

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение  
высшего образования  
«ТЮМЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»  
ИНСТИТУТ ГОСУДАРСТВА И ПРАВА  
Кафедра теоретических и публично-правовых дисциплин

РЕКОМЕНДОВАНО К ЗАЩИТЕ  
В ГЭК  
И.о. заведующего кафедрой  
доктор юридических наук, профессор  
О.Ю. Винниченко  
\_\_\_\_\_ 2021 г.

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА**  
**магистерская диссертация**

**«ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРАВ ЧЕЛОВЕКА И БИЗНЕСА В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ  
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО  
ДВИЖЕНИЯ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ»**

40.04.01 Юриспруденция

Магистерская программа «Защита прав человека и бизнеса»

Выполнил работу  
студент 3 курса  
заочной формы обучения

Девяткова Анна  
Леонидовна

Научный руководитель  
кандидат юридических наук,  
доцент

Лиц Марина  
Олеговна

Рецензент заместитель начальника  
Управления ГИБДД  
по Тюменской области, специалист

Третьякова Ирина  
Николаевна

Тюмень, 2021

## Оглавление

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ.....	3
ВВЕДЕНИЕ.....	4
ГЛАВА 1. ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ОБЩЕСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ МЕЖДУ ГОСУДАРСТВОМ И УЧАСТНИКАМИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ .....	8
1.1. ИСТОРИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ .....	8
1.2. ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ ГОСАВТОИНПЕКЦИИ И ЕЕ ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ.....	16
ГЛАВА 2. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ОРГАНИЗАЦИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПРАВ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ. 24	
2.1. НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД ПРИ ОБЕСПЕЧЕНИИ ПРАВ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	24
2.2 СТРУКТУРА И ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПРАВ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ .....	29
2.3. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПРАВ ЧЕЛОВЕКА	35
ГЛАВА 3. ФУНКЦИИ ГОСАВТОИНПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПРАВ	45
3.1. ИСПОЛНЕНИЕ АДМИНИСТРАТИВНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА, КАК ОБЕСПЕЧИТЕЛЬНАЯ ФУНКЦИЯ ПО СОБЛЮДЕНИЮ И ЗАЩИТЕ ПРАВ .....	45
3.2. ФУНКЦИИ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ, КАК ФУНКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПРАВ .....	52
ГЛАВА 4. КОРРУПЦИЯ КАК ФАКТОР, УГНЕТАЮЩИЙ ПРАВА .....	56
4.1. КОРРУПЦИЯ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ, КАК НЕГАТИВНЫЙ ФАКТОР В ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПРАВ ЧЕЛОВЕКА .....	56
4.2. ПРОФИЛАКТИКА КОРРУПЦИИ В ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНАХ, КАК ЗАЛОГ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРАВ.....	60
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	64
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК .....	71

## СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И УСЛОВНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ

БДД – безопасность дорожного движения

ГАИ – государственная автомобильная инспекция

ГИБДД – государственная инспекция безопасности дорожного движения

ДПС – дорожно-патрульная служба

КоАП РФ – Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях

МВД – министерство внутренних дел

НКВД – Народный комиссариат внутренних дел СССР

ОВД – органы внутренних дел

ОРУД – отряд регулирования уличного движения

ПДД – правила дорожного движения

РСФСР – российская советская федеративная социалистическая республика

РФ - Российская Федерация

СНК – совет народных комиссаров

СССР – Союз советских социалистических республик

УК РФ – Уголовный кодекс Российской Федерации

## ВВЕДЕНИЕ

Настоящая работа посвящена исследованию вопросов обеспечения прав человека и бизнеса при осуществлении государственной функции по обеспечению безопасности дорожного движения.

Актуальность данной темы исследования заключается в том, что субъектом обеспечения прав в деятельности рассматриваемого подразделения, является практически каждый человек и каждый предприниматель. Ведь в наши дни, трудно представить жизнь без участия в дорожном движении. Практически в каждом населенном уголке мира существует автотранспортное движение. Миллионы грузов доставляются по автомобильным дорогам, люди перемещаются из одной точки в другую. Автомобили, автобусы, автофургоны – это источники к обеспечению благ человека. Не мыслима работа промышленных предприятий без автотранспортных средств, без них не обходится ни сельскохозяйственное производство, ни торговля, ни медицина, ни иные виды обслуживания. Перемещаясь на отдых, на работу или на учебу, человек невольно становится участником дорожного движения, будь то пешеход, водитель или пассажир транспортного средства. Так автомобилизация является важнейшей составляющей социального общества, способствует развитию экономики, культуры и других сфер жизни.

Каждый человек, участвуя в дорожном движении, прежде всего рассчитывает на гарантированное Конституцией Российской Федерации, а также международными правовыми актами, право безопасно перемещаться, без угрозы для жизни и свободы передвижения, на правоохранную функцию со стороны уполномоченных государственных органов, а в случае утраты, на защиту своих прав.

Вторая статья Конституции Российской Федерации провозглашает высшей ценностью человека его права и свободы и возлагает на государство обязанность по их признанию, соблюдению и защите. Основной

государственный Закон (ст.7) утверждает, что Российская Федерация является социальным государством, политика которого направлена на создание условий, обеспечивающих достойную жизнь и свободное развитие человека. Конституцией (ст.8) гарантировано свободное перемещение товаров и услуг, защищаются разные формы собственности, закрепляет (ст. 20) право каждого на жизнь и право каждого (ст.27) на свободу передвижения. Российской Федерацией признается провозглашенные Всеобщей декларацией прав человека 1948 г. (ст.3) право на жизнь и (ст.13) право свободно передвигаться.

Государственные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения возложены на органы Министерства внутренних дел, в которых выделено структурное подразделение Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД) или как принято называть Госавтоинспекции. Помимо прямого предназначения, которое выражается в предупреждении дорожно-транспортных происшествий, с целью недопущения гибели и травматизма на дорогах, сотрудники ГИБДД, при выполнении государственных функций, обязаны обеспечивая право на безопасность, обеспечивать и другие права участников дорожного движения. К сожалению, практика данного подразделения свидетельствует о большом количестве жалоб на действия либо бездействия, а также решения, принимаемые должностными лицами, при исполнении своих должностных обязанностей, часть из них бывает связана с нарушением тех или иных прав.

Наличие значительного количества задач в организации обеспечения безопасности дорожного движения, значимость которых важна для любого жителя нашей страны, важна также для осуществления большинства видов бизнеса, свидетельствует о необходимости теоретических исследований, изучении нормативно-правовой базы, в соответствии с которыми подразделение ГИБДД должно выполнять свое прямое предназначение, при этом соблюдая и обеспечивая права тех лиц, которые участвуют в общественных отношениях.

При определении основных задач исследуемой работы соглашусь с И.П. Климовым, который под понятием права человека, понимает: «неотъемлемую, установленную законом возможность осуществлять активное или пассивное действие, направленное на реализацию его интересов» [Климов, с.7]. Применительно темы исследования, рассматривается обеспечение права человека на его безопасное движение.

Объектом исследования является общественные отношения, в сфере обеспечения прав человека в деятельности ГИБДД МВД РФ.

Предметом исследования определены общие и основные закономерности общественных отношений, возникающие при обеспечении прав человека в деятельности ГИБДД МВД РФ.

Цель исследования: на основе анализа нормативно-правовой базы, регулирующей деятельность ГИБДД, определить основные направления в обеспечении общепризнанных прав человека.

Для достижения данной цели необходимо решение следующих задач исследования: 1) изучить историю развития общественных отношений между государством и участниками дорожного движения; 2) Определить правовые основы организации деятельности ГИБДД по обеспечению прав человека; 3) рассмотреть функции ГИБДД по обеспечению прав человека 4) констатировать коррупцию, как фактов угнетающий права.

Теоретическую основу исследования составили научные труды ученых и практиков, таких как: Климов И.П., Медушевская Н.Ф., Лукьянов В.В., Матузов Н.И., Скурко Е.В., Чекалин К.С., Мулукаев Р.С., Медушевский А.Н., Андреев П.Г. и многие другие, рассматривающие в своих исследованиях вопросы обеспечения прав человека, в том числе и при осуществлении государственной функции по обеспечению безопасности дорожного движения.

Нормативную основу составили Конституция РФ, общепризнанные акты международного права: Всеобщая декларация прав человека 1948 г., Конвенция о защите прав и основных свобод 1950 г., Венская Конвенция «О безопасности

дорожного движения» 1962 г., федеральные законы: от 10.12.1995 г. №196 – ФЗ «О безопасности дорожного движения», от 30.11.2011 г № 342 - ФЗ от «О службе в органах внутренних дел РФ», от 07.02.2011 № 3 - ФЗ от «О полиции», Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и другие законы и постановления правительства, указы президента, приказы и распоряжения МВД РФ, а также акты толкования права высших судебных органов Российской Федерации.

Методология исследования основана на использовании совокупности общенаучных методов, таких как диалектика, анализ и синтез и методов научного познания: социальный, статистический, формально-юридический, способом изучения и анализа информационно-аналитических документов, публикаций в средствах массовой информации и интернет-ресурсов.

Теоретическая значимость работы заключается в разъяснении и определении основных направлений по обеспечению прав человека в деятельности ГИБДД, при осуществлении государственных функций по контролю и надзору в сфере безопасности дорожного движения.

Практическая значимость состоит в том, что результаты исследования могут быть использованы как сотрудниками осуществляющими деятельность по обеспечению БДД, так и любыми лицами, принимающими участие в дорожном движении.

Структура научно-исследовательской работы обусловлена целью и задачами, состоит из введения, четырех глав, каждая из которых разделена на параграфы, а также заключения, библиографического списка использованных источников и литературы.

# ГЛАВА 1. ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ОБЩЕСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ МЕЖДУ ГОСУДАРСТВОМ И УЧАСТНИКАМИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

## 1.1. ИСТОРИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ

Дорожное движение с момента зарождения государственности, стало неотъемлемой ее частью, так как способствовало развитию торговых, экономических, дипломатических и других отношений. Организовать порядок движения на дорогах населенных пунктов, эта необходимость появилась задолго до того, как появились первые технические средства передвижения. Верховная власть России всегда пристально следила за состоянием дорожного движения. Издавая нормы поведения, за их неисполнение, предусматривала те или иные наказания. Обеспечение прав человека, участвующего в дорожном движении, в разные исторические эпохи осуществлялось в зависимости от общественно-политического строя, установленного в стране, от формы государственного устройства.

История организации порядка на дорогах, свидетельствует, что первые пострадавшие, в дорожных происшествиях появились с момента появления повозок и экипажей, которые передвигались по обустроенным или накатанным дорогам. Травмы и гибель получали люди при столкновениях колесниц, а также в результате их наезда, на прохожих. Кроме того, беспредел устраивали извозчики, которые могли иссечь идущих людей, за то, что они мешали проезду. Московский князь Иван Третий (15 век), с целью не допущения этого, утвердил «общие правила пользования почтовыми трактами с перекладными лошадьми». Указ Императора Петра Первого, запрещал быструю езду по населенным пунктам, не допускал передвигаться «без возниц и на невзнузданных лошадях». В 1720 году контрольные функции на дорогах он возложил на полицию, она также должна была вести регистрацию, присваивая каждому извозчику свой номер, который крепился к его спине.

Учел и жалобы пешеходов, указом он запретил кучерам бить прохожих хлыстами. За нарушения правил на дороге предусматривалось введенное Петром наказание «бить кошками» - это вид телесных наказаний с помощью четыреххвостных плетей с узелками на концах. За имеющиеся три нарушения, нарушителя помимо телесных наказаний могли сослать на каторгу. В некоторых странах, таких как Китай, Саудовская Аравия до сих пор существуют физические наказания за нарушения на дорогах.

Сенатским Указом, Анна Иоанновна в 1730 году вводит наказание в виде штрафа для лихачей, их секли розгами, а особо провинившихся даже казнили. «...А ежели, кто впредь в противность сего Ея Императорского величества указа дерзнет, так резво и не смирно ездить и плетьюми кого бить и санями и лошадыми давить, таким по состоянию вины их чинено будет жесткое наказание или смертная казнь» [Рыбин, с.15].

На тот период, в соответствии с общерусским сводом законов в Судебнике 1497 г. закреплялись привилегии господствующих сословий. Так за причинение смерти холопу, представитель высшего сословия попросту был освобожден от наказания.

Соборное уложение 1649 года законодательно устанавливало неравное положение зависимых сословий, к тому же содержало главу, которая регламентировала для установления обстоятельств использование пыток. Преступления, совершаемые на дороге, относились к преступлениям против личности и против порядка. Так лицо, имеющее низкое социальное положение, за нарушение установленных правил могло быть лишено жизни, либо сослано на каторжные работы.

Российские правила 1812 года, уже устанавливающие на дорогах правостороннее движение, ограничивали скорость, указывали на необходимость технической исправности гужевых повозок и других колесных приспособлений. В них предусматривались меры наказания к нарушителям, опять-таки связанные с телесными истязаниями.

Серьезный подход к организации дорожного движения возник при появлении автомобилей. Согласно переписи 1913 года, в России на 130 миллионов жителей приходилось около 70 миллионов гужевых повозок, верховых лошадей, самодвижущихся колесных приспособлений и паровых автомобилей. По количеству последних только в Америке их было больше, чем в России. На дорогах особенно крупных городов, все эти средства передвижения требовали строгого упорядочения и контроля.

5 октября 1909 года в Париже, Россия принимала участие в первой Международной дипломатической конференции по вопросам автомобильного движения между странами. От Российской Империи представителем стал Владимир Свечин. Автомобильное дело в России развивалось образцовым образом и заслуженно признавалось другими государствами. Поэтому представитель российской делегации был назначен одним из четырех заместителей председателя. Результатом этой конференции стала подписанная первая «Международная Конвенция об автомобильном движении». Россия, одна из первых ратифицировала данный документ. В ней были утверждены единые дорожные знаки, некоторые из них практически не отличаются от современных, это «Железнодорожный переезд со шлагбаумом» и «Опасный поворот». Конвенция, имеющая 15 статей, предъявляла требования к состоянию транспортных средств: они не должны были дымить и шуметь, иметь на корпусе табличку с маркой, быть с исправным рулевым управлением и тормозами, иметь фонари сзади и спереди. Лица, которые допускались к управлению транспортом, должны быть старше 18 лет и иметь водительское удостоверение.

