McLean, которые, проанализировав огромное число ДТП, пришли к заключению, что риск оказаться участником дорожно-транспортного происшествия в случае превышения в населенном пункте скорости движения свыше 60 километров в час увеличивается в два раза через каждые 5 километров в час [14].

Достоинства применения средств автоматической фотовидеофиксации также состоят в возможности фиксации транспортных средств в системе федерального уровня, контроле за транспортными потоками на границах области, внутри региона, за движением муниципального, специального транспорта и т.д. Кроме того, «их показания способствуют объективному рассмотрению дел об административном правонарушении, позволяя установить или подтвердить наличие факта административного правонарушения или иные обстоятельства, имеющие значение для правильного разрешения дела» [15, с. 76].

В последние годы большое значение при работе со стационарными комплексами фотовидеофиксации нарушений

правил дорожного движения уделяется информированию граждан о местах их применения путем установки соответствующего дорожного знака или разметки, а так же публикации данных сведений в средствах массовой информации. Это получает неоднозначную оценку со стороны водителей и правоприменителей.

Вопрос о том, насколько предварительное предупреждение участников дорожного движения о применении автоматической фиксации административных правонарушений необходимо, оказывает на них профилактическое воздействие, способствует снижению уровня аварийности на данных участках дорог, но в то же время препятствует реализации фискальной функции, является дискуссионным. Опыт зарубежных стран показывает прямо противоположные подходы к необходимости предупреждения водителей о местах ведения фотовидеофиксации. В некоторых странах есть даже специальные карты установки подобных устройств, в других же – наоборот, предпочитают скрытое видеонаблюдение и фиксацию нарушений правил дорожного движения. Очевидно, что в первом случае сборы штрафов за нарушения скоростного режима будут минимальными ввиду информированности водителей о наличии камер. При этом наибольший эффект будет достигнут при их постоянном использовании в очагах аварийности на протяжении длительного времени. Это окажет наибольшее влияние на участников дорожного движения, систематически передвигающихся в местах их установки, знающих о наличии средств фотовидеофиксации и фактах привлечения к ответственности с их использованием. Тем самым потенциальная неотвратимость наказания будет вынуждать водителей,

планирующих нарушить скоростной режим, строго соблюдать правила дорожного движения.

В случаях ведения скрытого наблюдения за соблюдением скоростного режима, что характерно для мобильных средств фотовидеофиксации, первоочередной, на первый взгляд кажется реализация фискальной функции. Однако на самом деле это не совсем так. Привыкание водителей к стационарным камерам вынуждает их соблюдать скоростной режим только в местах их действия. В остальных случаях водители, превышая установленную скорость, в большинстве случаев надеются остаться безнаказанными, и только в случае «неожиданности» административного наказания понимают необходимость повсеместного соблюдения правил дорожного движения.

Наиболее оптимальным для безопасности дорожного движения и эффективным для выполнения фискальной функции, что тоже немаловажно для реализации экономических мер обеспечения транспортной безопасности, будет комплексное сочетание стационарного и мобильного режимов фотовидеофиксации нарушений скоростного режима.

Очевидно, что ни само по себе техническое совершенствование транспортных средств, транспортной инфраструктуры, ни другие из мер, взятые в отдельности, не в состоянии полностью снять проблему аварийности [16, с. 51; 17, с.56; 18, с. 81]. Только взаимное дополнение и расширение возможностей разных видов мер организационно-технического характера, сфер и возможностей применения средств фотовидеофиксации позволит эффективно организовать дорожное движение, добиться выполнения обеспечивающих, охранительных, фискальных и

иных функций, влияющих на эффективность дорожной безопасности.

### Список литературы

1. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) // Российская газета. – 26.12.1995. – № 245.

2. Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации (с послед измен): Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ (ред. от 30.12.2015) // Российская газета. – 08.10.2003. – № 202.

3. О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федеральный закон от 24.07.2007 г. № 210-ФЗ // Российская газета. - 31.07.2007. - № 164.

4. Средства автоматической фиксации в прошедшем году выявили более 50 миллионов нарушений ПДД Средства автоматической фиксации в прошедшем году выявили более 50 миллионов нарушений ПДД [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.gibdd.ru>.

5. План мероприятий, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий. [Электронный ресурс] // Правительство России [официальный сайт]. – URL: <http://www.government.ru/orders/19173/> (дата обращения 20 фев. 2016 г.).

6. Сухова С. Приказано выжить [Электронный ресурс] // Огонёк [сайт]. – URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2895457>.

7. Воробьев А.И., Гаврилюк М.В. Методика определения мест установки системы фото- и видеофиксации и дополнительных элементов инфраструктуры // Вестник МАДИ. – 2013. – № 2 (33). – С. 86-87.

