

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ДОКЛАД

Уполномоченного по правам человека в Республике Ингушетия по вопросам нарушения прав граждан на безопасные условия движения по дорогам, на получение достоверной информации о безопасных условиях дорожного движения, имущественных прав, прав на здоровье и жизнь.

Дорожное движение – это широкий спектр общественных отношений, в которые, в той или иной мере вовлечены большинство жителей нашей республики. В статье 24 Федерального закона Российской Федерации «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 года № 196-ФЗ государством гарантируется право граждан на безопасные условия движения по дорогам страны, в связи с чем, большое количество дорожно-транспортных происшествий, гибель и получение в них увечий, может быть расценено как несоблюдение государством взятых на себе обязательств.

Анализируя информацию, содержащуюся в средствах массовой информации, а также, получаемую в процессе непосредственного общения с гражданами, аппарат уполномоченного по правам человека в Республике Ингушетия, полагает, что состояние безопасности дорожного движения на дорогах федерального, республиканского и местного значения является одной из глобальных проблем для жителей нашей республики. При этом, высокий уровень аварийности на дорогах республики граждане напрямую увязывают с ненадлежащим осуществлением своих полномочий представителями органов государственной власти, призванных обеспечивать безопасность дорожного движения.

С учётом вышеизложенного, в целях реализации, одной из основных задач, определенных пунктом 9 части 1 статьи 4 Закона Республики Ингушетия «Об уполномоченном по правам человека в Республике Ингушетия» от 31 января 2017 года № 3-РЗ, руководствуясь полномочиями, предоставленными частью 3 статьи 11 Федерального закона "Об уполномоченных по правам человека в субъектах Российской Федерации" от 18.03.2020 № 48-ФЗ и пунктом 12 части 1 статьи 15 Закона Республики Ингушетия «Об уполномоченном по правам человека в Республике Ингушетия» от 31 января 2017 года № 3-РЗ, мною была проведена проверка обстоятельств, совершения дорожно-транспортных происшествий.

В рамках проверки, в соответствии с частью 3 статьи 11, пунктом 1 части 1 статьи 17 Федерального закона "Об уполномоченных по правам человека в субъектах Российской Федерации" от 18.03.2020 № 48-ФЗ и пунктом 3 части 1 статьи 15 Закона Республики Ингушетия «Об уполномоченном по правам человека в Республике Ингушетия» от 31 января 2017 года № 3-РЗ, была запрошена информация, характеризующая состояние безопасности дорожного движения на дорогах республики и основные показатели работы по его обеспечению в органах исполнительной власти Республики Ингушетия, МВД по Республике Ингушетия и Министерстве здравоохранения Республики Ингушетия, изучены статистические сведения, публикуемые на сайтах ДОБДД Российской Федерации, Росстата России и

иных органов государственной власти Российской Федерации и Республики Ингушетия, законодательные и нормативные –правовые акты, проведены консультации с лицами, обладающими соответствующими познаниями в сфере безопасности дорожного движения.

В результате проведенного анализа полученных материалов установлено, что в период с 2015 года количество регистрируемых в Российской Федерации дорожно-транспортных происшествий, число погибших и раненных в них лиц неуклонно снижалось.

СПРАВОЧНО

	2015	2016	2017	2018	2019
Количество ДТП	184000	173694	169432	168099	164358
Погибло (чел.)	23114	20308	20308	18214	16981
Ранено (чел)	231197	221140	215374	214853	210877

Вместе с тем, указанная тенденция не совсем характерна для Республики Ингушетия. В частности, в период с 2015 по 2017 годы число зарегистрированных ДТП выросло с 177 до 238 (на 34,4%), число погибших в них лиц на 18 % (с 71 до 84), количество раненных лиц на 33 % (с 296 до 394). В 2018 и в 2019 вроде бы наметилась тенденция к стабилизации ситуации (резкое снижение количества ДТП на 30,8%, числа погибших на 44,8% и раненных на 29,6%). Возможно, снижению аварийности способствовало повсеместное внедрение в 2018 году систем фотофиксации нарушений правил дорожного движения, работающих в автоматическом режиме и как видно из ниже приводимых сведений, активизация в 2017 и в 2018 году деятельности сотрудников Госавтоинспекции по документированию грубых нарушений правил дорожного движения. Отчасти подтверждением тому является ситуация с аварийностью на ФАД Р-217 «Кавказ». После установки в 2018 году камер фотофиксации нарушений правил дорожного движения, ситуация с аварийностью на участке указанной автодороги стабилизировалась, несмотря на его перегруженность и частичные дорожные работы. В начале текущего года работа практически всех комплексов фотофиксации была приостановлена и как следствие отмечен всплеск аварийности, несмотря на действительно значительный объем работы по реконструкции аварийно-опасных участков (совершено 44 ДТП против 29 в 2019 году). В текущем году «кривая аварийности» резко поползла вверх (количество ДТП выросло на 26,1%, погибших на 20%, раненных на 41%). При этом, рост количества дорожно-транспортных происшествий отмечается практически повсеместно, а не только по ФАД «Кавказ».