В 1926 году на Конференции во Франции, в которой принимали участие уже 50 стран, в том числе делегация СССР, подписанная Конвенция содержала ряд предписаний к международному передвижению (технические условия к автомобилям, порядок въезда и выезда, международные права и прочие). Женевская Конвенция 1931 года «О дорожных знаках и сигналах» разделила

дорожные знаки на три основные группы: предупреждающие об опасности, воспрещающие и указательные, всего введено было 26 знаков, но они были едиными для всех стран.

В нашей стране в то время существовала практика применения своих правил в каждом регионе. Сведения о происшествиях, которые учитывали на своих местах милиционеры, передавался в главный аппарат МВД СССР. Централизованный учет происшествий был введен в 1932 году. Из общих показателей аварийности было определено, что одинаковые причины по всей стране, приводят к дорожным происшествиям, в которых травмировались и погибали люди. Государственная автомобильная инспекция, была учреждена 1936 году, она стала первым специализированным органом по контролю за соблюдением правил на дорогах улиц. Сотрудники ГАИ предъявляли требования к соблюдению тех правил, которые предписаны были на его территории. Правила не имеющие единого свода, все же имели единые положения. В них рекомендовалось вести автомобиль, не создавая помех окружающим. Водителю требовалось «быть опрятным, дисциплинированным и следить за состоянием автомобиля». Ему нельзя было садиться за руль пьяным. К тому времени дороги уже разделились на главные и второстепенные, но знаков приоритета еще не было (они появятся только в 1979 году), до этого руководствовались понятием «Помеха справа». В городе предписывалось передвигаться со скоростью не выше 50 - 70 километров в час, а за городом, как таковые ограничения отсутствовали. Там водитель должен был сам выбирать соответствующую скорость с учетом состояния дороги и транспортного средства. Указывались правила парковки, машины предписывалось ставить как можно ближе к тротуару, при этом в один ряд. На перекрестках больших городов, транспортные средства распределялись по своим рядам, так из правого ряда, разрешалось поворачивать только направо, среднему ряду предписывалось движение прямо, а левый должен поворачивает налево.

Единые правила дорожного движения для всей страны введутся только в 1961 году, после присоединения СССР к международной Конвенции о дорожном движении, принятой в Женеве в 1949 году (ратифицирована СССР 1959 г.). Государства-участники для развития международного движения, в целях его безопасности устанавливает единообразные правила. Вводят основные понятия, приемлемые для организации дорожного движения. Предписывают всем участникам дорожного движения вести себя так, чтобы не создавать опасности и не причинять ущерба иным лицам.

С середины 60-х годов в Советском союзе вводится повсеместное изучение Правил движения (тогда называемых Правилами уличного движения). Правила преподают в школах и в профессиональных технических училищах. Элементарными знаниями на дорогах должны были владеть даже дети дошкольного возраста. СССР в гонке за передовыми показателями во всех сферах, посредством Всероссийского научно-исследовательского института министерства охраны общественного порядка (ВНИИ МООП) создает научно-исследовательские лаборатории, которые стали заниматься способами решения проблем безопасности дорожного движения. Советскими учеными разрабатываются электронно-вычислительные машины, используемые для регулирования дорожного движения.

В 1968 году Женевскую Конвенцию, сменила Конвенция о дорожном движении, подписанная в Вене 8 ноября. Действующая в настоящее время Венская Конвенция, ратифицирована Советским союзом в 1974 году. В международном договоре указано, что Правила дорожного движения, технические требования к транспортным средствам должны соответствовать положениям, изложенным в Конвенции. Признаются регистрационные документы, а также водительские права, выданные иностранными государствами с соблюдением условий, которые разрешают участвовать в международном дорожном движении.

На ее основе в 1973 году в СССР вводятся новые Правила дорожного

движения. Значение дорожных знаков, разметки, сигналов регулировщика, правила для передвижения транспортных средств, пешеходов и велосипедистов – уже не противоречили международным требованиям. После 1979 года появляется обязанность в автомобиле быть пристегнутым ремнями безопасности. В правилах введены знаки приоритета на перекрестках, указывается на нужность в транспортном средстве аптечки и огнетушителя. Регламентируются скоростные ограничения, так в городе скорость не должна быть выше 60 км/час, за городом — 90 километров в час, грузовые автомобили должны двигаться в час не более 70 километров. Наказания за нарушения этих правил уже применялись в соответствии с административным Кодексом.

В 1993 году Постановлением Правительства уже Российской Федерации утверждены, ныне действующие Правила дорожного движения, которые обязательны для всех участников на дороге, пешеходы, водители и пассажиры обязаны их знать и соблюдать. В Правилах изложен единый для территории России, порядок дорожного движения. Приведены используемые понятия и термины. Предписано участникам дорожного движения действовать так, чтобы не создавать опасности и не причинять вреда. Правила запрещают повреждать, загрязнять дорогу и создавать иные помехи для движения, не допускают повреждение любых средств организации дорожного движения, все то, что способно будет нарушить деятельность дорожно-транспортной инфраструктуры.

Из исследуемого вопроса «история создания организации дорожного движения в России» можно сделать следующий вывод, что в разные исторические эпохи нашей страны, отношение государственных органов к обеспечению права на безопасное участие в дорожном движении, было не безразличным. Обеспечение прав на дороге, как государственная «забота» предусматривала издание правил и наказание за их несоблюдение. Сами участники дорожного движения в правах были не всегда равны. Так в царский период, при вынесении наказания за нарушение установленных правил на

дороге, существенную роль имело социальное неравенство. Лица высшего сословия, имели возможность откупиться штрафом, или вовсе уйти от наказания, тогда как за нарушения на дорогах, полагались телесные наказания, каторжные работы и даже смертная казнь. В наше время такие меры воздействия воспринимаются как жестокие и унижающие человеческое достоинство. В законах Российской Империи более поздних периодов, также отсутствует дифференциация применения мер наказания, привилегированные группы населения пользовались льготами или полностью освобождались от них. Следовательно, полицейские репрессии, при обеспечении безопасности на дорогах, обрушивались практически только на простых людей. От сословной принадлежности зависела судьба человека, если он становился субъектом любого преступления или нарушения. Относительно на дороге – это были правила уличного движения, соблюдение которых контролировалось полицейскими. Попытки создания равенства всех граждан перед законом и право на защиту от произвола были предприняты при создании Государственной уставной Грамоты Российской Империи и в проектах конституций декабристов.

После Революции 1917 года, установлено было социальное равенство. Несмотря на это, в Конституции 1918 года о личных правах даже не упоминалось, положения о защите прав как таковые вообще отсутствовали. Соглашусь с мнением А.Н. Медушевского, который считал, что Советская конституция «имеет приоритеты идеологии над правом и партии над государством»[Медушевский], так как на тот период в стране отмечался яркий социоцентризм, когда интересы общества превалировали над интересами личности. Предпринимательская деятельность, с целью получения выгоды, вообще была под запретом. Права и свободы граждан, были прописаны в Конституции 1936 года, но имели лишь декларативный характер. К тому же в стране той эпохи был налицо массовый террор. Провозглашенные принципы и нормы Конституции, которые соответствовали международным правовым

принципам – игнорировались. В стране с целью навязчивого строительства социализма, был установлен тоталитарный режим. Однако, данное правовое положение не мешало организации дорожного движения, идти в ногу со временем. Советский союз активно поддерживал международные Конвенции по безопасности дорожного движения. Правила дорожного движения в период советского времени, в целом соответствовали международным требованиям и были направлены на обеспечение безопасности всего общества и народа.

Уже в послевоенное время, с момента принятия Всеобщей декларации прав человека 1948 года, законодательство нашей страны стало постепенно вводить положения о правах человека, как личности. Так общепринятые международным обществом, принципы нашли свое место в Конституции 1977 года. Часть из них даже перешла в ныне действующую Конституцию 1993 года, в которой права и свободы человека признаются высшей ценностью. В этот же год Постановлением Правительства Российской Федерации № 1090 от 23.10.1993 года были утверждены Правила дорожного движения, которые установили единый порядок дорожного движения. Данные Правила стандартизированы в соответствии с Венской Конвенцией «О безопасности дорожного движения» 1962 года.

## 1.2. ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ И ЕЕ ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ

В этом году, одно из крупнейших подразделений, входящих в систему Министерства внутренних дел Российской Федерации отметило юбилейную дату 85-лет. Днем образования Государственной автомобильной инспекции является 3 июля 1936 года, когда Советом народных комиссаров (СНК) СССР было утверждено «Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции (ГУРКМ) НКВД СССР».

Необходимость в контролирующем органе, возникла задолго до даты образования службы. Так в 1719 году Петром Первым были созданы полицейские органы, контролирующие соблюдение установленных правил на улицах Санкт-Петербурга. Транспортная полиция появилась в 1809 году, в ее состав входили 10 команд окружных полицейских. Их обязанностями было обеспечение безопасности на реках и дорогах и сопровождение грузов с целью предотвращения хищения. Транспортные полицейские проверяли дороги и соблюдение правил гужевыми повозками, а в городах занимались упорядочиванием движения среди пешеходов. В 1883 году "Инструкция городовой Московской полиции" предписывала, кроме прочих, обязанность каждому городовому следить за соблюдением правил на дорогах, предъявлять требования к состоянию транспортных средств и запрещать быструю скорость. Вопросы быстрой езды на дорогах во все времена волновала органы власти. Данная тема даже затронута в поэме «Мертвые души» великого русского писателя Н. Гоголя «...И какой же русский не любит быстрой езды...» «...кажись какая то неведомая сила подхватила тебя на крыло к себе и сам летишь, и все летит...летит дорога невесть куда в пропадающую даль», «...спицы смешались в один гладкий круг, только дорога дрогнула, да вскрикнул в испуге остановившийся пешеход - и вон она понеслась, понеслась, понеслась...».

В начале 19 века на дороги выезжают первые автомобили. Дорожное движение, само по себе требовало уже определенной организации. Полицейским, которые работали на дорогах больших городов, для осуществления организации движения транспорта, выдавались белые трости, ими подавались сигналы водителям. Трость стала предшественником нынешнего бело-черного жезла.

После событий Великой октябрьской Революции, 10 ноября 1917 года Совет народных комиссаров издает постановление «О рабочей милиции», пока штат милиционеров не был создан, старую полицию сменили дружинники революционной охраны. В обязанностях постовых в соответствии с Инструкцией о несении службы, помимо прочих, была охрана безопасности и обеспечение порядка в движении по улицам. Постовые все также боролись с чрезмерно-быстрой ездой, в случае обнаружения на дорогах препятствий, должны были принимать меры либо по освобождению, либо по ограждению этих участков улиц.

В 1918 году Советом народных комиссаров вынесено постановление по внутренним делам и юстиции «Об организации Советской Рабоче-Крестьянской милиции». В постановлении-инструкции были определены основные задачи милиции. Среди них было осуществление контроля за порядком передвижения транспорта на дорогах. Милиционеры обязаны были поддерживать на улицах своего поста свободное и безопасное движение, запрещали езду по тротуарам, не разрешали торговцам загромождать дороги и тротуары различными предметами, рекомендовали транспортным средствам следовать по правой стороне улицы, чтобы «ломовые извозчики с кладью следовали по правой стороне улицы в один ряд...» [Мулукаев, Карташов с. 113] и прочие. Таким образом, насчитывалось около 16 функциональных обязанностей, которые были направлены на обеспечение уличного движения. В общем выполняли те обязанности, которые способствовали безопасному передвижению граждан страны.

Постепенно движение продолжало расти, теперь среди гужевых повозок все чаще стали появляться автомобили. К середине 1920 года транспортные средства были сконцентрированы в большей части в больших городах. Одной из основных обязанностей постовых милиционеров становится регулирование дорожным движением. В соответствии с милицейскими приказами постовой обязан был иметь жезл регулировщика. Приспособление длиной около 50 сантиметров, было красного цвета, имело желтую ручку, предписывалось носить его в специальном кожаном чехле, который размещался на ремне спереди. Умелая и ловкая работа регулировщика не только притягивала взгляды окружающих, но и делала работу постового престижной.

С 1928 года, в милицейский штат Москвы вводится должность инспектора по регулированию уличного движения, который уже просто необходим из-за большого количества происшествий. Через три года по всей стране повсеместно появились отряды по регулированию уличного движения (ОРУД), инспекция отряда также выдавала права на управление автотранспортом.

Постоянное увеличение транспортного движения, в свою очередь приводило к росту дорожных происшествий. Милиция подсчитывала количество раненых и погибших под колесами. В марте 1932 года СНК РСФСР подписывает постановление, которое обязывало милицейских вести централизованный учет дорожно-транспортных происшествий. «Ввиду распыленности учета аварий и происшествий на местном транспорте, препятствующей систематическому выявлению и изучению вызывающих их причин...» [Постановление СНК 1932]. Это стало еще одной вехой и предпосылкой создания подразделения Государственной автомобильной инспекции (ГАИ).

Госавтоинспекция на начальном своем этапе контролировало качество подготовки водительского состава, периодически проверяло техническое состояние автомобилей, следили за соблюдением правил уличного движения.

На тот момент правила в каждом регионе разрабатывались свои, но их основой являлись типовые Правила, утвержденные НКВД СССР.

С началом Великой Отечественной Войны, государственная автомобильная инспекция занималась мобилизацией со всей страны автомобильного транспорта, тракторов, мотоциклов, которые были необходимы для обороны Красной Армии. К тому времени автотранспортный парк страны насчитывал около 900 тысяч единиц. За период войны все силы служащих ГАИ были направлены на достижение одной цели – победы над фашизмом. История войны располагает яркими героическими примерами. Одним из них является героизм сотрудников Госавтоинспекции блокадного Ленинграда, которые под огнем противника, на своих постах обеспечивали движение по "дороге жизни".

