Проект Сприяння активній участі громадян у протидії корупції «Гідна Україна»

Харківський інститут соціальних досліджень

Антикорупційний моніторинг діяльності Державної автомобільної інспекції: методика та результати

монографія

Ця публікація стала можливою завдяки підтримці американського народу, що була надана через Агентство США з Міжнародного розвитку (USAID), Корпорацію Виклики Тисячоліття (MCC) та Менеджмент Сістемс Інтернешнл (MSI). Зміст цього видання є виключно відповідальністю Харківського інституту соціальних досліджень та не обов'язково відображає погляди USAID, MCC, MSI та уряду США

Харків 2008

УДК 343.97
ББК 67.9(4Укр)611.331.7
К18

Рецензенти: професор кафедри загальної соціології Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна, доктор соціологічних наук, професор ***Соболев В. О.***;
завідувач кафедри соціології Навчально-наукового інституту права, економіки і соціології Харківського національного університету внутрішніх справ, доктор соціологічних наук, професор ***Рущенко І. П.***

Під загальною редакцією кандидата соціологічних наук, доцента **О.О. Сердюка**

Авторський колектив:
Свєженцева Ю. О., канд. соціол. наук, доцент (*вступ, розділ 1,2,3*);
Сердюк О. О., канд. соціол. наук, доцент (*розділ 4*);
Черноусов А. М., канд. соціол. наук (*розділ 5*).

К18 **Антикорупційний моніторинг діяльності Державної автомобільної інспекції: методика та результати**: монографія / Кол. авт.; За заг. ред. канд. соціол. наук, доцента О.О. Сердюка. — Харків : ХІСД, 2008. — 128 с.

Видання знайомить читачів з результатами регіональних та загальнонаціональних соціологічних досліджень корупції в діяльності Державної автомобільної інспекції, проведених авторами у 2007-2008 рр. Подано результати аналізу: офіційних матеріалів та нормативної бази, що регламентує діяльність ДАІ МВС України; даних моніторингових опитувань водіїв Харківського регіону у 2007 та 2008 роках; даних соціологічного опитування населення України щодо поширеності корупції; поглиблених інтерв'ю з власниками автотранспорту. Для керівників та працівників органів внутрішніх справ, державних службовців та працівників органів місцевого самоврядування, громадських та правозахисних організацій, науковців і викладачів вищих навчальних закладів, а також усіх, кого цікавлять проблеми боротьби з корупцією.

УДК 343.97
ББК 67.9(4Укр)611.331.7

© Свєженцева Ю.О., Сердюк О.О., Черноусов А.М., 2008
© Харківський інститут соціальних досліджень, 2008

ЗМІСТ

		стор.
ВСТУП		4
Розділ 1.	До висновків моніторингу 2007 року: корупція в діяльності Державної автомобільної інспекції має інституційний характер	8
Розділ 2.	Корупція в діяльності органів внутрішніх справ України: результати загальнонаціонального опитування населення 2007 року	16
Розділ 3.	Моніторинг корупції в Державній автомобільній інспекції за допомогою соціологічного опитування водіїв	37
Розділ 4.	Вивчення корупційних практик у відносинах громадян з Державною автомобільною інспекцією методом поглиблених інтерв'ю з власниками автотранспорту	78
Розділ 5.	Аналіз офіційних матеріалів та нормативної бази, що регламентує діяльність Державної автомобільної інспекції МВС України	94
ВИСНОВКИ		105
Додаток 1.	Рекомендації дослідження 2007 року по зменшенню корупції в діяльності ДАІ	112
Додаток 2.	Соціологічна анкета масового опитування водіїв	115
Додаток 3.	Гайд поглиблених інтерв'ю з власниками автотранспорту	125

ВСТУП
Корупція VS доброчесність

Сьогодні цілий спектр дій, що у багатьох країнах визначаються як відхилення від загальноприйнятих норм, правопорушення чи навіть злочини, в Україні стали стійкими соціальними інститутами, які завдають шкоди добробуту й процвітанню країни. Це, насамперед, корупція.

Інститути, як закріплені у суспільстві типові реакції людей на типові ситуації, не обов'язково є соціально продуктивними, тобто такими, що сприяють стабільному процвітанню нації у цілому та кожного її представника. Особливо небезпечним для розвитку країни стає непродуктивний соціальний інститут тоді, коли він досягає стану інституційної пастки – соціально непродуктивної стійкої норми поведінки, непродуктивної стійкої рівноваги. Сама назва цього феномена свідчить про те, що система відносин, яка виникає у інституційній пастці, попри її суперечність, достатньо стійка. Щоб з неї вирватися, треба затратити дуже багато зусиль та ресурсів. Дії для вивільнення мають бути радикальними, і як наслідок, таке вивільнення зазвичай є болісним для деяких соціальних груп та статусних позицій. Інституціалізовані продуктивні соціальні норми, такі як, наприклад, норма доброчесності (некорумпованості), створюють та підтримують колективні цінності – спільні блага. Дійсно, багато з того, чого зараз не вистачає Україні, є соціально створеними спільними (переважно неподільними) благами, результатом певних дій (або відмови від певних дій) великої кількості осіб. Наприклад, низький рівень корупції є спільним неподільним благом, що створюється великою кількістю людей, які, усвідомлюючи небезпечні наслідки корупції, відмовляються від корупційних практик.

Спільним неподільним благом, у разі його існування, можуть користуватися всі рівною мірою, незалежно від того, вкладала чи ні людина зусилля у створення цього блага. І ось тут прихований парадокс спільних неподільних благ. Теорія колективних неподільних благ дає однозначний висновок: раціональному індивіду (тому, хто хоче отримати якнайбільше, витрачаючи якнайменше зусиль та ресурсів) невигідно вкладати ресурси у створення спільних благ. Кожен раз, коли постає дилема спільних благ, індивід має вирішити, які цілі він буде підтримувати – колективні довготермінові чи власні тимчасові. Без додаткових факторів, які примушують до пріоритету спільних цілей та інтересів над індивідуальними, індивіди, кожен окремо, надають перевагу егоїстичним цілям, і благо не буде досягнуто. Тобто, для інституціалізації соціально продуктивних норм, таких як доброчесність, потрібні додаткові, переважно штучно створені державою та громадянським суспільством, фактори.

Які це фактори і хто їх має створювати? У корупційній дилемі вибору (вступати чи ні у корупційну угоду), з першого погляду, є тільки два суб'єкти – громадянин, який хоче отримати певні ресурси, права, пільги або переваги всупереч закону, встановленим процедурам та правилам, та посадова особа, котра наділена правом розподіляти названі вище блага відповідно до закону, правил та процедур. У цій ситуації, при послабленні санкцій за корупційне діяння, у кожного учасника існує певна суперечність інтересів: з точки зору особистих

короткотермінових інтересів корупційна угода буде вигідна обом учасникам; з точки зору спільних довготермінових інтересів корупційна угода не вигідна людям у цілому (це розуміє переважна більшість людей, як свідчать опитування), і тому не вигідна й обом учасникам дилеми вибору. Однак реалізація довгострокових спільних інтересів залежить від того, чи будуть інші люди (і посадовці, і претенденти на певні блага) відмовлятися від корупційних угод. Якщо ні, то благо – загальна доброчесність – не буде досягнуто, і тому немає сенсу самому відмовлятись від тимчасової вигоди. Отже, на вибір доброчесної/корупційної дії обома учасниками буде впливати дієвість зовнішнього соціального контролю, який може (або не може) примусити до доброчесних дій та уявлення про доброчесність/корумпованість інших посадовців і інших громадян.

Хто має здійснювати такий контроль? У першу чергу держава та громадянське суспільство. Але контроль з боку держави зазвичай перетворюється у корупцію ще вищого рівня, якщо не вироблена суспільна виважена позиція щодо загального неприйняття та засудження корупційних дій. Тому контроль доброчесності має супроводжуватися, принаймні на першому етапі, широкою інформаційно-роз'яснювальною кампанією задля загального розуміння шкідливості корупції для кожної людини; громадським діалогом для вироблення позиції суспільного ухвалення санкцій щодо корупціонерів та загального засудження корупційних дій.

Отже, норма доброчесності має шанс інституціалізуватися тільки тоді, коли інтелектуальна й політична еліта (краще, щоб це були одні й ті ж люди) є ініціатором такого громадського діалогу, який має супроводжувати і забезпечувати ефективність антикорупційного контролю. Без такої ініціативи еліт, при байдужості до цієї проблеми суб'єктів громадянського суспільства та низькому усвідомленню громадянами особистої шкоди від корупції, при недієвості контролю з боку держави, низькому рівні довіри до представників влади, відсутності партнерських відносин з владою, побудованих на досвіді відмови представників влади від суто власних інтересів заради інтересів громадян, – за таких умов інституціалізується непродуктивна соціальна норма – тотальне прийняття корупційних дій. Далі, з моменту загального усвідомлення того, що більшість людей, зокрема посадовців, безкарно отримують особисту вигоду завдяки корупційним угодам, поширення корупції набуває лавиноподібного характеру. Країна опиняється у корупційній пастці, в якій майже всі спроби подолати корупцію перетворюються у ще більшу корупцію. Всі, крім найбільш радикальних та болісних для суспільства, таких, як, наприклад, смертна кара за корупційні злочини у Китаї.

Отже, явище корупції належить до тих, які існують «за умовчанням». Порушуючи мовчазну домовленість не обговорювати публічно те, про що всі і так знають, ми цією монографією робимо наш внесок у ініціацію громадського діалогу щодо корупції та доброчесності.

Дослідження корупції у діяльності Державтоінспекції, представлене в монографії, виконане Харківським інститутом соціальних досліджень у рамках проекту Сприяння активній участі громадян у протидії корупції «Гідна Україна»,

який запроваджується організацією «Менеджмент Системз Інтернешнл» у співпраці з українськими владними структурами. Проект здійснюється за підтримки американської державної корпорації «Виклики тисячоліття» (Millennium Challenge Corporation – MCC) та працює під управлінням Агентства США з міжнародного розвитку (USAID). Він розрахований на два роки і має забезпечити підтримку діяльності громадських організацій з метою захисту прав громадян і відслідковування випадків корупції у основних сферах, де здійснюються антикорупційні заходи.

Головною метою проведеного дослідження є вивчення і вимір рівня корупції у сфері надання послуг Департаментом ДАІ МВС України шляхом виявлення причин, механізмів, адміністративних бар'єрів і звичаєвих стереотипів корупційних поведінкових практик у відносинах громадян з працівниками ДАІ, а також детальний аналіз діяльності дозвільної системи ДАІ для виявлення причин, стимуляторів та каталізаторів корупції.

Дослідження має свою передісторію. Комплексне вивчення та розробку методики моніторингу корупції було розпочато ще у червні 2007 р., тоді, коли критика роботи ДАІ з боку високопосадовців ще не була топ-темою усіх теленовин. Апробацію методики моніторингу було проведено на прикладі Харківського регіону у серпні 2007 р. Висновки першого етапу моніторингу, який мав бути «точкою відліку» для оцінки ситуації у майбутньому, містяться у першому розділі монографії.

Як показало регіональне дослідження у 2007 р.[1], корупція вже давно перетворилась в усталену норму взаємовідносин працівників Державтоінспекції з водіями, стала майже невід'ємною складовою актуальної української культури. Існуючий порядок реєстрації транспортних засобів, проходження технічного огляду та отримання дозволу на керування є надто складним та обтяженим численними внутрішніми розпорядженнями Департаменту ДАІ МВС України. Організаційні труднощі, значні витрати коштів та часу на оформлення дозвільних документів провокують громадян вирішувати ці питання корупційним шляхом. Окрім цього, деякі внутрішні розпорядження Департаменту ДАІ МВС України суперечили законодавству України.

Все це призвело до того, що у громадян склалися культурні стереотипи, які нав'язують як «норму» певні практики корупційних взаємовідносин з працівниками ДАІ. Такі культурні стереотипи заздалегідь орієнтують громадян на вирішення проблемних питань з працівниками ДАІ корупційним шляхом. Корупційні форми взаємодії стають узвичаєною повсякденною практикою і вже всерйоз майже нікого не обурюють.

Після вивчення стану поширення корупції в діяльності ДАІ у Харківському регіоні закономірно постало питання: а яка ситуація в інших регіонах? Можливо, поширення корупції в ДАІ є унікальною харківською специфікою, яка не властива іншим регіонам? Хоча корупція є явищем латентним, тобто прихованим від

---

[1] Корупція в діяльності Державної автомобільної інспекції: результати соціологічного моніторингу: монографія / Ю.О.Свєженцева, О.О.Сердюк, Ю.Л.Бєлоусов та ін. – Харків: ХІСД, 2007. – 112 с.

прямого спостереження тими, хто не є учасниками корупційних угод, соціологія надає нам можливість спостерігати навіть такі явища.

Можливість оцінити українську ситуацію з поширенням корупції в ДАІ в регіональному розрізі була здійснена через додатковий аналіз даних загальноукраїнського опитування, населення (10 580 респондентів з усіх областей України та АР Крим), яке було проведено Київським міжнародним інститутом соціології у 2007 р. На підставі даних цього опитування було сформовано рейтинг регіональних ДАІ за поширеністю корупції в їх діяльності. Крім того, здійснено порівняння поширеності корупції в ДАІ та в органах внутрішніх справ (за винятком ДАІ). Ці матеріали містяться у другому розділі монографії.

Третій розділ монографії репрезентує результати другого етапу регіонального моніторингу корупції в ДАІ, який було здійснено у серпні 2008 р., тобто через рік після першого етапу, методом соціологічного опитування водіїв в Харківській області (N=800). Емпіричне соціологічне дослідження було спрямоване на виявлення двох основних груп показників. Перша група – це форми та механізми корупційної поведінки з боку працівників ДАІ. Друга група – культурні стереотипи громадян, що закріплюють звичаєві практики корупційних взаємовідносин з працівниками ДАІ. Було проведено порівняльний аналіз результатів першого і другого етапів моніторингу, і це дало змогу оцінити ефективність заходів щодо наведення правопорядку на автошляхах та боротьби з корупцією.

Четвертий розділ містить аналіз поглиблених напівструктурованих інтерв'ю (N=30) власників автотранспорту та громадян, які впродовж останніх 12 місяців проходили дозвільні процедури в Управлінні ДАІ ГУМВС України в Харківській області (оформлення дозволу на керування транспортним засобом, заняття та встановлення останнього на облік, техогляд). У ході інтерв'ю визначались адміністративні бар'єри, що призводять до виникнення корупційних поведінкових практик у відносинах громадян з працівниками ДАІ. Також з'ясовувалось, як саме занадто ускладнений процес отримання дозвільних документів провокує громадян на корупційні взаємини. Було також проведено порівняльний аналіз даних інтерв'ю, проведених у 2007 році, з даними наступного року.

У п'ятому розділі монографії зроблено критичний огляд офіційних матеріалів місцевих підрозділів ДАІ та нормативно-законодавчої бази, що регламентує процедури й процеси, в яких виникають адміністративні бар'єри та корупційні прояви в діяльності ДАІ, а також програм подолання корупції в ДАІ.

Відпрацьовану на прикладі Харківського регіону методику дослідження корупції в діяльності ДАІ доцільно запровадити для загальнонаціонального вивчення механізмів та стану розповсюдженості цього явища. Запропонований комплекс методів, який показав свою високу ефективність та надійність впродовж двох років спостережень, може бути використаний для моніторингу корупції в діяльності ДАІ на постійній та регулярній основі. Ми сподіваємося, що такий моніторинг дозволить оцінювати реформування ДАІ та ефективність програм протидії корупції в її діяльності не за кількістю проведених заходів, а за досягнутими результатами.

Розділ 1

До висновків моніторингу-2007 року: корупція в діяльності Державної автомобільної інспекції має інституційний характер

1.1. Інформація про моніторинг 2007 року.

Корупція в діяльності Державної автомобільної інспекції набула інституційного характеру – таким є висновок регіонального соціологічного моніторингу 2007 р.

Моніторинг корупції у діяльності ДАІ[2], здійснений у серпні - вересні 2007 року Харківським інститутом соціальних досліджень[3], є першою в Україні спробою піддати комплексному науковому моніторингу таке латентне явище, як корупція в ДАІ. У рамках дослідження було проведено: соціологічне опитування водіїв у Харківській області (N=500); поглиблені напівструктуровані інтерв'ю (N=50) власників автотранспорту та громадян, які проходять дозвільні процедури в Управлінні ДАІ ГУМВС України в Харківській області (оформлення дозволу на керування транспортним засобом, постановка транспортного засобу на облік, техогляд); аналіз на корупціогенність нормативно-законодавчої бази та офіційних матеріалів, що регламентують діяльність ДАІ, а також програм подолання корупції у зазначених підрозділах; фокус-групу з працівниками Управління ДАІ ГУМВС України у Харківській області.

У соціальних науках прийнято трактувати правопорушення, а тим більше злочин, як девіантну поведінку, як відхилення від соціальних норм. Звісно, такий теоретико-методологічний підхід непридатний для вивчення корупції, яка вже давно перетворилась в усталену норму взаємовідносин працівників Державтоінспекції (ДАІ) з водіями, стала майже невід'ємною складовою актуальної української культури.

Сьогодні, на нашу думку, є всі підстави стверджувати, що корупція у ДАІ носить інституційний характер. У рамках діяльності ДАІ, яка сама по собі є інституційним комплексом, поступово розвинувся інститут корупції, який, з одного боку, може існувати тільки паразитуючи на ґрунті того інституту, який її породив, з іншого – при подальшому розширенні (тобто на певній стадії розвитку корупції) може зруйнувати свого «праотця». Які ж факти надають нам підстави стверджувати, що корупція в ДАІ є «паразитуючим інститутом» в інституті?

---

[2] Дослідження виконане у рамках проекту сприяння активній участі громадян у протидії корупції «Гідна Україна», який запроваджується організацією «Менеджмент Системз Інтернешнл» у співпраці з українськими владними структурами. Проект здійснюється за підтримки американської державної корпорації «Виклики тисячоліття» (Millennium Challenge Corporation – MCC) та працює під управлінням Агентства США з міжнародного розвитку (USAID).

[3] Корупція в діяльності Державної автомобільної інспекції: результати соціологічного моніторингу: монографія / Ю.О.Свєженцева, О.О.Сердюк, Ю.Л.Бєлоусов та ін. – Харків: ХІСД, 2007. – 112 с.

1.2. Стадії інституціоналізації корупції

Серед сучасних соціологічних визначень концепції «інститут» найбільш широким є визначення Дж. Г. Міда, який інститутом вважає «типові реакції на типові ситуації»; найбільш вживаним є розуміння соціального інституту як взаємно примусових рольових очікувань у відповідності до встановлених зразків[4]. Які ж дані підтверджують висновок про інституційний характер корупції у ДАІ?

Корупція в тій чи іншій формі існує у кожному суспільстві і в кожній організації. Завжди є, хоч би дуже вузьке, коло людей, які мають потреби і можливості обминути загальні правила та процедури, зняти для себе законні обмеження або отримати неправомірні переваги.

Процес роз'їдання корупцією будь-якого соціального інституту, будь то системи освіти, медицини, судової або правоохоронної, проходить декілька стадій. Спочатку корупційні операції є скоріше винятком, ніж правилом; вони обмежені колом «особливо надійних» для представників інституту – родичів, друзів, найближчих знайомих. Розвиток корупції починається зі становлення потреб у ній. Для представників інституту це потреба збагатитися за рахунок посадового становища, для «клієнтів» інституту – бажання «купити» для себе якісь переваги, які зазвичай не продаються, а надаються за деякими критеріями та умовами. Поступово такі особи змінюють своє ставлення до того, що є допустимим чи недопустимим. Якщо ті фактори, що стримують корупцію, слабшають, коло учасників корупційних угод поступово розширюється за рахунок поручительства: до нього додаються друзі родичів, родичі друзів та друзі друзів. На цій стадії немає достатньої визначеності щодо форм та розміру «вдячності», представникам інституту треба або задовольнятися тими винагородами, що дають, або обережно пояснювати іншій стороні або посередникам, що і скільки треба дати, щоб отримати для себе особливі, найчастіше протизаконні, переваги. Зрозуміло, що зростання кількості учасників корупційних угод додає ентропійності (хаотичності, невизначеності) корупційним практикам.

Зростання попиту на корупційні «поступки» в умовах недостатньої визначеності, в свою чергу, буде стимулювати зворотні процеси упорядкування (зменшення ентропії) – кристалізацію норм та правил корупційних угод. Поступово формується прейскурант послуг та цін, форми передачі винагороди, і обидві сторони корупційних угод їх знають; зростає кількість таких угод, де не треба ні про що домовлятися. Таким чином, на другому етапі роз'їдання інституту виникають соціальні зразки корупційних практик, норми та правила, а також легітимація, виправдання корупції. Зароджуються паростки «культури» корупції. Отже, формуються типові реакції на типові ситуації, що вже є інститутом у

---

[4] Макеев С.А. Социальные институты: классические трактовки и современные подходы к изучению // Проблеми розвитку соціологічної теорії. Трансформація соціальних інститутів та інституціональної структури суспільства. – К., 2003. – С. 16-22.

розумінні Дж. Г. Міда. У рамках інституту-донора виникає інститут, який діє всупереч функціям і цілям першого. На цьому етапі йде два різноспрямованих процеси – розширення кола учасників (збільшення ентропії) та упорядкування корупційних взаємодій за рахунок кристалізації соціальних зразків (зменшення ентропії).

Третій етап характеризується тим, що коло претендентів на корупційні «поступки» розширюється настільки, що до нього починають входити знайомі знайомих (тобто поручительство вже базується на «слабких» соціальних зв'язках, тому це не настільки «надійні клієнти», як раніше), що, з одного боку, розширює можливості збагачення представників інституту, а з іншого - вносить додаткову невизначеність та ризик втрат. Таке збільшення ентропії компенсується за рахунок нових рівнів упорядкування – ускладнення соціальної структури корупційних практик, кристалізації нових ролей та статусів (наприклад, посередника), інституціалізації захисних механізмів. На цьому етапі корупційні операції співіснують із законними, а хабарі дають як добровільно, так і за вимогою представника інституту. Можна сказати, що сформувався інститут корупції, але він поки ще не має тотального характеру.

На четвертому етапі корупційні операції поступово стають сталою практикою і повністю інтегруються у системи інституційних відносин, видозмінюючи та спотворюючи їх. «Культура» корупції підтримує корупційні операції як корисну норму, наповнює їх змістом, виправдовує та захищає. Корупційні відносини самі стають розвинутим інститутом, інтегрованим одночасно і у свого праотця (інститут, що породив корупцію), і у донора (категорії населення, які є клієнтами), і у інституціональне оточення (наприклад, державу та інші інститути). Виникає ринок корупційних послуг. Розвинутої форми набуває культура корупції, яка, з одного боку, задає образи корупційних практик, з другого боку, закріплює ці практики, знімаючи зайве напруження у суспільстві, наприклад, за рахунок висміювання корупції в анекдотах.

На цьому етапі корупційні угоди поступово починають витискувати законні операції. Вже майже не треба якихось переговорів, домовленостей, вимагання, адже усі, хто звертається до представників цього інституту, поступово усвідомили, що не заплативши додатково, зустрінеш багато перешкод, які спричинять більші втрати, ніж сума хабара («скупий платить двічі»). Ця стадія закінчується повним спотворенням корупцією первісного інституту. У що перетворює вона інститут, залежить від характеру його функціонування. Якщо інститут надає якісь послуги (наприклад, медицина або житлово-експлуатаційні організації), то, спотворений корупцією, він взагалі перестає надавати ці послуги без додаткової оплати за них – хабара. Суспільна небезпека такого перетворення полягає у тому, що послуги цього інституту стають недоступними для бідних людей, що погіршує їх стан.

Ще більша небезпека виникає у тому разі, якщо інститут функціонує як сито, тобто відсіює людей, які відповідають певним критеріям, і надає їм певні переваги або дозволи (наприклад, земельні ділянки, право на якусь підприємницьку діяльність, диплом про вищу освіту або водійські права). Такий інститут, спотворений корупцією, не перевіряє відповідність критеріям, а просто

торгує перевагами або дозволами. Цей інститут вже не виконує функції, заради яких його було створено, а перетворюється у паразита, який, імітуючи свою роботу, висмоктує ресурси з суспільства.