8. Росстандарт подготовит ГОСТы для камер фиксации нарушений на дорогах [Электронный ресурс] // Росстандарт [сайт]. – URL: [http://gost.ru/wps/portal/pages/press-center/about/?article\\_id=2775](http://gost.ru/wps/portal/pages/press-center/about/?article_id=2775).

9. Домрачев Д.Г. О некоторых вопросах применении административного законодательства в целях профилактики дорожно-транспортных происшествий в Российской Федерации // Вестник Вятского государственного гуманитарного университета. – 2015. – № 11. – С. 121-126.

10. Коняев С.А., Золотарев И.И. Об эффективности использования средств автоматизированной фиксации административных правонарушений в предупреждении ДТП и сохранении жизни и здоровья участников дорожного движения // Вестник Воронежского института МВД России. – 2013. – № 3. – С. 136-137.

11. Корчак А. Не нарушай // Зеркало недели. Украина. – 2012. – № 25. – С. 3-4.

12. Смоляков А.И. Использование результатов частной видеофиксации как неотъемлемая составляющая при реализации принципа неотвратимости наказания за нарушения правил дорожного движения // Юридическая наука и правоохранительная практика. – 2013. – № 1 (23). – С. 90-97.

13. Баранчикова М.В., Кузнецова И.И. Пропаганда безопасности дорожного движения: криминологические и психолого-педагогические аспекты // Вест-

ник Орловского государственного университета. – 2015. – № 4. – С. 19-23.

14. Kloeden CN, McLean AJ, Glonek G (2002) Reanalysis of travelling speed and the risk of crash involvement in Adelaide South Australia (CR207), Australian Transport Safety Bureau, Canberra [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/publications> (дата обращения: 29 фев. 2016 г.).

15. Мишина Ю.В. Показания специальных технических средств как доказательства по делу об административном правонарушении. // Наука и практика. – 2015. – № 4. – С. 75-76.

16. Коробеев А.И. Транспортные преступления и транспортная преступность: монография. – М.: Юрлитформ, 2015. – 488 с.

17. Шевелева С.В., Урда М.Н. Об оптимизации мер противодействия управлению транспортным средством в состоянии опьянения // Административное право и процесс. – 2012. – № 10. – С. 56-58.

18. Шевелева С.В., Дробышева О.С. О псевдогуманизации уголовного законодательства в отношении представителей бизнеса // Известия Юго-Западного государственного университета. – 2012. – № 4-1 (43). – С. 80-87.

*Получено 19.07.16*

**M.V. Baranchikova**, Candidate of Juridical Sciences, Orel Law Institute of Ministry of Internal Affairs of Russia named after V. V. Lukyanov (Orel) (e-mail: [marina-baranchikova@yandex.ru](mailto:marina-baranchikova@yandex.ru))

**A. I. Smolyakov**, Candidate of Juridical Sciences, Orel Law Institute of Ministry of Internal Affairs of Russia named after V. V. Lukyanov (Orel) (e-mail: [sai.611@yandex.ru](mailto:sai.611@yandex.ru))

#### **USE OF PHOTO-VIDEO FIXATION TO DETERMINE SPEEDING: ROAD SAFETY OR FISCAL FUNCTION?**

*The paper discusses the problem of defining the main objectives of using photo-video fixation of offenses related to speeding. In Russia, the photo-video fixation has been applied recently, because the number of traffic violations is growing every year. It can be considered a good practice and perspective direction in the traffic safety.*

*Systems of automatic photo-video fixation of traffic violations are actively being improved, and the sphere of detecting these violations is constantly growing. However, the speeding is still a most common traffic violation. The*

main functions of the systems under consideration include road safety in the sections of breakdown roads and a fiscal function. In practice, a priority is often given to detection of speeding for collecting the maximum money penalties for these violations.

The problem is that even if in some regions the fiscal function is preferable, the road safety function should not be relegated to the background. Using complexes of the photo-video fixation is aimed at implementing the principle of inevitability of punishment for the guilty drivers and at eradicating a feeling of impunity. Therefore, these systems help to increase road safety, eliminating emergency sections of highways and forcing drivers to comply with speed limits.

In this regard, there is a problem of developing scientifically based methods for determining the placement of the automatic photo-video fixations. The paper considers some ideas, which could improve road safety.

**Key words:** systems of photo-video fixations, speeding, ensuring road safety, fiscal function, traffic violations.

\*\*\*

## References

1. O bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija: Federal'nyj zakon ot 10.12.1995

№ 196-FZ (red. ot 28.11.2015) // Rossijskaja gazeta. – 26.12.1995. – № 245.