Послевоенное время – это период активного восстановления страны, подвергшейся разрушительной атаке со стороны противника. В народное хозяйство поступает большое количество транспорта из армии, а также с заводов активно выходят новые транспортные средства. Штат ГАИ и ОРУДов из-за малочисленности уже не мог противостоять росту числа ДТП. В связи с чем, правительство страны, совместно с МВД СССР принимает решение по совершенствованию структуры Госавтоинспекции. Расширили кадровый состав и внедрили в практику дорожных инспекторов новые научные достижения, таким образом, на вооружение инспекторов поступает новая техника и специальное оснащение. Как одну из мер обеспечения безопасности активно использовали взаимодействие с населением, к работе привлекались дружинники, применялись новые формы и методы профилактической работы, в том числе с детьми и подростками. К пятидесятым годам ОРУДы были присоединены к ГАИ.

К концу началу 70-х годов в общем потоке движения все больше становится автомобилей, что в свою очередь требовало усиления государственного контроля. В штате ГАИ появляются инспекторы дорожно-

патрульной службы, сотрудники регистрирующие транспорт, проводящие технические осмотры и принимающие экзамены у будущих водителей.

Самая важная государственная функция Госавтоинспекции «борьба с аварийностью позволяла наказывать нарушителей на дороге. Сотрудники ГАИ имели право выписывать штрафы, при этом системой учета грубых нарушений являлось помещение на талоне нарушений проколов, имеющих три прокола, водитель лишался прав на год. Каждое нарушение правил на дороге оценивалось и количеством баллов. Так за набранные 15 баллов, водитель в течение года не имел права садиться за руль. В настоящее время система накопления штрафных баллов в России не используется, однако является предметом неоднократных обсуждений на законотворческом уровне.

Сотрудник ГАИ как представитель власти того времени, должен был быть высокого уровня специалистом. Почетный статус милиционера, требовал от него точных знаний законов и правил, которые он должен был правильно применять на службе. Для того, чтобы проверять техническое состояние каждого транспортного средства, которое передвигалось по дорогам, сотрудник ГАИ обязан был знать не только все марки автомобилей, а также владеть сведениями об их внешних и технических характеристиках.

Устроиться в милицию, в частности в ГАИ, было чрезвычайно нелегко. Кандидатов в инспекторы, строго отбирали из тех, кто был рекомендован рабочими коллективами. Право носить погоны милицейского, могли только те, кто имел военную службу и образование. При исполнении своих обязанностей, сотрудник ГАИ в соответствии с требованиями государственного аппарата выполнял возложенные функции по охране общественного строя, тем самым создавая безопасность на дороге. Из текста присяги, сотрудника милиции: «клянусь до конца оставаться преданным своему народу, социалистической Родине и Советскому правительству, быть честным, мужественным, дисциплинированным, бдительным работником, строго хранить служебную и государственную тайну, в точности соблюдать установленный законом

порядок несения службы. Я буду добросовестно выполнять все возложенные на меня обязанности, не щадя своих сил, а в случае необходимости и самой жизни, при охране советского общественного и государственного строя, социалистической собственности, личности, прав граждан и социалистического правопорядка от преступных посягательств». Данный текст присяги, утвержденный в 1962 году Президиумом Верховного Совета РСФСР был актуален до окончания эпохи СССР.

После распада Советского союза Госавтоинспекция, как и вся милиция в целом, переживала кризис в своем развитии. Это было обусловлено всплеском преступности, в том числе и на дорогах. В девяностые годы социальный кризис проявлялся во всех сферах жизни. Сокращение служащих, привело к снижению профилактической работы по предупреждению ДТП, что в свою очередь способствовало небывалому росту аварийности. Против участников дорожного движения, часто совершались преступления, против их жизни, здоровья и собственности. На дорогах происходила настоящая «криминальная война», в результате которой погибали также и сотрудники, несущие службу в Госавтоинспекции. «Перестройка» требовалась и в организации деятельности милиции, ведь функции и задачи должны были соответствовать уже новым политическими и экономическими условиями. Федеральный Закон «О милиции» 1991 года в большей части вобрал в себя провозглашенные международные принципы обеспечения прав человека.

Демократизация, проникшая во все сферы деятельности, способствовала принятию в декабре 1995 года Федерального закона «О безопасности дорожного движения» (далее ФЗ № 196), который является актуальным и в наше время. Данный Закон в те времена и до сих регламентирует комплексные решения проблем, которые приводят к аварийности на дорогах, конкретизируя функции государственных структур.

В 1998 году по Указу Президента Российской Федерации (далее Указ 711) Государственная автомобильная инспекция была переименована в

Государственную инспекцию безопасности дорожного движения МВД РФ - ГИБДД. Указ утвердил новое Положение о службе, при этом были расширены контрольно-надзорные функции по обеспечению безопасности, а полномочия инспекторов стали иметь характер властных предписаний, которые основываются на принципах гуманизма и уважения прав человека.

Лихие годы «перестройки», надолго наложили стойкий отпечаток на всю милицейскую службу. Коррупционность в рядах милиции, громкие преступления, совершенные стражами правопорядка обусловили необходимость в реформировании уже всей системы Министерства внутренних дел. Все действующие сотрудники милиции в 2011 году, были выведены из штата, проведена их профессиональная переподготовка, в результате которой личный состав сократился на 22 процента. В итоге, прошедшие по морально-психологическим и физическим качествам, были назначены сотрудниками полиции, в их числе и сотрудники Госавтоинспекции.

Изучая историю создания подразделения Госавтоинспекции, прихожу к выводу, что созданная в 1936 году служба предназначалась для обеспечения общественной безопасности на дорогах. Необходимость в ней была связана с увеличением транспортного движения, которое приводило к росту числа аварий на дорогах. Данное направление осуществлялось путем регулирования дорожного движением, способом контроля за соблюдением установленных правил на дороге, проверки технического состояния транспортных средств и других направлений. Как свидетельствуют исторические факты, до создания ГАИ, данные функции выполнялись постовыми, состоящими на службе для охраны общественного порядка на улицах.

Обеспечение прав человека, уважение их и признание фактически началось с момента перехода в демократический режим. До этого периода, права человека как личности, вообще не усматривались в нормативно-правовых актах, либо имели лишь декларативный характер. Госавтоинспекция, осуществляющая полномочия, руководствовалась

приоритетными направлениями, существующими в государственном устройстве. Так советской милиции, были характерны черты идеализации, основной уклон был направлен на строительство социализма и коммунизма. Исследуя правовые источники советского периода, соглашусь с мнением Соловей Ю.П., которая считает, что «Милиция, как и весь советский государственный аппарат, и фактически и юридически состояла на службе не у общества, а у коммунистической партии».

В настоящее время все нормативно-правовые акты, которыми руководствуется подразделение Госавтоинспекция, пронизаны приоритетами, которые заключаются в обеспечении прав человека, в уважении их и в их защите.

## ГЛАВА 2. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ОРГАНИЗАЦИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПРАВ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

### 2.1. НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД ПРИ ОБЕСПЕЧЕНИИ ПРАВ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Гуманизм, уважение прав и свобод человека - это принципы, на которых должна строиться деятельность Госавтоинспекции в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. N 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (далее Указ № 711). Данный Указ утверждает правовое положение подразделения и устанавливает основные контрольно-надзорные функции, которые осуществляют сотрудники ГИБДД для обеспечения прав человека на безопасное дорожное движение.

ГИБДД - является структурным подразделением, которое относится к Министерству внутренних дел Российской Федерации, осуществляющее исполнительную власть. Служащие Госавтоинспекции, наделены властными полномочиями и их законные решения, требования и указания, в рамках их компетенции, обязательны как для граждан, так и для должностных лиц, а также для юридических лиц, независимо от формы собственности и иных организаций.

Деятельность ГИБДД, представляющая собой орган исполнительной власти, осуществляющий контрольно-надзорные функции в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, прежде всего, должна быть законной и строго опираться на нормы права.

Нормативно-правовая основа деятельности Госавтоинспекции включает в себя все правовые нормы, регулирующие вопросы обеспечения безопасности на дорогах. Условно эти нормы можно разделить на несколько уровней: первый «фундаментальный» составляет Конституция Российской Федерации,

она определяет основные направления, на которых должны основываться все остальные правовые акты. Так в соответствии со ст. 2 Конституции РФ человек, его права и свободы являются высшей ценностью. Признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина – гарантируется государством. Данные гарантии, в части соблюдения прав человека, в аспекте исследуемой темы, осуществляется уполномоченным на то органом – ГИБДД. При этом Конституция РФ (ст. 55) предусматривает возможность ограничения прав и свобод человека, в соответствии с законом, если это необходимо в целях защиты основ конституционного строя, нравственности, здоровья, прав и законных интересов других лиц, обеспечения обороны страны и безопасности государства. Полномочиями в ограничении данных прав наделены и сотрудники ГИБДД, как служащие правоохранительных органов.

Правовое регулирование осуществления контрольно-надзорной функции, обеспечивается международными правовыми актами Российской Федерации теми, которые устанавливают общие и единые стандарты дорожного движения. К ним в первую очередь относится Венская Конвенция о дорожном движении 1968 г. Данный правовой акт помимо единых правил, определяет требования к водителям и транспортным средствам, к регистрационным знакам транспортных средства и утверждает образцы национальных и международных водительских удостоверений.

Федеральные законы, которыми руководствуются подразделения, составляют третий по степени важности уровень. В первую очередь к ним отнесем Федеральный закон от 07.02.2011 г. № 3-ФЗ «О полиции». Сотрудники Госавтоинспекции, наделенные соответствующими полномочиями, имеют специальные звания полиции, начиная от рядового до званий высшего начальствующего состава. Федеральный Закон (ст.1) указывает на предназначение полиции, которое заключается в защите жизни, здоровья, прав и свобод граждан Российской Федерации, иностранных граждан, лиц без гражданства, в противодействии преступности, охране общественного порядка,

собственности и в обеспечении общественной безопасности. Данный закон (ст.2 п.7) определяет одно из основных направлений - обеспечение безопасности дорожного движения.

Федеральный закон от 30.11.2011 г. № 342-ФЗ «О службе в органах внутренних дел Российской Федерации» (далее ФЗ № 342) регулирует правоотношения, связанные с поступлением на службу в ОВД, её прохождением и прекращением, а также определяет правовое положение (статус) сотрудника.

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (далее КоАП РФ), учитывая, что сотрудники ГИБДД при осуществлении контрольных и надзорных функций, применяют меры административного воздействия защищая личность, охраняя права и свободы человека, общественного порядка и общественной безопасности. При этом защищая законные интересы физических и юридических лиц, общества и государства от административных правонарушений, которые потенциально могут нести угрозу безопасности.

Важнейшие основы правового регулирования обеспечения безопасности на автодорогах Российской Федерации, закреплены в Федеральном законе от 15.11.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». В нем конкретизирована деятельность федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц, которая осуществляется в целях обеспечения безопасности на дорогах. В числе важных задач, ФЗ № 196 (ст.1) выделяет: «охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также защиту интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий».

К четвертому уровню правового регулирования относятся правовые акты Президента Российской Федерации. Профильным в деятельности ГИБДД

является Указ Президента РФ от 15.06.1998 года № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», он утверждает Положение и правовой статус, который занимает подразделение ГИБДД, определяя структуру, направления и принципы организации деятельности.

К пятому уровню правового регулирования следует отнести правовые акты Правительства Российской Федерации. К ним относятся постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» (Правила), от 19.03.2013 г. № 716 «О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения», постановление Правительства РФ от 19.09.2020 г. № 1502 «Об утверждении правил учета дорожно-транспортных происшествий», в соответствии с которым ГИБДД ведет учет дорожно-транспортных происшествий, с целью изучения причин и условий их возникновения и принятия мер по устранению этих причин и условий; постановление Правительства РФ от 06.04.2019 N 413 (ред. от 28.04.2020) «Об утверждении Правил внесения изменений в конструкцию находящихся в эксплуатации колесных транспортных средств и осуществления последующей проверки выполнения требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», Постановление Правительства РФ от 30.06.2021 N 1101 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения», Постановление Правительства РФ от 21.12.2019 N 1764 «О государственной регистрации транспортных средств в регистрационных подразделениях ГИБДД МВД РФ», распоряжение Правительства Российской Федерации от 08.01.2018 г. № 1-р «Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы» и другие правовые акты.

К следующему уровню отнесем ведомственные нормативные правовые акты Министерства внутренних дел России. Как правило, они регулируют деятельность посредством конкретизации действий предписывающего

характера. Так Приказ МВД России от 23.08.2017 г. № 664 утверждает «Административный регламент», в котором указаны конкретные государственные функции по осуществлению надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения" Данный Приказ своего рода подробная инструкция, включающая в себя разъяснительный порядок, применения административного законодательства в сфере обеспечительных мер ГИБДД. Приказ МВД РФ от 30.08.2017 г. № 685 «О должностных лицах системы МВД РФ уполномоченных составлять протоколы об административных правонарушениях и осуществлять административное задержание», данный приказа регламентирует, что все должностные лица, имеющие специальные звания сотрудника полиции вправе составлять протокола и осуществлять административное задержание», Приказ МВД РФ от 20.02.2021 N 80 "Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений", и другие ведомственные приказы.

Соглашусь с мнением Фомичева Д.С. о том, что: «деятельность любого органа государственной власти должна носить сугубо правовой характер, в противном же случае, деятельность такого органа будет признаваться нелегитимной, а соответственно, невозможной к своему осуществлению» [Фомичев, с.289].

В данном параграфе были определено основное правовое регулирование в организации деятельности подразделений ГИБДД. Структурно была выделена иерархическая система применений нормативно-правовых актов. Каждый из нижестоящих актов не противоречит правовым документам, которые находятся уровнем выше, при этом дополняет, конкретизируя основные направления. Исследуя вопрос нормативно-правового регулирования

деятельности государственной инспекции безопасности дорожного движения, при обеспечении прав человека следует сделать вывод о том, что контрольно-надзорные функции, подразделение должно выполнять в соответствии с принципами законности. Однако значительное число нормативно-правовой базы (большая часть не включена в список), которой руководствуется подразделение, наличие отсылочных компонентов в них, широкий диапазон выполняемых функций подразделения, нередко вызывают сложности в правоприменительной практике, как самими сотрудниками, так и участниками дорожного движения. Положительным и приемлемым считаю в данном плане, утвержденный ведомственный Приказ № 6644, который объединил в себе основные ключевые моменты правового воздействия, с учетом соблюдения прав и интересов, в отношениях складывающихся между сотрудниками ГИБДД и участникам дорожного движения.