На якій стадії роз'їдання корупцією знаходиться такий інститут, як ДАІ України? Чи набула корупція у ДАІ інституційні ознаки? Звернемось до даних першої фази соціологічного моніторингу (2007 р.) корупції в чотирьох сферах діяльності ДАІ – видача посвідчень водія, реєстрація автомобіля (постановка на облік або зняття з обліку), техогляд автомобіля та підтримка правопорядку на автошляхах.

1.3. Корупція у сфері видачі посвідчень водія

Аналіз досвіду отримання посвідчення водія показав, що 47% від всіх опитаних водіїв сплачували неофіційно за успішне складання іспиту. Якщо ж проаналізувати відповіді водіїв, що складали іспити після 1990 р., картина зовсім інша. Пік цього показника припадає на 2004 р., коли 81% з тих респондентів, хто здавав «на права», платив хабар. Впродовж наступних двох років відсоток хабародавців знизився до 62%, а з 2006 р. став знову збільшуватися, досягши у 2007 р. позначки 73%.

Дослідження зафіксувало виникнення специфічних соціальних ролей, які виконують функцію мінімізації невизначеності при вирішенні конкретних питань з співробітниками ДАІ. Посередницькі послуги при складанні іспитів на отримання посвідчення водія, за словами респондентів, традиційно виконують працівники курсів водіїв (до них зверталась майже половина респондентів). Тобто особи, які професійно виконують ряд функцій, безпосередньо пов'язаних з діяльністю ДАІ, беруть на себе нові – пов'язані з корупцією.

Головною причиною сплати хабара у ході одержання посвідчення водія була переконаність респондентів, що «по-іншому скласти іспит неможливо» і що «так робить більшість». Майже 60% респондентів напевно або скоріш за все сплатили б додатково за успішне складання іспиту для отримання посвідчення водія, якщо їм потрібно було б складати його зараз. Респонденти, які сплачували гроші, керуючись культурними стереотипами – «так робить більшість» і «по-іншому скласти іспит неможливо» – ставляться до цієї практики більш негативно, ніж ті, хто сплачував гроші з метою компенсувати брак знань чи взагалі не мав бажання вивчати ПДР.

Правила перездачі «на права» у разі неуспіху на іспиті є корупціогенними, тобто такими, що стимулюють до дачі хабара (краще сплатити хабар, ніж потім додатково платити за водійські курси та знову складати іспит).

1.4. Корупція у сфері реєстрації автомобіля (постановки на облік або зняття з обліку)

Аналіз офіційних матеріалів та нормативної бази, що регламентує діяльність ДАІ МВС України, засвідчив, що правоохоронні органи мають дуже широке коло відповідальності, а отже й повноваження. На практиці діяльність

ДАІ виглядає, образно кажучи, як гра, в якій одна сторона є одночасно і гравцем, і суддею. ДАІ веде облік транспортних засобів і водночас здійснює контроль за порядком ведення обліку. Нагромадження нормативно-правових актів різної юридичної сили, які регламентують ту чи іншу процедуру у ДАІ, зарегулювання окремих аспектів поряд із практичним невисвітленням інших, – все це дозволяє зробити висновок, що сама структура та зміст таких нормативних актів є корупціогенними і змушують віднаходити «лазівки» у існуючій процедурі.

Вивчення процедури реєстрації автомобіля показало, що 44% опитаних сплачували додатково за прискорення або спрощення процедури постановки на облік свого автомобіля. Зазначимо, що в останні три роки суттєво збільшився відсоток тих, хто платив додатково за реєстрацію автомобіля: у 2004 році – 35%; у 2005 – 51%; у 2006 – 63%; у 2007 – 56%. Більшість респондентів (понад 60%) напевно, або скоріш за все сплатили б додатково за прискорення або спрощення процедури постановки на облік свого автомобіля, якби їм потрібно було б робити це зараз. Поряд з цим, лише 27% позитивно оцінюють прояви хабарництва у ході реєстрації автомобіля.

Більше ніж половина респондентів (69%), які сплачували хабара за реєстрацію автомобіля, робили це з метою економії часу та сил. Дані інтерв'ю з власниками автотранспорту показують, що частині людей, які намагаються пройти цю процедуру самостійно, доводиться вистоювати довгі черги, пропускаючи поперед себе тих, кого ведуть працівники ДАІ та «бігунки», перезаповнювати квитанції, об'їжджати місто, збираючи довідки, довго очікувати, поки їхню машину огляне експерт. Ставлячи на облік стару машину, вони надто ризикують отримати негативний висновок експертизи і бути вимушеним пройти процедуру повторно. Саме тому вони дають за це хабар.

Третина респондентів сплачувала безпосередньо працівникам ДАІ, які реєстрували автомобіль, і ще третина користувалась посередницькими послугами інших осіб (так званих «бігунків»). Отже, в цій сфері діяльності ДАІ теж виникли специфічні соціальні ролі. У «бігунка» є знайомі в усіх кабінетах, які повинен відвідати водій при реєстрації автомобіля, і до яких, як правило, стоять великі черги. Вони проходять цю процедуру швидко і не вистоюючи у чергах, водій заходить з ними у кабінети лише коли необхідно поставити свій підпис. Часто серед «бігунків» зустрічаються колишні працівники ДАІ, які в такий спосіб заробляють собі на життя. Ця процедура набула напівофіційного характеру і численні фірми, які «прискорено» оформляють реєстрацію авто, існують поряд з офіційними установами.

1.5. Корупція у сфері техогляду автомобіля

Аналіз контактів з працівниками ДАІ при проходженні технічного огляду автомобіля засвідчив, що 56% опитаних водіїв сплачували неофіційно за успішне проходження технічного огляду свого автомобіля. 34% опитаних зверталися безпосередньо до працівників ДАІ, які відповідають за проходження технічного огляду, а 35% респондентів користувалися посередницькими послугами «інших» осіб. Наміри респондентів щодо сплати хабарів за проходження технічного огляду

у майбутньому уможливлюють висновок, що переважна більшість (65%) напевно або скоріш за все сплатили б додатково за швидке й успішне проходження цієї процедури. Лише 13% респондентів категорично заявили про небажання платити хабара. Незважаючи на готовність неофіційно сплатити за проходження техогляду, лише кожний п’ятий респондент (21%) ставиться до такої практики позитивно. Негативне та скоріш негативне ставлення до сплати хабара за проходження технічного огляду висловили 35% опитаних, а 44% респондентів визначили своє ставлення як нейтральне. Водії, які сплачували гроші, мають намір робити це знов, а ті, хто не робив цього, скоріше за все, і не зроблять.

Найпоширенішим мотивом неофіційної сплати за проходження техогляду також є економія часу та сил – 31% опитаних. Аналіз інтерв’ю показує, що більшість водіїв ставляться до техогляду негативно, вони вважають, що складнощі цієї процедури невиправдані, а техогляд є констатацією стану автомобіля, що може втратити актуальність за кілька днів. Нині запроваджене обов'язкове страхування всіх автомобілів, і відповідальність за стан транспортного засобу повинен нести сам водій.

1.6. Корупція у сфері підтримки правопорядку на автошляхах

При зупинці працівником ДАІ на дорозі 53% опитаних водіїв, за їх власним зізнанням, давали йому гроші, 47% – ні. У 8% випадків працівник ДАІ вимагав хабар і відверто називав суму; у 7% – вимагав, але суму не називав, у 33% випадків просто натякав, що питання можна «вирішити» на місці. Однак у 52% випадків працівник ДАІ не вимагав гроші і навіть не натякав на хабар. Чверть опитаних водіїв, за їх зізнанням, протягом останніх п'яти років користувалися посвідченнями, візитками або іншими документами, які допомагають уникнути штрафу або хабара.

При зупинці працівниками ДАІ за порушення правил дорожнього руху 38% опитаних водіїв причиною хабара вказали те, що простіше дати хабар, чим витрачати свій час і зусилля на офіційну процедуру сплати штрафу; 19% – щоб уникнути можливих санкцій за порушення; 18% – «дешевше заплатити хабар, ніж офіційний штраф»; 10% – «змушений був заплатити хабар, бо його вимагали»; 7% – «всі так роблять». Отже, хабарництво працівників ДАІ насамперед вигідне самим водіям, бо завдяки йому можна зекономити гроші, час і зусилля, уникнути санкцій.

Серед опитаних водіїв 18% (87 осіб) впродовж останніх п’яти років мали досвід ДТП. У 67% таких випадків на місце пригоди приїжджали працівники ДАІ. У 34% випадків приїзду працівників ДАІ респонденту довелося їм платити.

На думку переважної більшості – 57% опитаних водіїв – «відкупитися» від працівника ДАІ та у такий спосіб уникнути санкцій за порушення ПДР можна практично завжди. Ще 29% переконані, що це можна зробити часто, тільки 2% відповіли «ніколи».

Лише 26% опитаних водіїв вважають, що правил необхідно дотримуватись завжди й скрізь. Аналіз інтерв’ю з водіями свідчить, що жоден з опитаних водіїв не був у ситуації, коли б працівник ДАІ відмовився взяти хабар. Більшість респондентів готова дати хабар працівникові ДАІ за порушення ПДР. Існуючу

систему штрафів за порушення правил дорожнього руху водії вважають абсолютно неефективною. Деякі ухиляються від сплати штрафів роками і вказують, що жодних санкцій стосовно них вжито не було.

Негативне або скоріше негативне ставлення до хабарництва на автошляхах висловили 41% респондентів; позитивне або скоріше позитивне – 17%. Решта ж – 42% – зазначили, що ставляться нейтрально. Наслідком такого ставлення водіїв до хабарництва серед працівників ДАІ є наміри 70% респондентів і надалі вирішувати проблему, щодо порушень ПДР за допомогою хабарів.

1.7. Інституційні ознаки корупції у ДАІ

У корупційних практик у діяльності ДАІ є певні інституційні ознаки. Це, по-перше, ***генералізована у суспільній свідомості потреба*** у корупційних угодах у сфері ДАІ. З одного боку, це майже нічим не стримуване бажання працівників ДАІ збагатитись, використовуючи службове становище. З іншого – це бажання водіїв зекономити свій час і спростити офіційно встановлені процедури та «купувати індульгенцію» при порушенні правил дорожнього руху.

По-друге, це ***«кристалізація» соціальної групи***, члени якої вступають у корупційні відносини з працівниками ДАІ. Ця група охоплює від половини до трьох четвертих водіїв. Ядро цієї групи складають переважно молоді водії, багаті водії та злісні порушники правил. Дослідження показало, що найменш впевнені у необхідності вирішення проблеми корупції у ДАІ власники нових дорогих авто, тобто корупція у ДАІ більше влаштовує заможних водіїв, ніж бідних власників старенькихавтомобілів. Прихильниками твердження «Корупція в ДАІ полегшує життя всім водіям» є переважно молоді респонденти та ті, хто часто дозволяє собі порушувати ПДР.

По-третє, інституційною ознакою корупції в діяльності ДАІ є ***виникнення системи неформальних соціальних норм,*** що регулюють функціонування даної сфери діяльності. Ми вважаємо, що ця система норм є визначальною у «когнітивній карті хабарництва», яка генералізована у суспільній свідомості і є основною причиною й механізмом поширення корупційних відносин між громадянами та працівниками ДАІ.

Це добре ілюструє такий факт: за даними опитування, більш ніж кожен п’ятий водій загалом не вважає дачу грошей хабаром. Дані інтерв’ю свідчать: у взаємодії пересічного громадянина і працівників ДАІ найчастіше зустрічається поведінка, спрямована на відтворення корупційних дій. Уявлення водія, що одразу орієнтовані на дачу хабара, у більшості випадків правдиво відображають можливий хід подій і дозволяють ефективно розв'язувати виникаючі проблеми. Так, з усіх респондентів, які сплачували хабара за реєстрацію автомобіля, лише 33% знали суму, яку слід було заплатити офіційно, але кому і скільки треба платити хабара визначились усі.

Четверта інституційна ознака корупції в діяльності ДАІ – ***легітимація корупційних практик,*** їх виправданість серед працівників ДАІ та у суспільній свідомості. Переважна більшість респондентів погодилися, що корупція шкодить розвитку України в цілому, але досить мало респондентів усвідомлюють реальну

шкоду або загрозу від корупції особисто для себе: тільки 29% респондентів впевнено відповіли про безперечну особисту шкоду від корупції. Майже половина водіїв повністю задоволені тим, як зараз складаються контакти між працівниками ДАІ й водіями.

Працівники ДАІ виправдовують хабарництво тим, що хабар, на їх думку, є майже єдиним способом стягнути штраф з порушника та якось його покарати за порушення в умовах, коли малоефективні або відсутні засоби впливу на порушників правил дорожнього руху. Ще одне виправдання – низький рівень грошового забезпечення та необхідність витрачати власні кошти на ремонт та заправку службових автомобілів, пошив форменого одягу тощо.

Дослідження показало, що в різних сферах діяльності ДАІ корупція дещо відрізняється за поширеністю, але вже всюди вона набула інституційних ознак. Більш ніж половина всіх «справ» між працівниками ДАІ та громадянами супроводжується хабарами. Корупція вже повністю інституціалізована та функціонально вбудована в інститут, що її породив. Вона стала в деякому розумінні (без погляду у перспективу) корисною для інституту, перебрала на себе частину важливих для цього інституту функцій. Можна засвідчити, що деякі критичні для існування інституту ДАІ функції (забезпечення працівників одягом, належною заробітною платою, ремонт службових авто, плата за деякі експертизи тощо) виконуються виключно завдяки хабарам. Найбільшого розвитку корупція набула в останні роки у сфері видачі посвідчень водія та у підтриманні порядку на дорогах, де корупційні угоди майже витіснили легальні. Отже, без кардинальних антикорупційних реформ ДАІ може дуже швидко наблизитися до свого логічного фіналу – повного спотворення покладених на неї державою і суспільством функцій.

Розділ 2
Корупція в діяльності органів внутрішніх справ України: результати загальнонаціонального опитування населення (2007 р.)

2.1. Загальна характеристика, мета та методологія дослідження

Висновки першого етапу регіонального моніторингу корупції у ДАІ викликали закономірний інтерес: чи є така ситуація унікальною та характерною лише для Харківського регіону? Наскільки ж поширена корупція у діяльності ДАІ інших регіонів? Відповіді були знайдені шляхом додаткового аналізу даних загальнонаціонального опитування населення (10 580 респондентів з усіх областей України та АР Крим), яке було проведено Київським міжнародним інститутом соціології у період з 21 лютого по 21 березня 2007 р.

Це дослідження є «точкою відліку» для вимірювання результатів Порогової програми, розробленої урядом України у співпраці з Корпорацією «Виклики Тисячоліття» (МСС). Втілення Порогової програми розпочалося в грудні 2006 р.. Вона передбачає впродовж двох років суттєво зменшити рівень корупції у найбільш важливих секторах, зокрема, в органах внутрішніх справ. Результативність Порогової програми буде оцінюватися через аналогічне соціологічне опитування, яке заплановано на 2009 р., та інші дослідження.

Основні результати дослідження були неодноразово оприлюднені. Разом з тим зібрані дані опитування дорослого населення України містять корисну інформацію для розробки та здійснення ефективних антикорупційних заходів в органах внутрішніх справ. Така інформація може зробити антикорупційну діяльність МВС України цілеспрямованою та акцентованою переважно на тих регіонах, де корупція в ОВС набула найбільшого поширення. Це допоможе до повторного виміру поширеності корупції в Україні (соціологічного опитування у 2009 р.) суттєво покращити показники антикорупційної діяльності в ОВС. Саме тому масив даних соціологічного опитування, наданий Київським міжнародним інститутом соціології, було додатково піддано ретельному аналізу. Результати аналізу представлено у цьому розділі.

Головною метою дослідження стало отримання кількісної соціологічної інформації (у цілому по Україні та по регіонах) щодо:

- оцінок дорослим населенням України поширеності корупції в органах внутрішніх справ;
- відсотка респондентів, у яких працівники міліції (крім ДАІ) вимагали хабара у період з березня 2006 р. по березень 2007 р.;
- відсотка респондентів, які за власним бажанням давали хабара працівникам міліції (крім ДАІ) у зазначений період;
- відсотка респондентів, у яких працівники ДАІ вимагали хабара у період з березня 2006 р. по березень 2007 р. у ситуації отримання посвідчення водія, реєстрації автомобіля, проходження техогляду, порушення ПДР, оформлення ДТП;
- відсотка респондентів, які за власним бажанням давали хабара працівникам ДАІ у зазначених ситуаціях;

– оцінок дорослим населенням України ефективності антикорупційних заходів.

У кожному регіоні було опитано по 400 респондентів, і приблизно 20-25% з них (80-100 осіб) впродовж року контактували з ДАІ. Така мала підвибірка не дає можливості давати якісні статистичні оцінки, адже стандартна помилка вибірки може досягати 5%. Але й попри цей факт, ситуація з поширеністю корупції у регіональному розрізі значно відрізняється, що й дало змогу провести порівняльне дослідження та сформувати рейтинги регіонів.

2.2. Сприйняття населенням України корупції в органах внутрішніх справ

Більшість людей мають уявлення про ступінь поширеності корупції в органах внутрішніх справ. Такі уявлення здебільшого ґрунтуються на власному досвіді, досвіді знайомих, близьких або на інформації з ЗМІ, художніх фільмів та літератури, чуток, анекдотів тощо. Сприйняття населенням корупції не обов'язково точно відбиває реальний рівень корупції, адже воно може ґрунтуватися на стереотипах, упередженнях, досвіді минулих часів або бути наслідком забагатої уваги або викривлення в ЗМІ.

У цілому по Україні 52,0% респондентів зазначили, що корупція дуже поширена в міліції (крім ДАІ), 29,2% – скоріше поширена, 2,0% – не поширена, а 16,8% не змогли або не захотіли відповісти на питання.

За результатами опитування був сформований рейтинг різних державних/муніципальних інститутів за поширеністю корупції (за оцінками респондентів). У цьому рейтингу ДАІ зайняла перше, а міліція (без ДАІ) друге місце серед 20 інститутів. Отже, у громадській думці органи внутрішніх справ виглядають як найбільш корумпований інститут.

Зазначимо, що при оцінці реального досвіду (а не уявлень) респондентів стикання з корупцією у аналогічному рейтингу міліція без ДАІ залишилася на другому місці, пропустивши вперед тільки такий інститут, як вищі навчальні заклади. ДАІ ж зайняла 17 місце з 20 інститутів. Отже, попри загальноприйняте уявлення про корумпованість ДАІ та останнім часом активне її цькування, можна стверджувати, що ДАІ не є найбільш корумпованою організацією в Україні. Однак корупція у цій сфері суспільних відносин є дуже небезпечною.

Думка респондентів з різних регіонів про поширеність корупції в міліції подана у рис. 2.1. У табл. 2.2.1 показано рейтинг регіонів за індексом сприйняття поширеності корупції в міліції (за винятком ДАІ). Значення індексу варіюють від 0 (всі респонденти зазначили, що корупція в діяльності міліції не поширена) до 1 (всі респонденти відповіли, що корупція в міліції значно поширена). Значення 0,5 означає, що в середньому респонденти вважають, що корупція скоріше поширена в діяльності міліції.

У цілому по Україні 55,3% респондентів зазначили, що корупція дуже поширена в ДАІ, 26,6% – що скоріше поширена, 1,5% – не поширена, а 16,6% не змогли або не захотіли відповісти на питання.

Табл. 2.2.1

Рейтинг регіонів за індексом сприйняття населенням корупції у міліції (крім ДАІ)

Рейтинг	Область/Регіон	Індекс сприйняття поширеності корупції
1	Київ (місто)	0,81
2	Харківська	0,79
3	Донецька	0,74
4-6	Дніпропетровська	0,73
4-6	Кіровоградська	0,73
4-6	Запорізька	0,73
7-9	Полтавська	0,72
7-9	Миколаївська	0,72
7-9	Херсонська	0,72
10	Луганська	0,69
11	Сумська	0,68
12-13	Волинська	0,67
12-13	Чернігівська	0,67
14-15	Чернівецька	0,66
14-15	Львівська	0,66
16-20	Крим	0,65
16-20	Київська	0,65
16-20	Одеська	0,65
16-20	Рівненська	0,65
16-20	Івано-Франківська	0,65
21	Тернопільська	0,63
22	Житомирська	0,57
23	Закарпатська	0,56
24	Черкаська	0,55
25	Вінницька	0,51
26	Хмельницька	0,50

Думка респондентів з різних регіонів про поширеність корупції в ДАІ представлена на рис. 2.2. У табл. 2.2.2 представлено рейтинг регіонів за індексом сприйняття поширеності корупції в ДАІ. Значення індексу, як і в попередній таблиці, варіюють від 0 (всі респонденти зазначили, що корупція в діяльності ДАІ не поширена) до 1 (всі респонденти відповіли, що корупція в ДАІ значно поширена). Значення 0,5 означає, що в середньому респонденти вважають, що корупція скоріше поширена в діяльності ДАІ.

Ще раз підкреслимо, що в деяких регіонах у сприйнятті населенням корупція може уявлятися значно більшою, ніж вона є насправді, що підтверджується через порівняння наведених даних з даними про реальний досвід респондентів зіткнення з корупцією.

Табл. 2.2.2

Рейтинг регіонів за індексом сприйняття населенням корупції в ДАІ

Рейтинг	Область/Регіон	Індекс сприйняття поширеності корупції
1	Київ (місто)	0,82
2	Харківська	0,79
3	Миколаївська	0,78
4	Дніпропетровська	0,75
5-6	Донецька	0,74
5-6	Запорізька	0,74
7	Кіровоградська	0,73
8-9	Сумська	0,72
8-9	Луганська	0,72
10	Херсонська	0,71
11-12	Крим	0,70
11-12	Полтавська	0,70
13	Рівненська	0,69
14-16	Чернівецька	0,68
14-16	Волинська	0,68
14-16	Київська	0,68
17-18	Чернігівська	0,67
17-18	Одеська	0,67
19-21	Львівська	0,64
19-21	Івано-Франківська	0,64
19-21	Вінницька	0,64
22	Тернопільська	0,62
23	Хмельницька	0,60
24	Житомирська	0,59
25	Закарпатська	0,57
26	Черкаська	0,56

2.3. Реальний досвід респондентів зіткнення з корупцією в міліції (крім ДАІ)

8% респондентів (833 особи) зазначили, що впродовж 12 місяців, що передували опитуванню, вони або члени їх сімей мали справи з міліцією.

Цим респондентам було запропоновано відповісти на запитання: «Чи примушували Вас працівники міліції до дачі хабара?» та «Чи платили Ви за власним бажанням хабар працівникам міліції?». Таблиця 2.3.1 містить дані про відсоток ствердних відповідей щодо фактів вимагання хабара з боку працівників міліції, добровільної дачі хабара респондентами та сумарного значення цих показників, за яким формувався рейтинг регіонів за поширеністю хабарництва в міліції.

Табл. 2.3.1

Рейтинг регіонів за поширеністю хабарництва в міліції (крім ДАІ)

Рейтинг	Область/Регіон	Вимагання хабара[5]	Добровільні хабарі[6]	Сумарне значення[7]
1	Миколаївська	70%	23%	**93%**
2	Луганська	57%	34%	**91%**
3	Кіровоградська	50%	33%	**83%**
4	Київ (місто)	64%	18%	**82%**
5	Одеська	61%	19%	**81%**
6-7	Запорізька	49%	23%	**72%**
6-7	Полтавська	44%	28%	**72%**
8-9	Дніпропетровська	46%	24%	**71%**
8-9	Донецька	37%	34%	**71%**
10	Херсонська	49%	19%	**67%**
11	Чернігівська	25%	39%	**64%**
12-13	Тернопільська	38%	25%	**63%**
12-13	Івано-Франківська	33%	29%	**63%**
14-15	Крим	37%	25%	**62%**
14-15	Сумська	33%	29%	**62%**
16	Рівненська	40%	20%	**60%**
17	Харківська	42%	15%	**58%**
18	Київська	33%	19%	**53%**
19	Львівська	40%	10%	**50%**
20	Вінницька	33%	11%	**44%**
21-23	Хмельницька	37%	2%	**39%**
21-23	Волинська	25%	14%	**39%**
21-23	Черкаська	33%	6%	**39%**
24	Закарпатська	24%	13%	**36%**
25	Чернівецька	28%	6%	**33%**
26	Житомирська	10%	14%	**24%**
	Україна у цілому	**41%**	**20%**	**61%**

Загалом по Україні 41% з респондентів, які впродовж останніх (до опитування) 12 місяців мали справи з працівниками міліції, зазначили, що працівники міліції вимагали у них хабара, а 20% дали хабара працівникам міліції за власним бажанням.