Всего, по официальным данным, предоставляемым МВД по Республике Ингушетия и публикуемым ДОБДД МВД России за период с

2015 года в результате дорожно-транспортных происшествий, зарегистрированных на территории Республики Ингушетия погибло 399 человек и получили травмы различной степени 1901 человек. Удивляет одна из самых высоких тяжестей последствий ДТП в Российской Федерации (в среднем за пять лет 17,3 погибших на 100 пострадавших, в текущем году 16,3). По сути, получается, что каждый 6 пострадавший в ДТП в республике погибает. Для сравнения в среднем по Российской Федерации в прошлом году этот показатель составил чуть больше 7,5 погибших на 100 пострадавших и только в одном регионе (Чеченская Республика) он выше чем в нашем регионе.

По свидетельству специалистов здесь может быть несколько причин, это:

- 1- Низкий уровень оказания первичной медицинской помощи;
- 2- Техническое состояние транспортных средств;
- 3- Высокий уровень латентности дорожно-транспортных происшествий;
- 4- Манипуляции со статистикой.

В рамках данного доклада мы не ставили задачи установить истинные причины подобного положения дел, вместе с тем хотелось бы обратить внимание на ряд аспектов, которые на наш взгляд, могут свидетельствовать об умышленном либо вызванном упущениями в деятельности Управления ГИБДД МВД по Республике Ингушетия и курируемых им подразделений, искажении статистических сведений.

СПРАВОЧНО:

В соответствии с Правилами, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 года № 647 основной учет дорожно-транспортных происшествий осуществляется органами внутренних дел, при этом в статистику должны быть включены сведения о лицах, пострадавших в ДТП и умерших от травм в течение 30 суток с момента аварии. Учет раненных в ДТП, осуществляется медицинскими учреждениями, а чтобы не было расхождений в цифрах- медицинские учреждения незамедлительно информируют органы внутренних дел о всех поступивших из-под ДТП лицах, в последующем Главные государственные инспектора безопасности дорожного движения по районам, городам и иным муниципальным образованиям, в том числе по нескольким муниципальным образованиям, организуют сверку с медицинскими организациями сведений о погибших и раненых в дорожно-транспортных происшествиях.

Согласно данным УГИБДД МВД по Республике Ингушетия в период первых девяти месяцев текущего года в дорожно-транспортных происшествиях, зарегистрированных на территории Республики Ингушетия, 48 человек погибли и 246 ранено. В тоже время, по данным Министерства здравоохранения Республики Ингушетия в медицинские организации было

доставлено 437 пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, из которых 53 человека умерли, в том числе 14 человек умерло в течение первых двух недель после доставления. Разница в данных в 143 человека, то есть по данным Минздрава Республики Ингушетия количество граждан пострадавших в ДТП на 48,6% больше чем по данным полиции. Такое же несоответствие статистических данных по количеству лиц, пострадавших в ДТП отмечается и по 2019 году. По данным Минздрава Республики Ингушетия количество пострадавших в ДТП на 40% больше чем по данным официальной статистики формируемой органами внутренних дел.

Практически аналогичный разброс статистических показателей отмечается и при оценке уровня детского дорожно-транспортного травматизма. Так, по данным МВД по Республике Ингушетия в текущем году в результате ДТП пострадало 22 ребенка, четверо из которых погибло. Из сведений, предоставленных Министерством здравоохранения Республики Ингушетия, следует, что в течение первых девяти месяцев текущего года в лечебные учреждения было доставлено 36 детей, трое из которых впоследствии скончались. Разница в 63%.

Иные данные по смертности в результате травм, полученных при ДТП, публикует территориальный орган Росстата России. Согласно данным Ингушетия стат от транспортных травм всех видов в Республике Ингушетия погибло: в 2019 году – 49 человек, в 2018 году - 46 человек, в 2017 году - 43 человека, в 2016 году – 47 человек, в 2015 году – 49 человек. Хотя, исходя из используемых указанным органом методик, данные по смертности должны были бы быть выше чем даже данные ГИБДД, так как органами статистики должны учитываться и травмы, полученные на железнодорожном и иных видах транспорта.

Полагаю, что разбираться в таком несоответствии статистических показателей должна Прокуратура Республики Ингушетия, как надзорный орган, в том числе и отвечающий за формирование правовой статистики. При этом, необходимо учитывать, что часть 3 статьи 24 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 года № 196-ФЗ закрепляет право граждан на получение достоверной информации о безопасных условиях дорожного движения, а часть 3 статьи 41 Конституции Российской Федерации устанавливает ответственность должностных лиц за сокрытие информации о фактах и обстоятельствах, создающих угрозу для жизни и здоровья. С учётом того, что возможно часть граждан иных субъектов Российской Федерации при выборе безопасных маршрутов передвижения по территории Республики Ингушетия, могут руководствоваться именно и данными официальной статистики о состоянии безопасности дорожного движения, подобное возможное искажение данных граничит с мерами ответственности.

Кроме того, выстраивание системы обеспечения безопасности дорожного движения, невозможно без детального знания ситуации с аварийностью. Так, согласно данных Правительства Республики Ингушетия

с 2018 года в республике реализуется региональный проект «Безопасность дорожного движения» как часть федерального национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Целевым показателем данного проекта является снижение количества погибших в ДТП к 2024 году до 4,86 человек на 100 тысяч населения или в абсолютных цифрах не более 24 человек. По мнению Правительства Республики Ингушетия реализация указанного проекта и позволила достигнуть целевого показателя смертности от ДТП в текущем году (9,6 человек на 100.000 населения при плановом 10,71). То есть, официальная статистика позволяет сделать вывод о том, что в республике ситуация с аварийностью стабильная. Возможно именно официальные статистические показатели состояния аварийности послужили причиной того, что в 2019 году и в текущем году, несмотря на заключенное между МВД России и Минэнерго связи Республики Ингушетия Соглашение, программные мероприятия в республике из федерального бюджета не финансировались.