## 2.2 СТРУКТУРА И ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПРАВ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В соответствии со структурой ОВД Российской Федерации, функции по обеспечению права человека на безопасное движение на дорогах, возложены на Государственную инспекцию безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (Госавтоинспекцию). Подразделение осуществляет федеральный государственный надзор и специальные разрешительные функции в области безопасности движения в пределах автомобильных дорог. Таким образом, Госавтоинспекция влияет на государственный механизм обеспечения прав и законных интересов участников дорожного движения. Следует отметить, что ГИБДД является одним из тех структурных подразделений, которое ежедневно взаимодействуют с участниками дорожного движения, обеспечивая их права, в том числе право на жизнь и безопасную среду. Очевидно, что вопросы

обеспечения дорожной безопасности касаются без преувеличения практически каждого. Поэтому следует конкретизировать на каких основах и принципах в целом, строится деятельность подразделения.

Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД России, как подразделение имеет иерархическую организационную структуру. Так ее система состоит из: 1) главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД РФ - подразделение на федеральном уровне, которое является органом управления Госавтоинспекции, 2) Госавтоинспекций территориальных органов МВД РФ по субъектам Российской Федерации – это подразделения на региональных уровнях, 3) Госавтоинспекции управлений, отделов, отделений МВД РФ по районам, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям, по закрытым административно-территориальным образованиям – это подразделения районных отделов. Система включает также специализированные подразделения и научно-исследовательские учреждения Госавтоинспекции.

Указания и распоряжения вышестоящих органов обязательны для исполнения нижестоящими органами безопасности дорожного движения. Иерархичная структура предопределяет контрольно-надзорные функции Главного управления ГИБДД МВД России над Госавтоинспекцией субъектов страны, что позволяет минимизировать неправомерность действий нижестоящих. Также следует уточнить, что подразделение тесно взаимодействует с администрациями субъектов, обладает своей определенной независимостью в принятии решений, а органы на местах не могут осуществлять полномочия в данном направлении в полном объеме без согласования с Госавтоинспекцией.

К сотруднику Госавтоинспекции, как к сотруднику ОВД предъявляется ряд требований в соответствии с Федеральным Законом от 30.11.2011 г. № 342-ФЗ «О службе в органах внутренних дел Российской Федерации» (далее ФЗ №

342). На службу могут быть приняты лица, только по профессиональному отбору, при равном доступе граждан к службе в органах внутренних дел. Для служащих созданы возможности для продвижения по службе независимо от пола, расы, национальности, происхождения, а также имущественного и должностного положения, его места жительства, отношения к религии, убеждений и принадлежности к общественным объединениям. Единоначалие и субординация (подчиненности) на службе, на основе этих армейских принципов, в соответствии с уставами, строится организация службы в ГИБДД. При этом выполнение приказов и распоряжений руководителей является обязательным для сотрудника. Кроме того, в соответствии с (ст.4) ФЗ № 342, даже допускается ограничение прав и свобод человека и гражданина, в отношении сотрудника органов внутренних дел, в той мере, в какой это необходимо для выполнения задач, связанных с защитой основ конституционного строя, нравственности, здоровья, прав и законных интересов других лиц, и для обеспечения безопасности государства. Сотрудник ОВД по своему статусу, не имеет права отказаться от выполнения своих служебных обязанностей, ему запрещено состоять в различного рода политических партиях и принимать участие в их деятельности.

Следует отметить, что к сотруднику предъявляется и ряд квалификационных требований, так к их числу относится уровень образования, стаж службы или работы по специальности, знания и навыки профессионального характера. Помимо этого, оценивается состояние здоровья, позволяющее выполнять обязанности по замещаемой должности. Сотрудники, проходящие службу, ежегодно проходят медицинскую комиссию, подтверждающую профессиональную пригодность. Также к ряду должностей в ОВД, а в подразделениях Госавтоинспекции это все без исключения, предъявляются требования к уровню физической подготовки сотрудников.

Сотрудник Госавтоинспекции, при несении службы должны быть в специальной форменной одежде, на которой размещаются знаки различия по

специальным званиям и ведомственные знаки отличия, утвержденные Правительством России. У сотрудника ГИБДД помимо нарукавного шеврона полиции с левой стороны, справа размещается шеврон с изображением автомобиля, указывающий на ведомственную принадлежность. Сотрудник, утвержденный приказом на должность, получает служебное удостоверение и жетон с личным номером, их он обязан иметь при себе при выполнении должностных обязанностей.

ФЗ № 342 предписывает сотруднику, при осуществлении служебной деятельности, а также во внеслужебное время исходить из того, что признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина, определяют содержание его профессиональной и служебной деятельности. Он должен проявлять уважение, вежливость, тактичность по отношению к гражданам, в пределах служебных полномочий оказывать им содействие в реализации их прав и свобод.

Вот часть текста из присяги сотрудника органов внутренних дел Российской Федерации: «Я, (фамилия, имя, отчество), поступая на службу в органы внутренних дел, торжественно присягаю на верность Российской Федерации и ее народу! Клянусь при осуществлении полномочий сотрудника органов внутренних дел: уважать и защищать права и свободы человека и гражданина, свято соблюдать Конституцию Российской Федерации и федеральные законы...» (с. 28, ФЗ № 342)

Госавтоинспекция, участвуя в государственном механизме по признанию, соблюдению и защите прав личности, выступает частью единой централизованной системы федерального органа исполнительной власти в сфере органов внутренних дел. Осуществляет контрольные, надзорные и разрешительные функции по обеспечению безопасности, посредством надзора за соблюдением Правил дорожного движения и надзора за содержанием улично-дорожной сети, посредством регистрации и учета автотранспортных средств, экзаменуя кандидатов в водители,

осуществляя исполнение административных материалов, оформляя дорожно-транспортные происшествия и иные возложенные обязанности, в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Государственная инспекция безопасности дорожного движения уполномочена:

- временно перекрывать движение транспорта и пешеходов (ограничить или запретить), в необходимых случаях для защиты здоровья, жизни и имущества граждан;

- запрещать эксплуатацию транспортного средства, когда его техническое состояние угрожает безопасности на дороге;

- останавливать транспортные средства и проверять документы, которые предусмотрены законодательством;

- производить осмотр транспортных средств и перевозимых грузов;

- отстранять от управления транспортными средствами лиц, не имеющих документов, а также в отношении которых имеются основания полагать, что они находятся в состоянии опьянения;

- ограничивать или даже запрещать строительные-ремонтные и иные виды работ, когда не соблюдаются требования по обеспечению безопасности на улицах и дорогах;

- задерживать лиц, и транспортные средства, применять иные меры административные воздействия;

В обязанности Госавтоинспекции Министерства внутренних дел Российской Федерации входит:

- контроль за соблюдением Правил дорожного движения, а также других нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- принятие квалификационных экзаменов на получение права на управление транспортными средствами и выдача водительских удостоверений;

- регистрация и учет автотранспортных средств, с выдачей

документов и государственных номеров;

- регулирование движения на дорогах, обеспечение организации в движении транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий;

- проведение работ по розыску угнанных и похищенных автомототранспортных средств, а также автомототранспортных средств, скрывшихся с мест ДТП;

- осуществление производства по делам об административных правонарушениях;

- проведение неотложных действий на месте ДТП, в том числе принятие мер по эвакуации людей и оказанию им доврачебной медицинской помощи;

- ведение государственного учёта показателей состояния аварийности на автодорогах;

- сопровождение транспортных средств, в предусмотренных случаях, согласно нормативных документов;

- выдача разрешений на оборудование автотранспортных средств специальными световыми и звуковыми сигналами, а также разрешений на передвижение транспортных средств, используемые для перевозки крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов. В широкий и многоликий перечень обязанностей Госавтоинспекции, входят и те, которые предусмотрены Законом о Полиции.

Подразделение, наделенное функциями контроля и надзора, сами могут стать объектом, на который направлена проверка. Так в соответствии (п. 6 ст.9) закона «О полиции» общественное мнение является одним из основных критериев оценки деятельности. Помимо этого, учитывая высокий риск коррупционно-опасного поведения сотрудников, а также с целью выявления, пресечения и недопущения любых проявлений ненадлежащего исполнения своих обязанностей должностными лицами, проводятся проверки специальными контрольно-профилактическими отделами, сотрудниками по

работе с личным составом, а также отделами по собственной безопасности Министерства внутренних дел России. Проверки эти осуществляются как в гласном, так и в негласном порядке, чаще всего имеют скрытый характер. Контроль за деятельностью сотрудников ГИБДД, все чаще стал применяться посредством установки видеозаписывающих устройств. Наличие видеозаписи, при исполнении государственных функций, в дальнейшем позволяет использовать ее для подтверждения или опровержения тех или иных ситуаций. К примеру, при осуществлении мер административного производства, данная запись будет свидетельствовать об обеспечении или об игнорировании сотрудником, тех или иных прав. Так запись с видеорегистратора зачастую подтверждает факт того, что были ли разъяснены права участнику дорожного движения.

Анализируя структуру и организацию деятельности очевидно следующее, что правовой статус сотрудника имеет ряд особенностей. Правоохранителю, который исполняет властные полномочия государства, предъявляется ряд установленных требований, начиная с внешнего вида, который должен указывать на правовой статус сотрудника ГИБДД, обязывает точно знать и правильно применять в деятельности законы и подзаконные акты. При этом соблюдать морально-этические правила, позволяющие уважать права каждого участника дорожного движения, вне зависимости от его социального положения, или совершившего им проступка.

### 2.3. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПРАВ ЧЕЛОВЕКА

Права человека и свободы в соответствии с Конституцией Российской Федерации принадлежат каждому от рождения, они не отчуждаемы. При этом важно понимать, что осуществление прав и свобод не должно нарушать права и свободы других лиц. Конституция РФ определяет основные права, к ним

относятся - равенство перед законом и судом, право на жизнь, на достоинство личности, на свободу и личную неприкосновенность, на неприкосновенность частной жизни, на определение национальной принадлежности, право пользоваться родным языком, на свободу передвижения, на выбор места пребывания и другие законные права.

Основные же гарантии государства в обеспечении прав бизнеса, то есть осуществления предпринимательской деятельности закреплены в статьях 8 и 34 Конституции Российской Федерации. По основным направлениям идентичны правам человека, так как каждый вправе использовать свои возможности, способности, таланты, свое имущество в личных интересах, во благо личности, общества и государства.

Понятие права в контексте исследовательской работы более точно подходит понятию, данному И.П. Климовым, это: «неотъемлемая, установленная законом возможность осуществлять активное или пассивное действие, направленное на реализацию его интересов» [Климов, с.7]. В нашем случае, рассматривается обеспечение права человека и любой организации на безопасное движение.

Закон «О полиции» определяет основные направления деятельности Госавтоинспекции, так статья вторая подразумевает: защищать личность и общество от противоправных посягательств, при этом предупреждать и пресекать преступления и административные правонарушения, устанавливая лиц, которые находятся в розыске, вести административное производство по правонарушениям, исполнять назначенные административные наказания, таким образом способствовать обеспечению правопорядка и безопасности в общественных местах и на дорогах.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации № 711, Госавтоинспекция обеспечивает соблюдение юридическими лицами независимо от формы собственности и иными организациями, должностными лицами и гражданами Российской Федерации, иностранными гражданами,

лицами без гражданства, законодательства Российской Федерации, иных нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, проведение мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий, в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также интересов общества и государства (ст. 2). Таким образом, деятельность, направленная на обеспечение безопасности дорожного движения, это государственная функция, направленная на соблюдение и защиту гарантированных Конституцией Российской Федерации прав и свобод человека и гражданина на жизнь, на охрану здоровья и законных интересов. Латифов З.З. подчеркнул, что «ГИБДД МВД России как орган, выполняющий конкретные закрепленные законодательством задачи, непосредственно затрагивает в своей деятельности обеспечение прав личности, общества и государства, и при этом находится во взаимодействии с другими органами государства, что безусловно, является важным элементом механизма государства по обеспечению прав и свобод человека и гражданина» [Латифов].

К числу приоритетных государственных принципов обеспечения безопасности дорожного движения Закон «О безопасности дорожного движения» относит принцип приоритета жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами их хозяйственной деятельности (ст. 3). Этот закон вводит понимание самой сути обеспечения безопасности дорожного движения - как деятельности, направленной на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий. Определяет понятие участника дорожного движения, как лица, принимающего непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства. Конкретизируются такие понятия как дорога, транспортное средство

и другие.

Федеральный закон № 196 указывает о праве граждан на безопасные условия движения по дорогам Российской Федерации, которые гарантируются государством и обеспечиваются путем выполнения законодательства России и международных договоров Российской Федерации. При этом участники дорожного движения имеют право на свободу и беспрепятственное передвижение по дорогам, получать и владеть верной информацией по дорожным условиям, при этом знать о причинах установления ограничения или запрещения движения по дорогам. Кроме того, каждый человек, участвующий в дорожном движении, может рассчитывать на оказание бесплатной медицинской помощи, на спасательные работы и любой иной экстренной помощи в случае дорожно-транспортного происшествия.

Закон (ФЗ 196) предписывает основные требования к состоянию транспортных средств, в их эксплуатации, к содержанию дорог, к выдаче водительских удостоверений, дающих право управлять транспортными средствами. Контролю и надзору в части безопасности на автомобильных дорогах, которые осуществляет служба ГИБДД, посвящена статья 30 Федерального закона. Она опять таки определяет цель контрольно-надзорной деятельности, которая заключается в охране и защите прав и свобод граждан, прямо или косвенно вовлеченных в процесс организации и осуществления дорожного движения.