Ситуація з поширеністю хабарництва різниться за регіонами. Лідером серед регіонів з хабарництва в міліції є Миколаївська область, де з вимаганням хабара працівниками міліції зіткнулись 70% респондентів, а 23% давали хабара

[5] Відсоток ствердних відповідей на питання про вимагання хабара з боку працівників міліції: «Чи примушували Вас працівники міліції до дачі хабара?»

[6] Відсоток ствердних відповідей на питання про добровільну дачу хабарів працівникам міліції: «Чи платили Ви за власним бажанням хабар працівникам міліції?»

[7] Сумарне значення відсотків випадків добровільної дачі або вимагання хабара.

добровільно. На другому місці – Луганська область, де ці відсотки склали 57% та 34% відповідно. На третьому – Кіровоградська область, але випадків вимагання хабара тут трохи менше, ніж у інших лідерів рейтингу, але більше фактів добровільних хабарів, що свідчить про інституціалізацію такої практики. Місто Київ на четвертому місці, Одеський регіон – на п'ятому. Найменше поширена практика хабарництва в міліції Закарпатської, Чернівецької та Житомирської області.

Порівняння таблиць 2.2.1 та 2.3.1 дає цікавий результат: уявлення населення про значне поширення корупції в Харківській області є деякою мірою міфом, адже у рейтингу, що ґрунтується на особистому досвіді зіткнення з корупцією, Харківська область на сімнадцятому місці. А стосовно Одеської області можна сказати зворотне: корупція у діяльності міліції тут значно поширена, але цей факт ще не зовсім відбився у громадській думці.

2.4. Реальний досвід респондентів зіткнення з корупцією в ДАІ

Впродовж 12 місяців до опитування 20% респондентів (2098 осіб) контактували з працівниками ДАІ з приводів, що стосуються їх професійної діяльності.

Ступінь поширення корупції у ДАІ був виміряний окремо у чотирьох сферах її діяльності: видача посвідчень водія, проходження техогляду автомобіля, реєстрація автомобіля (постановка на облік або зняття з обліку) та контакти водіїв з працівниками ДАІ на автошляхах. Респондентам, які впродовж останніх (до опитування) 12 місяців мали відповідний досвід взаємодії з працівниками ДАІ, були задані питання стосовно того, чи вимагали у них хабар та чи давали вони хабар працівникам ДАІ з власної ініціативи. На основі відповідей респондентів стосовно хабарів за примусом та добровільних був сформований рейтинг областей (регіонів) за поширеністю корупції у різних сферах діяльності ДАІ (табл. 2.4.1-2.4.4) та загальний рейтинг поширеності корупції в регіональних ДАІ (табл. 2.4.5).

Загалом по Україні 26% з тих, хто отримував посвідчення водія, платив хабар працівникам ДАІ (15% – за примусом та 11% – добровільно). Лідером у рейтингу найкорумпованіших ДАІ у сфері видачі посвідчень водія став Одеський регіон, де 42% з тих, хто складав іспит «на права» впродовж останніх (до опитування) 12 місяців, був примушений до сплати хабара, а 14% платили хабар добровільно (табл. 2.4.1). Зазначимо, що ці відсотки не повністю відбивають поширення корупційних практик при отриманні посвідчення водія, адже частина хабарів ініціюється посередниками (наприклад, інструкторами автомобільних курсів) та передається їм безпосередньо. Крім того, не можна виключати випадки, коли люди самі бояться зізнатися незнайомцю - інтерв'юеру, що давали хабар.

Табл. 2.4.1

Рейтинг регіонів за поширеністю хабарництва в ДАІ при отриманні посвідчення водія (у % від загальної кількості респондентів, які отримували посвідчення водія)

Рейтинг	Область/Регіон	Хабарі за примусом	Хабарі добровільні	Загальний відсоток взаємодій корупційного характеру
1	Одеська	42%	14%	**56%**
2	Івано-Франківська	24%	16%	**41%**
3-4	Чернігівська	15%	23%	**38%**
3-4	Миколаївська	18%	21%	**38%**
5	Харківська	27%	10%	**37%**
6	Луганська	24%	12%	**35%**
7	Київ (місто)	22%	12%	**34%**
8	Кіровоградська	9%	23%	**32%**
9-10	Донецька	19%	12%	**31%**
9-10	Запорізька	13%	18%	**31%**
11	Крим	19%	10%	**29%**
12-13	Вінницька	16%	13%	**28%**
12-13	Херсонська	19%	9%	**28%**
14	Рівненська	12%	14%	**25%**
15-17	Львівська	21%	2%	**23%**
15-17	Закарпатська	18%	5%	**23%**
15-17	Київська	14%	9%	**23%**
18	Тернопільська	12%	9%	**21%**
19-20	Волинська	8%	11%	**18%**
19-20	Дніпропетровська	16%	2%	**18%**
21	Черкаська	9%	9%	**17%**
22	Житомирська	7%	7%	**14%**
23	Сумська	5%	7%	**12%**
24	Полтавська	4%	5%	**9%**
25	Чернівецька	3%	5%	**8%**
26	Хмельницька	0%	5%	**5%**
	Україна в цілому	**15%**	**11%**	**26%**

Загалом по Україні 36% з тих, хто проходив процедуру техогляду автомобіля, платили хабар працівникам ДАІ (17% – за примусом та 19% – добровільно) (табл. 2.4.2). Лідером рейтингу у цій сфері діяльності ДАІ став Миколаївський регіон, де за 60% талонів техогляду автомобіля водії платили хабар. І знов зазначимо, що ці цифри занижені, у першу чергу через те, що у корупційних практиках часто беруть участь посередники між працівниками ДАІ та водіями.

Табл. 2.4.2

Рейтинг регіонів за поширеністю хабарництва в ДАІ при проходженні техогляду автомобіля
(у % від загальної кількості респондентів, які проходили техогляд автомобіля)

Рейтинг	Область/Регіон	Хабарі за примусом	Хабарі добровільні	Загальний відсоток взаємодій корупційного характеру
1-2	Миколаївська	28%	32%	**60%**
1-2	Запорізька	22%	37%	**60%**
3	Одеська	46%	13%	**59%**
4	Харківська	27%	29%	**55%**
5	Львівська	22%	32%	**54%**
6	Крим	30%	20%	**50%**
7	Київ (місто)	23%	23%	**47%**
8	Донецька	21%	23%	**44%**
9	Дніпропетровська	17%	26%	**43%**
10	Луганська	17%	24%	**41%**
11	Івано-Франківська	19%	21%	**40%**
12	Херсонська	26%	12%	**38%**
13	Рівненська	17%	17%	**35%**
14-15	Кіровоградська	8%	23%	**31%**
14-15	Тернопільська	9%	22%	**31%**
16	Сумська	16%	13%	**30%**
17	Чернігівська	6%	22%	**28%**
18-19	Полтавська	4%	20%	**23%**
18-19	Хмельницька	6%	17%	**23%**
20-22	Волинська	7%	14%	**21%**
20-22	Чернівецька	6%	15%	**21%**
20-22	Київська	17%	3%	**21%**
23	Закарпатська	11%	9%	**20%**
24	Вінницька	12%	6%	**18%**
25	Черкаська	3%	12%	**16%**
26	Житомирська	4%	10%	**14%**
	Україна в цілому	**17%**	**19%**	**36%**

Загалом по Україні 17% з тих, хто ставив на облік або знімав з обліку автомобіль, платили хабар працівникам ДАІ (10% – за примусом та 7% – добровільно) (табл. 2.4.3). Лідером рейтингу у цій сфері діяльності ДАІ став Одеський регіон, де за 37% процедур реєстрації автомобіля водії платили хабар.

Табл. 2.4.3

Рейтинг регіонів за поширеністю хабарництва в ДАІ при реєстрації автомобіля (у % від загальної кількості респондентів, які реєстрували автомобіль)

Рейтинг	Область/Регіон	Хабарі за примусом	Хабарі добровільні	Загальний відсоток взаємодій корупційного характеру
1	Одеська	26%	11%	**37%**
2	Київ (місто)	17%	13%	**30%**
3-4	Харківська	24%	5%	**29%**
3-4	Івано-Франківська	11%	17%	**29%**
5	Крим	23%	0%	**23%**
6	Львівська	18%	4%	**22%**
7-8	Луганська	18%	4%	**21%**
7-8	Херсонська	14%	7%	**21%**
9	Хмельницька	0%	20%	**20%**
10-11	Дніпропетровська	13%	4%	**18%**
10-11	Рівненська	9%	9%	**18%**
12-13	Запорізька	7%	10%	**17%**
12-13	Донецька	6%	11%	**17%**
14	Київська	11%	5%	**16%**
15-16	Вінницька	12%	3%	**15%**
15-16	Миколаївська	6%	9%	**15%**
17-18	Волинська	8%	5%	**13%**
17-18	Кіровоградська	5%	8%	**13%**
19	Тернопільська	3%	9%	**12%**
20	Закарпатська	4%	7%	**11%**
21	Полтавська	7%	2%	**9%**
22-23	Сумська	6%	3%	**8%**
22-23	Чернівецька	3%	5%	**8%**
24	Житомирська	1%	4%	**6%**
25	Черкаська	2%	0%	**2%**
26	Чернігівська	0%	0%	**0%**
	Україна в цілому	**10%**	**7%**	**17%**

Особливе місце в діяльності ДАІ займає забезпечення дотримання правил дорожнього руху. У цій сфері діяльності, як показало дослідження, корупція найбільш поширена. Загалом по Україні 65% з тих водіїв, хто був зупинений за порушення правил дорожнього руху, давали працівникам ДАІ хабара замість оформлення протоколу, причому 38% – за примусом та 27% – добровільно. Лідирують у цьому рейтингу Харківська, Чернігівська, Хмельницька області, де відповідно 89%, 86% та 84% зупинень порушників ПДР закінчилося даванням хабара. Зазначимо, що Харківська область з великим відривом перевищує інші за

відсотком хабарів за примусом (61% від загальної кількості зупинених порушників зазначили, що їх примусили до хабара).

Табл. 2.4.4

Рейтинг регіонів за поширеністю хабарництва в ДАІ при порушенні водієм правил дорожнього руху (у % від загальної кількості респондентів, які були зупинені працівником ДАІ через порушення ПДР)

Рейтинг	Область/Регіон	Хабарі за примусом	Хабарі добровільні	Загальний відсоток взаємодій корупційного характеру
1	Харківська	61%	28%	**89%**
2	Чернігівська	41%	45%	**86%**
3	Хмельницька	33%	52%	**84%**
4	Сумська	53%	23%	**77%**
5	Кіровоградська	53%	24%	**76%**
6	Одеська	51%	24%	**75%**
7	Львівська	47%	27%	**73%**
8-9	Миколаївська	45%	28%	**72%**
8-9	Київ (місто)	40%	33%	**72%**
10	Крим	52%	19%	**70%**
11	Івано-Франківська	48%	20%	**68%**
12-13	Донецька	47%	20%	**67%**
12-13	Дніпропетровська	42%	25%	**67%**
14-15	Луганська	42%	22%	**64%**
14-15	Запорізька	36%	28%	**64%**
16	Херсонська	46%	16%	**63%**
17	Житомирська	28%	34%	**62%**
18	Київська	42%	19%	**61%**
19-20	Тернопільська	13%	47%	**60%**
19-20	Закарпатська	38%	23%	**60%**
21-22	Рівненська	30%	29%	**59%**
21-22	Чернівецька	28%	30%	**59%**
23	Полтавська	20%	38%	**57%**
24	Вінницька	35%	16%	**51%**
25	Черкаська	22%	17%	**39%**
26	Волинська	23%	15%	**38%**
	Україна в цілому	**38%**	**27%**	**65%**

На підставі чотирьох рейтингів був розрахований підсумковий загальний рейтинг регіональних ДАІ за поширеністю корупції (табл. 2.4.5).

Табл. 2.4.5

Загальний рейтинг регіонів за поширеністю хабарництва в ДАІ

Рейтингове місце	Область/Регіон	Рейтингове місце	Область/Регіон
1	Одеська	**14**	Дніпропетровська
2	Харківська	**15**	Хмельницька
3	Київ (місто)	**16**	Рівненська
4	Івано-Франківська	**17**	Сумська
5	Миколаївська	**18**	Київська
6	АР Крим	**19**	Тернопільська
7	Львівська	**20**	Вінницька
8-9	Запорізька	**21**	Закарпатська
8-9	Луганська	**22**	Волинська
10	Донецька	**23**	Полтавська
11	Кіровоградська	**24**	Житомирська
12	Херсонська	**25**	Чернівецька
13	Чернігівська	**26**	Черкаська

2.5 Оцінка дорослим населенням України ефективності антикорупційних заходів

Респондентів попросили оцінити, чи здійснює, на їх погляд, державна влада заходи для подолання корупції у діяльності міліції (крім ДАІ) та у ДАІ. Розподіл відповідей на ці запитання показано на рисунках 2.8-2.9.

Стосовно антикорупційних заходів щодо ДАІ переважна більшість респондентів їх не помітила взагалі. Найгірша ситуація у м. Київ, де 73% респондентів відповіли, що заходи не проводяться; Кіровоградській (71%), Житомирській (67%), Львівській (64%), Івано-Франківській (62%) областях та в АР Крим (62%). Більш-менш помітними антикорупційні заходи щодо ДАІ були у Запорізькій області, де 33% респондентів оцінили їх як «дуже ефективні» та «деякою мірою ефективні»; Чернігівській (29%), Київській (26%), Полтавській (23%), Волинській (22%), Черкаській (21%), Рівненській (21%) областях.

Стосовно антикорупційних заходів щодо міліції (без ДАІ) картина майже така саме. Найгірша ситуація у м. Київ, де 68% респондентів відповіли, що заходи не проводяться; Кіровоградській (66%), Івано-Франківській (60%) та Дніпропетровській (60%) областях та в АР Крим (62%). Більш-менш помітними антикорупційні заходи щодо міліції (без ДАІ) були у Запорізькій області, де 28% респондентів оцінили їх як «дуже ефективні» та «деякою мірою ефективні»; Чернігівській (27%), Волинській (27%), Полтавській (21%), Київській (20%), Рівненській (20%) областях.

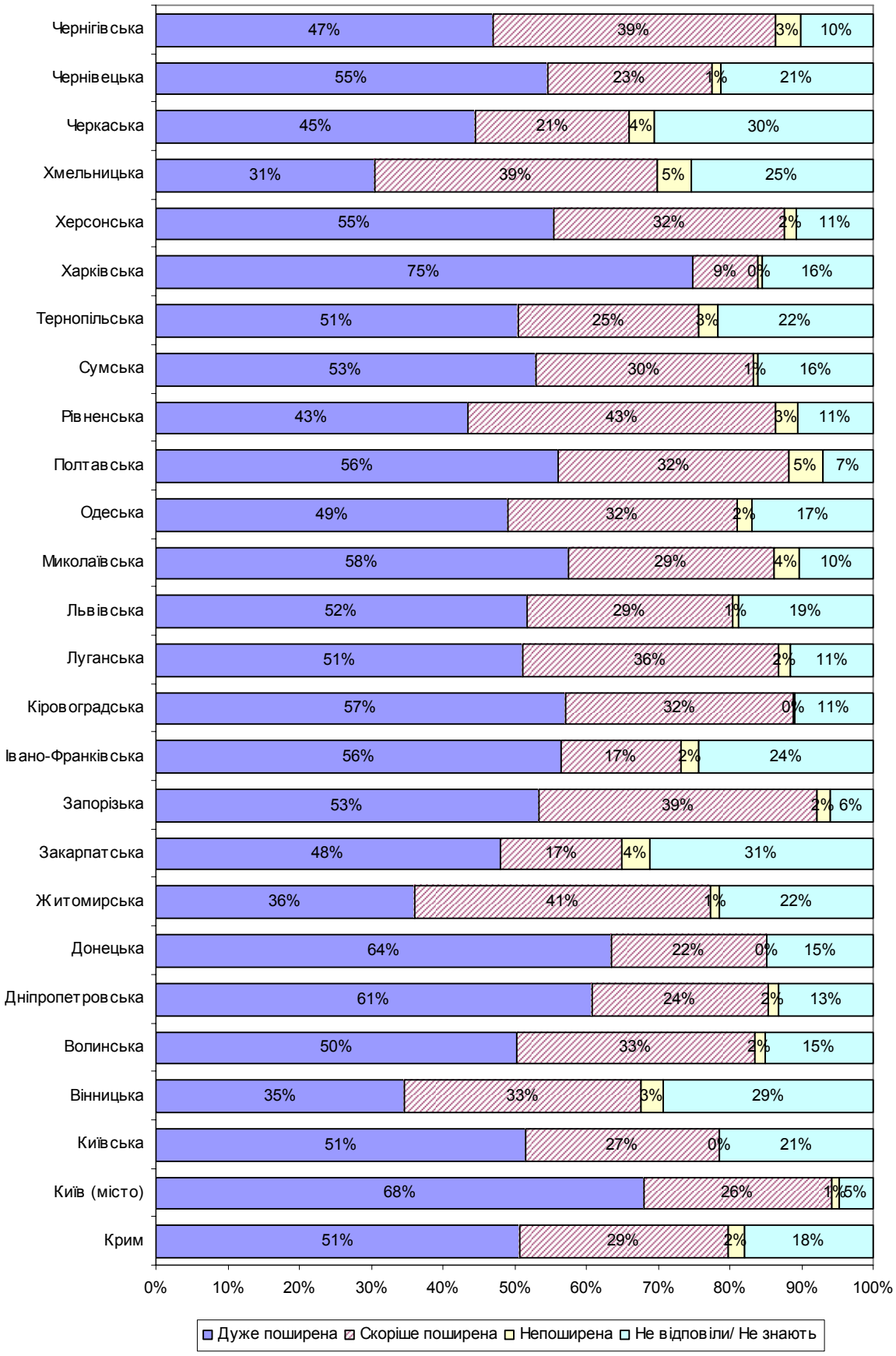

Рис. 2.1. Думка респондентів про поширеність корупції в міліції (крім ДАІ)

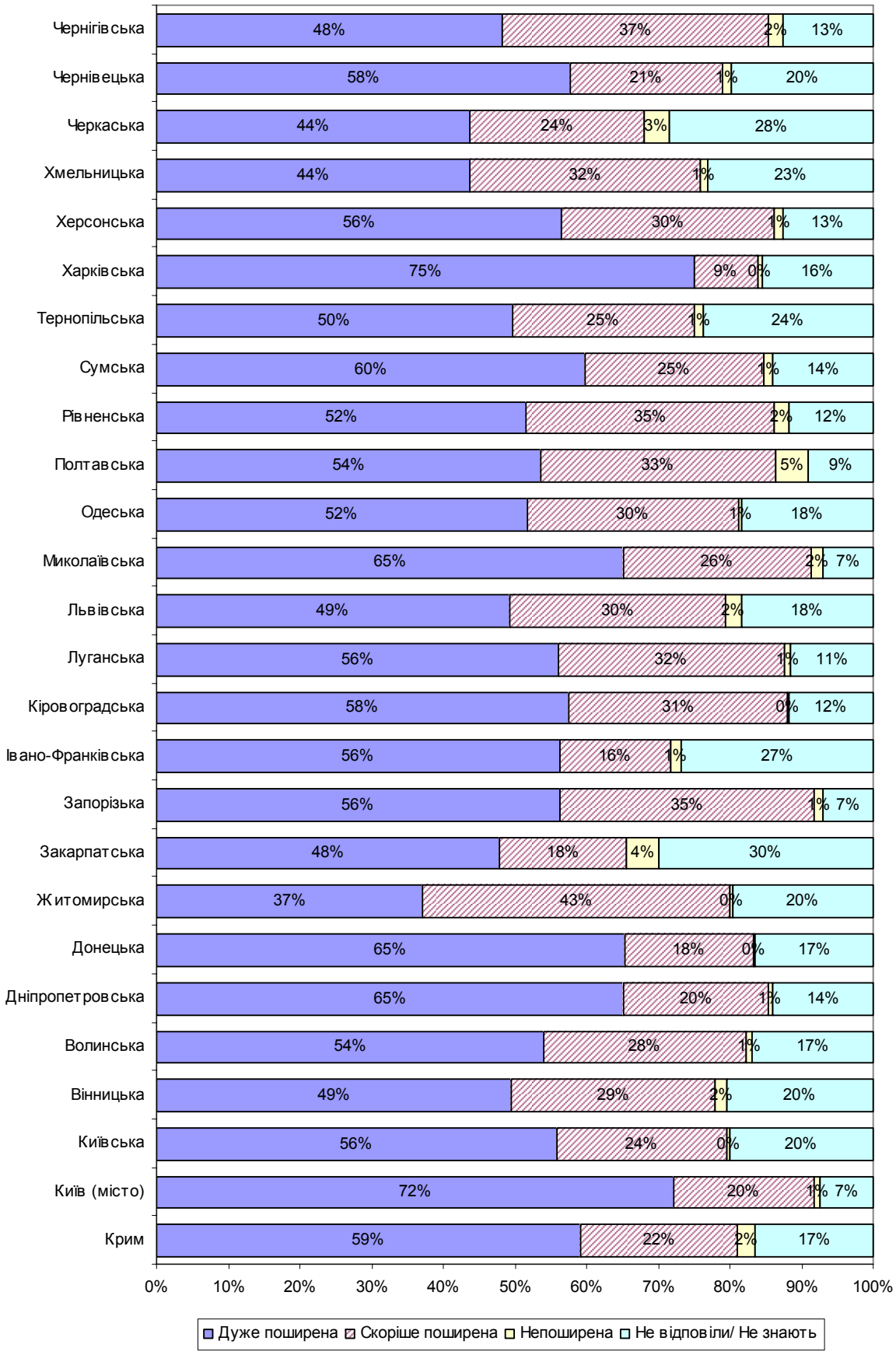

Рис. 2.2. Думка респондентів про поширеність корупції у ДАІ

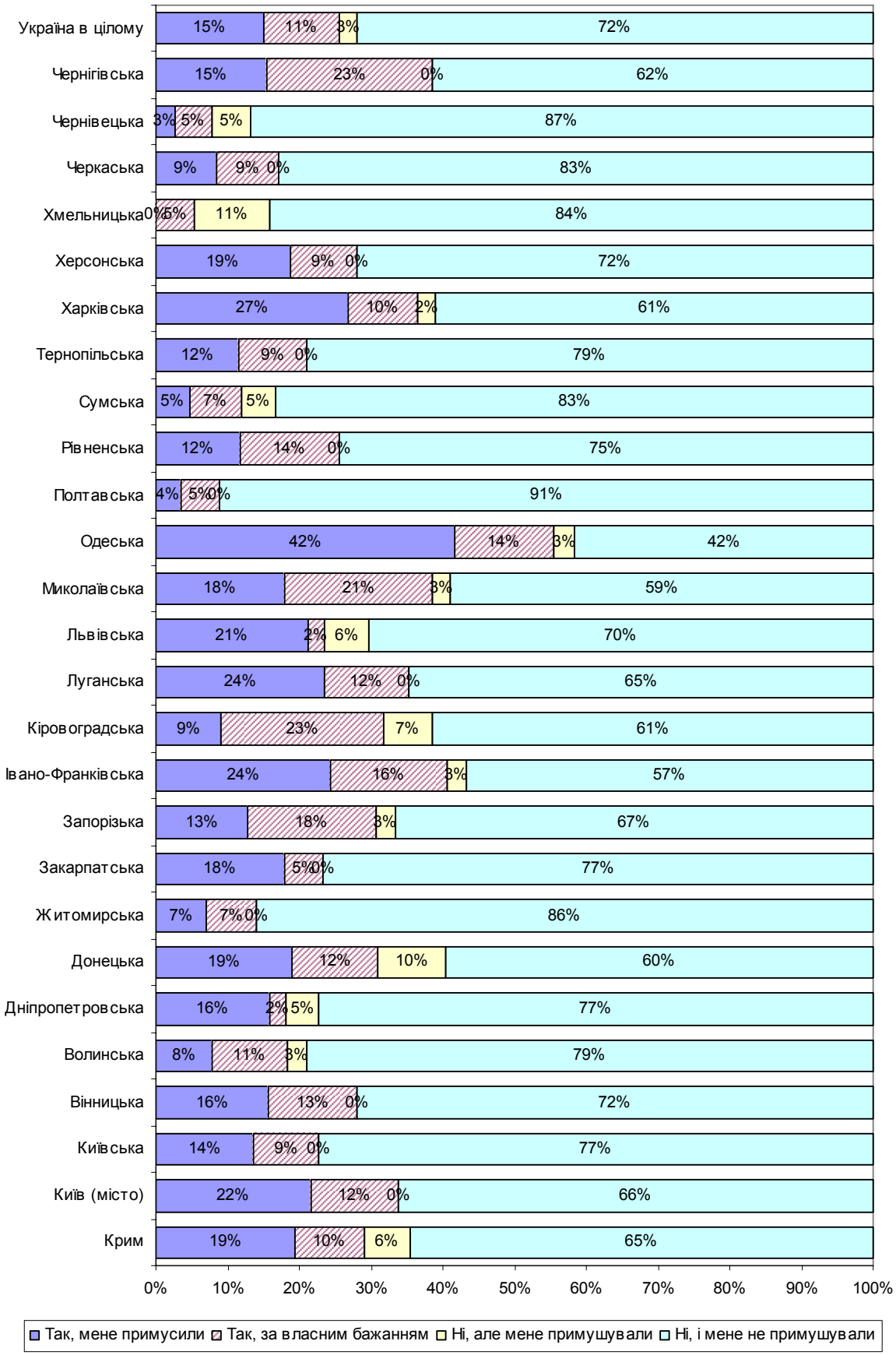

Рис. 2.3. Розподіл відповідей респондентів, які впродовж лютого 2006 р. – лютого 2007 р. отримували посвідчення водія, на запитання: «Чи платили Ви неофіційно працівникам ДАІ за отримання (перереєстрацію) посвідчення водія?»