2. Ob obshhix principah organizacii mestnogo samoupravlenija v Rossijskoj Federacii (s posled izmen): Federal'nyj zakon ot 06.10.2003 № 131-FZ (red. ot 30.12.2015) // Rossijskaja gazeta. – 08.10.2003. – № 202.

3. O vnesenii izmenenij v Kodeks Rossijskoj Federacii ob administrativnyh pravonarushenijah: Federal'nyj zakon ot 24.07.2007 g. № 210-FZ // Rossijskaja gazeta. – 31.07.2007. – № 164.

4. Sredstva avtomaticheskoy fiksacii v proshedshem godu vyjavili bolee 50 millionov narushenij PDD Sredstva avtomaticheskoy fiksacii v proshedshem godu vyjavili bolee 50 millionov narushenij PDD [Elektronnyj resurs]. – URL: <http://www.gibdd.ru>.

5. Plan meroprijatij, napravlennyh na snizhenie smernosti naselenija ot dorozhno-transportnyh proisshestvij. [Elektronnyj resurs] // Pravitel'stvo Rossii [ofic. sajt]. – URL: [http://www.government.ru/orders/19173/\(data obrashhenija 20 fev. 2016 g.\)](http://www.government.ru/orders/19173/(data obrashhenija 20 fev. 2016 g.)).

6. Suhova S. Prikazano vyzhit' [Elektronnyj resurs] // Ogonjok [sajt]. – URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2895457>.

7. Vorob'ev A.I., Gavriljuk M.V. Metodika opredelenija mest ustanovki sis-

temy foto- i videofiksacii i dopolnitel'nyh jelementov infrastruktury // Vestnik MADI. – 2013. – № 2 (33). – S. 86-87.

8. Rosstandart podgotovit GOSTy dlja kamer fiksacii narushenij na dorogah [Elektronnyj resurs] // Rosstandart [sajt]. – URL: [http://gost.ru/wps/portal/pages/press-center/about/?article\\_id=2775](http://gost.ru/wps/portal/pages/press-center/about/?article_id=2775).

9. Domrachev D.G. O nekotoryh voprosah primenenii administrativnogo zakonodatel'stva v celjah profilaktiki dorozhno-transportnyh proisshestvij v Rossijskoj Federacii // Vestnik Vjatskogo gosudarstvennogo gumanitarnogo universiteta. – 2015. – № 11. – S. 121-126.

10. Konjaev S.A., Zolotarev I.I. Ob jeffektivnosti ispol'zovanija sredstv avtomatizirovannoj fiksacii administrativnyh pravonarushenij v preduprezhdenii DTP i sohranении zhizni i zdorov'ja uchastnikov dorozhnogo dvizhenija // Vestnik Voronezhskogo instituta MVD Rossii. – 2013. – № 3. – S. 136-137.

11. Korchak A. Ne narushaj // Zerkalo nedeli. Ukraina. – 2012. – № 25. – S. 3-4.

12. Smoljakov A.I. Ispol'zovanie rezul'tatov chastnoj videofiksacii kak neot#emlemaja sostavljajushhaja pri realizacii principa neotvratimosti nakazaniya za narusheniya pravil dorozhnogo dvizhenija // Juridicheskaja nauka i pravoohranitel'naja praktika. – 2013. – № 1 (23). – S. 90-97.

13. Baranchikova M.V., Kuznecova I.I. Propaganda bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija: kriminologicheskie i psihologo-

pedagogicheskie aspekty // Vestnik Orlovskogo gosudarstvennogo universiteta. – 2015. – № 4. – S. 19-23.

14. Kloeden CN, McLean AJ, Glonek G (2002) Reanalysis of travelling speed and the risk of crash involvement in Adelaide South Australia (CR207), Australian Transport Safety Bureau, Canberra [Elektronnyj resurs]. – URL: <http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/publications> (data obrashhenija: 29 fev. 2016 g.).

15. Mishina Ju.V. Pokazaniya special'nyh tehničkih sredstv kak dokazatel'stva po delu ob administrativnom pravonarushenii. // Nauka i praktika. – 2015. – № 4. – S. 75-76.

16. Korobeev A.I. Transportnye prestupleniya i transportnaya prestupnost': monografija. – M.: Jurlitform, 2015. – 488 s.

17. Sheveleva S.V., Urda M.N. Ob optimizacii mer protivodejstvija upravleniju transportnym sredstvom v sostojanii op'janenija // Administrativnoe pravo i process. – 2012. – № 10. – S. 56-58.

18. Sheveleva S.V., Drobysheva O.S. O psevdogumanizacii ugovnogo zakonodatel'stva v otnoshenii predstavitelej biznesa // Izvestija Jugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. – 2012. – № 4-1 (43). – S. 80-87.