В основе осуществления контрольной и надзорной функции лежат общие (конституционные) принципы. Контрольно-надзорная деятельность в области безопасности дорожного движения имеет различную функциональную направленность, однако данная деятельность главным образом связана с обеспечением законности в соответствующей сфере государственного управления. Важнейшим принципом осуществления контрольно-надзорной можно выделить **принцип законности**.

Вопросы обеспечения законности в сфере государственного управления

исследованы достаточно обстоятельно, как отмечает Е.В. Овчарова, "принцип законности предполагает всеобщность права, верховенство Конституции, закона, равенство перед законом, а также эффективность правового регулирования" [Овчарова].

Осуществлять свою деятельность в точном соответствии с законом. Учитывать, что ограничение прав, свобод и законных интересов граждан, либо общественных объединений, организаций и должностных лиц, допустимо только по основаниям и в порядке предусмотренном законом. (ст. 3 , ФЗ-3)

Принцип обеспечения безопасности граждан на дорогах, будет иметь в полной мере функциональное значение при условии учета целого ряда объективных и субъективных факторов. Так контрольно-надзорная деятельность должна учитывать не только правовые положения, но и технический аспект, связанный с эксплуатацией автомобильного транспорта и транспортной инфраструктуры. Соглашусь с мнением М.М. Зиганшина, подчеркнувшего, что "принципы обеспечения транспортной безопасности должны учитывать не только правовую основу, но и техническую составляющую процесса эксплуатации того или иного вида транспорта. При этом значимость последней составляющей постоянно возрастает"[Зиганшин]

Контрольная деятельность ГИБДД тесно связана с различными ведомствами, организациями, имеющими направление обеспечения безопасности на автодорогах. А поэтому принципы данной деятельности носят комплексный, и в большинстве случаев и собирательный характер. Верно заметил Е.В. Скурко, что «суть и назначение правового принципа - это возможность получить адекватное воплощение в соответствующей его специфике компонентах правовой системы в форме и в объеме, позволяющих достичь его предельно полной объективизации в общественных отношениях». [Скурко]

Законность в деятельности Госавтоинспекции проявляется в том, что в процессе ее проведения соблюдается материальная и процессуальная форма

контрольных и надзорных мероприятий. Надзорная деятельность осуществляется при наличии соответствующих оснований уполномоченным на то должностным лицом, при этом результат должен быть зафиксирован нормативно. В целях формирования оптимального режима контрольной и надзорной деятельности, на основании действующего законодательства, Приказом МВД России от № 664 утвержден «Административный регламент», который устанавливает правила взаимоотношений сотрудников ГИБДД МВД России с участниками дорожного движения, в нем закреплен исчерпывающий перечень административных процедур. Его главная цель – установить максимально уважительный и прозрачный контакт должностного лица и участника дорожного движения. Несмотря на то, что указанные нормы содержатся в подзаконном акте, они отвечают требованиям общества к законности действий сотрудника ГИБДД МВД России при обеспечении прав личности на безопасность дорожного движения. Данный Приказ - это своего рода подробная инструкция, включающая в себя разъяснительный порядок, применения административного законодательства в сфере обеспечительных мер ГИБДД. Предотвращению нарушений прав участников дорожного движения в немалой степени способствуют и другие приказы, положения, инструкции, наставления, регламенты и другие документы, исходящие от Министерства внутренних дел Российской Федерации, на основе действующего законодательства.

Вторым важным принципом контрольно-надзорной деятельности при обеспечении безопасности дорожного движения, является **принцип объективности**. При осуществлении контрольного мероприятия необходимо системное и последовательное изучение соответствующего вопроса, необходим тщательный анализ всех обстоятельств дела. Принцип объективности наиболее четко определил К.С. Чекалин, он в свое время писал, что "при осуществлении контроля необходимо тщательно отбирать факты, которые имеют отношение к существу вопроса, а собранная при контрольном

мероприятии информация должна отражать как положительные, так и отрицательные стороны оцениваемого объекта" [Чекалин с.14].

В ходе осуществления должностных полномочий сотрудники Госавтоинспекции, применяют меры административного воздействия, в соответствии с Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях (далее КоАП РФ). Административное законодательство служит правовой основой построения и функционирования исполнительной ветви власти. Нормы, содержащиеся в Кодексе закрепляют права и обязанности граждан и юридических лиц, в отношениях с органами исполнительной власти. Сотрудники ГИБДД при осуществлении контрольных и надзорных функций, применяют меры административного воздействия защищая личность, охраняя права и свободы человека, общественного порядка и общественной безопасности. При этом защищая законные интересы физических и юридических лиц, общества и государства от административных правонарушений, которые потенциально могут нести угрозу безопасности.

Законность и объективность, эти принципы лежат в основе задач производства по делам об административных правонарушениях. В соответствии со ст. 24.1 КоАП РФ, указанные принципы заключаются во всестороннем, полном, объективном и своевременном выяснении обстоятельств каждого дела, в также разрешения его в соответствии с законом. Кроме того, обеспечение производства по делу об административном правонарушении, позволяют выявлять причины и условия, способствовавшие совершению нарушений, а это необходимое условие, которое выполняется в соответствии с применяемым Кодексом. Должностные лица Госавтоинспекции, в целях пресечения выявленного административного правонарушения, установления личности, составления протокола, обеспечения своевременного и правильного рассмотрения дела, вправе применять меры обеспечения производства такие как: доставление, административное задержание, личный досмотр, досмотр вещей, досмотр транспортного

средства, изъятие вещей и документов, освидетельствовать на состояние алкогольного опьянения, направлять на медицинское освидетельствование, задерживать транспортное средство и осуществлять привод.

Исполнение административного законодательства – это своего рода вид государственного принуждения, которое осуществляется уполномоченным должностным лицом. В цепочке административного воздействия условно можно выделить следующие элементы: сам нарушитель, далее общественный порядок, на который посягает нарушитель, затем - это условный потерпевший, лицо которому создается непосредственная угроза на дороге и завершает эту цепочку сотрудник, который посредством контроля и надзора пресек данное нарушение. Рассмотрим пример управления транспортным средством лицом в состоянии алкогольного опьянения. Помимо нарушения общественного порядка и безопасности, данное лицо создает потенциальную угрозу жизни и здоровью других лиц, которые могут пострадать от его противоправных действий. Таким образом, пресечение любого нарушения сотрудником ГИБДД – это обеспечение права других участников на безопасность и свободу передвижения. Предупреждение правонарушений – это своевременное недопущение общественно-опасных, противоправных деяний.

Сотрудник Госавтоинспекции, в силу своего статуса, как сотрудник полиции, в целях защиты другого лица, либо общественных отношений, имеет право применять в своей деятельности физическую силу, специальные средства и огнестрельное оружие. Их применение должно строго соответствовать требованиям, указанным в законе «О полиции». Решение о применении, принимается с учетом создавшейся обстановки и с учетом характера и степени опасности совершаемых действий, тем лицом в отношении полагается их применить, при этом сотрудник обязан стремиться к минимизации любого причиняемого ущерба. Так, сотрудник Госавтоинспекции имеет право применить огнестрельное оружие для остановки транспортного средства, путем его повреждения, если управляющее

им лицо отказывается выполнить неоднократные требования сотрудника полиции об остановке и пытается скрыться, создавая угрозу жизни и здоровью граждан. Опять-таки такие действия необходимы в тех случаях когда, нарушитель создает опасность для движения другим лицам.

Надо понимать, что за правомерность своих действий, а также принятых решений, сотрудник ГИБДД несет ответственность. Конституцией РФ (ст.53) закреплено право каждого на возмещение государством вреда, причиненного незаконными действиями (или бездействием) органов государственной власти или их должностных лиц.

В соответствии с Гражданский кодексом Российской Федерации (далее ГК РФ) вред, причиненный гражданину или юридическому лицу в результате незаконных действий (бездействия) государственных органов, органов местного самоуправления либо должностных лиц этих органов, подлежит возмещению (ст.1069). К тому же в силу статьи 15 этого же кодекса расходы, которые лицо произвело для восстановления нарушенного права, относятся к реальному ущербу и возмещаются в составе убытков по требованию лица, право которого нарушено.

Следует учитывать, что согласно (ст. 25.5) КоАП РФ предусмотрено, оказание юридической помощи лицу, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, в производстве по делу об административном правонарушении может участвовать защитник, а для оказания юридической помощи потерпевшему - представитель. В качестве защитника или представителя к участию в производстве по делу об административном правонарушении допускается адвокат или иное лицо.

Согласно разъяснениям, изложенным в п. 26 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24 марта 2005 г. N 5 "О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях", расходы на оплату труда защитника, не отнесены к издержкам по делу об административном

правонарушении. Поскольку в случае отказа в привлечении лица к административной ответственности, либо удовлетворения его жалобы на постановление о привлечении к административной ответственности, этому лицу причиняется вред в связи с расходами на оплату труда лица, оказывавшего юридическую помощь, эти расходы на основании статей 15, 1069, 1070 ГК РФ могут быть взысканы в пользу этого лица за счет средств соответствующей казны (казны Российской Федерации, казны субъекта Российской Федерации). Так согласно определения Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда Российской Федерации от 09.11.2021 N 16-КГ21-23-К4 было удовлетворено требование возмещения убытков и взыскания компенсации морального вреда. Необоснованное привлечение к ответственности причинили моральный вред, привели к затратам на услуги защитника.

Рассматривая основные направления, прихожу к следующему выводу, что деятельность ГИБДД уполномочена выполнять ряд ограничительных мер, воздействуя на участников дорожного движения. Выявлять, пресекать, оформлять правонарушения, которые потенциально могут нести угрозу для общественности, в четком соответствии с принципами законности и объективности. Соблюдение данных принципов - это те направления деятельности, которыми должен руководствоваться сотрудник, при выполнении государственных функций, направленных на обеспечение права каждого участника, на безопасное движение. При этом должностное лицо, в полной мере должно понимать, что принятое им решение должно быть четко аргументировано на предмет его законности. В противном случае, не объективно принятое решение может быть расценено как незаконное, нарушающее права другого лица.

## ГЛАВА 3. ФУНКЦИИ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПРАВ

### 3.1. ИСПОЛНЕНИЕ АДМИНИСТРАТИВНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА, КАК ОБЕСПЕЧИТЕЛЬНАЯ ФУНКЦИЯ ПО СОБЛЮДЕНИЮ И ЗАЩИТЕ ПРАВ

В исполнение административного законодательства Госавтоинспекции входит: выявление события административного правонарушения при осуществлении контрольно-надзорных функций, объективная оценка этого события, установление состава, возбуждение дела и дальнейшее рассмотрение, либо передача на рассмотрение, лицу уполномоченному рассматривать данное нарушение. Увесистый массив правонарушений, которые выявляют сотрудники при надзоре за дорожным движением, зафиксированный на бланках протоколов и постановлений, направляется в отделы по исполнению административного законодательства, которые имеются в каждом подразделении ГИБДД. Оформление каждого правонарушения подлежит тщательной проверке на предмет законности, объективности и правильности составления. Каждое правонарушение вносится в федеральную информационную систему ГИБДД (ФИС ГИБДД) для учета. В данной системе имеются сведения о каждом водителе Российской Федерации. С помощью информационных систем проверяется исполнение назначенных наказаний, оплата штрафов, исполнение вынесенного судебного решения. К примеру, когда суд выносит наказание, связанное с лишением права на управление транспортными средствами, данные сведения фиксируются в ФИС ГИБДД. Приказ МВД РФ № 664, требует обязательное обращение к информационным системам при проверке каждого участника. Таким образом, обеспечивается исполнение вынесенных постановлений, а также проверяется наличие повторности однородных правонарушений. Именно при такой проверке устанавливаются обстоятельства, которые в последствии становятся объективной стороной преступления, предусмотренного статьей 264.1

Уголовного Кодекса Российской Федерации.

Инспектор ГИБДД, приказом назначенный для исполнения административного законодательства, проводит тщательный анализ исполнения законодательства по возбужденным делам, на предмет законности. На сегодняшний день, качество оформляемых административных материалов сотрудниками ГИБДД, существенно повысилось, за счет повышения правовой грамотности как самих сотрудников, так и участников дорожного движения. Знание своих собственных прав, а порою и чрезмерно злоупотребление ими становится предметом пересмотра дел судебными инстанциями. Увесистая доля жалоб на административные действия сотрудников Госавтоинспекции, рассматривается судами различных инстанций, в том числе и Верховным судом Российской Федерации. Постановление Верховного Суда РФ от 26.06.2015 N 11-АД15-11, которое отменило акты о привлечении к ответственности по ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ за невыполнение водителем транспортного средства законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. В рассматриваемом деле производство было прекращено, в связи с отсутствием состава административного правонарушения. Суд постановил, что в ходе производства по данному делу все юридически значимые обстоятельства, необходимые для правильного разрешения дела, исследованы не были, не была дана оценка объективности, вызывающее сомнение в определении лица, привлекаемого к ответственности. Таким образом, суд счёл это как сомнение в пользу лица.

Злоупотребление правом со стороны привлекаемого к ответственности лица, имеют место, при рассмотрении дела, когда к примеру, сообщаются заведомо ложные опровержимые сведения. Постановление Верховного Суда РФ от 24.03.2021 N 5-АД21-18-К2 по жалобе по делу о привлечении к ответственности, предусмотренной ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения.

Доводы жалобы не подтвердились и требования по полному и всестороннему анализу собранных по делу доказательств, были соблюдены, в том числе месту и времени совершения административного правонарушения, дана правовая оценка. В удовлетворении жалобы было отказано. По данному делу был допрошен сотрудник ГИБДД как свидетель, на первичной стадии рассмотрения дела мировым судом, на это ссылался заявитель, как на ненадлежащее доказательство по делу. Однако Верховный Суд опроверг данное заявление, указав на правовую позицию Конституционного Суда Российской Федерации, изложенную в определении от 29 мая 2007 года N 346-О-О, которое подразумевает привлечение должностных лиц, составивших протокол и другие материалы, к участию в деле в качестве свидетелей, что не нарушает конституционных прав лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении.