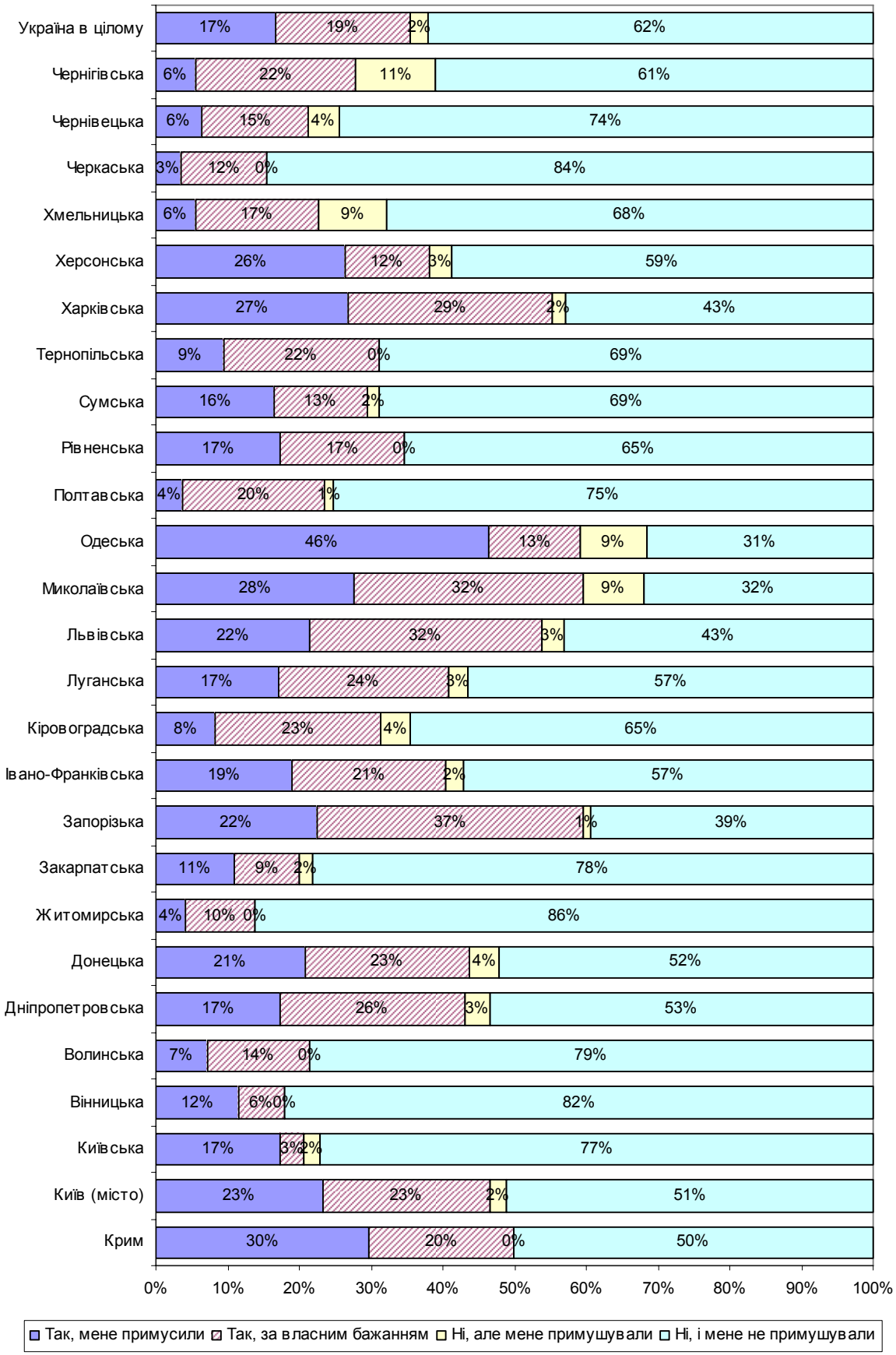

Рис. 2.4. Розподіл відповідей респондентів, які впродовж лютого 2006 р. – лютого 2007 р. проходили процедуру техогляду автомобіля, на запитання: «Чи платили Ви неофіційно працівникам ДАІ за успішне проходження техогляду автомобіля?»

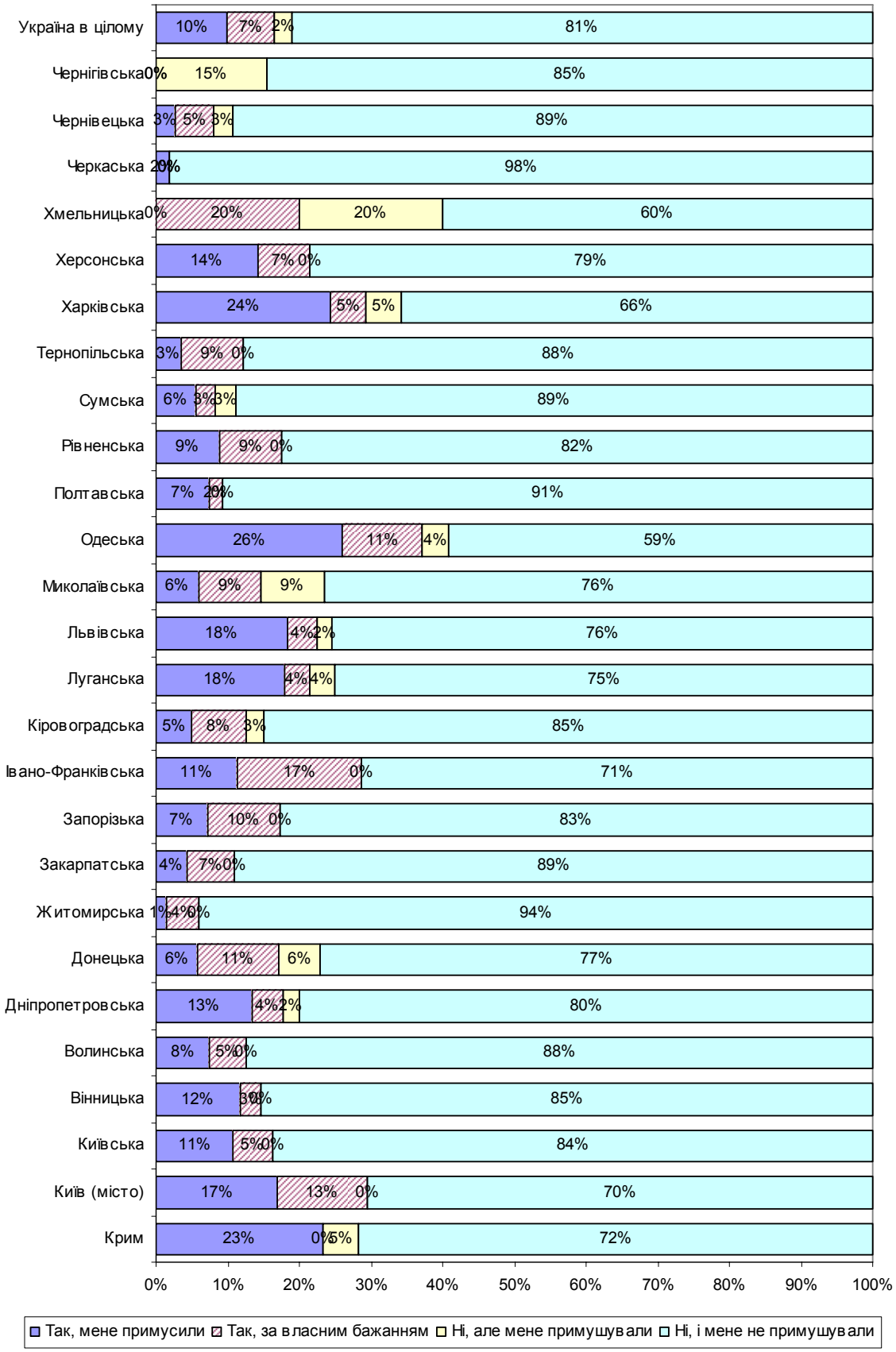

Рис. 2.5. Розподіл відповідей респондентів, які впродовж лютого 2006 р. – лютого 2007 р. проходили процедуру реєстрації автомобіля, на запитання: «Чи платили Ви неофіційно працівникам ДАІ за реєстрацію (постановку на облік/зняття з обліку) автомобіля?»

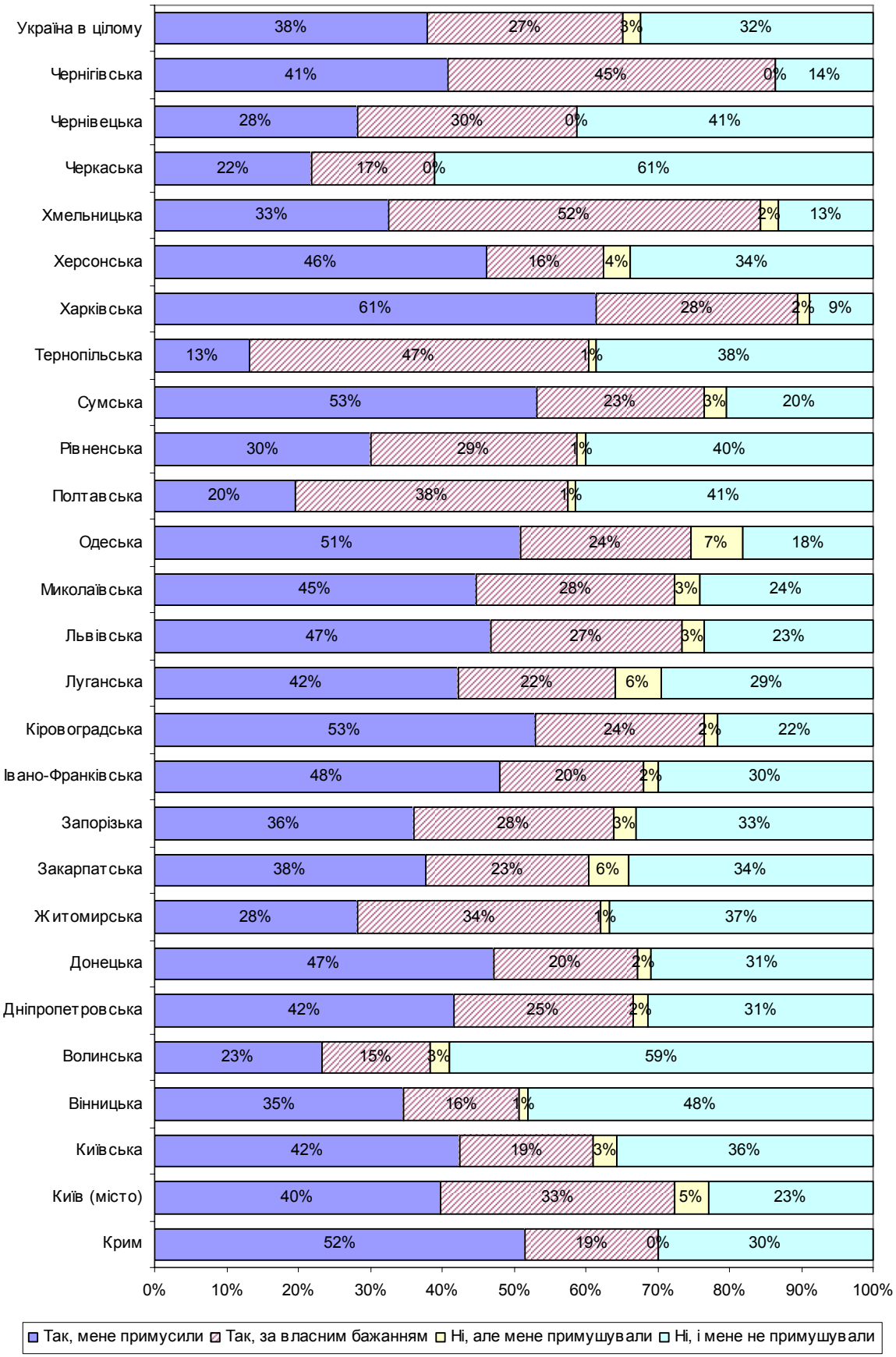

Рис. 2.6. Розподіл відповідей респондентів, які впродовж лютого 2006 р. – лютого 2007 р. були зупинені працівниками ДАІ за порушення ПДР, на запитання: «Чи платили Ви неофіційно працівникам ДАІ у разі порушення Вами ПДР?»

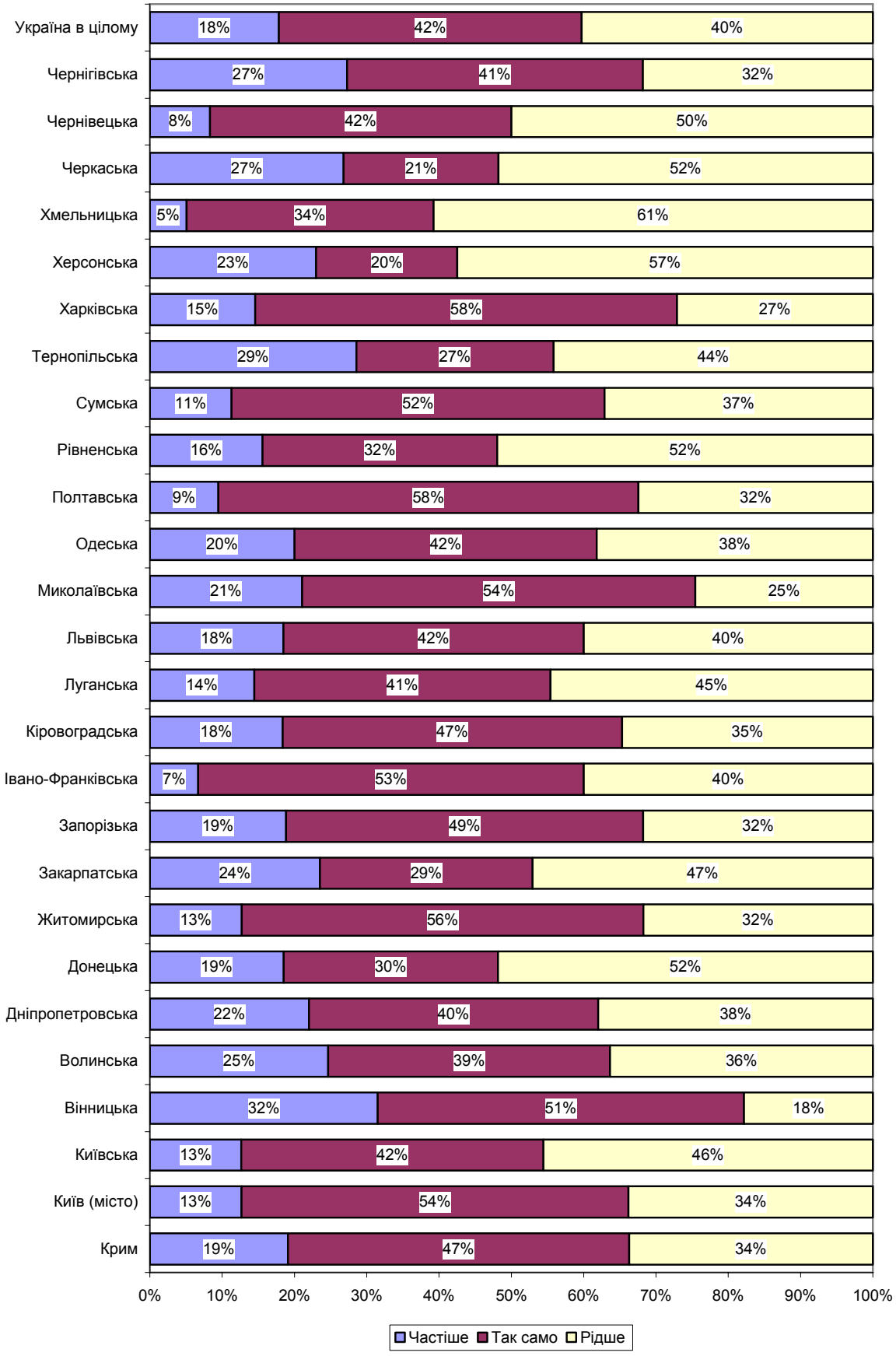

Рис. 2.7. Розподіл відповідей респондентів, які впродовж 2004–2006 р.р. керували автомобілем, на запитання: «Чи стали Вас частіше зупиняти працівники ДАІ у 2006 році порівняно з 2004 роком?»

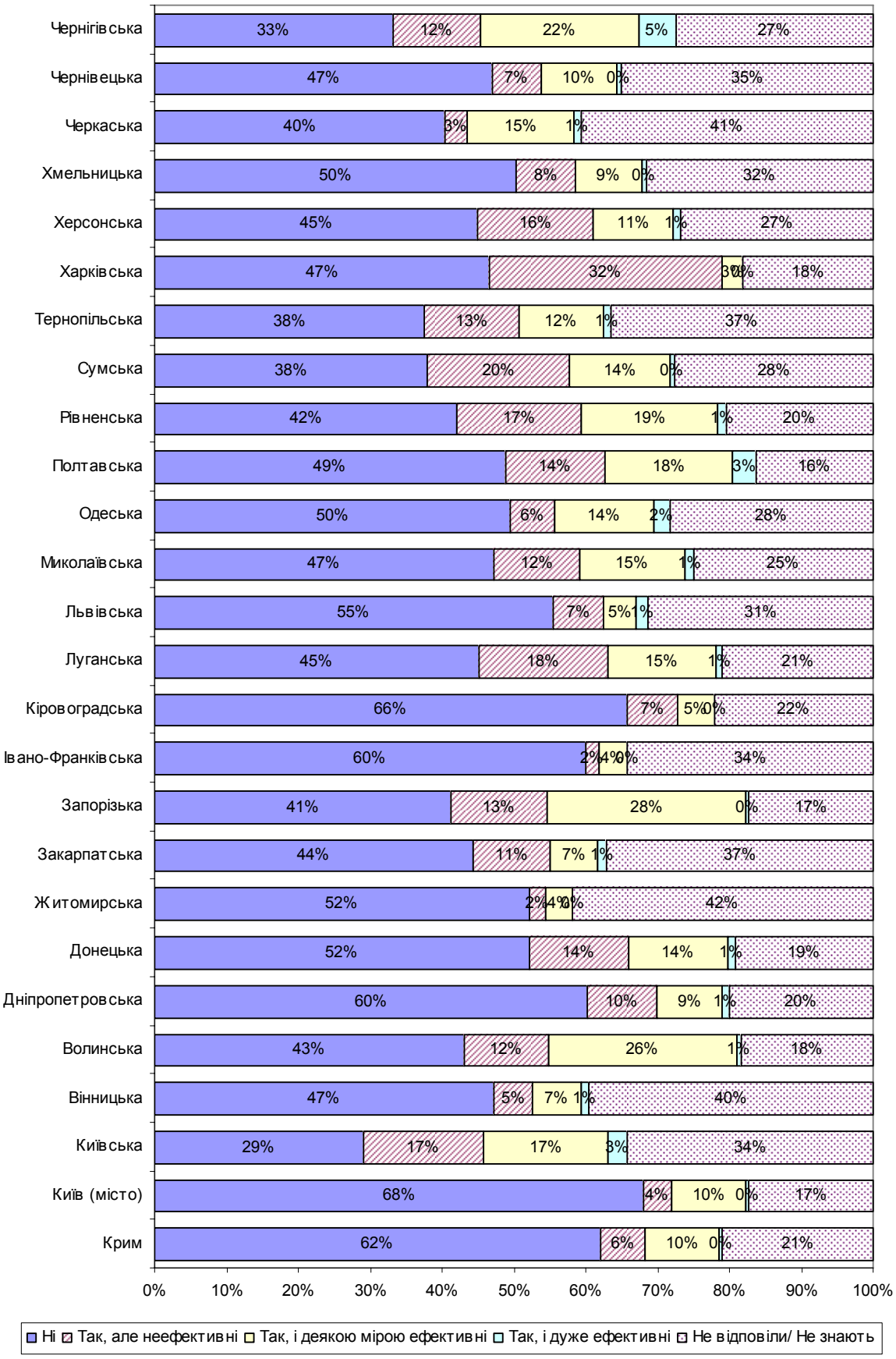

Рис. 2.8. Розподіл відповідей на запитання: «На Вашу думку, чи здійснює державна влада заходи для подолання корупції у діяльності міліції (крім ДАІ)?»

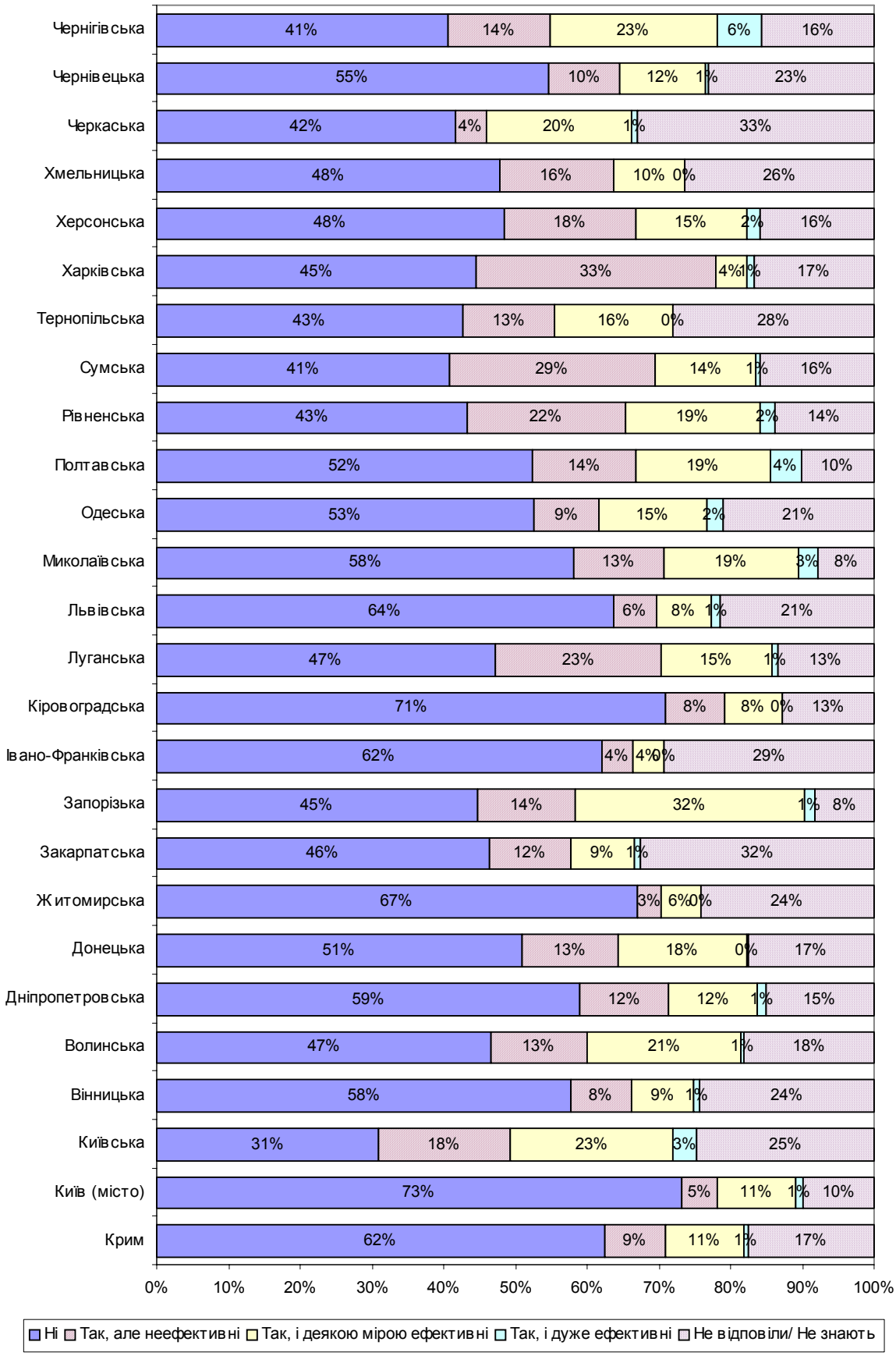

Рис. 2.9. Розподіл відповідей на запитання: «На Вашу думку, чи здійснює державна влада заходи для подолання корупції у діяльності ДАІ?»