Таким образом, возможные искажения статистических данных влекут целую цепочку негативных последствий для субъекта в целом.

Необходимо отметить, что одним из основных недостатков на пути совершенствования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в Республике Ингушетия, по мнению руководства УГИБДД МВД по Республике Ингушетия является именно ненадлежащая деятельность региональной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения, курируемой Правительством Республики Ингушетия. В частности, руководство УГИБДД указывает на существующие проблемы с выделением денежных средств на почтовые расходы по отправке правонарушителям уведомлений о необходимости уплаты административных штрафов, низким уровнем взаимодействия с судебными приставами, отсутствием региональных и муниципальных программ по обеспечению безопасности дорожного движения, отсутствием специализированных стоянок для хранения задержанного автотранспорта, ненадлежащим исполнением пункта 2 перечня поручений Президента Российской Федерации от 20 мая 2015 года № 287, в части обустройства пешеходных переходов, в соответствии с новыми национальными стандартами (соответствуют стандартам только 86 из 531 (16%)). Анализ материалов, предоставленных Правительством Республики Ингушетия, отчасти свидетельствует о справедливости указанных претензий руководства УГИБДД. В частности, Правительство Республики Ингушетия проинформировало Уполномоченного по правам человека в Республике Ингушетия только лишь об изготовлении и размещении тематических материалов по пропаганде безопасности дорожного движения на территориях муниципальных образований республики на общую сумму 500 тысяч рублей и подготовки заявки на создание информационно-пропагандистских телерадиопередач на общую сумму 520 тысяч рублей. При этом, в бюджете Республики Ингушетия на

2020 год было предусмотрено выделение средств только по подпрограмме «Повышение безопасности дорожного движения» в объеме 3,4 млн. рублей.

В тоже время, анализ предоставленных УГИБДД МВД по Республике Ингушетия информационных материалов, свидетельствует, что органами внутренних дел действенных мер по разрешению проблемных вопросов не предпринималось. В частности, в 2019 и в текущем году надзорный орган о существующих проблемных вопросах в содержании и обустройстве дорог не информировался, инициативные материалы по привлечению должностных лиц к административной ответственности, предусмотренной статьей 19.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях не готовились, возможности постоянно действующего координационного совещания по обеспечению правопорядка при Главе Республики Ингушетия не использовались. Как следствие, отсутствие необходимой координации в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения между органами исполнительной власти Республики Ингушетия и МВД по Республике Ингушетия негативно отражается на состоянии аварийности в регионе.

Одним из ключевых направлений реализации, гарантированного государством права граждан на безопасные условия дорожного движения является наличие и поддержание в надлежащем состоянии дорог общего назначения. По данным УГИБДД МВД по Республике Ингушетия в текущем году сотрудниками Госавтоинспекции обследовано 520 километров дорог различного значения (17,8% от общей протяженности). По результатам обследований внесено 57 представлений должностным и юридическим лицам, привлечено к административной ответственности 10 юридических и 10 должностных лиц. Действительно, в республике принимаются определенные меры по модернизации дорог, в первую очередь это ключевые федеральные и республиканские дороги. Вместе с тем, состояние улично-дорожной сети в населенных пунктах, мягко говоря, оставляет желать лучшего. Как следствие, при совершении 44 из 140 зарегистрированных ДТП (31,4%) сопутствующие нарушения были связаны именно с недостатками улично-дорожной сети. Серьезные проблемы с содержанием дорог отмечаются в городах Назрань, Карабулак, н.п. Экажево, Яндаре, да практически повсеместно. Полагаю, что перечень улиц в населенных пунктах республики, дорожное покрытие которых требует основательной реконструкции, займет не один печатный лист. Даже в столице нашей республике – городе Магас такие улицы как Чахкиева, Базоркина с интенсивным движением автотранспорта буквально усыпаны ямами, колдобинами, трещинами. Указанная проблема требует принятия скорейших мер по её разрешению и с учётом бюджетных возможностей региона, на мой взгляд, это возможно только путем использования программно-целевого метода.

Отдельно хочу остановиться на использовании таких технических средств организации дорожного движения – как искусственные неровности,

вошедшие в сленг как «лежащие полицейские». Наверное, такого массового использования данных средств нет не в одном ином регионе. Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии Российской Федерации от 11 декабря 2006 года № 295-ст, утвержден ГОСТ Р 52605-2006, содержащий технические требования, которые должны быть соблюдены при использовании указанных средств. Однако, на сегодняшний день лишь в единичных случаях эти требования соблюдаются. Как следствие, мы получаем повсеместное нарушение прав граждан не только на безопасное передвижение, но и имущественных прав. Полагаю, что при проведении обследований дорог, осуществляемых сотрудниками Госавтоинспекции, данный аспект тоже должен попадать в поле их зрения.