Важно отметить, что при выполнении функций Госавтоинспекцией, на любой стадии производства по делу об административном правонарушении, лицам, участвующим в производстве, должны быть обеспечены их права. Так главой 25 КоАП РФ, предусматривается обязательное доведение перечня прав, которые имеют участники административного производства, это право заключается в ознакомлении со всеми материалами дела, о праве давать объяснения и представлять доказательства, о праве заявлять ходатайства и отводы, о праве пользоваться юридической помощью защитника и или представителя. Должностным лицом, при возбуждении дела разъясняются права лицу, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении. Об ознакомлении с правами ставится подпись в административном протоколе, в случае отказа в подписи, права разъясняются с помощью фиксации на видеозаписывающее устройство, либо в присутствии понятых. Не разъяснение прав, нередко становится причиной судебных рассмотрений, в результате которых дела, возбужденные сотрудниками ГИБДД, прекращаются.

Сотрудник Госавтоинспекции, руководствуясь административным Кодексом при вынесении постановления по делу об административном правонарушении обязан разъяснить о праве заинтересованного лица, на обжалование принятого решения.

При проведении административного расследования, когда требуются временные затраты для проведения назначаемых экспертиз (судебно-медицинских или автотехнических) для установления объективных и всесторонних обстоятельств дела, сотрудник также обязан обеспечивать право каждого в соответствии с требованием законодательства. По окончании расследования выносится либо протокол об административном правонарушении, либо административное производство прекращается. Так при расследовании фактов дорожно-транспортных происшествий, установлении причин и последствий автоаварий, обеспечивается законное право потерпевшего на компенсацию установленного вреда. Госавтоинспекции вносит сведения о происшествиях в автоматизированную информационно-управляющую систему учета ДТП (АИУС ГИБДД), из чего в последствие и выводится государственная статистика. Аналитические сведения помогают, определить ту сферу деятельности, которая опять-таки, будет направлена на обеспечение права на безопасность на дорогах. Компетентный орган в вопросах дорожно-транспортной безопасности, в лице Госавтоинспекции довольно часто выступает с различными инициативами к федеральным органам исполнительной, а также законодательной власти.

Должностными лицами, исполняющими административное законодательство, осуществляется взаимодействие с судами. Проводится подготовка административных материалов, для дальнейшего рассмотрения в суде, а затем обеспечивается исполнение судебных решений. Совместные заседания по актуальным вопросам безопасности дорожного движения с судами, позволяют в дальнейшем соблюдать законность при административном производстве. Часть поднимаемых совместных вопросов

ложится в основу законотворческой работы. Так, постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 N 20 "О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях" [Пленум ВС № 20] дает конкретные разъяснения по исполнению законодательства, рассматривающие не соблюдение требований в области безопасности дорожного движения, отвечая на часть спорных вопросов.

Помимо исполнения постановлений судов Российской Федерации, существует практика получения в производство решений судов иностранных государств. В основе принципов Европейской конвенций о вручении за рубежом документов по административным вопросам 1977 года, кроме уважения прав человека и основных свобод, лежит принцип верховенства права. В 2008 году Российская Федерация ратифицирована Конвенцию «О взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения» [Конвенция 1997], со следующей оговоркой: «Российская Федерация заявляет, что она обязуется в соответствии со статьей 3 Конвенции принимать и рассматривать материалы о нарушениях правил дорожного движения, предусмотренных в приложении к Конвенции, за исключением правонарушений, квалифицируемых как нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшие причинение материального ущерба..». При этом ответственность за направление и получение запросов, связанных с реализацией Конвенции, возложена на Министерство внутренних дел. Так согласно ст. 2 Конвенции 1997 года, в случае установления нарушения ПДД гражданином другого государства, договаривающейся стороны, компетентные органы, где было совершено правонарушение, принимают решение о наложении административного взыскания. В том случае, если не возможно его исполнение, в пятнадцатидневный срок в государство места проживания

направляется запрос об исполнении наложенного взыскания. Следует учесть, что в соответствии со ст. 5 Конвенции 1997 года, административные материалы по делам о нарушениях Правил дорожного движения одного государства, имеют такую же юридическую силу и не требуют их легализации в другом государстве.

Возможность в случае необходимости административного производства на территории иностранного государства, предусмотрена ст. 29.1.1 КоАП РФ. Должностное лицо, осуществляющее производство, направляет запрос о правовой помощи соответствующему должностному лицу или в орган иностранного государства в соответствии с международным договором Российской Федерации или на началах взаимности. Такой запрос направляется через Верховный Суд Российской Федерации, либо через Министерство юстиции, Министерство внутренних дел, Федеральную службу безопасности, либо через Генеральную прокуратуру России. В таком же установленном порядке исполняются переданные им в запросы о правовой помощи по делам об административных правонарушениях, поступившие от соответствующих компетентных органов и должностных лиц иностранных государств (ст. 29.1.5 КоАП РФ).

Исследуя вопрос исполнения административного законодательства подразделениями Госавтоинспекции следует сделать вывод, что данные функции выполняются в целях исполнения принципов законности, в четком соответствии с предписывающими нормативными актами. Каждое возбужденное дело по факту нарушения правил безопасности дорожного движения, либо требований положений к техническим состояниям транспортных средств может впоследствии стать предметом пересмотра этого дела в судебном порядке. В соответствии с главой 30 Административного Кодекса постановление, вынесенное сотрудником Госавтоинспекции вправе обжаловать лицо, привлеченное к ответственности, либо потерпевший. При этом жалоба подается вышестоящему должностному лицу, подразделения,

либо в суд. Определить вышестоящее должностное лицо следует в порядке, предусмотренном организацией деятельности подразделения. Сотрудниками должно обеспечиваться право оказания юридической помощи, так лицу в отношении которого ведется производство предоставляется возможность участия защитника в производстве, а потерпевшему – представителя. Данные категории участников, допускаются к производству с момента возбуждения дела. Как и другие участники, они вправе знакомиться со всеми материалами дела, представлять доказательства, заявлять ходатайства и отводы, участвовать в рассмотрении дела, обжаловать применение мер обеспечения производства. Так согласно судебной практики пересмотр постановлений, вынесенных по линии ГИБДД в основном осуществляется с участием этих лиц.

Проблема исполнения административного законодательства порою заключается в следующем. Осуществляя функцию контроля за соблюдением принципов законности вынесенных постановлений, в случае установления обстоятельств, которые могут стать причиной отмены в дальнейшем. Сотрудник, как и выше стоящий руководитель не уполномочен отменить это решение. Поэтому выявленные факты нарушений при оформлении административных материалов могут стать внутри подразделения только предметом проведения служебной проверки. Отмена постановления может быть только лишь по жалобе, либо по протесту прокурора. Считаю, что данной функцией, должны быть обеспечены и вышестоящие должностные лица. В настоящее время они могут отменить постановление только лишь при наличие поданной письменной жалобы.

### 3.2. ФУНКЦИИ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ, КАК ФУНКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПРАВ

Самое открытое, доступное, обсуждаемое и критикуемое подразделение Министерства внутренних дел Российской Федерации – это дорожно-патрульная служба Госавтоинспекции. Сотрудники, осуществляющие патрулирование улично-дорожной сети, имеют отличимое форменное обмундирование, на котором имеются световозращающие ленты в виде двух полос на рукавах, пришивную аббревиатуру в виде световозращающих букв «ДПС» на спине, а также фуражку с отражающей лентой. Кроме того, на автодорогах вне населенных пунктов в целях лучшей видимости, на сотруднике должен быть жилет ярко желтого цвета.

Несмотря на негативное отношение со стороны некоторых участников дорожного движения, практически ни кто из них не хотел бы передвигаться по бесконтрольным дорогам. В круглосуточном режиме, патрулируя на дороге, сотрудники ДПС пресекают нарушения Правил дорожного движения. Требования к дисциплине на дороге, является сдерживающим фактором дорожно-транспортного травматизма. Так, согласно Российской статистики, ежедневно сотрудники ГИБДД отстраняют от управления около сотни водителей в нетрезвом состоянии, пресекают управление транспортными средствами лицами, которые не имеют на то права, принимают меры административного наказания к водителям, не пропустившим пешеходов на пешеходных переходах, ведут профилактическую работу и с пешеходами-нарушителями, предупреждают и другие нарушения Правил дорожного движения. Известно, что каждое нарушение – это потенциальная причина дорожно-транспортного происшествия, поэтому их пресечение – это профилактическая работа, направленная на обеспечение безопасности на дорогах.

Наряду с другими сотрудниками Госавтоинспекции, сотрудники

дорожно-патрульной службы, при исполнении своих обязанностей законодательно наделены следующими правами: требовать от граждан прекращения противоправных действий, проверять документы, останавливать транспортные средства, вызывать в полицию граждан и представителей организаций, составлять протокола, проводить досмотры транспортных средств и лиц, отстранять от управления, задерживать транспортные средства, запрещать их эксплуатацию, направлять на медицинское освидетельствование. Наиболее конкретизированы функции дорожно-патрульной службы в Приказе МВД РФ от 23.08.2017 года № 664 «Об утверждении административного регламента исполнения МВД РФ государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства РФ в области обеспечения безопасности дорожного движения». Данный Приказ, как настольная книга, вместил в себя практически все нормативно-правовые акты, которыми должны руководствоваться сотрудники Госавтоинспекции. Поэтапно расписана каждая процедура контрольно-надзорной функции ГИБДД, включая конкретизацию каждого действия.

Регламент наряду с правами предписывает и обязанности, которые выражаются в соблюдении прав и законных интересов граждан, общественных объединений и различных организаций. Сотрудники дорожно-патрульной службы обязаны без замедления прибывать на места совершения преступлений и на места дорожно-транспортных происшествий. Патрульные должны пресекать противоправные деяния, устранять различные угрозы безопасности для граждан и общества, при этом документировать обстоятельства. Лицам, которые находятся в беспомощном состоянии, либо когда их состояние, вызывает опасность для их жизни и здоровья, сотрудник обязан оказать первую помощь. Кроме пресечения, должны выявлять и причины административных правонарушений, которые могут создать угрозу

безопасности на дорогах, в таких случаях. Сотрудники ДПС способствуют в обеспечении безопасности и общественного порядка не только на дорогах, но еще и на улицах, в скверах, в парках, в любых местах пребывания граждан. В случае возникновения чрезвычайных ситуаций должны неотлагательно принимать меры для спасения граждан, для охраны имущества, которое осталось без присмотра. В необходимых случаях, сотрудники дорожно-патрульной службы содействуют бесперебойной работе спасательных служб. Принимают участие в обеспечении общественного порядка в период проведения карантинных мероприятий (эпидемия, эпизоотия, пандемия и т.д.). Участвуют в розыске лиц, которые совершили или подозреваются, или обвиняются в совершении преступления. Производят розыск и задержание лиц, которые совершили побег из-под стражи. Занимаются установлением нахождения похищенных или угнанных транспортных средств. Сотрудники патрульной службы ГИБДД осуществляют государственный надзор за соблюдением требований нормативных правовых актов в области безопасности дорожного движения, регулируют дорожное движение, оформляют документы о ДТП.

В свою очередь сотрудники Госавтоинспекции могут предъявлять участникам дорожного движения выполнения их обязанностей. Это обязанность не только знать, но и соблюдать относящиеся к ним требования Правил дорожного движения. Так при движении они должны строго руководствоваться сигналами светофоров, знаков и разметки, а в случае нахождения регулировщика, выполнять его распоряжения. Сотрудник может предъявить водителю, пассажиру или пешеходу требования действовать таким образом, чтобы его действия не создавали опасности для движения и не причиняли вреда.

В своей деятельности сотрудники дорожно-патрульной службы исходят из возможности минимизировать неблагоприятные последствия каких-либо нарушений. Так, к примеру, на месте дорожно-транспортного происшествия,

дабы исключить проявления самосудов, патрульным нередко приходится защищать нарушителя от противозаконного наказания со стороны других участников. Таким образом, обеспечивается выполнение во-первых конституционно-закрепленного (ст. 47) право гражданина на рассмотрение его дела в суде, а также соблюдаются условия Европейской конвенции «О защите прав человека и основных свобод», которая устанавливает право каждого на справедливое судебное разбирательство.

Документально оформленные факты нарушений, либо происшествий на дорогах, дают возможность законно и гарантировано обратиться за реализацией своих прав на возмещение того или иного ущерба. К примеру, фиксация дефектов на дороге, в результате которых было повреждено транспортное средство и причинен материальный ущерб, дает право на компенсацию, в гражданском порядке. Либо при совершении дорожно-транспортного происшествия человек, которому причинен материальный ущерб, либо получивший телесные повреждения, признается потерпевшим и уже на основании принятого решения, может на законных основаниях обратиться за возмещением того или иного вреда.

## ГЛАВА 4. КОРРУПЦИЯ КАК ФАКТОР, УГНЕТАЮЩИЙ ПРАВА

### 4.1. КОРРУПЦИЯ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ, КАК НЕГАТИВНЫЙ ФАКТОР В ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПРАВ ЧЕЛОВЕКА

Как уже упоминалось выше, подразделения Госавтоинспекции Министерства внутренних дел в виду того, что наделены государственными, контрольно-надзорными и разрешительными полномочиями имеют высокий фактор коррупционно-опасных проявлений.

Коррупция имеет актуальный характер повсеместно и практически каждое государство столкнулось с данной проблемой. Коррупционные правонарушения разрушают государственный строй, разлагают правопорядок внутри страны. К сожалению, Российская Федерация на международной арене воспринимается как страна с высоким уровнем коррупции. Так в соответствии аналитическим исследованием, Россия набрала 29 баллов из 100 и заняла 135-е место из 180 в Индексе восприятия коррупции в 2017 году (составленное международным движением Transparency International), в 2018 и 2019 годах Россия набрала 28 баллов и поднялась на одну строчку выше [индекс восприятия]

Коррупция в России, как мало отличается от других стран, проникая во властные управленческие структуры, она разрушительно действует на все государственное устройство, переводит нормальную систему взаимоотношений между людьми, в противозаконные и криминальные

К сожалению, сводка преступлений коррупционного характера располагает яркими примерами среди публичных личностей, таких как губернаторы, руководящие регионами страны, представители министерств экономического развития, начальник департамента имущественных отношений «Оборонсервиса». Среди отрицательных представителей не один десяток представителей системы МВД России. Так в отношении экс-главы МВД по

Республике Коми В. Половникова вынесен судебный приговор, за получение им взятки в обмен за освобождение уголовной ответственности. Начальник Ставропольского управления ГИБДД А. Сафонов, с подчиненными А. Аржанухиным и В.Мельчиковым были задержаны как группа лиц, им было предъявлено обвинение в получении взятки в крупном, размере, в обмен на выдачу неофициального вип-пропуска, который позволяет ездить с перевесом груза и «закрывать глаза» на другие административные правонарушения. В настоящее время ведется расследование и предъявлено обвинение за использование служебного положения в личных (корыстных целях) начальнику Управления ГИБДД МВД России по Тюменской области полковнику полиции Александру Селюнину и ряду подчиненных ему сотрудникам.