Підведемо підсумок. Проведений додатковий аналіз даних загальнонаціонального соціологічного опитування дозволив оцінити поширеність корупції в органах внутрішніх справ у регіональному розрізі, а також порівняти поширеність корупції у ДАІ та в інших органах внутрішніх справ.

У громадській думці органи внутрішніх справ (включно з ДАІ) виглядають як найбільш корумпований інститут з 20 державних/муніципальних інститутів, представлених у рейтингу.

Оцінка реального досвіду (а не уявлень) респондентів стикання з корупцією дало трохи інші результати: у аналогічному рейтингу міліція без ДАІ залишилася на другому місці, пропустивши вперед тільки такий інститут, як вищі навчальні заклади, а ДАІ посіла 17 місце з 20 інститутів.

Отже, попри загальноприйняте уявлення про корумпованість ДАІ та останнім часом активне її цькування, можна стверджувати, що ДАІ не є більш корумпованою організацією, ніж інші органи внутрішніх справ та інші державні/муніципальні інститути. Разом з тим поширеність корупційних практик у ДАІ деяких регіонів, таких як Одеська, Харківська, Івано-Франківська, Миколаївська області і у Києві, досягла, за даними 2007 р., катастрофічних обсягів та у певних сферах, таких як порушення водієм ПДР, має майже тотальний характер, практично витіснивши легальну діяльність.

Розділ 3
Моніторинг корупції в Державній автомобільній інспекції за допомогою соціологічного опитування водіїв

3.1. Мета, завдання та методологія дослідження

Другий етап моніторингу корупції у ДАІ, здійснений у серпні 2008 р., є складовою частиною проекту «Корупція в діяльності Державної автомобільної інспекції», що з червня 2007 року реалізується Харківським інститутом соціальних досліджень у рамках Проекту «Сприяння активній участі громадян у протидії корупції «Гідна Україна».

Основна мета дослідження – відстеження динаміки проявів корупції шляхом щорічного соціологічного моніторингу проявів корупції в діяльності УДАІ ГУМВС України в Харківській області. Дослідження спрямоване на вимір динаміки розповсюдженості корупційних практик в діяльності ДАІ за період з серпня 2007 року по серпень 2008 року.

Завдання дослідження:

- Дослідити динаміку поширеності корупційних відносин між громадянами та працівниками ДАІ за період з серпня 2007 року по серпень 2008 року;
- Проаналізувати зміни у причинах, які спонукають прояви корупції у відносинах громадян з працівниками ДАІ за період з серпня 2007 року по серпень 2008 року;
- Дослідити зміни у механізмах корупційних відносин між громадянами та працівниками ДАІ, які відбулись за період з серпня 2007 року по серпень 2008 року.

Метод дослідження – масове вибіркове анонімне анкетне опитування 800 водіїв легкових автомобілів м. Харкова.

Вибірка (800 респондентів – водіїв легкових автомобілів) двоступенева квотна, репрезентативна для міста Харкова. Фактично, опитування буде проведено за двома вибірками – перша (N 500) не відрізнятиметься від опитування попереднього року, а друга (N 300) – буде сформована для відстеження динаміки проявів корупції з нових водіїв, які протягом останніх 12 місяців отримали посвідчення водія (N 200), та тих водіїв, які реєстрували своє авто протягом останніх 12 місяців (N 100).

Розрахунок вибіркової сукупності №1 (табл. 3.1.1)***:***

– проведення експертного опитування для визначення частки автомобілів іноземного та вітчизняного виробництва, що їздять дорогами м. Харкова, а також визначення серед них кількості автомобілів іноземного виробництва, що коштують до 20000 у.о., 20000 – 30000 у.о. та більше 30000 у.о. Експертам було запропоновано оцінити відсоток автомобілів, що їздять дорогами міста Харкова, по кожній з вказаних вище квот;

– розрахунок частки автомобілів вітчизняного виробництва, виробництва країн СНД та іноземного виробництва;

– розрахунок частки автомобілів іноземного виробництва, що коштують до 20000 у.о., 20000 – 30000 у.о. та понад 30000 у.о.;

– групування респондентів-водіїв на чотири квоти за типом автомобіля, яким вони керують;

– розрахунок необхідної кількості респондентів для кожного типу автомобіля.

Табл. 3.1.1

Вибіркова сукупність №1

(N 500)	**Автомобілі вітчизняного виробництва та вироблені у країнах СНД**	**Автомобілі іноземного виробництва за ціною до 20000 у.о.**	**Автомобілі іноземного виробництва за ціною 20000 – 30000 у.о.**	**Автомобілі іноземного виробництва за ціною більше 30000 у.о.**
у %	**30%**	**48%**	**12%**	**10%**
кількість респондентів	**150**	**340**	**60**	**50**

Розрахунок вибіркової сукупності №2 (табл. 3.1.2)**:**

– групування респондентів-водіїв, які протягом останніх 12 місяців отримали посвідчення водія (N 200), на дві квоти, за типом автомобіля, яким вони керують: 1) вітчизняного виробництва та виробництва країн СНД, 2) іноземного виробництва;

Табл. 3.1.2

Вибіркова сукупність №2

(N 200)	**Автомобілі вітчизняного виробництва та вироблені у країнах СНД**	**Автомобілі іноземного виробництва**
Протягом останніх 12 місяців отримали посвідчення водія	**30%**	**70%**
	60 респондентів	**140** респондентів

Розрахунок вибіркової сукупності №3 (табл. 3.1.3)**:**

– групування респондентів-водіїв, які реєстрували своє авто протягом останніх 12 місяців (N 100), на чотири квоти, визначені при формуванні вибіркової сукупності №1, за типом автомобіля, яким вони керують;

Табл. 3.1.3.

Вибіркова сукупність №3

(N 100)	**Автомобілі вітчизняного виробництва та вироблені у країнах СНД**	**Автомобілі іноземного виробництва за ціною до 20000 у.о.**	**Автомобілі іноземного виробництва за ціною 20000 – 30000 у.о.**	**Автомобілі іноземного виробництва за ціною понад 30000 у.о.**
Протягом останніх 12 місяців реєстрували автомобіль	30%	48%	12%	10%
	30 респондентів	48 респондентів	12 респондентів	10 респондентів

Опитування проводилося методом особистих інтерв'ю віч-на-віч. Опитувальник містив 122 запитання про різні аспекти контактів з працівниками ДАІ у ситуаціях складання екзаменів на право керування автомобілем, постановки на облік, проходження техогляду авто, ДТП, зупинення працівниками ДАІ на автошляхах тощо. Крім того, окремі блоки запитань були розраховані на виявлення: ставлення водіїв до корупції загалом і, зокрема у ДАІ; усвідомлення небезпеки цього явища; оцінки роботи ДАІ; міри задоволення існуючими відносинами між водіями та правоохоронцями; можливих шляхів вирішення проблеми корупції.

Соціологічне дослідження спрямовано на вимір трьох основних груп показників. Перша група – це форми та механізми корупційної поведінки з боку працівників ДАІ. Моніторинг націлений, в першу чергу, на вимір поширеності тих чи інших корупційних практик у порівнянні з аналогічними показниками минулого року.

Друга група – культурні стереотипи громадян, що закріплюють звичаєві практики корупційних взаємовідносин з працівниками ДАІ. Такі культурні стереотипи та практики заздалегідь орієнтують громадян на розв'язання проблемних питань з працівниками ДАІ корупційним шляхом. Вони потребують детального вивчення та опису, бо внутрішня готовність громадян до давання хабара набагато прискорює виникнення корупційних відносин. Саме тому до показників, що підлягають моніторинговому відстеженню, було включено блоки питань, що призначені виявити та детально вивчити ці практики та культурні стереотипи, які, як каталізатор, полегшують, сприяють або провокують корупцію з боку працівників ДАІ.

Третя група показників – оцінка водіями заходів, які було застосовано впродовж останнього року для подолання корупції. Звісно, ефективність антикорупційних заходів досліджується, в першу чергу, через порівняння даних попереднього та нинішнього моніторингу щодо поширеності різних корупційних практик. Разом з тим, корисно дослідити також суб'єктивне ставлення водіїв до заходів з подолання корупції та їх оцінки ефективності цих заходів.

Далі подано основні результати другої фази моніторингу громадської думки водіїв щодо корупції у ДАІ у порівнянні з даними минулорічного опитування.

3.2. Ставлення до корупції як явища та оцінка її наслідків

У серпні 2008 р. респондентів, як і рік тому, попросили висловити своє ставлення до такого явища, як корупція. Переважна більшість респондентів вважали корупцію шкідливим явищем. Так, 61% заявили, що корупція є однозначно шкідлива, 24% – скоріше шкідлива, ніж корисна (рис. 3.2.1). Ставлення до корупції за рік майже не змінилося, лише деякі недосить впевнені противники корупції упевнилися у її безперечній шкідливості.

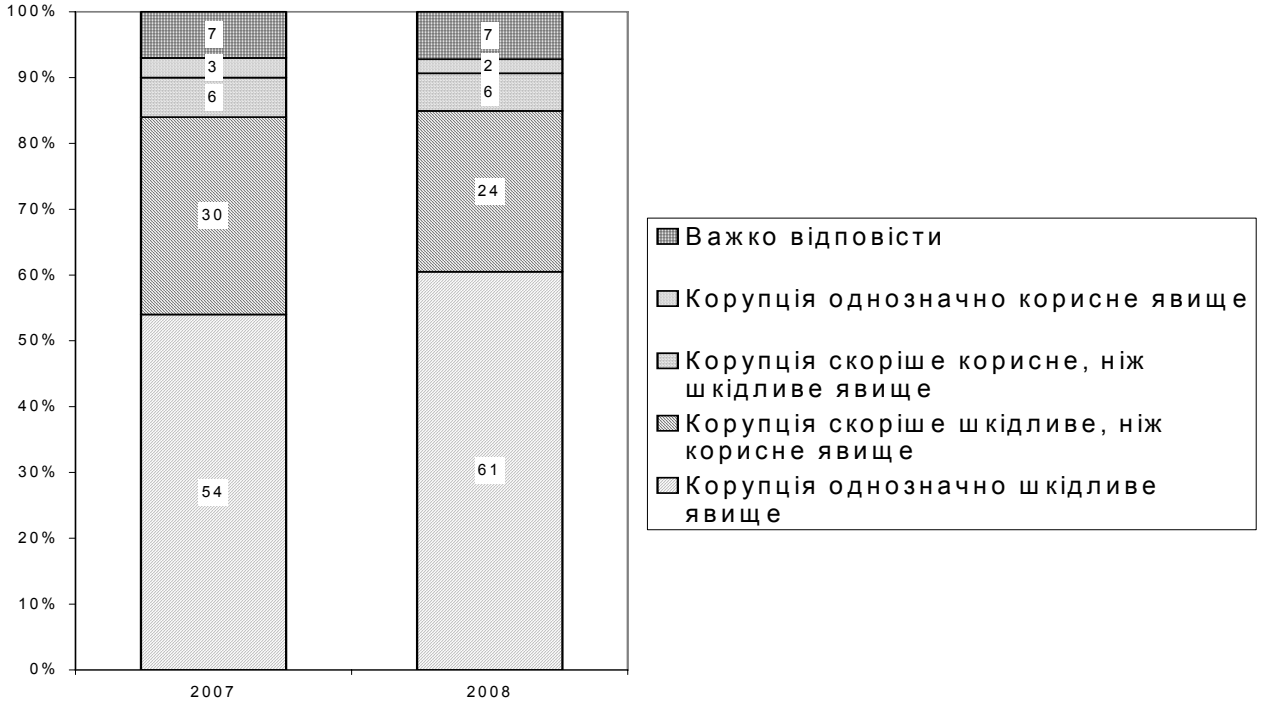

Рис. 3.2.1. Розподіл відповідей на запитання: «Як Ви ставитеся до такого явища, як корупція?»

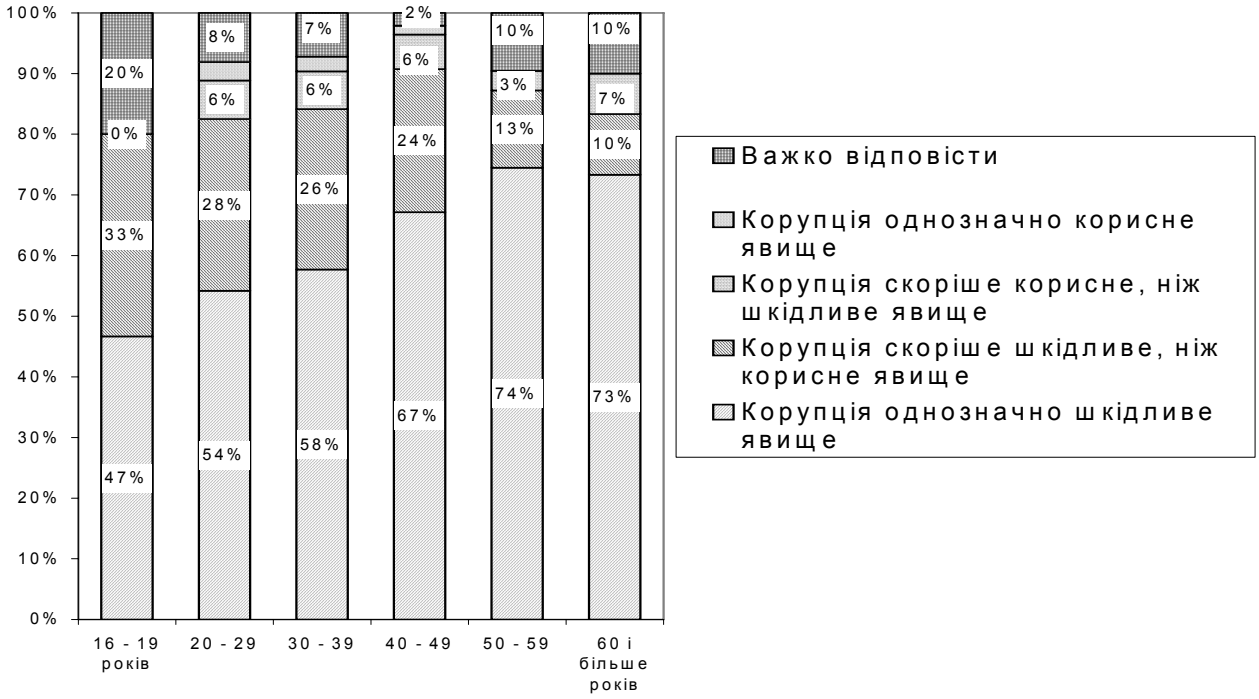

Рис. 3.2.2. Розподіл відповідей про шкідливість/корисність корупції серед різних вікових груп

Ставлення до корупції, як і за результатами попереднього моніторингу, суттєво відрізняється у респондентів залежно від віку. Спостерігається закономірність: чим молодший респондент, тим менш негативним є його ставлення до корупції. Так, серед респондентів віком від 16 до 19 років тільки 47% назвали корупцію однозначно шкідливим явищем, у віковій категорії 20-29

років – 54% (рис. 3.2.2). Така тенденція не додає оптимізму прихильникам подолання корупції, адже саме дії молодих людей будуть визначати у майбутньому стан з правопорядком, а отже, з поширеністю корупційних практик. Водночас, слід підкреслити і деякі позитивні зміни, як то збільшення серед молоді тих, хто вважає корупцію однозначно шкідливим явищем, адже рік тому серед респондентів віком від 16 до 19 років тільки 29% назвали корупцію однозначно шкідливим явищем, у віковій категорії 20-29 – 47%.

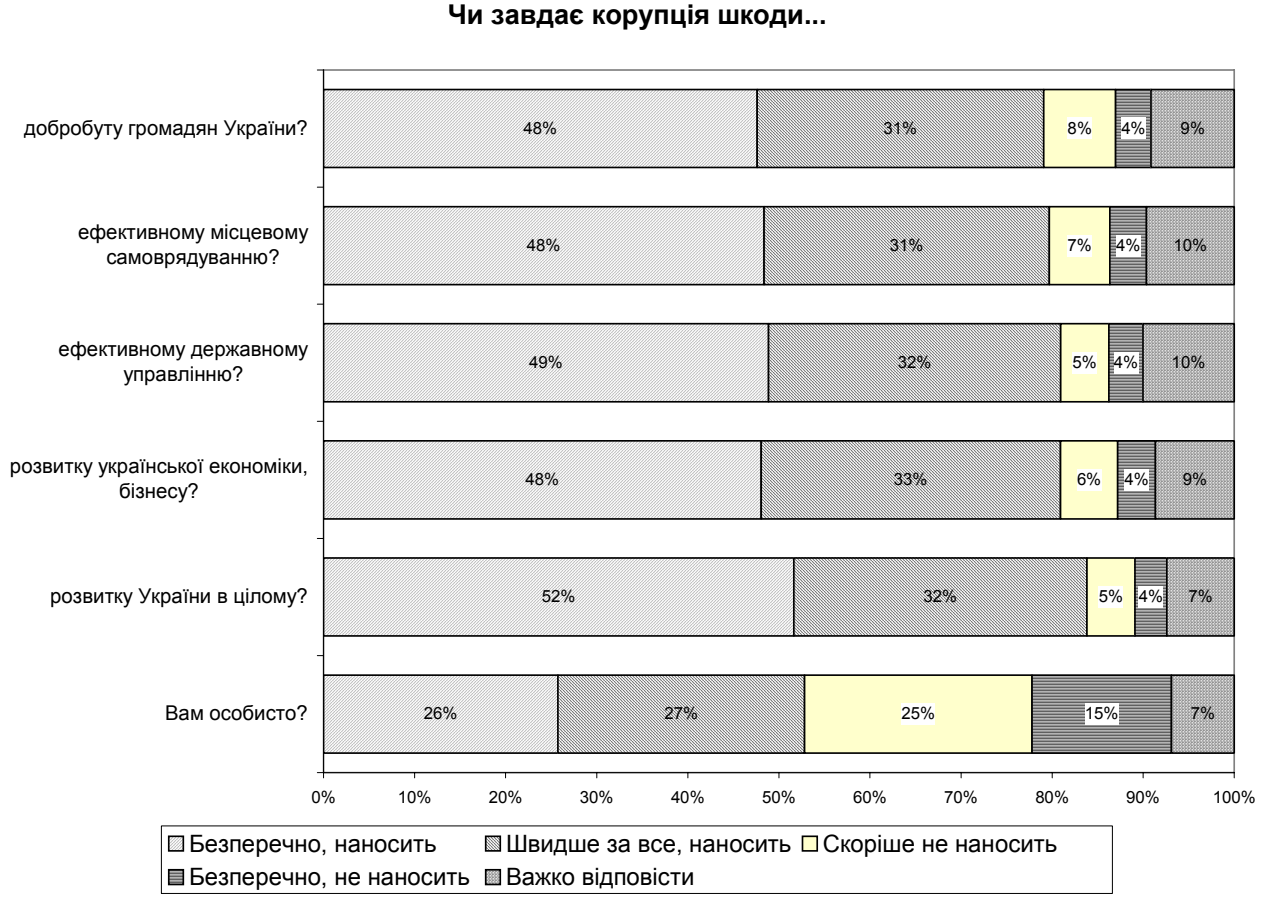

Рис. 3.2.3. Розподіл відповідей на запитання про шкідливі наслідки корупції

Респондентам було запропоновано блок запитань про те, кому саме (або чому) шкодить корупція. Переважна більшість респондентів погодилися, що корупція шкодить добробуту громадян України, ефективному місцевому самоврядуванню, ефективному державному управлінню, розвитку української економіки, бізнесу. Найбільшу ж шкоду, на думку респондентів, корупція завдає розвитку України в цілому. Разом з тим, значно менше респондентів усвідомлюють реальну шкоду або загрозу корупції особисто для себе: тільки чверть респондентів впевнено відповіли про безперечну шкоду корупції для себе особисто.

Табл. 3.1.4 містить значення індексу шкоди від корупції для різних об'єктів. Індекс розрахований таким чином, що він варіює від 1 (всі респонденти вказали на безперечну шкоду від корупції) до -1 (всі респонденти вказали на безперечну відсутність шкоди). Завдяки індексній оцінці ми можемо порівняти, для кого ж, за думкою респондентів, корупція найбільш шкідлива. Так, найбільше корупція шкодить розвитку України в цілому (індекс 0,67 у 2007 р. та 0,62 у 2008 р.). Дещо

менший індекс шкоди для такого об'єкта, як добробут громадян України (0,53 у 2007 р. та 0,56 у 2008 р.). Разом з тим, зростання індексу свідчить про те, що громадська думка поступово усвідомлює причино-наслідковий зв'язок між розмахом корупції та бідністю громадян країни. І найнижчий індекс шкоди від корупції - для кожного респондента особисто (0,16 у 2007 р. та 0,11 у 2008 р.).

Табл. 3.1.4

Індекс шкоди від корупції для різних об'єктів

Чи завдає корупція шкоди	**Серпень 2007р.**	**Серпень 2008 р.**
Вам особисто?	0,16	0,11
розвитку України в цілому?	0,67	0,62
розвитку української економіки, бізнесу?	0,59	0,57
ефективному державному управлінню?	0,60	0,59
ефективному місцевому самоврядуванню?	0,56	0,57
добробуту громадян України?	0,53	0,56

За винятком двох останніх об'єктів (ефективне місцеве самоврядування та добробут громадян України), індекс шкоди від корупції у 2008 р. дещо зменшився, а відчуття особистої шкоди водіїв від корупції значно зменшилося. Це свідчить про те, що держава, почавши наступ на корупцію, програє цю «війну» на інформаційному фронті: разом із санкціями, які, безперечно, зачіпають інтереси багатьох людей та їх звичні способи «вирішення питань», треба вести активну інформаційно-просвітницьку роботу, яка роз'яснювала б, як і наскільки корупція шкодить кожному громадянину.

Зазначимо, що, як і раніше, на міру усвідомлення кожним респондентом шкоди від корупції особисто для себе суттєво не впливає рівень освіти респондента. А от вік дуже сильно впливає. Так, серед респондентів віком до 60 років спостерігається тенденція: чим молодший респондент, тим менше він/вона усвідомлює шкоду від корупції особисто для себе (рис. 3.2.4). Найбільший рівень визнання особистої шкоди від корупції серед респондентів віком 50-59 років, а у респондентів старше 60 років сприйняття особистої шкоди знижується. Порівняння даних двох моніторингових опитувань стосовно усвідомлення респондентами особистої шкоди від корупції дає такі висновки: у вікових категоріях від 40 до 60 років суттєво зменшилась кількість тих, хто усвідомлює особисту шкоду від корупції; серед респондентів віком 16-19 років зросла кількість тих, хто відчуває особисту шкоду від корупції, але практично скоротилась до нуля кількість тих, хто безперечно впевнений у цьому.

Відчуття особистої шкоди від корупції різниться серед респондентів залежно від їх матеріального стану. Так, серед найбідніших респондентів 54% безперечно впевнені в тому, що корупція шкодить їм особисто, серед респондентів, яким вистачає тільки на харчування та одяг, 30%; серед тих, хто в змозі час від часу придбавати речі тривалого користування – 22%; серед найбагатших – 17%. Отже, корупція безперечно шкодить тим, хто не має достатньо грошей, і в деякому розумінні вигідна тим, хто бажає за гроші отримувати якісь переваги всупереч закону, процедурам та правилам.