Негативно отражаются на состоянии безопасности дорожного движения и недостатки, связанные с проектированием и введением в эксплуатацию различных объектов и новых жилых микрорайонов. Застройщики и собственники не уделяют должного внимания проектированию стоянок, выездов с придворовых территорий, как следствие мы получаем практически неразрешимые проблемы в виде пробок, которые в конечном итоге также являются факторами, провоцирующими дорожно-транспортные происшествия. Полагаю, что этот вопрос должен послужить темой отдельного совещания, с выработкой мер, направленных на недопущение усугубления ситуаций.

На протяжении последних лет основными причинами совершения дорожно-транспортных происшествий является низкий уровень дисциплины водителей, сознательное пренебрежение ими правилами дорожного движения. В частности, в текущем году из 140 зарегистрированных ДТП:

21 (15%) – совершены по причине выезда виновников на полосу, предназначенную для встречного движения;

13 (9%) – из-за превышения установленной скорости движения;

17 ((12,1%)-водителями, находившимися в нетрезвом состоянии.

Можно говорить о недостатках в подготовке водительского состава, которые безусловно имеют место быть, однако вышеуказанные нарушения, свидетельствуют не столько о незнании правил дорожного движения, сколько об их игнорировании.

В части 2 статьи 24 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 года № 196-ФЗ законодатель закрепляет один из основных принципов обеспечения прав граждан, указывая, что «Реализация участниками дорожного движения своих прав не должна ограничивать или нарушать права других участников дорожного движения». Действительно, даже однократные нарушения правил дорожного движения, может привести к нарушению неотъемлемых прав широкого круга лиц на безопасность, здоровье и жизнь. Безусловно, ключевым элементом защиты указанных прав является деятельность, в первую очередь органов внутренних дел, по выявлению, документированию и пресечению правонарушений в сфере безопасности дорожного движения.

В течение первых 9 месяцев 2020 года подразделениями Госавтоинспекции обработана информация о 216656 нарушениях правил дорожного движения 170795 (78,8%) из которых выявлены средствами фото-видеофиксации, работающими в автоматическом режиме. Непосредственно сотрудниками полиции выявлено 45681 правонарушение.

Официально, МВД России отказалось от так называемой «гонки за палочными показателями» и наверное не совсем корректно будет проводить детальные сравнения количества выявленных правонарушений с показателями аналогичного периода прошлого года, но кое на что все же хотелось бы акцентировать внимание.

Прежде всего, это снижение количества грубых нарушений правил дорожного движения выявленных непосредственно сотрудниками дорожно-патрульной службы. В частности, в текущем году ими выявлено меньше на 73% фактов выезда на полосу встречного движения (509 против 882 в 2019 году), на 31,6% нарушений правил проезда регулируемых перекрестков (477 против 628). А ведь именно указанного видами нарушений обусловлены совершение 47 ДТП (33,6% от числа зарегистрированных), в которых 18 человек погибло (37,5% от общего числа погибших) и 110 человек ранено (44,7%) от общего числа раненных.

Обращает на себя внимание резкое уменьшение в последние годы числа выявленных фактов управления транспортными средствами в состоянии алкогольного либо наркотического опьянения. Так, в 2014 году таких фактов было выявлено 1750, в 2016 – 2972, в 2017- 1926, за 9 месяцев текущего года всего 253 (за 9 месяцев 2019 года было всего лишь 167). При этом, 17 из 140 (12,1%) зарегистрированных ДТП произошли именно по вине пьяных водителей. Показатель удельного веса ДТП совершенных водителями, находившимися в нетрезвом состоянии, в сравниваемые периоды оставался практически неизменным (2014- 12,9%, 2016-12,3%, 2017- 10,5%), то есть говорить о том, что пьяных за рулем на дорогах республики стало меньше не приходится. Речь скорее идет о том, что данному направлению деятельности не уделяется должного внимания.

В текущем году, подразделениями Госавтоинспекции проделан значительный объем работы, направленной на выявление фактов управления транспортными средствами водителями, не имеющими специального права. Всего было выявлено 2360 правонарушений, ответственность за которые предусмотрена ч. 1 ст. 12.7 КоАП Российской Федерации (Управление транспортными средствами без права управления) и 117 правонарушений, предусмотренных ч. 2. ст. 12.7 КоАП Российской Федерации (Управление транспортными средствами лицами, лишенными права управления). По сравнению с аналогичным периодом прошлого года количества выявленных правонарушений данного вида выросло на 52,7% и 44,4% соответственно. Вместе с тем, по данным УГИБДД МВД по Республике Ингушетия виновники 48 из 140 зарегистрированных ДТП (34,3%) не имели права управления транспортными средствами, в 7 случаях (5%) ранее были лишены

права управления. Подобная ситуация свидетельствует о необходимости дальнейшей активизации деятельности подразделений Госавтоинспекции в реализации специальных мер по выявлению фактов управления транспортными средствами водителями, не имеющими специальных прав, а значит и соответствующих познаний.

Резкое снижение по сравнению с предыдущими годами результатов работы по выявлению грубых нарушений правил дорожного движения, за которые предусмотрены меры наказания, связанные с лишением права управления транспортными средствами на определенный срок либо административным арестом, также свидетельствует о недостаточности, принимаемых мер по профилактике ДТП. Так, в текущем году в суды было направлено 887 таких материалов, что сопоставимо с показателями аналогичного периода прошлого года (в 2019-886). При этом, если брать периоды прошлых лет, то таких нарушений выявлялось в разы больше. В частности, в суды было направлено материалов: в 2014 – 2306 , в 2015- 1731 , в 2016 году- 1826 , в 2017 году- 6179 материалов.