В ходе заседания коллегии Министерства внутренних дел, состоявшейся 4 октября 2021 года, Владимир Колокольцев заявил, что «Несмотря на принимаемые меры, число коррупционных проявлений и иных злоупотреблений в службе остается достаточно высоким, .... невзирая на неизбежные имиджевые потери для ведомства, работа по выявлению и привлечению к ответственности недобросовестных сотрудников будет продолжена». Я соглашусь с мнением Гладких В.И., что «все это подрывает авторитет правоохранительных органов в целом, формирует у населения негативное отношение к ним, а также способствует развитию правового нигилизма в стране» [Гладких с. 31].

Коррупция в России, проявляется во всех сферах жизни общества: в образовании, в здравоохранении, в политике, в экономике, в деятельности органов исполнительной власти, а также в органах внутренних дел. Условно, принято делить коррупцию на мелкую и крупную. Как правило, с помощью первого типа должностные лица решают бытовые и повседневные проблемы. Такие действия выгодны двум сторонам, которые участвуют в коррупционном сговоре. Примеры мелкой коррупции усматриваются в Госавтоинспекции

такие как: оформление документов вне очереди, уклонение от штрафов, взятки за сокрытие выявленных фактов грубых нарушений (таких как управление в нетрезвом состоянии). Второму типу характерно социальное положение субъектов, наделенных как правило, руководящими функциями и широким кругом их должностных полномочий, которые зачастую требуют выполнение определенных услуг от своих подчиненных. Такое общественно-опасное явление, одно из самых актуальных и распространенных повсеместно, относится к тяжким преступлениям, которые влекут за собой разложение всего государственного аппарата, подрывает доверие граждан ко всей власти в целом и ведет к потере законности внутри страны. Субъектом такой коррупции чаще всего выступает лицо с высоким социальным положением. Преступления их проявляются в корыстных намерениях, при выполнении управленческих функций. Примером опять таки служит дело экс-главы Тюменской ГИБДД. Он обвиняется в 13 эпизодах получения взяток. Пользуясь своими полномочиями он получал денежные средства, получал услугу в виде выполненных работ, за что со своей стороны оказывал покровительство и попустительство на службе, или в других случаях способствовал успешной сдаче государственного экзамена на получение водительских прав.

Зачастую сами граждане не противостоят коррупционным деяниям, а становятся пособниками, подкупая должностных лиц с целью получения определенных услуг. Такие явления, как дача взятки или получение взятки, не дают развиваться государству как цивилизованному и правовому.

Противостоять коррупционно-опасному поведению, как правило, мешают различные государственные устрои, к ним можно отнести:

- наличие разного рода правовых статусов, «иммунитет» порождает неприкосновенность и вседозволенность государственных служащих,
- коррупционных правонарушения носят латентный характер, поэтому и трудно выявляемы;
- уровень правовой грамотности населения, порождает корыстные

предпосылки, так к примеру, откупиться от сотрудника быстрее и дешевле, чем нести наказание в соответствии с законом;

Корыстное использование своего социального положения, негативно сказывается на всех государственных устоях, приводит к нарушению прав и свобод человека и гражданина. В обществе теряется уверенность в стабильности государства в будущем. Нельзя не согласиться с мнением бывшего генерального секретаря ООН Кофи Аннана о том, что «коррупция в органах власти служит некой основой для процветания глобальных проблем и барьером для их решения» [Токарев]. Для недопущения подобного рода явлений, требуется целая система государственного воздействия, которая будет направлена на деятельность органов исполнительной власти. В настоящее время Россией используются рычаги воздействия в виде совершенствования законодательства и формирования правового сознания народа.

Исследуя вопрос коррупции в деятельности Госавтоинспекции следует сделать вывод, что проявления данного негативного фактора негативно сказывается на обеспечении прав человека и прав любой предпринимательской деятельности. Проявления коррупции нарушает принцип равенства всех перед законом, способствует установке ненадлежащих приоритетов. Так, к примеру выдача водительских удостоверений в обход установленных требований, становится причиной выезда на дороги лиц, которые законным способом не могут выполнить условия по сдаче соответствующего государственного экзамена и такие горе-водители допускаются к участию в движении. Либо выдача vip-пропусков для транспортных средств, которые едут с наличием недопустимых технических особенностей. Тем самым в процессе таких проявлений нарушается законодательная основа, которая предписывает требования для создания безопасности, что в свою очередь нарушает права других лиц.

## 4.2. ПРОФИЛАКТИКА КОРРУПЦИИ В ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНАХ, КАК ЗАЛОГ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРАВ

Противодействие коррупции в Российской Федерации строится на следующих принципах:

1. Законности, предполагающей точное и неуклонное соблюдение действующего законодательства всеми субъектами правоотношений,
2. Публичности и открытости деятельности должностных лиц и органов, занимающихся противодействием коррупции, с обязательным освещением результатов их деятельности;
3. Неотвратимости предусмотренного наказания к тем, кто причастен к коррупции.

При этом основной упор ставится на профилактику и пресечение такого рода преступлений, который выражается в предупредительных разъяснениях, в повышении правового просвещения и в воспитании морально-этических качеств должностных лиц. В противодействии принимается во внимание опыт зарубежных стран. Используются все рычаги воздействия с помощью политических, социальных, экономических и информационных возможностей.

Исходя из того, что сотрудник Госавтоинспекции, как и сотрудник органов внутренних дел, является должностным лицом, наделенным властными полномочиями органа исполнительной власти, из этого следует, что в рядах ОВД высок риск коррупционно-опасного поведения. Наиболее распространенными формами его проявления являются различные злоупотребления своими должностными полномочиями, а также использованием авторитета в личных интересах. Сотрудниками используется доступ к служебной информации, с помощью которой осуществляется их преступный умысел, таким образом, нарушаются законные права физических и юридических лиц. Признакам коррупции в подразделениях ГИБДД, характерны те же признаки, что и другим подразделениям органов внутренних

дел и иным организациям, должностные лица которых наделены властными полномочиями.

Министерством внутренних дел, осуществляется целый комплекс мероприятий направленный на предупреждение, выявление и пресечение коррупционных проявлений среди сотрудников правоохранительной системы:

- проведение постоянной работы над повышением профессионального уровня и правовой грамотности сотрудников;
- разработка и проведение работы по не допущению, выявлению и раскрытию преступлений с коррупционным составляющим;
- проведение мероприятий, способствующих открытости органов внутренних дел, с помощью освещения деятельности через средства массовой информации. Такие меры, как правило, повышают уровень доверия со стороны населения и общественности;
- участие в нормотворческой деятельности, путем инициативных предложений, основываясь на мониторинг и анализ правоприменительной практики;

Государство со своей стороны, создает условия для недопущения предпосылок коррупции в правоохранительной системе:

- повышение заработной платы, так как низкий уровень материального дохода подталкивает к незаконному обогащению,
- повышение уровня технического оснащения, установленные факты порою свидетельствуют, что отсутствие элементарных средств для осуществления должностных полномочий, вынуждает служащих принимать те или иные средства, в обмен со своей стороны за оказанную «услугу»,
- контроль за осуществлением деятельности на местах, так в настоящее время в Госавтоинспекции прием экзаменов у кандидатов в водители, ведется с обязательной видеозаписью. Сотрудников ДПС находящихся на маршрутах патрулирования должны иметь включенные записывающие регистраторы,
- в местах посещения граждан размещаются информационные стенды

тематической направленности такие как «Я против коррупции» и т.д., которые пропагандируют антикоррупционное поведение.

К сотрудникам органов внутренних дел, предъявляются требования в соответствии с Федеральным законом от 25 декабря 2008 г. N 273-ФЗ "О противодействии коррупции". Так служащие, практически всех должностей ОВД и все без исключения служащие Госавтоинспекции ежегодно предъявляют сведения о доходах и имуществе.

Задачи по противодействию коррупции ежегодно ставятся Президентом Российской Федерации. Так в соответствии с Указом от 16.08.2021 года № 478 «О национальном плане противодействия коррупции на 2021-2024 годы», руководителям федеральных органов исполнительной власти до 1 октября поручено обеспечить выполнение мероприятий антикоррупционной направленности. В Министерстве внутренних дел такой план уже подготовлен и функционирует. Один из пунктов заключается в проверке действующих кадров или тех, кто лишь поступает на службу в органы внутренних дел. Коррупционно-опасное поведение среди сотрудников, помимо установленных преступлений, распознаются в результате проверки психологического и профессионального поведения, данные функции возложены на Главное управление собственной безопасности МВД России.

Из данного исследования следует сделать вывод, что Служащие правоохранительной системы должны соответствовать специфичным моральным и нравственным требованиям. Принципиальность, категоричность, неподкупность, справедливость - эти качества должны преобладать в процессе принимаемого сотрудником законного решения. Данные требования содержатся в нормативных документах, которыми руководствуются сотрудники и носят деонтологический характер (обобщение, использование знаний и принятие юридических решений). Психологические особенности сотрудника складываются в процессе воспитания в семье, зависят от социального окружения, от жизненного уровня, вырабатываются в процессе

накопления служебного опыта и исходя из традиций профессиональной деятельности. Очевидно, что морально-деловые качества, того кто призван обеспечивать право на безопасность, жизнь, здоровье и защищать законные интересы граждан, по сути сам должен быть нравственно безупречен и являться образцом исполнения гражданского и профессионального долга.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В процессе исследования вопросов обеспечения защиты прав человека и бизнеса в деятельности ГИБДД МВД России, исходя из цели исследования и в соответствии с поставленными задачами, были сделаны следующие основные выводы:

Дорожное движение-это целый процесс – это общественные отношения, которые упорядочиваются в процессе четкого законодательного регулирования.

Нормы и правила должного поведения для их надлежащего исполнения, должны контролироваться с целью обеспечения конституционно-закрепленного права каждого участника на безопасное движение. Государственную функцию контроля и надзора за дорожным движением осуществляет ГИБДД МВД России в соответствии с требованиями законодательства.

Свою исследовательскую работу я начала с истории организации дорожного движения в России. Очевидно, что с самых ранних времен, еще задолго до появления механических транспортных средств высшую власть всегда волновали вопросы безопасности на дорогах. Государственная «забота» заключалась в установлении правил и обеспечении их соблюдения. Воздействие на нарушителей оказывалось способом наказаний. В царские времена, в основном применялись телесные наказания , особо провинившихся могли сослать на каторгу или даже казнить. Первые правила на почтовых трактах установил в 15 веке Иван Третий. Петр Первый ввел надзирающий орган, в лице полицейских, которые кроме контроля еще и присваивали номера извозчикам. В этот период за дорожные нарушения предусматривался особый вид наказания «Битье кошками». Учитывая, что по тем законам, было очевидное социальное неравенство, сами участники дорожного движения в

правах были не равны. Представители высшего сословия, как правило, либо освобождались от наказания, либо откупались штрафом, тогда как простые люди истязались за те же нарушения. В наше время такие меры воспринимаются, как жесткие и уничижающие человеческое достоинство. Таким образом полицейские, осуществляя государственные уставы, подвергали репрессиям чаще представителей низших сословий. Попытки создания равенства всех граждан перед законом были предприняты при создании в 19 веке Государственной уставной грамоты и в проектах декабристов.

К началу 20 века Российская империя активно начала продвигать идеи международного движения. Одна из первых в 1909 году подписала Парижскую Конвенцию об автомобильном движении, в ней содержались первые требования к безопасности на дороге. По количеству транспортных средств, в то время Россия занимала одну из лидирующих позиций среди других стран.

После Революции 1917 года вопросы социального неравенства были решены. Однако согласно новых Конституций, личных прав у человека практически не стало. Отмечался яркий «социоцентризм» в государстве, когда интересы партии превалировали над интересами личности. Предпринимательство и любые проявления бизнеса, были под запретом. Грузо и пассажиро-перевозками занимались только государственные организации. После Революции полицейские органы были полностью ликвидированы, на их смену пришла рабоче-крестьянская милиция.

До 1936 года контроль за дорожным движением осуществлялся патрульными постовыми. Рост числа автомобилей на дорогах, обуславливал рост дорожно - транспортных происшествий. Их число и число пострадавших в них людей подсчитывали милицейские органы. Централизованный учет и анализ таких происшествий, позволил определить, что причины аварий типичны друг другу. Это обусловило необходимость создания специального подразделения Государственной автомобильной инспекции (ГАИ), на которую возлагались функции предотвращения аварийности на дорогах, с целью

обеспечения безопасности.

Несмотря на то, что Советский Союз активно участвовал и принимал международные соглашения по организации безопасности дорожного движения, в каждом регионе страны, действовали свои правила. Единые правила, ввелись лишь в 1961 году, после присоединения СССР в международной Женевской Конвенции 1949 года. Эту Конвенцию в 1968 году сменила ныне действующая Венская Конвенция, она ратифицирована была Советским союзом в 1974 году. В соответствии с ней, правила дорожного движения, технические требования к транспортным средствам должны были быть однообразными. Согласно Конвенции признаются регистрационные документы, водительские права, выданные иностранными государствами, при условии, которые разрешают участвовать в международном дорожном движении. Данная Конвенция нашла отражение в ныне действующих Правилах дорожного движения, утвержденных Постановлением Правительства в 1993 году. В них предписано участникам дорожного движения действовать в соответствии с правилами так, чтобы не создавать опасности и не причинять вреда. Правила запрещают загрязнять, повреждать дорогу и создавать иные помехи для движения.