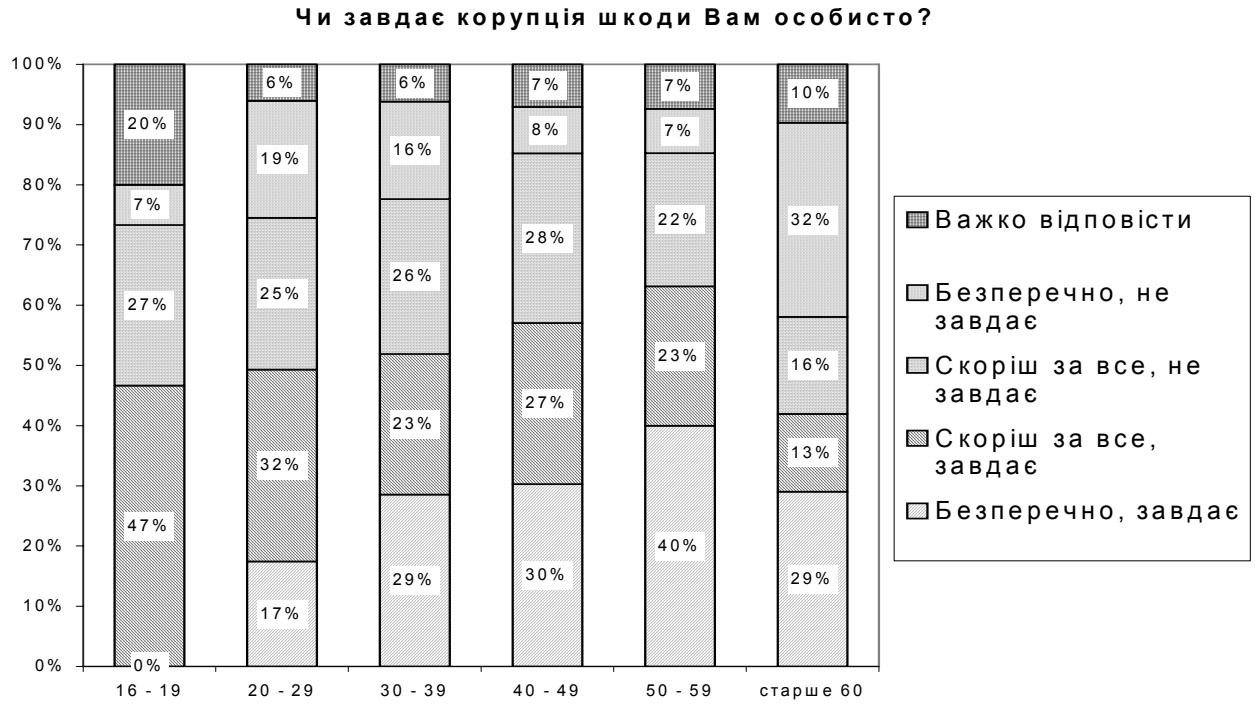

Рис. 3.2.4. Розподіл відповідей про шкідливість корупції особисто для респондента серед різних вікових груп

3.3. Ставлення до корупції у ДАІ та оцінка її наслідків

Переважна більшість опитаних водіїв негативно ставляться до корупції в діяльності ДАІ (рис. 3.3.1). Разом з тим зазначимо, що в деяких вікових категоріях респондентів значно менше впевненого негативного ставлення до цього явища. Наприклад, якщо серед водіїв віком старше 60 років 69% дали безперечно негативну оцінку корупції в ДАІ, то серед водіїв віком 20-29 років - лише 33% (рис. 3.3.2).

Ставлення до корупції в ДАІ відрізняється залежно від матеріального стану водія: чим бідніші водії, тим більше серед них впевненого негативного ставлення до корупції в ДАІ.

Проблема корупції в ДАІ вимагає невідкладного вирішення, – рік тому з цим твердженням повністю або певною мірою погодилася переконлива більшість опитаних – 83%. Цього разу питання було уточнене і стосувалося різних сфер діяльності ДАІ: видачі посвідчень водія, реєстрації автомобіля, проходження техогляду автомобіля та контролю за дотриманням правил дорожнього руху (ПДР).

Найбільш проблемною і такою, що потребує невідкладного розв'язання, на думку опитаних, є процедура видачі водійських посвідчень: 59% респондентів повністю погодилися з цим судженням, 25% – частково погодились (рис. 3.3.3). Наступна за нагальністю вирішення проблеми корупції – сфера контролю за дотриманням ПДР: 54% респондентів повністю погодилися з цим судженням, 30% – частково погодились. Меншою мірою респонденти підтримують протидію корупції у сферах реєстрації та техогляду автомобілів, але все ж таки більшість

респондентів підтримують наведення порядку щодо корупції і у цих сферах діяльності ДАІ.

Рис. 3.3.1. Розподіл відповідей на запитання: «Як Ви ставитеся до такого явища, як корупція в ДАІ?»

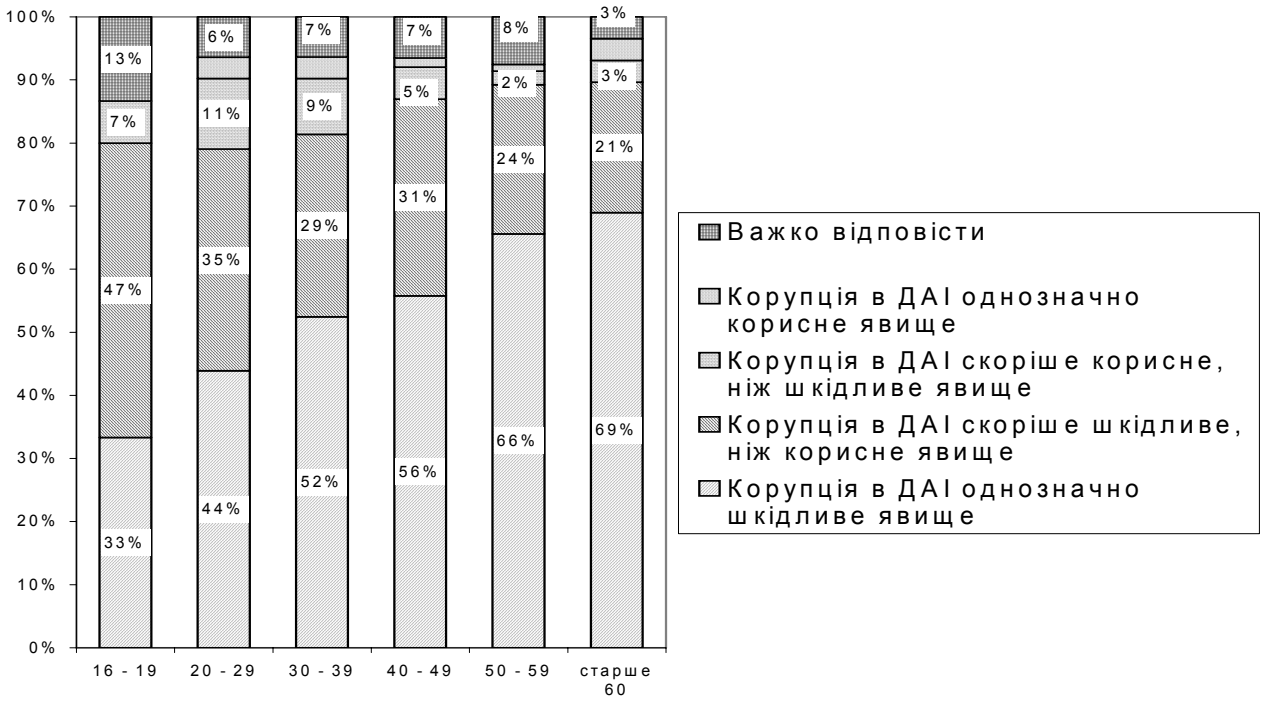

Рис. 3.3.2. Розподіл відповідей на запитання: «Як Ви ставитеся до такого явища, як корупція в ДАІ?» у різних вікових групах респондентів

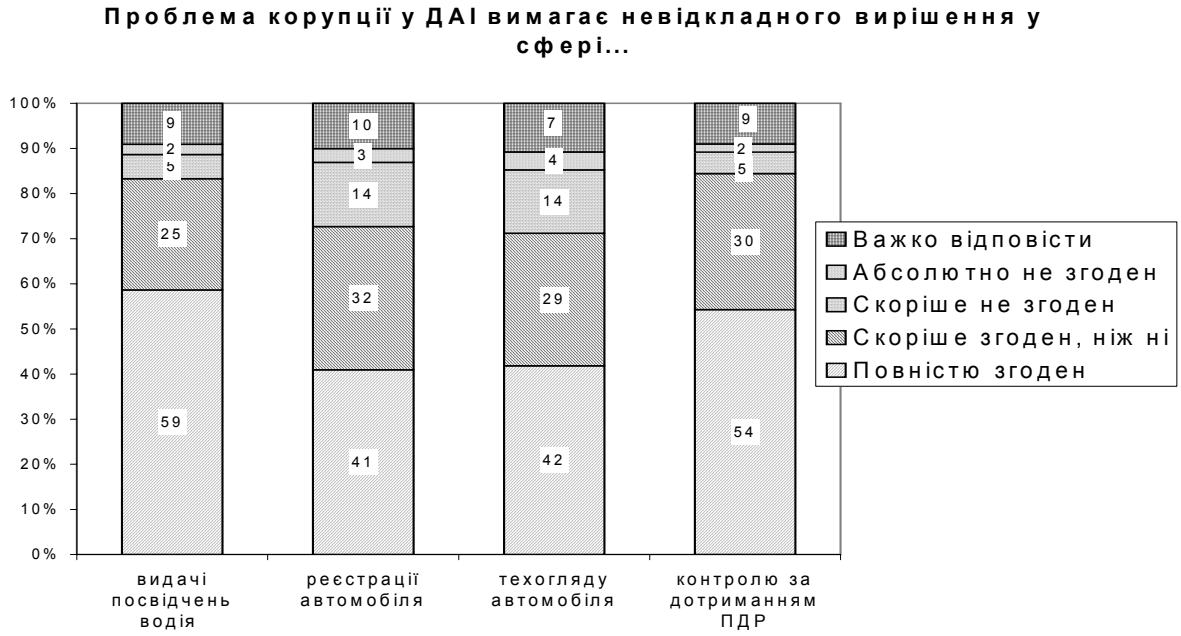

Рис. 3.3.3. Розподіли відповідей на запитання про невідкладність вирішення проблеми корупції в різних сферах діяльності ДАІ

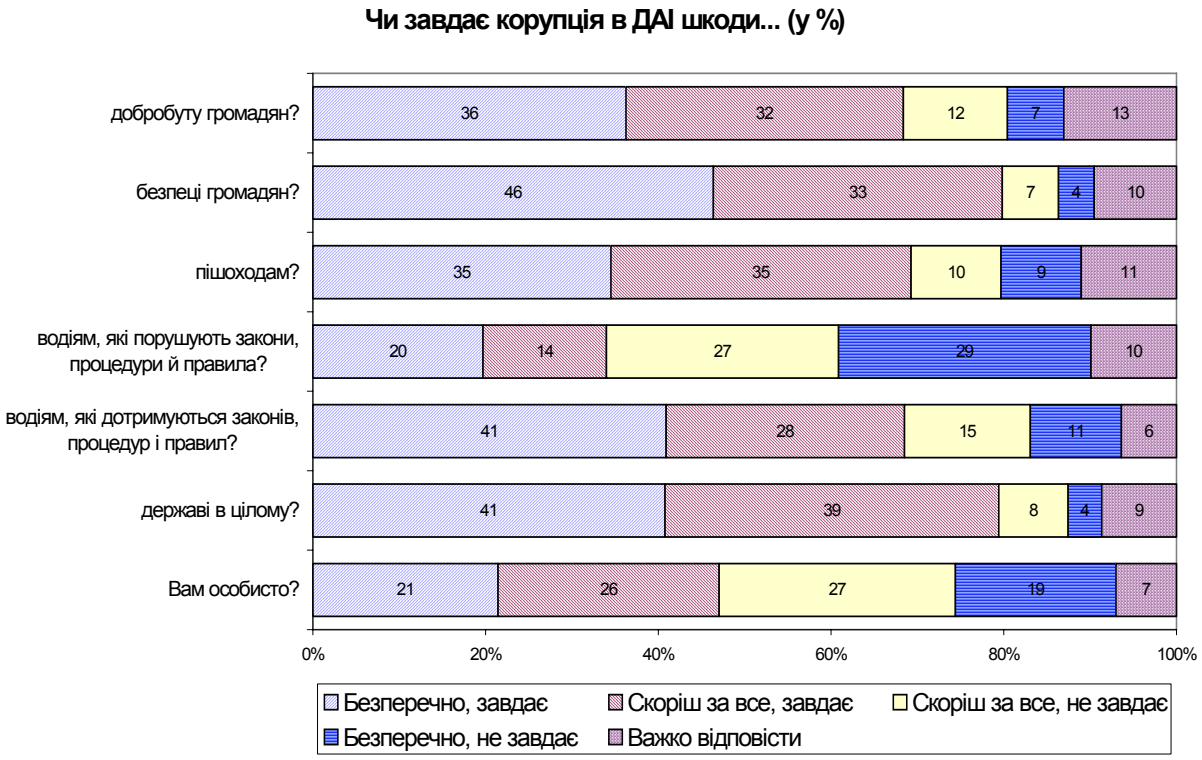

Рис. 3.3.4. Розподіл відповідей на запитання про шкоду від корупції у ДАІ (у %)

Респондентам було запропоновано блок запитань про те, кому саме (або чому) шкодить корупція у ДАІ. Розподіл відповідей респондентів показано на рис. 3.3.4.

Для визначення того, кому або чому, за думкою респондентів, корупція у ДАІ шкодить сильніше, використовувалася індексна оцінка. Індекс розрахований таким чином, що він варіює від 1 (всі респонденти вказали на безперечну шкоду від корупції у ДАІ) до -1 (всі респонденти вказали на безперечну відсутність шкоди). Таблиця 3.3.1 містить значення цього індексу.

Найбільшу шкоду, на думку респондентів, корупція у ДАІ завдає безпеці громадян (індекс 0,56) та державі у цілому (0,52). Якщо в 2007 р. головним об'єктом шкоди від корупції у ДАІ була держава, то в 2008 р. головним об'єктом шкоди в громадській свідомості є безпека громадян. Трохи менший індекс шкоди для добробуту громадян (0, 40), пішоходів (0,37) та водіїв, які дотримуються законів, процедур і правил (0,37). Від'ємне значення цього індексу для водіїв, котрі порушують закони, процедури й правила, тобто корупція їм, за усередненою думкою опитаних, майже не шкодить (-0, 16). Значення цього показника змінилося протягом року, тобто все більше респондентів усвідомлюють, що корупція у ДАІ несе загрозу навіть тим водіям, які порушують закони, процедури та правила.

Цікавим є факт, що в цілому респонденти не визначилися стосовно того, чи шкодить корупція у ДАІ їм самим, індекс дорівнює 0,02, і він суттєво зменшився протягом року. Тут очевидна суперечність – з одного боку, водії усвідомлюють небезпеку від корупції для громадян, з іншого боку, вважають, що власне їм майже нічого не загрожує. Очевидно, що водії не усвідомлюють, яким чином корупція у ДАІ може нашкодити саме кожному з них. Неусвідомлення водіями власної небезпеки та втрат від корупції у ДАІ є показником того, що наше громадянське суспільство загалом ще не готове протидіяти цій соціальній патології.

Табл. 3.3.1

Індекс шкоди від корупції у ДАІ для різних об'єктів

Чи завдає корупція шкоди...	**2007 р.**	**2008 р.**
Вам особисто?	0,09	0,02
державі в цілому?	0,56	0,52
водіям, що дотримуються законів, процедур і правил?	0,53	0,37
водіям, що порушують закони, процедури й правила?	-0,32	-0,16
пішоходам?	0,20	0,37
безпеці громадян?	0,46	0,56
добробуту громадян?	0,31	0,40

Є вікові особливості сприйняття водіями шкоди від корупції у ДАІ особисто для себе. Найбільш свідомі водії у віці 40-49 років, серед них 31% впевнені у шкідливості корупції у ДАІ для себе, ще 28% вважають, що корупція скоріш за все шкодить. Найменше бачать шкоду для себе водії віком до 29 років (рис. 3.3.5).

Рис. 3.3.5. Усвідомлення респондентами шкоди від корупції у ДАІ для себе особисто серед різних за віком категорій водіїв

3.4. Думка водіїв про роботу ДАІ

Респондентів запитали: «Як, на Ваш погляд, сьогодні справляється зі своїми завданнями ДАІ?» 5% респондентів оцінили роботу ДАІ як добру, 43% – не без недоліків, але у цілому добру; 38% – як скоріше погану і 14% – погану (рис. 3.4.1). У 2007 р. оцінки роботи ДАІ були трохи гіршими: 4% респондентів оцінили роботу ДАІ як добру, 38% – не без недоліків, але у цілому добру; 39% – як скоріше погану і 19% – погану.

9% водіїв цілком задоволені тим, як зараз складаються контакти між працівниками ДАІ й водіями, 41% – скоріше задоволені; 38% – скоріше не задоволені і 12% – повністю не задоволені. Суттєвих змін у задоволеності контактами з працівниками ДАІ протягом року не відбулося.

Респондентів попросили оцінити, як змінилася робота ДАІ за останні 12 місяців. На думку переважної більшості респондентів (64%), ніяких змін не відбулося (рис. 3.4.2).

У рамках опитування респонденти оцінювали, як за останні 12 місяців змінилися відносини між працівниками ДАІ й водіями щодо хабарів. Так, 79% вважають, що суми хабарів збільшились при видачі посвідчень водія; 77% – у стосунках водіїв та працівників ДАІ на автошляхах; 66% – при реєстрації та техогляді автомобіля. Менше 1% респондентів відповіли, що сума хабара зменшилась у всіх зазначених сферах діяльності ДАІ, стільки ж – що хабарі відсутні (рис. 3.4.3).

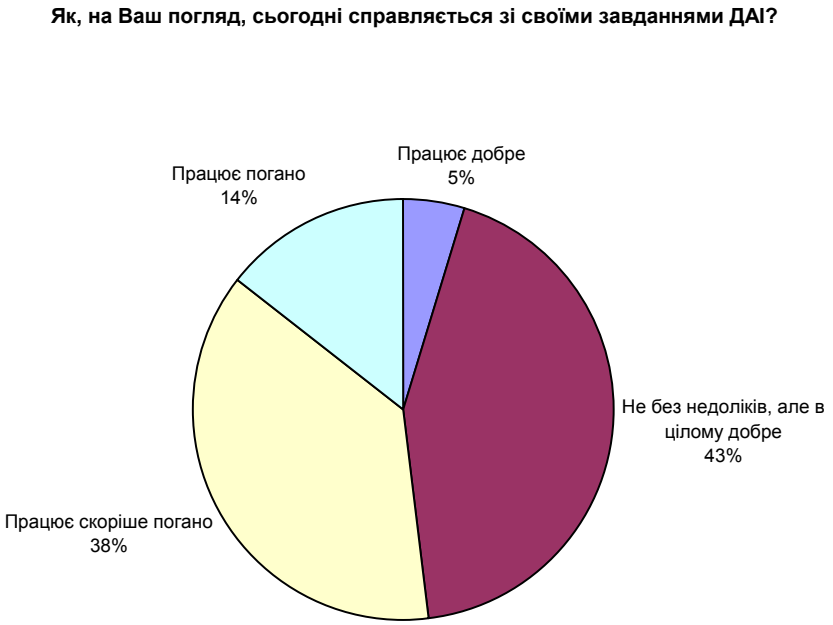

Рис. 3.4.1. Розподіл відповідей на запитання: «Як, на Ваш погляд, сьогодні справляється зі своїми завданнями ДАІ?»

Рис. 3.4.2. Розподіл відповідей на запитання: «Як, на Ваш погляд, змінилася робота ДАІ за останні 12 місяців?»

Рис. 3.4.3. Розподіл відповідей на запитання про те, як за останні 12 місяців змінилися суми хабарів у різних сферах діяльності ДАІ

Щодо частоти отримання працівниками ДАІ хабарів 59% опитаних вважають, що кількість хабарів збільшилась при видачі посвідчень водія; 58% – у стосунках водіїв та працівників ДАІ на автошляхах; 47% – при реєстрації автомобіля та 49% – при техогляді. Менше 1% респондентів відповіли, що хабарі відсутні (рис. 3.4.4).

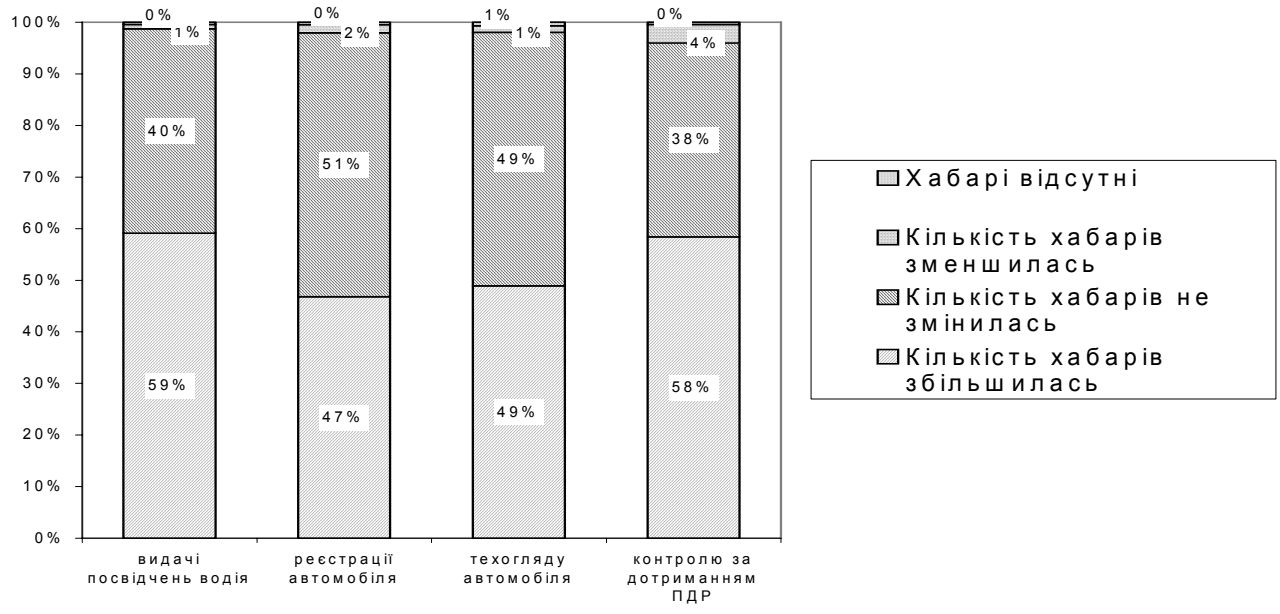

Рис. 3.4.4. Розподіл відповідей на запитання про те, як за останні 12 місяців змінилася кількість хабарів у різних сферах діяльності ДАІ

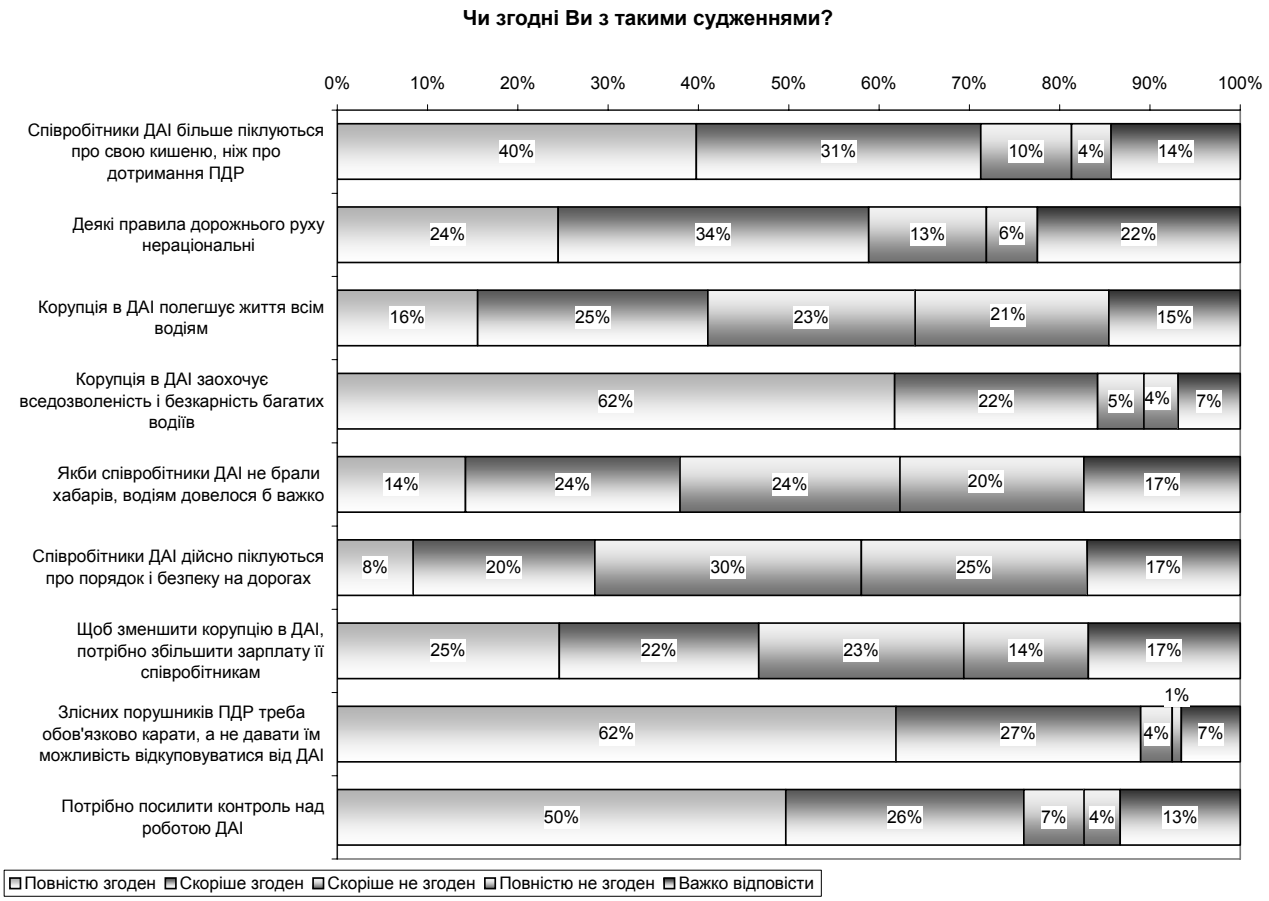

Рис. 3.4.5. Розподіл відповідей на запитання про ступінь згоди з судженнями про роботу ДАІ

Для більш детального вивчення громадської думки про діяльність ДАІ і прояви в ній корупції респондентам було запропоновано висловити ступінь своєї згоди або незгоди з деякими судженнями. Судження та розподіл відповідей на них наведено на рис. 3.4.5. Також було підраховано індекс згоди/незгоди, який визначає, наскільки у цілому респонденти згодні або не згодні з певним судженням. Індекс варіює від -1 (повна незгода) до 1 (повна згода), а позиції 0,5 та -0,5 означають відповідно часткову згоду та часткову незгоду з судженням. Значення індексу для кожного з запропонованих суджень наведені у табл. 3.4.1.