В текущем году судами принято решений:

о лишении права управления транспортными средствами отношении 107 лиц (в 2014-687, в 2015 – 663, в 2016 – 437, в 2017- 226, 9 месяцев 2019-87);

об административном аресте в отношении 61 лица (в2014-261, в2015-228; в 2016-133; в 2017 – 99, 9 месяцев 2019 -35).

Настораживает высокий удельный вес материалов по которым судами приняты решения о прекращении производства. В текущем году было прекращено производство по 105 материалам, направленным в суды сотрудниками Госавтоинспекции (11,8%). По сути, каждый 9 правонарушитель, грубо нарушивший правила дорожного движения ушел от ответственности в силу тех или иных ошибок, допущенных при подготовке материалов. Указанное свидетельствует, в первую очередь, о слабом уровне профессиональной подготовки личного состава. Несмотря на комплектование руководящего состава Госавтоинспекции за счёт сотрудников из иных субъектов Российской Федерации данные статистики свидетельствуют, что качество подготовки материалов не улучшаются, а в текущем году существенно ухудшилось. Как следствие, не реализуется принцип неотвратимости наказания за правонарушения в сфере дорожного движения и принимаемые меры не приносят должного эффекта.

Наглядным свидетельством того, что принцип неотвратимости наказания за нарушения правил дорожного движения реализуется в республике не должным образом, является уровень взыскиваемости штрафов за указанные правонарушения. Так, за период с 1 января 2019 года по 30 августа 2020 года должностными лицами Госавтоинспекции вынесено 568279 постановлений о наложении административного штрафа на общую сумму 559 млн. 376 тысяч 400 рублей, это практически 20% от суммы собственного дохода республики за год. Сумма взысканного штрафа по

указанным постановлениям составила 184 млн 9 тысяч 363 рубля, что составляет 32,9% от суммы наложенного штрафа.

За указанный период времени по материалам сотрудников ГИБДД судами наложено штрафов на сумму 12 млн. 687 тысяч 500 рублей, из которых взыскано 2 млн. 806 тысяч 700 рублей, то есть 22,1%.

С учётом того, что львиная доля штрафов, взыскиваемых за нарушения правил дорожного движения поступает в региональные бюджеты, республика в течение двух лет недополучила средств на сумму, превышающую 387 млн. рублей. А ведь это деньги, которые могут быть направлены не только на реализацию мер по обеспечению безопасности дорожного движения, за счёт этих средств возможно обеспечение социальных и иных прав жителей республики.

СПРАВОЧНО:

Согласно ч.1 ст. 32.2 КоАП РФ, любой штраф ГИБДД должен быть оплачен в течение 60 дней со дня вступления постановления о правонарушении в законную силу. Еще 10 дней по закону дается на его обжалование. Если обычный штраф ГИБДД не был оплачен в течение первых 70 дней после вынесения постановления, данные постановления направляются судебным приставам для принудительного исполнения. С этого момента взысканием задолженности занимаются территориальные органы Федеральной службы судебных приставов.

Для принудительного взыскания неуплаченных штрафов, должностными лицами ГИБДД в 2019 и в текущем году направлено в Управление службы судебных приставов России по Республике Ингушетия 394392 постановления о наложении административных штрафов на общую сумму 339 млн. 198 тысяч 582 рубля.

Однако, как свидетельствует статистика, деятельность регионального Управления ФССП России не решает задачи, поставленные перед ним действующим законодательством. Наглядно это позволяют продемонстрировать результаты работы судебных приставов по взысканию штрафов лиц, привлеченных к административной ответственности за такие грубые нарушения правил дорожного движения как управление транспортными средствами в состоянии опьянения (ст. 12.8 КоАП Российской Федерации) и отказ от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (ст. 12.26 КоАП Российской Федерации). Так, по информации Управления Федеральной службы судебных приставов по Республике Ингушетия, за период с 01.01.2020 по 30.08.2020 года в структурных подразделениях УФССП России по Республике Ингушетия находилось 470 исполнительных производств о принудительном взыскании административных штрафов в отношении вышеуказанной категории лиц на сумму 13 млн. 528 тыс. руб.. Из указанного числа, окончено и прекращено 162 исполнительных производства (34,5%),

в том числе 7 (1,4% от общего числа и 4,3% от числа оконченных) и 153 исполнительных производства (32,5% от общего числа и 94,4% от числа оконченных) окончены в связи с истечением срока давности исполнения, то есть по сути были «выброшены в корзину». Сумма взысканного за 8 месяцев штрафа составила менее 4% от суммы, подлежащей взысканию. По сути, более 98,6% правонарушителей, привлеченных к административной ответственности за грубейшие нарушения правил дорожного движения и своевременно не уплативших штрафы, в течение 8 месяцев текущего года остались безнаказанными.