«Перестройка» положила начало новому этапу государственных приоритетов. Все нормативно-правовые акты страны стали приводиться в соответствие с международными требованиями, которые декларировали права человека, как высшую ценность. В 1998 году ГАИ по Указу Президента РФ была переименована в ГИБДД. Контрольно-надзорные функции подразделения стали четко направлены на обеспечение и реализацию прав человека.

В своей деятельности ГИБДД, как государственный орган исполнительной власти, осуществляя правоохранительные функции руководствуется, прежде всего, Конституцией РФ – она устанавливает гарантию от государства по соблюдению и защите прав и обеспечение свободы и безопасность перемещения. Предусматривает возможность ограничения этих

прав (ст. 55), если это необходимо для защиты основ конституционного строя, нравственности, жизни и здоровья прав и интересов других лиц. Руководствуется Федеральным законом «О полиции». Закон указывает на предназначение, которое заключается в противодействии преступности, охране общественного порядка и собственности и в обеспечении безопасности. Правовой статус сотрудника ГИБДД, как сотрудника полиции, определяется Федеральным законом № 342, он регламентирует правоотношения, связанные с поступлением на службу, прохождением и прекращением.

Подразделение Госавтоинспекции применяют меры административного воздействия в соответствии с Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях. Выявляя и пресекая административные правонарушения на дороге, способствуют защите от потенциальной опасности.

Важнейшие основы регулирования безопасности, закреплены Федеральным законом № 196 «О безопасности дорожного движения», он закрепляет и конкретизирует функции всех органов и организаций, в целях предупреждения ДТП и снижения тяжести их последствий. Целый раздел (ст. 30) посвящен контрольно-надзорным и разрешительным функциям деятельности государственного органа. Указа Президента № 711 утверждает Положение ГИБДД, определяет его структуру, направления и принципы.

Правила дорожного движения - это свод требований на дорогах, нарушения которых становится предметом при осуществлении административного воздействия на участников дорожного движения.

Приказ МВД РФ № 664 «Административный регламент» объединил в себе все основные ключевые моменты правового воздействия, с учетом прав и интересов, в отношениях, складывающихся между сотрудниками ГИБДД и участниками дорожного движения. С учетом емкого объема нормативно-правовой базы, которой руководствуется подразделение, данный приказ – своего рода инструкция к точному исполнению государственных полномочий.

Сотрудники ГИБДД при несении службы, как правило, должны быть в

форменной одежде, иметь знаки ведомственного отличия. Назначаются на должность по приказу, после квалификационного отбора и должны проявлять уважение, вежливость, тактичность по отношению к гражданам, в пределах полномочий, оказывать им содействие в реализации их прав и свобод.

Подразделение, которое осуществляет функции контроля, само может стать объектом контроля. Так во-первых общественное мнение, является основным критерием его оценки. Помимо этого и ряд контрольно-профилактических отделов по работе с личным составом и органы собственной безопасности ведут проверку осуществления деятельности. Ведомственные приказы регламентируют установку в помещениях и в патрульных автомобилях видеозаписывающих устройств. Наличие видеозаписей позволяет в дальнейшем установить событие при осуществлении мер административного производства. К примеру, запись может свидетельствовать об обеспечении или игнорировании сотрудниками тех или иных прав.

Обеспечение прав в деятельности, которая может и ограничивать эти права должна иметь четкую направленность на соблюдение законности и опираться на принцип объективности, который подразумевает всесторонний и полный подход к делу. Соблюдение законности и объективности нередко становится предметом рассмотрения дел в судах различных инстанций. Так (ст. 53) Конституции РФ закрепляет право каждого на возмещение вреда, причиненного незаконными действиями (или бездействиями) органов государственной власти или их должностных лиц. Лицо, права которого были нарушены, в соответствии с Гражданским Кодексом РФ, имеет право на возмещение расходов, которые были произведены для восстановления нарушенного права, посредством оплаты услуг защитника.

Административное воздействие, как вид государственного принуждения. Пресечение любого нарушения – это обеспечение других участников на безопасность и свободу передвижения. Предупреждение правонарушения – это своевременное недопущение общественно-опасных, противоправных деяний.

От характера противоправных деяний зависит и способ их пресечения. Так в предусмотренных законом случаях, сотрудники ГИБДД уполномочен применить как физическую силу, так и специальные средства и даже огнестрельное оружие. В своих действиях сотрудник, оказывающий то или иное воздействие должен стремиться к минимизации неблагоприятных последствий.

Гуманность - это главная составляющая, которая должна проявляться в морально-этических качествах должностного лица, независимо от социального положения, не зависимо от характера поведения и совершенного правонарушения, лицу должны быть обеспечены его права. Так в соответствии с главой 5 КоАП РФ лицам, участвующим в производстве разъясняются его права, подтверждающиеся подписью или видеозаписью. Не разъяснение этих прав, чаще всего расценивается как не предоставление этих прав, что в соответствии с принципами законности является не допустимым. Отсутствие в административном материале подписи о доведенных правах, если это не подтверждается видеозаписью и не зафиксировано подписью понятых, зачастую становится причиной отмены принятого решения. Также участники дела, а это лицо в отношении которого ведется производство, потерпевший, защитник, представитель имеют право обжаловать действия (или бездействия) и принятые решения сотрудником ГИБДД.

В сравнении с другими подразделениями правоохранительных органов, сотрудниками ГИБДД составляется самое большое количество административных материалов. Весь массив выявленных правонарушений вносится в Федеральную информационную систему учета, информация поступает на портал Госуслуг. Своевременное внесение, позволяет вовремя отследить наличие штрафов и предоставляет право на оплату штрафа в половинном размере в соответствии со ст. 32.2 КоАП РФ.

По роду своей деятельности, сотрудники Госавтоинспекции, осуществляющие свои должностные обязанности, всегда на виду. Организация

деятельности данного подразделения за период существования претерпела ряд существенных изменений. В целом, за последнее десятилетие задачи, возлагаемые на Госавтоинспекцию, успешно выполняются. Однако следует учесть, негативное мнение о подразделении в целом. Широкий перечень контрольных, разрешительных, экзаменационных функций, которые выполняет подразделение, как показывает практика, не редко используется сотрудниками в личных и корыстных целях. В подразделениях ГИБДД, согласно статистике, самый высокий риск коррупционных факторов. К сожалению, сводка преступлений не умягает свидетельствует об этом. Отсюда и складывается общественное мнение, которое зачастую рождает предвзятое отношение ко всему подразделению. Однако в настоящее время проводится целенаправленная работа, направленная на повышение имиджа сотрудника Госавтоинспекции. Повысить оценку деятельности помогают положительные примеры при несении службы. Уровень доверия поднимает взаимодействие с общественностью и разъяснительно-информационная работа через средства массовой информации. Вызывают уважение регулярные выступления руководителей Госавтоинспекции разных уровней, которые освещают вопросы безопасности.

Комплексная работа по обеспечению безопасности на дорогах, которая выполняется сотрудниками Госавтоинспекции заключается в ежедневном контроле и надзоре, без перерыва на выходные и праздничные дни. Днем и ночью осуществляется правоохранительная деятельность, которая имеет основную цель: защищать право граждан на жизнь и здоровье, на охрану его имущества и на бесперебойное и свободное перемещение людей и грузов.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

### 1. Нормативно-правовые акты

1. Конституция Российской Федерации принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020 // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 04.07.2020.
2. Конвенция о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.) с изменениями и дополнениями от 23.09.2014 // Консультант Плюс: справочно-правовая система (дата обращения 10.10.2021)
3. Всеобщая декларация прав человека (принята Генеральной Ассамблеей ООН 10.12.1948) // Российская газета, N 67, 05.04.1995
4. Федеральный закон от 22.07.2008 N 134-ФЗ О ратификации Конвенции о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения» // Собрание законодательства РФ, 28.07.2008, N 30 (ч. 1), ст. 3590
5. Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 02.07.2021) "О безопасности дорожного движения" (с изм. и доп., вступ. в силу с 22.08.2021) // Консультант Плюс: справочно-правовая система (дата обращения 13.10.2021)
6. Федеральный закон от 07.02.2011 N 3-ФЗ (ред. от 11.06.2021) О полиции (с изм. и доп., вступ. в силу с 24.08.2021) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 24.02.2021
7. Федеральный закон от 30.11.2011 N 342-ФЗ (ред. от 30.04.2021) О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2021) // Консультант Плюс: справочно-правовая система (дата обращения 08.10.2021)

8. Федеральный закон от 26.12.2008 N 294-ФЗ О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля // "Российская газета", N 266, 30.12.2008
9. Федеральный закон от 02.05.2006 N 59-ФЗ (ред. от 27.12.2018) О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации // интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 28.12.2018
10. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 01.07.2021, с изм. от 09.11.2021) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.10.2021) // Консультант Плюс: справочно-правовая система (дата обращения 20.10.2021)
11. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 01.07.2021) (с изм. и доп., вступ. в силу с 22.08.2021) // Консультант Плюс: справочно-правовая система (дата обращения 20.10.2021)
12. Постановление Правительства РФ от 19.09.2020 N 1502 "Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации" // "Собрание законодательства РФ", 28.09.2020, N 39, ст. 6077
13. Указ Президента РФ от 15.06.1998 N 711 (ред. от 19.02.2021) "О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения" вместе с "Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации" с изменениями от 19.02.2021 // Консультант Плюс: справочно-правовая система (дата обращения 08.10.2021)
14. Указ Президента РФ от 07.05.2018 N 204 (ред. от 21.07.2020) О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года // Собрание законодательства РФ, 14.05.2018, N 20, ст. 2817

15. Приказ МВД России от 23.08.2017 N 664 (ред. от 21.12.2017) Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения, (Зарегистрировано в Минюсте России 06.10.2017 N 48459)// Российская газета, N 232, 13.10.2017

## 2. Материалы судебной практики

16. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2005 N 5 (ред. от 19.12.2013) О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях // Бюллетень Верховного Суда РФ, N 6, 2005.

17. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 N 20 О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях// "Российская газета", N 142, 03.07.2019

18. Постановление Верховного Суда РФ от 26.06.2015 N 11-АД15-11 // Консультант Плюс: справочно-правовая система (дата обращения 13.10.2021)

19. Постановление Верховного Суда РФ от 24.03.2021 N 5-АД21-18-К2  
Требование: Об отмене актов о привлечении к ответственности, предусмотренной ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения // Консультант Плюс: справочно-правовая система (дата обращения 13.10.2021)

20. Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда Российской Федерации от 09.11.2021 N 16-КГ21-23-К4// Консультант Плюс: справочно-правовая система (дата обращения 22.11.2021)

### **Специальная и учебная литература**

21. Климов И. П. Права и свободы граждан в российских конституциях: Учеб. пособие. Тюмень: Издательский дом Слово. 2021. 60 с. (стр. 7)
22. Рыбин А.Л. История правил дорожного движения лит. рес. 340 с.
23. Медушевский А. Н. Размышления о современном российском конституционализме. М., 2007. С. 47.
24. Мулукаев Р.С, Карташев Н.Н. Милиция России (1917-1993). Историко-правовой очерк. М., 1995 г. с. 113
25. Фомичев, Д. С. Нормативное правовое регулирование деятельности ГИБДД МВД России в сфере обеспечения безопасности дорожного движения / Д. С. Фомичев // Актуальные проблемы деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): материалы межведомственной научно-практической конференции Санкт-Петербург, 26 февраля 2019 года / Составители: А.В. Вашкевич, А.В. Ефимовский. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2019. – С. 289-292.
26. Латифов, З. З. Совершенствование речевой культуры сотрудников ГИБДД МВД России в контексте внеаудиторной деятельности образовательной организации системы МВД России / З. З. Латифов, М. А. Шуленкова // Актуальные вопросы социально-гуманитарного знания в системе высшего образования : Сборник материалов научной конференции и научных семинаров, подготовленных и проведенных кафедрами социально-гуманитарных дисциплин и иностранных языков

- Воронежского института МВД России в 2020 году, Воронеж, 23 сентября 2020 года / Воронежский институт МВД России. – Воронеж: Воронежского института МВД России, 2021. – С. 171-176.
27. Овчарова Е.В. Концепция и принципы финансового контроля // Государство и право. 2012. N 11. С. 77.
28. Зиганшин М.М. Административно-правовое регулирование деятельности полиции по обеспечению транспортной безопасности: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2017. С. 15.
29. Скурко Е.В. Правовые принципы в правовой системе, системе права и системе законодательства: теория и практика // Правоведение. 2006. N 2. С. 55.
30. Чекалин К.С. Контроль деятельности советской милиции. М., 1976. С. 14.
31. Матузов Н.И., Малько А.В. Теория государства и права: Учебник. М.: Юрист, 2004.
32. Солодянкина Н.А., Фалеева Л.В. Совершенствование государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения // Матрица научного познания. 2019. № 2. С. 60 – 66.
33. Зейналов Ф.Н., Губенков О.Е., Михалева И.С. Об административно-правовом статусе экзаменатора и кандидата в водители в случае совершения ДТП при проведении экзамена на право управления транспортным средством // Административное и муниципальное право. 2020. № 2. С. 19 – 25.
34. Чекалин К.С. Контроль деятельности советской милиции. М., 1976. С. 14.
35. Гладких В.И. Коррупция в России: генезис, детерминанты и пути преодоления // Рос. следователь. 2001. № 3. С. 31.
36. Токарев Б.Б. Социально-философское осмысление феномена коррупции. Диссертация на соискание ученой степени кандидата философских наук. М.: МГУ, 2011

37. Гирвиц А.В. Полицейское усмотрение в деятельности органов внутренних дел Российской Федерации: автореф. дис. канд. юрид. наук. Н. Новгород, 2017. С. 15.
38. Андреев П.Г. Научный вестник Орловского института МВД России 2020. № 2 (83), с.141
39. Безопасность дорожного движения / В. В. Лукьянов. - 2-е изд., перераб. и доп. - М. : Транспорт, 1983. - 262 с.
40. Индекс восприятия коррупции - 2019 [Электронный ресурс] URL: <http://transparency.org.ru>