Найбільш масову згоду респондентів викликали судження: «Злісних порушників ПДР треба обов'язково карати, а не давати їм можливості відкуповуватися від ДАІ» (індекс згоди 0,73, і цей показник зріс за рік); «Корупція у ДАІ заохочує вседозволеність і безкарність багатих водіїв» (0,67); «Потрібно посилити контроль над роботою ДАІ» (0,56); «Працівники ДАІ більше піклуються про свою кишеню, ніж про дотримання ПДР» (0,46, і цей показник зменшився протягом року, що свідчить про зменшення кількості тих, хто погодився з цим судженням).

Стосовно деяких суджень думки водіїв поляризувались, тобто практично порівну респонденти висловили згоду та незгоду, а саме: «Корупція у ДАІ полегшує життя всім водіям»; «Якби працівники ДАІ не брали хабарі, водіям довелося б важко». Думки водіїв також розійшлися стосовно судження: «Щоб зменшити корупцію у ДАІ, потрібно збільшити зарплату її працівникам».

Зазначимо, що найбільшими прихильниками підвищення заробітної плати працівникам ДАІ є водії, які добре знають правила дорожнього руху і дотримуються їх завжди або майже завжди.

Відносно судження «Корупція у ДАІ полегшує життя всім водіям» встановлено закономірність: чим старше водії, тим більше серед них незгодних з цим судженням. Судження «Корупція у ДАІ заохочує вседозволеність і безкарність багатих водіїв» викликало порівняно менше згоди серед молодих водіїв та власників дорогих авто. Судження «Якби працівники ДАІ не брали хабарі, водіям довелося б важко» знайшло порівняно більше прихильників серед молодих водіїв та респондентів з вищою освітою. Серед власників дорогих автомобілів порівняно менше згоди з судженнями: «Працівники ДАІ дійсно піклуються про порядок і безпеку на дорогах»; «Щоб зменшити корупцію у ДАІ, потрібно збільшити зарплату її працівникам»; «Злісних порушників ПДР треба обов'язково карати, а не давати їм можливість відкуповуватися від ДАІ».

І тільки одне твердження викликало незгоду у більшості опитаних водіїв: «Працівники ДАІ дійсно піклуються про порядок і безпеку на дорогах» (індекс -0, 21, і він суттєво зменшився, тобто ще більше респондентів, ніж рік тому, незгодні з цим судженням).

Табл. 3.4.1

Індекс згоди/незгоди з судженнями про діяльність ДАІ

Судження	2007 р.	2008 р.
Працівники ДАІ більше піклуються про свою кишеню, ніж про дотримання ПДР	0,57	0,46
Деякі правила дорожнього руху нераціональні	0,33	0,29
Корупція у ДАІ полегшує життя всім водіям	0,07	-0,05
Корупція у ДАІ заохочує вседозволеність і безкарність багатих водіїв	0,67	0,67
Якби працівники ДАІ не брали хабарі, водіям довелося б важко	0,14	-0,06
Працівники ДАІ дійсно піклуються про порядок і безпеку на дорогах	-0,13	-0,21
Щоб зменшити корупцію у ДАІ, потрібно збільшити зарплату її працівникам	0,15	0,10
Злісних порушників ПДР треба обов'язково карати, а не давати їм можливість відкуповуватися від ДАІ	0,68	0,73
Потрібно посилити контроль над роботою ДАІ	0,60	0,56

3.5. Досвід контактів з працівниками ДАІ при отриманні посвідчення водія

Для отримання посвідчення водія громадянину потрібно пройти підготовку або перепідготовку відповідно до навчальних планів і програм, яка здійснюється на спеціалізованих курсах, та скласти відповідні іспити. Іспити, що передбачають теоретичну та практичну частини, проводить реєстраційно-екзаменаційний підрозділ Державтоінспекції.

Екзаменаційна ситуація містить у собі потужний корупціогенний фактор, який є традиційно властивим для освітньої системи. З одного боку, це імовірне бажання компенсувати брак знань та навичок у особи, яка складає іспит, з іншого

боку – це можливе вимагання з боку особи, котра приймає іспит та встановлює умови, які важко чи неможливо виконати. У цій ситуації екзаменаторами виступають працівники ДАІ.

Респондентам було поставлено запитання: «Коли ви отримували посвідчення водія, чи сплачували ви неофіційно за успішне складання іспиту?» Результати двох моніторингів дозволяють відтворити динаміку відсотка хабародавців, починаючи з 2000 р. (рис. 3.5.1). 68% водіїв, які складали іспит для отримання прав у 2007 р., сплачували додатково за його успішне складання, у 2008 р. – майже стільки ж – 66% (ці зміни статистично не значимі). Пік цього показника припадає на 2004 р., коли 72% з тих респондентів, хто складав «на права», платив хабар. Впродовж наступних двох років відсоток хабародавців знизився до 61%, а з 2006 р. став знову збільшуватися. Отже, результати моніторингу свідчать: боротьба з корупцією у ДАІ у сфері отримання посвідчення водія в Харківській області не скоротила відсоток хабарів.

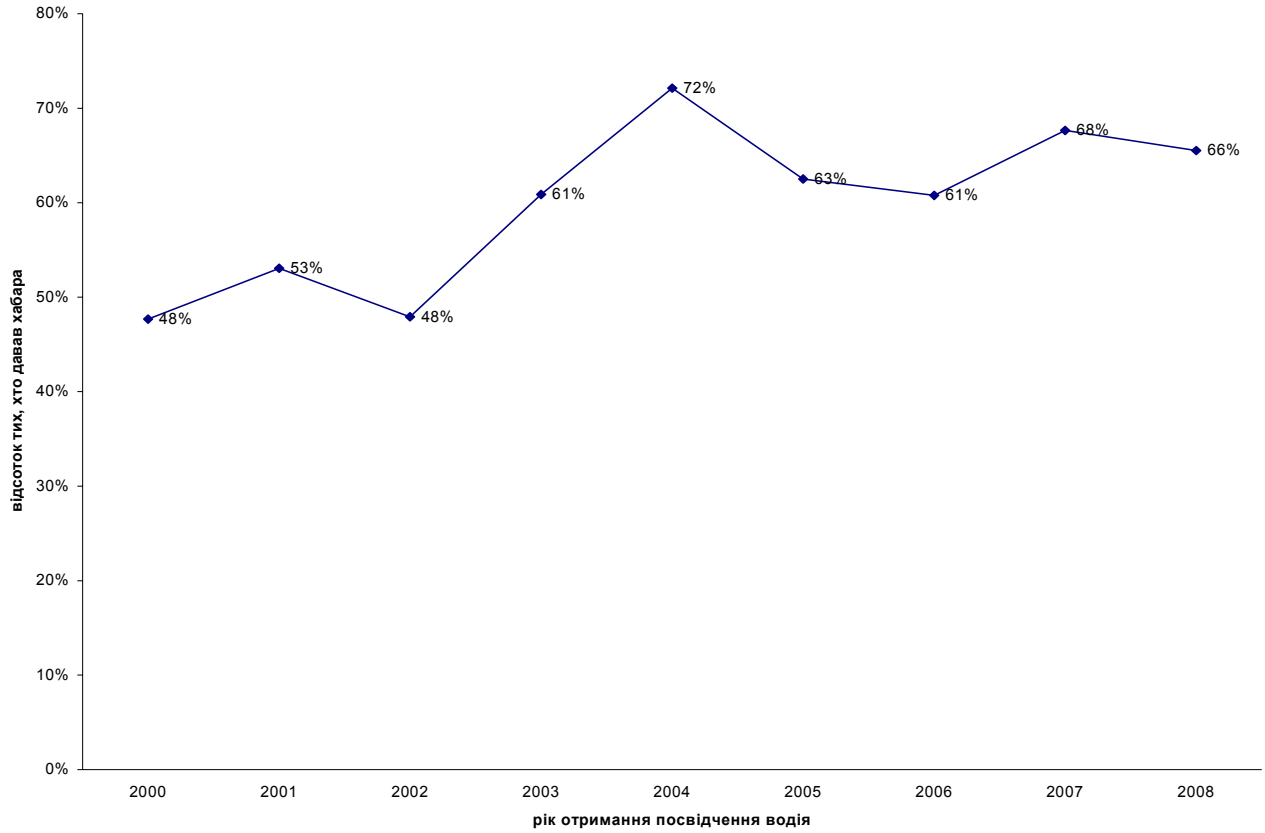

Рис. 3.5.1. Динаміка відсотка хабародавців за успішне складання іспитів при отриманні посвідчення водія у 2000-2008 рр.

Динаміка середнього розміру хабара за успішне складання іспитів при отриманні посвідчення водія в 2000-2008 рр., відтворена за результатами двох моніторингів, показана на рис. 3.5.2. У середньому сума, яку сплачували респонденти у 2008 р., становить 670 грн. Це більше, ніж у 2007 р., коли середній розмір хабара склав за результатами двох моніторингів 567 грн. Отже, боротьба з корупцією та інфляція призвели до подорожчання «послуг» корупціонерів у сфері видачі водійських посвідчень.

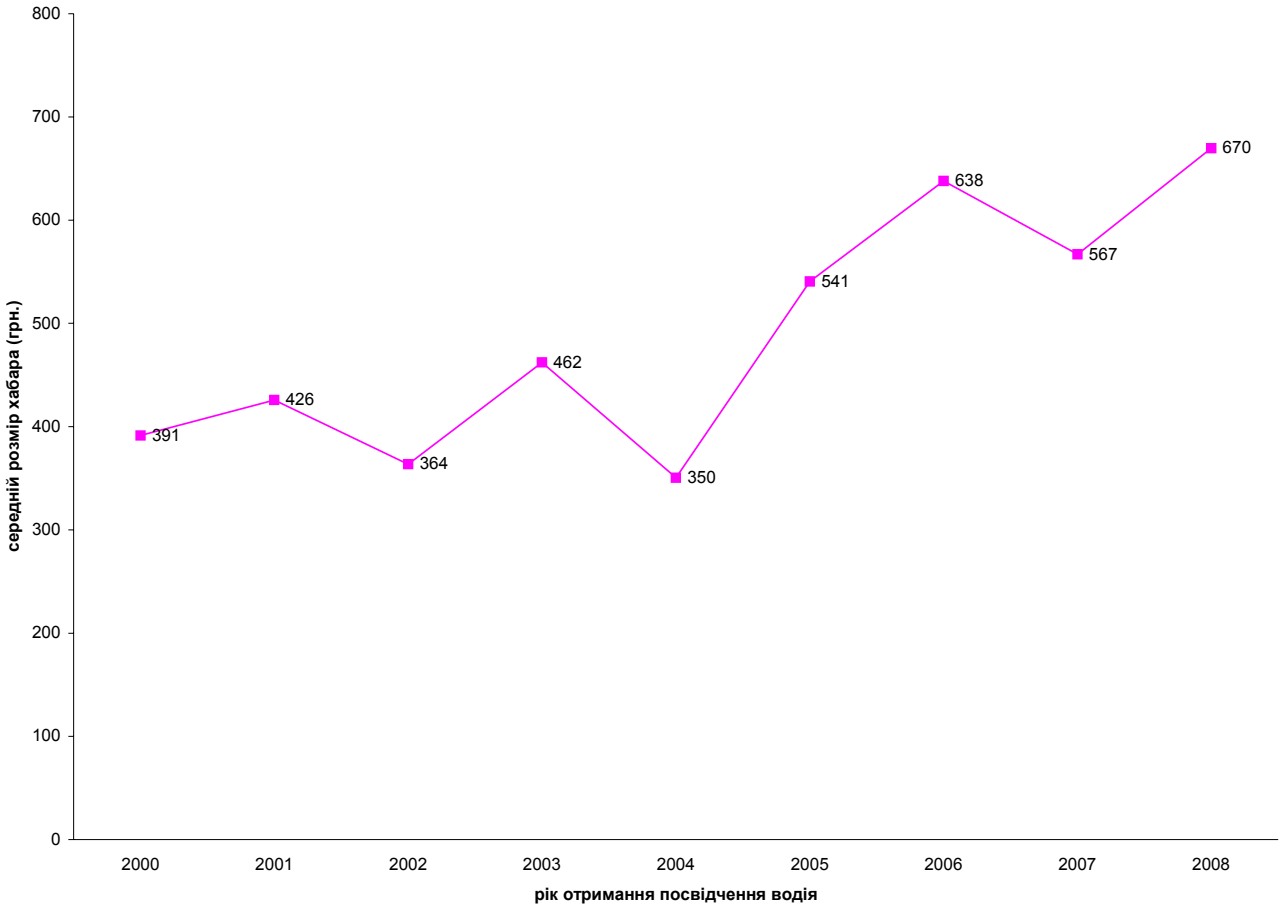

Рис. 3.5.2. Динаміка середнього розміру хабара за успішне складання іспитів при отриманні посвідчення водія в 2000-2008 рр. (у грн.)

Респондентів запитали: «Кому ви платили за успішне складання іспиту?» (табл. 3.5.1). У 2008 р. безпосередньо працівникам ДАІ, які приймали іспит, сплачували 24% респондентів; користувались посередницькими послугами інших працівників ДАІ 16% респондентів; користувались посередницькими послугами інших працівників міліції 3% респондентів; користувались посередницькими послугами працівників курсів водіїв 53% опитаних; користувались посередницькими послугами інших осіб 5% респондентів. Характер учасників корупційних угод майже не змінився: більшість хабарів, як і раніше, передаються працівникам водійських курсів. «Боротьба» з корупцією лише зменшила відсоток деяких менш надійних посередників (працівників міліції, які не працюють у ДАІ, та інших осіб).

Для розуміння того, на якій стадії корупція інституціалізована у суспільстві та у діяльності ДАІ, важливо знати, кому належить ініціатива корупційних операцій. Респондентам було поставлено запитання: «З чиєї ініціативи Ви платили за успішне складання іспиту?» (табл. 3.5.2). Як і раніше, головними ініціаторами корупційних угод є самі претенденти на водійське посвідчення та працівники водійських курсів. Разом з тим у 2008 р., порівняно з попереднім, дещо частішою стала ініціатива і самих працівників ДАІ.

Табл. 3.5.1

Процентний розподіл відповідей на запитання «Кому ви платили за успішне складання іспиту?»

Кому платили за успішне складання іспиту	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Безпосередньо працівникам ДАІ, які приймали іспит	36%	35%	48%	24%	18%	25%	23%	19%	24%
Користувались посередницькими послугами інших працівників ДАІ	14%	19%	13%	12%	7%	10%	6%	10%	16%
Користувались посередницькими послугами інших працівників міліції	7%	0%	4%	5%	2%	8%	4%	6%	3%
Користувались посередницькими послугами працівників курсів водіїв	26%	27%	35%	41%	64%	40%	47%	54%	53%
Користувались посередниць-кими послугами інших осіб	17%	19%	0%	17%	9%	18%	19%	12%	5%
Кількість респондентів, що відповіли на запитання	*42*	*26*	*23*	*58*	*44*	*40*	*47*	*69*	*38*

Табл. 3.5.2

Процентний розподіл відповідей респондентів, які отримали водійське посвідчення після 2000 р., на запитання: «З чиєї ініціативи Ви платили за успішне складання іспиту?»

З чиєї ініціативи платили за успішне складання іспиту	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
За власною ініціативою	48%	54%	35%	50%	32%	43%	35%	42%	39%
За ініціативою працівників ДАІ	20%	12%	13%	7%	7%	10%	7%	9%	16%
За ініціативою працівників курсів водіїв	20%	19%	52%	29%	57%	33%	37%	41%	34%
За ініціативою знайомих, родичів, інших осіб	13%	15%	0%	14%	5%	15%	22%	9%	11%
Кількість респондентів, що відповіли на запитання	*42*	*26*	*23*	*58*	*44*	*40*	*47*	*69*	*38*

Поєднання результатів моніторингів 2007 та 2008 рр. дозволили провести своєрідне маркетингове дослідження корупційних послуг (табл. 3.5.3). Так, обробка відповідей тих, хто «платив» за отримання водійського посвідчення після 2000 р., показала: найдешевшими в середньому були посередницькі послуги «інших» працівників міліції; середній розмір хабара склав 338 грн. На другому місці – послуги працівників водійських курсів (437 грн.). І найдорожчими були послуги «інших осіб», які не є представниками органів внутрішніх справ (681 грн.).

Табл. 3.5.3

Розподіл відповідей респондентів, які отримали водійське посвідчення після 2000 р., на запитання «Кому ви платили за успішне складання іспиту?» та середні розміри хабара за іспит у ДАІ

Кому платили за успішне складання іспиту	Кількість респондентів	Середня сума (грн.)
Безпосередньо працівникам ДАІ, які приймали іспит	92	524,6
Користувались посередницькими послугами інших працівників ДАІ	43	552,0
Користувались посередницькими послугами інших працівників міліції	17	338,3
Користувались посередницькими послугами працівників курсів водіїв	152	436,6
Користувались посередницькими послугами інших осіб	45	681,1

Що мотивує майбутніх водіїв до дачі хабара за успішне складання іспиту? Респондентів запитали: «Чому Ви платили за успішне складання іспиту?». На це запитання у 2008 р. відповіли: «По-іншому скласти іспит неможливо» – 63% респондентів; «Більшість так робить» – 11% респондентів; «Через невпевненість у своїх знаннях» – 16%; «Легше сплатити гроші, ніж вивчати правила дорожнього руху» – 16% опитаних (табл. 3.5.4). Отже, основні мотиви хабародавства – закріплений у суспільній думці стереотип, що інакше скласти іспит неможливо. Цей факт теж свідчить про значну соціально-культурну вкоріненість хабарництва за отримання водійських прав. Разом з тим у 2008 р. скоротилася кількість тих, хто давав хабар з конформістських мотивів – «всі так роблять».

Табл. 3.5.4

Процентний розподіл відповідей респондентів, які отримали водійське посвідчення після 2000 р., на запитання «Чому Ви платили за успішне складання іспиту?» (у % від кількості тих, хто давав хабара)

Чому платили за успішне складання іспиту	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Більшість так робить	37%	27%	26%	20%	25%	25%	27%	26%	11%
Через невпевненість у своїх знаннях	12%	8%	30%	11%	14%	15%	15%	14%	16%
Легше сплатити гроші, ніж вивчати правила дорожнього руху	20%	8%	4%	13%	14%	3%	23%	12%	16%
По-іншому скласти іспит неможливо	46%	62%	52%	63%	59%	60%	48%	65%	63%
Кількість респондентів, що відповіли на запитання	*41*	*26*	*23*	*56*	*44*	*40*	*48*	*69*	*38*

На запитання: «Якщо вам потрібно було б складати іспит у ДАІ зараз, ви б заплатили додатково за його успішне складання?» - 22% опитаних відповіли «Так, заплатив би» та 27% - «Скоріше, заплатив би». Найімовірніше, не заплатили б 10% респондентів, не заплатили б напевно 23% опитаних. Решта – 18%

респондентів – вагалися з відповіддю. Отже, ми бачимо, що майже половина респондентів (49%) сплатили б хабара за успішне складання цього іспиту. Хоча відсоток людей, які висловили готовність давати хабара у разі отримання водійського посвідчення, скоротився протягом року з 60% до 49%, все ж це свідчить про значну соціальну вкоріненість хабарництва у практику стосунків ДАІ з громадянами, які бажають отримати водійське посвідчення.

Суттєво інша картина у ставленні респондентів до практики хабарництва при отриманні водійських посвідчень. Респондентам було задано два запитання: «Як ви ставитеся до того, що люди платять неофіційно за отримання водійського посвідчення без навчання на автокурсах?» та «Як ви ставитеся до того, що люди платять неофіційно за успішне складання іспиту «на права»?» На перше запитання 53% респондентів висловили різко негативне ставлення, ще 22% - помірно негативне ставлення. На друге запитання 38% респондентів висловили різко негативне ставлення, ще 24% - помірно негативне ставлення. Кількість тих, хто у тій чи в іншій мірі негативно ставиться до хабарництва при отриманні посвідчення водія, за рік зросла.

Отже, результати моніторингу показали, що з липня 2007 р. по липень 2008 р. відсоток корупційних угод за успішне складання іспитів «на права» не зменшився, зросли тільки розміри хабарів. Разом з тим у суспільстві посилюється негативне ставлення до корупції у сфері надання водійських посвідчень.

3.6. Досвід контактів з працівниками ДАІ при реєстрації автомобіля (постановці на облік або знятті з обліку)

Реєстрація автомобіля є доволі складною процедурою, яка включає в себе оцінку автомобіля, технічний огляд, перевірку по базах даних, сплату численних зборів та податків, вистоювання у чергах до кабінетів. На цю процедуру, якщо проходять її офіційним шляхом, власники авто витрачають багато сил та часу. Це спонукає їх «вирішувати питання» за допомогою хабара. За допомогою моніторингів 2007 та 2008 рр. було відтворено динаміку відсотка хабародавців за реєстрацію автомобіля та середнього розміру хабара.

Респондентам було поставлено запитання «Чи сплачували Ви додатково за прискорення або спрощення процедури постановки на облік (або зняття з обліку) Вашого автомобіля?». Відсоток респондентів, які сплачували додатково, показано на рис. 3.6.1. Так, у 2007 р. додатково платили при реєстрації автомобіля 46% з тих респондентів, що ставили на облік (або знімали з обліку) автомобіль, у 2008 р. – 40%.