При этом, судя по данным, предоставленным УФССП России по Республике Ингушетия ситуация с каждым годом только усугубляется. Несмотря на то, что в аналогичном периоде прошлого года взыскиваемость штрафов по должникам вышеуказанной категории была также по сути мизерной, эти показатели были выше чем в текущем году. К примеру, количество исполнительных производств оконченных фактическим исполнением за 8 месяцев 2019 года составило 17 на сумму 391 тыс. рублей (или 3,2% от общего количества производств, в 2020 году -1,4%), взысканная сумма в прошлом году составила 691 тыс. рублей, в 2020-503 тыс. рублей

Между тем, спектр полномочий, представленных судебным приставам-исполнителям Федеральным законом «Об исполнительном производстве» от 02.20.2007 года № 229-ФЗ весьма широк, однако ввиду системных упущений в работе территориального Управления, фактически не используется. К примеру, арест имущества должников как наиболее действенного способа побуждения к исполнению требований исполнительных документов применяется крайне редко, в данном случае произведено 42 ареста имущества (8,9% от общего количества производств) на сумму 1 млн. 260 тыс. рублей. По сравнению с прошлым годом отмечается также снижение обращений на доходы должников – 48 в 2020 году против 78 в 2019г.

В результате подобного положения дел в текущем году отмечен резкий рост лиц, злостно уклоняющихся от уплаты штрафов за нарушения в сфере безопасности дорожного движения. Так, в течение года количество исполнительных производств в отношении лиц, имеющих 10 и более неоплаченных штрафов за указанные нарушения, выросло практически в 3,5 раза (с 34756 до 116724), сумма неоплаченных ими штрафов выросла на 265,8% (с 26 млн. 445 тысяч рублей до 96 млн. 740 тысяч рублей). При этом, в суды направлено всего 230 заявлений об установлении должникам ограничений на выезд из Российской Федерации, всего наложено арестов на имущество должников в 11 случаях (0,009 от общего числа производств). Более того, сведения об использовании такой эффективной меры принудительного исполнения как ограничение пользования специальным правом (временное ограничение в пользовании правом управления транспортным средством) в информации, представленной по

запросу Уполномоченного по правам человека в Республике Ингушетия, отсутствует.

Несмотря на то, что по данным УФССП России по Республике Ингушетия более 4 тысяч жителей республики имеют задолженность по неуплате 10 и более штрафов, УГИБДД МВД по Республике Ингушетия и тем более судебные приставы очень слабо используют возможности по привлечению должников к ответственности, предусмотренной частью 1 статьи 20.20 КоАП Российской Федерации. Так, за 9 месяцев текущего года сотрудниками Госавтоинспекции привлечены к административной ответственности по указанной статье 1037 человек (снижение с аналогичным периодом прошлого года на 64,4%), а судебными приставами в суды направлено всего 4 материала, составленных по указанной статье (в 2019 году-41). А ведь санкции этой статьи, предусматривают ответственность вплоть до административного ареста сроком до 15 суток, что само по себе является, на наш взгляд, одной из эффективных мер воздействия. Правда административный арест не может применяться в отношении лиц, неуплатившего штраф по нарушениям правил дорожного движения, выявленным с помощью средств фотовидеофиксации, работающих в автоматическом режиме и на наш взгляд, возможно внесение в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации законодательной инициативы для злостных неплательщиков, например неуплативших в течение двух лет 30 и более штрафов.

СПРАВОЧНО:

Вызывают сомнение в объективности сведения о документировании сотрудниками Госавтоинспекции 1037 правонарушений, ответственность за которые предусмотрена статьей 20.25 КоАП Российской Федерации. Эти сомнения вызваны тем, что согласно статье 23.1 КоАП Российской Федерации исключительными полномочиями по рассмотрению материалов об административных правонарушениях, ответственность за которые предусмотрена статьей 20.25 КоАП Российской Федерации обладают мировые суды. А согласно данным УГИБДД МВД по Республике Ингушетия всего в текущем году в суды было направлено 887 материалов об административных правонарушениях. Таким образом, либо УГИБДД МВД по Республике Ингушетия в статических отчётах по количеству материалов, направленных в суды не учитывает материалы по статье 20.25 КоАП Российской Федерации, либо сведения о количестве выявленных правонарушений по указанной статье являются завышенными.

Неэффективность принимаемых мер по взысканию административных штрафов, влечет не только ущерб бюджету региона, но в силу того, что правонарушители не чувствуют реальной ответственности и продолжают нарушать правила дорожного движения, приводит к нарушениям охраняемых

законом прав и законных интересов широкого круга граждан. Так, как минимум 38 из 80 виновников зарегистрированных в период с 1 января 2019 года по 1 октября 2020 года ДТП с погибшими имели задолженности по неоплаченным штрафам. При этом, отмечались случаи, которые иначе как вопиющими назвать нельзя. В частности:

В феврале 2020 года в г. Назрань водитель автомобиля Мерседес Бенц из-за нарушения дистанции совершил столкновение с попутно-двигавшимся автомобилем Фольцваген Пассат, в результате ДТП водитель Фольцваген Пассат и 3 пассажиров были госпитализированы, 1 пассажир (2016 года рождения) скончался. Виновник на момент совершения ДТП имел 90 неоплаченных штрафов.

В сентябре 2019 года на автодороге Чми-Джейрах-Таргим водитель автомашины КамАЗ, не справившись с управлением, совершил опрокидывание в обрыв. В результате, водитель автомашины КамАЗ погиб. Виновник на момент совершения ДТП имел 147 неоплаченных штрафов.

Полагаю, что в каждом из фактов, совершения ДТП лицами, длительное время уходившими от ответственности, есть и доля вины сотрудников правоохранительных органов, которые в полной мере не выполняли обязанности, возложенные на них государством.

Статьей 264 УК Российской Федерации установлена уголовная ответственность лиц, нарушивших правила дорожного движения, в случае смерти потерпевшего либо причинения ему тяжкого вреда здоровью. Подавляющее материалов, содержащих признаки преступления, предусмотренного указанной статьей рассматриваются следователями органов внутренних дел. По данным Следственного управления МВД по Республике Ингушетия в текущем году следователями рассмотрено 62 материала доследственной проверки указанной категории, по 21 (33,9%) возбуждены уголовные дела. За девять месяцев текущего года в суд направлено 11 уголовных дел, еще 10 расследуются. По 41 материалу (66,1%) приняты решения об отказе в возбуждении уголовного дела, при этом по трем материалам в связи с отсутствием события преступления, по 38 в связи с отсутствием в деянии признаков состава преступления. То есть, фактически к уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения привлечены 11 виновников ДТП, еще 10 будут возможно привлечены к ответственности, в остальных случаях следователи не усматривают вины нарушителей Правил дорожного движения, действия которых, хоть и по неосторожности, но привели к тяжелым последствиям для потерпевших. В тоже время, по данным УГИБДД МВД по Республике Ингушетия в текущем году было зарегистрировано 32 ДТП, в которых погибли люди. Мы конечно не вправе давать правовую оценку полноты и качества следствия, этим занимаются иные уполномоченные органы, но как минимум усомниться в его объективности можем. Тем более что подобная картина типична. В частности, в 2019 году УГИБДД зарегистрировало 48 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли люди, следственные органы МВД по

Республике Ингушетия рассмотрели 62 материала доследственной проверки и возбудили 22 уголовных дела, только 17 из которых были направлены в суды. По 36 материалам опять же приняты решения от отказа в возбуждении уголовного дела в связи с отсутствием состава преступления. Полагаю, что у руководства МВД по Республике Ингушетия есть все основания для проведения анализа правоприменительной деятельности по данному направлению.

Деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения многогранна и охватить все её аспекты в рамках полномочий, предоставленных Уполномоченному по правам человека не представляется возможным. В своем докладе мы попытались осветить основные направления деятельности различных органов государственной власти, в которых на наш взгляд, отмечаются недостатки, которые в конечном итоге и приводят к росту числа аварий, а значит и способствуют нарушениям прав широкого круга лиц.

Анализируя все вышеизложенное, мы пришли к следующим выводам:

1. Ситуация с аварийностью, характеризующей состояние безопасности дорожного движения на территории Республики Ингушетия имеет тенденцию к осложнению. Указанная тенденция не характерна для Российской Федерации, так как на протяжении последних пяти лет количество ДТП, погибших и раненных в них людей, в целом по стране неуклонно уменьшается.
2. Сведения о тяжести последствий ДТП, предоставляемые МВД по Республике Ингушетия, Министерством здравоохранения Республики Ингушетия и территориальным органом Росстата России разнятся, в связи с чем для детального анализа состояния аварийности необходимо проведение прокурорской проверки состояния работы по учёту ДТП.
3. Отмечается низкий уровень взаимодействия между органами исполнительной власти Республики Ингушетия и МВД по Республике Ингушетия, что негативно влияет на систему выработки и реализации комплексных мер по обеспечению безопасности дорожного движения.
4. Свыше 30% ДТП в республике совершаются по причине несоответствия дорог предъявляемым требованиям. Для обеспечения прав граждан на безопасные дорожные условия необходима реализация комплекса мер по устранению имеющихся недостатков, модернизации и развитию улично-дорожной сети, перспективному планированию с учётом безопасности дорожного движения при строительстве жилых микрорайонов и объектов различного назначения.
5. Отмечаются негативные тенденции в снижении активности сотрудников подразделений Госавтоинспекции в выявлении и документировании грубых нарушений правил дорожного движения, имеют место факты отсутствия должного взаимодействия с судами.

6. В республике практически не реализуется принцип неотвратимости наказания по уголовным и административным правонарушениям в сфере безопасности дорожного движения. Только по 33% материалам доследственной проверки по фактам ДТП с тяжкими последствиями возбуждаются уголовные дела, в суды ежегодно направляется не больше 60% от количества возбужденных уголовных дел. Взыскивается менее 33% штрафов по постановлениям, вынесенным должностными лицами ГИБДД и всего лишь 22% штрафов по постановлениям судов, вынесенных по материалам ГИБДД. Деятельность судебных приставов по принудительному взысканию штрафов крайне неэффективна. Сотрудниками Госавтоинспекции и судебными приставами слабо используются механизмы привлечения должников к ответственности, предусмотренной статьей 20.25 КоАП Российской Федерации. В силу указанных обстоятельств на дорогах республики неоднократные нарушения правил дорожного движения имеют системный характер, что в конечном итоге, зачастую приводит к трагическим последствиям.

На основании изложенного, в целях обеспечения гарантированных государством прав граждан на жизнь, здоровье, безопасность условий дорожного движения и социальных прав, с учётом полномочий, предоставленных частью 4 статьи 1, пунктами 1 и 3 части 1 и пунктом 2 части 4 статьи 11 Федерального закона "Об уполномоченных по правам человека в субъектах Российской Федерации" от 18.03.2020 № 48-ФЗ, пунктом 4 части 1 статьи 15 и частью 3 статьи 21 Закона Республики Ингушетия «Об уполномоченном по правам человека в Республике Ингушетия» от 31 января 2017 года № 3-РЗ предлагаю реализовать следующие мероприятия:

1. Направить настоящий доклад в Народное Собрание Республики Ингушетия, Главе Республики Ингушетия, в Правительство Республики Ингушетия, Главному федеральному инспектору по Республике Ингушетия, в Прокуратуру Республики Ингушетия, заинтересованным территориальным органам федеральных органов исполнительной власти. Копию доклада направить Уполномоченному по правам человека в Российской Федерации.
2. Провести Парламентские слушания, по итогам которых дать оценку эффективности деятельности органов исполнительной власти, местного самоуправления Республики Ингушетия и территориальных органов федеральных органов исполнительной власти по выработке и реализации мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.
3. Рассмотреть на Постоянно действующем координационном совещании по обеспечению правопорядка в Республике Ингушетия вопрос «Об организации и состоянии работы по обеспечению безопасности дорожного движения» по итогам которого дать принципиальную оценку

эффективности принимаемых комиссией по обеспечению безопасности дорожного движения при Правительстве Республики Ингушетия, МВД по Республике Ингушетия и Управлением Федеральной службы судебных приставов России по Республике Ингушетия мер по снижению уровня аварийности на дорогах республики, особое внимание, обратив на реализацию принципа неотвратимости наказания при рассмотрении и разрешении сообщений о происшествиях, выявлении грубых нарушений правил дорожного движения, рассмотрении и разрешении материалов об административных правонарушениях, проведению мероприятий, направленных на взыскание административных штрафов. При необходимости, в период подготовки совещания обратиться в ДОБДД МВД России и в Федеральную службу судебных приставов Российской Федерации с предложением об изучении состояния соответствующей работы в УГИБДД МВД по Республике Ингушетия и УФССП России по Республике Ингушетия. По итогам совещания выработать комплекс мероприятий по совершенствованию работы по рассматриваемому вопросу.

4. Рекомендовать Прокуратуре Республике Ингушетия провести проверку состояния работы по учёту дорожно-транспортных происшествий и пострадавших в них лиц, с принятием, при необходимости, мер прокурорского реагирования.

5. Рекомендовать Правительству Республики Ингушетия:

- 5.1. Изучить организацию работы комиссии по безопасности дорожного движения и при необходимости, принять меры по её совершенствованию;
- 5.2. Организовать надлежащее взаимодействие с Министерством транспорта Российской Федерации с целью полноценного участия Республики Ингушетия в реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».
- 5.3. Проанализировать практику финансирования республиканской и муниципальных программ по обеспечению безопасности дорожного движения, принять меры к разрешению имеющихся проблемных вопросов.
- 5.4. Совместно с муниципальными образованиями проработать вопрос по созданию системы специализированных стоянок для хранения задержанного автотранспорта и приведения в соответствие с действующим законодательством системы эвакуации указанного транспорта.
- 5.5. При необходимости внести изменения в республиканские градостроительные нормы с целью обеспечения надлежащего контроля, исключающего строительство новых микрорайонов и иных объектов без формирования необходимого количества парковочных мест, безнадлежащим образом оборудованных выездов с придворовых территории.
6. Рекомендовать МВД по Республике Ингушетия:

- 6.1. Проанализировать состояние работы по обеспечению безопасности дорожного движения и выработать комплекс мероприятий, направленных на совершенствование деятельности по обеспечению учётно-регистрационной дисциплины в этой сфере, осуществлению дорожного надзора, выявлению и документированию грубых нарушений правил дорожного движения, взаимодействию с органами исполнительной власти Республики Ингушетия, судами, заинтересованными территориальными органами федеральных органов исполнительной власти.
- 6.2. Проанализировать состояние работы по рассмотрению и разрешению материалов доследственной проверки по фактам совершения дорожно-транспортных происшествий. При необходимости принять меры по устранению имеющихся недостатков.
7. Рекомендовать Управлению Федеральной службы судебных приставов Российской Федерации по Республике Ингушетия принять действенные меры по повышению эффективности проводимой работы по взысканию штрафов по постановлениям должностных лиц Госавтоинспекции и постановлениям судов, выносимых по материалам ГИБДД.
8. Рекомендовать Министерству здравоохранения Республики Ингушетия проанализировать состояние работы по оказанию первой медицинской помощи, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, с целью реализации, в части касающейся, мер по снижению тяжести последствий ДТП.
9. Ввести практику ежегодного рассмотрения вопроса «Об эффективности принимаемых мер по обеспечению безопасности дорожного движения» на заседания координационного совещания руководителей правоохранительных органов.

Полагаю, что реализация указанных предложений будет способствовать на нынешнем этапе, снижению аварийности на дорогах республики, а следовательно и обеспечению гарантированных законом прав и интересов граждан.

Уполномоченный по правам человека
в Республике Ингушетия

И.К. Щечоев