Динаміка середнього розміру хабара за прискорену (спрощену) реєстрацію автомобіля у 2000-2008 рр. показана на рис. 3.6.2. Так, починаючи з 2006 р. середній розмір хабара зростав; він збільшився майже вдвічі і досяг у першому півріччі 2008 р. позначки 1309 грн.

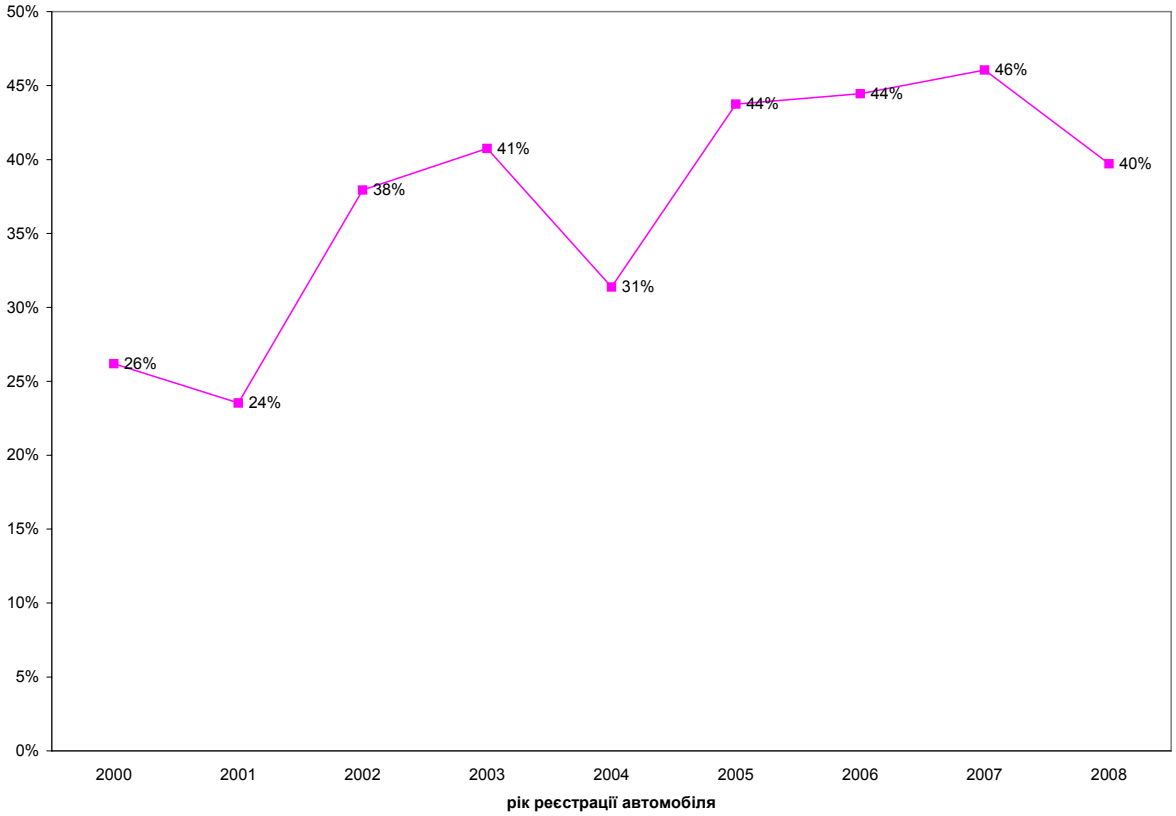

Рис.3.6.1. Динаміка відсотка хабародавців за прискорену (спрощену) реєстрацію автомобіля у 2000-2008 рр.

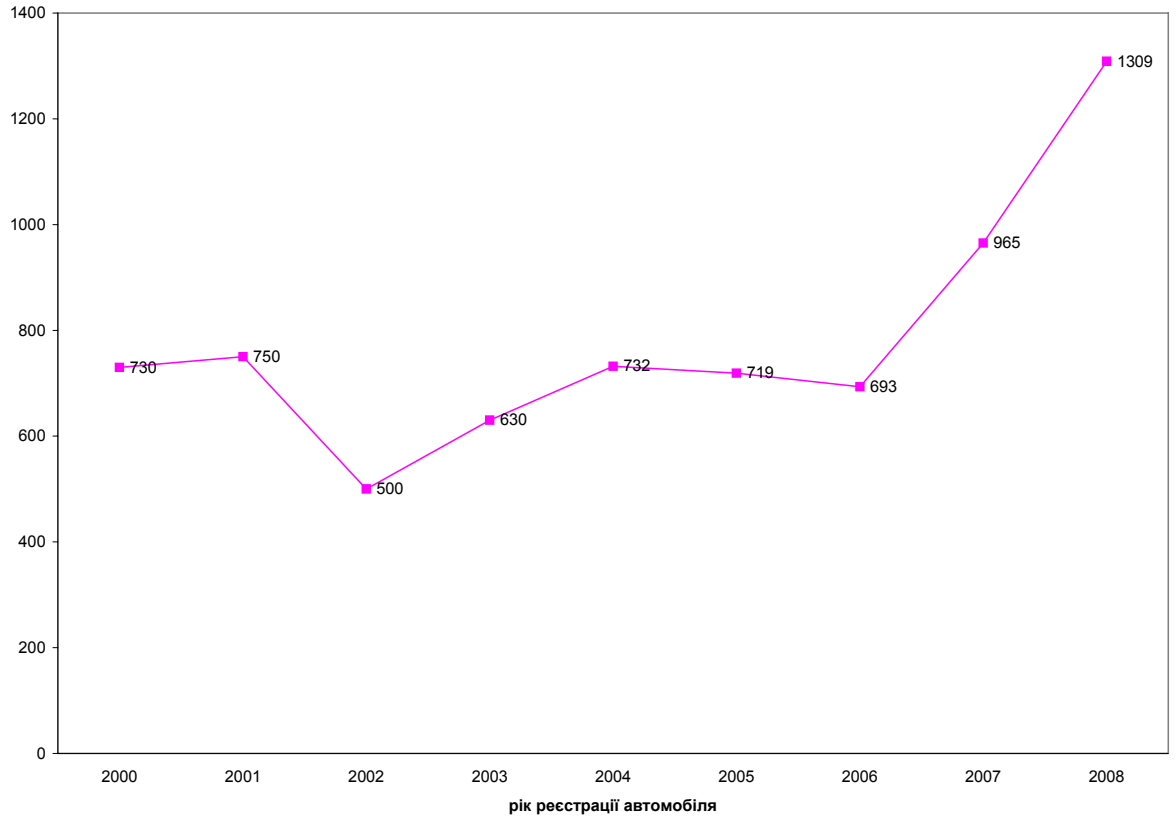

Рис. 3.6.2. Динаміка середнього розміру хабара за прискорену (спрощену) реєстрацію автомобіля у 2000-2008 рр. (у грн.)

Хто ж є основними учасниками корупційних угод для спрощеної або прискореної реєстрації автомобіля? Респонденти зазначили, що у 2008 р. найчастіше вони сплачували так званим «бігункам» (48% з тих, хто платив неофіційно); безпосередньо працівникам ДАІ, які реєстрували автомобіль (30%) та іншим працівникам ДАІ (22%). Процентний розподіл відповідей на запитання «Кому Ви платили додатково за прискорення або спрощення процедури постановки на облік (або зняття з обліку) автомобіля?» у 2000-2008 рр. показано в табл. 3.6.1.

Табл. 3.6.1

Процентний розподіл відповідей на запитання «Кому Ви платили додатково за прискорення або спрощення процедури постановки на облік (або зняття з обліку) автомобіля?»

Кому платили додатково за прискорення або спрощення процедури реєстрації автомобіля	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**
Безпосередньо працівникам ДАІ, які реєстрували автомобіль	40%	13%	9%	36%	13%	22%	23%	23%	30%
Користувались посередницькими послугами інших працівників ДАІ	20%	13%	55%	27%	25%	22%	23%	13%	22%
Користувались посередницькими послугами інших працівників міліції	10%	0%	0%	0%	13%	11%	7%	4%	0%
Користувались посередницькими послугами осіб, які продали авто	10%	38%	0%	9%	19%	11%	11%	20%	0%
Користувались посередницькими послугами інших осіб	20%	38%	36%	27%	31%	35%	36%	40%	48%
Кількість респондентів, що відповіли на запитання	10	8	11	22	16	37	44	70	27

Ініціатива заплатити неофіційно, за свідченням більшості респондентів, належала безпосередньо їм самим. Так, у 2008 р., за власною ініціативою платили за прискорення або спрощення процедури постановки на облік (або зняття з обліку) автомобіля 73% тих, хто платив неофіційно (табл. 3.6.2). Цей показник зростав в останні два роки. У 12% випадків неофіційної плати ініціатива в 2008 р. йшла від працівників ДАІ.

Найдешевшими послуги з прискорення або спрощення процедури постановки на облік (або зняття з обліку) автомобіля були тоді, коли вони надавались безпосередньо працівниками ДАІ, які реєстрували автомобіль, середня сума у 2000-2008 рр. склала 631 грн. (табл. 3.6.3). На другому місці – послуги бігунків, середня вартість яких склала 812 грн. Якщо ці послуги надавались іншими працівниками ДАІ, вони коштували в середньому 1032 грн. Найдорожчими виявилися послуги «інших» працівників міліції – 1088 грн.

Табл. 3.6.2

Процентний розподіл відповідей респондентів на запитання: «З чиєї ініціативи Ви платили додатково за прискорення або спрощення процедури постановки на облік (або зняття з обліку) власного автомобіля?»

З чиєї ініціативи платили додатково за прискорення або спрощення процедури реєстрації автомобіля	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
За власною ініціативою	60%	50%	64%	64%	75%	84%	55%	63%	73%
За ініціативою працівників ДАІ	20%	13%	27%	18%	6%	5%	27%	9%	12%
За ініціативою осіб, які продали автомобіль	0%	13%	9%	9%	13%	5%	11%	22%	12%
За ініціативою знайомих, родичів, інших осіб	20%	25%	0%	9%	6%	5%	7%	6%	4%
Кількість респондентів, що відповіли на запитання	10	8	11	22	16	37	44	68	26

Табл. 3.6.3

Розподіл відповідей респондентів на запитання «Кому ви платили додатково за прискорення або спрощення процедури постановки на облік (або зняття з обліку) власного автомобіля?» та середні розміри хабара за іспит у ДАІ

Кому платили додатково за прискорення або спрощення процедури реєстрації автомобіля	Кількість респондентів	Середня сума (грн.)
Безпосередньо працівникам ДАІ, які реєстрували автомобіль	38	631
Користувались посередницькими послугами інших працівників ДАІ	36	1032
Користувались посередницькими послугами інших працівників міліції	8	1088
Користувались посередницькими послугами осіб, які продали авто	18	1021
Користувались посередницькими послугами інших осіб	48	812

З усіх респондентів, які сплачували хабар за прискорену (спрощену) реєстрацію автомобіля, лише 36% знали суму, яку було необхідно заплатити офіційно. Ця сума, яку нібито треба було сплатити офіційно, виявилася, за відповідями респондентів, значно більшою, ніж та, яку вони сплачували неофіційно.

Цікаво, що різниця між тою сумою, яку нібито треба було сплатити офіційно, і тою, яку сплатили неофіційно, дуже сильно варіює залежно від того, хто надавав послуги по спрощенню/прискоренню реєстрації автомобіля. Якщо послуги надавались безпосередньо працівниками ДАІ, які реєстрували автомобіль, то офіційна сума, яка була названа, перевищувала у 1,5 рази; якщо респонденти користувались посередницькими послугами інших працівників ДАІ, то у 2,5 рази; якщо користувались посередницькими послугами осіб, які продали авто, то у 6 разів; якщо користувались посередницькими послугами інших осіб – у 2,5 рази. Вочевидь, клієнтам, які могли б заплатити неофіційно, називалася

«офіційна» сума, яка значно перевищувала суму хабара, і це мотивувало респондентів на вирішення питання корупційним шляхом.

Табл. 3.6.4

Процентний розподіл відповідей респондентів на запитання «Чому Ви платили додатково за прискорення або спрощення процедури постановки на облік (або зняття з обліку) власного автомобіля?» (у % від кількості тих, хто давав хабара)

Чому платили додатково за прискорення або спрощення процедури постановки на облік (або зняття з обліку) власного автомобіля	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Більшість так робить	9%	0%	0%	9%	31%	11%	7%	7%	15%
Дешевше заплатити неофіційно, ніж сплачувати за всіма квитанціями	9%	25%	18%	32%	25%	17%	20%	10%	11%
Легше заплатити, ніж витрачати свій час та сили на цю процедуру	82%	75%	64%	59%	56%	80%	64%	81%	59%
Щоб уникнути проблем, пов'язаних з технічним станом автомобіля	18%	13%	0%	18%	0%	9%	2%	1%	0%
По-іншому це зробити неможливо	0%	13%	18%	5%	0%	9%	16%	6%	15%
Кількість респондентів, що відповіли на запитання	*11*	*8*	*11*	*22*	*16*	*35*	*44*	*70*	*27*

Головний мотив «неофіційної плати» за прискорення/спрощення процедури реєстрації автомобіля – «легше заплатити, ніж витрачати свій час та сили на цю процедуру». Тільки незначна частина респондентів (5-15%) вважає, що у не корупційний спосіб це зробити неможливо (табл. 3.6.4).

На питання: «Якщо Вам потрібно було б ставити на облік (або знімати з обліку) ваш автомобіль зараз, ви б заплатили додатково за прискорення або спрощення цій процедури?» - 20% опитаних відповіли «Так, заплатив би»; 27% - «Скоріше за все, заплатив би». Скоріше за все не заплатили б 10% респондентів, не заплатили б напевно 19% опитаних та вагалися відповісти 24% респондентів. Отже, 47% респондентів сплатили б додатково за прискорення або спрощення процедури постановки на облік свого автомобіля. Це дещо менше, ніж рік тому, коли цей показник перевищував 60%. Разом з тим такі цифри свідчать про узвичаєність, інституціалізацію корупційних практик при реєстрації автомобіля.

Дещо інша картина у ставленні до практики хабарництва при реєстрації автомобіля: 24% респондентів ставиться до такої практики негативно; 14% - скоріше негативно, ніж позитивно; 41% респондентів нейтрально; 14% - скоріше позитивно, ніж негативно; безумовно позитивно - 13% респондентів. Рік тому ставлення до неофіційної плати за спрощення/прискорення процедури постановки на облік автомобіля було майже таким.

3.7. Досвід контактів з працівниками ДАІ при проходженні технічного огляду автомобіля

Респондентів запитали: «Чи сплачували Ви неофіційно за прискорення або спрощення процедури техогляду автомобіля останнього разу?» За відповідями, з респондентів, які проходили техогляд автомобіля у 2007 р., 40% платили неофіційно, у 2008 р. – 34%. Таким чином, незважаючи на активну антикорупційну кампанію, у 2008 р. приблизно третина водіїв все ж таки сплачували неофіційно за успішне проходження технічного огляду свого автомобіля.

У ході моніторингового опитування було з'ясовано, кому саме респонденти платили неофіційно за прискорення або спрощення процедури техогляду автомобіля. У 2008 р. безпосередньо працівникам ДАІ, які відповідають за проходження технічного огляду, сплачували 22% респондентів; користувались посередницькими послугами інших працівників ДАІ 18% опитаних; користувались посередницькими послугами інших працівників міліції 7% респондентів; користувались посередницькими послугами інших осіб 53% респондентів (табл. 3.7.1). Як видно з таблиці, у сфері проходження техогляду автомобілів кількість корупційних угод за безпосередньою участю працівників ДАІ у 2008 р. зменшилась порівняно з попереднім роком, але значно зросла кількість таких угод за посередницькою участю інших осіб (тобто в яких працівники ДАІ беруть опосередковану участь). Отже, антикорупційна кампанія в ДАІ Харківської області призвела до переформатування та ускладнення ринку корупційних послуг за рахунок залучення значної кількості довірених посередників задля зменшення ризиків та убезпечення угод.

Табл. 3.7.1

Процентний розподіл відповідей на запитання «Кому Ви платили за успішне проходження технічного огляду?» у 2007-2008 рр. (у % до кількості тих, хто проходив процедуру техогляду автомобіля) та середній розмір хабара (у грн.)

	% тих, хто платив неофіційно		Середня сума (грн.)	
	2007 р.	2008 р.	2007 р.	2008 р.
Безпосередньо працівникам ДАІ, які відповідають за проходження технічного огляду	33%	22%	290	368
Користувались посередницькими послугами інших працівників ДАІ	25%	18%	306	346
Користувались посередницькими послугами інших працівників міліції	7%	7%	180	212
Користувались посередницькими послугами інших осіб	35%	53%	374	324

Середня сума хабара склала у 2007 р. 316 грн., у 2008 р. – 326 грн. У 2007 р. найдорожчими були корупційні «послуги», які надавались посередниками не з числа працівників ДАІ; середня вартість таких послуг склала 374 грн. У 2008 р. найдорожчими виявились послуги тих працівників ДАІ, які відповідали за проходження технічного огляду; середня сума, яка була їм сплачена, склала 368

грн. Таке збільшення вартості корупційних послуг, що надаються працівниками ДАІ, є так званим у народі «податком на чесність».

Важливим моментом є те, від кого надходила ініціатива сплати грошей за успішне проходження техогляду. Як можна бачити з табл. 3.7.2, переважна більшість респондентів (70%) сплачувала за успішне проходження техогляду за власною ініціативою. 19% опитаних сплатили хабара за ініціативою знайомих, родичів, інших осіб; 3% респондентів зробили це за ініціативою осіб, які продали їм автомобіль; 8% - за ініціативою працівників ДАІ. Активність працівників ДАІ у запропонуванні «вирішити питання техогляду» за допомогою хабара дещо зменшилася порівняно з минулим роком, коли за ініціативою працівників ДАІ проходило 16% корупційних угод з техогляду автомобіля.

Табл. 3.7.2

Процентний розподіл відповідей на запитання «За чиєю ініціативою Ви платили неофіційно за проходження технічного огляду?»

	2007 р.	**2008 р.**
За власною ініціативою	68%	70%
За ініціативою працівників ДАІ	16%	8%
За ініціативою осіб, які продали мені автомобіль	7%	3%
За ініціативою знайомих, родичів, інших осіб	9%	19%

Табл. 3.7.3

Процентний розподіл відповідей на запитання «Чому Ви платили за успішне проходження техогляду?»

	2007 р.	**2008 р.**
Більшість водіїв так робить	13%	13%
Дешевше сплатити неофіційно, ніж сплачувати за всіма квитанціями	17%	19%
Легше сплатити гроші, ніж витрачати свій час та сили на цю процедуру	55%	63%
Щоб уникнути проблем, пов’язаних із технічним станом автомобіля	11%	8%
По-іншому зробити це неможливо	13%	8%

Для з’ясування причин неофіційної сплати за успішне проходження технічного огляду респондентам було поставлено відповідне запитання. Розподіл відповідей представлено у табл. 3.7.3. Аналіз даних таблиці доводить, що у 2008 р., як і рік тому, найпоширенішим мотивом неофіційної сплати за проходження техогляду є економія часу та сил – 63% опитаних з числа тих, хто платив неофіційно, дали таку відповідь. 19% вважали, що сплата всіх квитанцій обійдеться їм дорожче. Водіїв з конформістською мотивацією («всі водії так роблять») виявилося, як і раніше, 13%. Респондентів, які намагалися уникнути проблем, пов’язаних із технічним станом автомобіля, та які вважають, що «по-іншому це зробити неможливо», трохи поменшало порівняно з 2007 р..

Аналіз намірів респондентів щодо сплати хабарів за проходження технічного огляду у майбутньому (рис. 3.7.1) засвідчує, що половина респондентів напевно або скоріш за все сплатили б додатково за успішне проходження цієї процедури. 19% респондентів категорично заявили про небажання платити хабара, ще 13% зазначили, що «скоріше за все, не заплатили

б». Порівняння з відповідями на аналогічне питання у опитуванні 2007 р. свідчить про те, що кількість тих, хто має наміри вирішувати питання техогляду автомобіля корупційним шляхом, зменшилась з 65% до 50%.

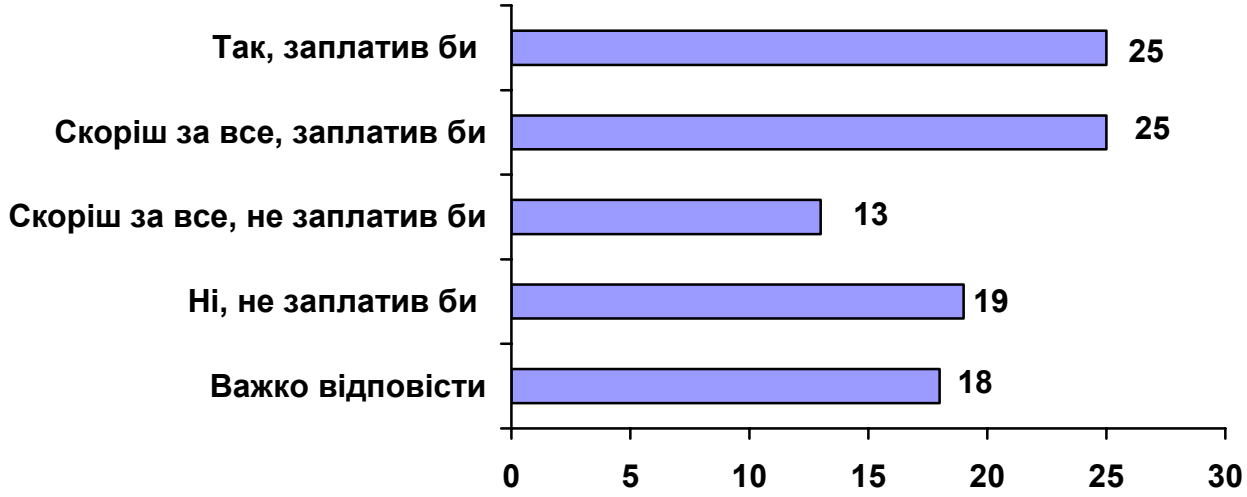

Рис.3.7.1. Процентний розподіл відповідей респондентів на запитання «Якщо Вам потрібно було б проходити технічний огляд зараз, Ви сплатили б неофіційно за прискорення або спрощення цієї процедури?»

Незважаючи на готовність половини респондентів неофіційно сплатити за проходження техогляду, лише 21% респондентів ставляться до такої практики позитивно (рис. 3.7.2). Негативне та скоріш негативне ставлення до сплати хабара за проходження технічного огляду висловили 44% опитаних, 33% респондентів визначили своє ставлення як нейтральне.

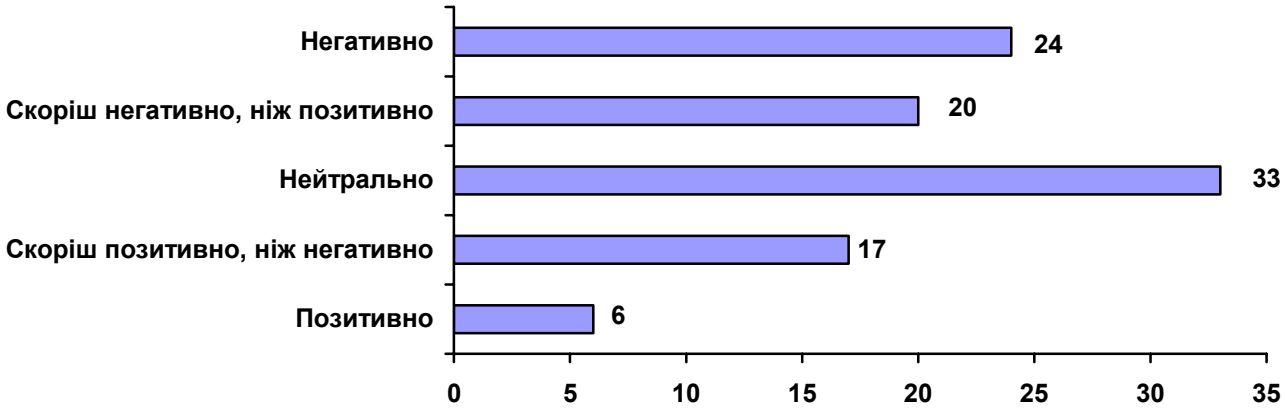

Рис.3.7.2. Процентний розподіл відповідей респондентів на запитання «Як Ви ставитесь до того, що люди платять неофіційно за проходження технічного огляду автомобіля?»

3.8. Досвід контактів з працівниками ДАІ на автошляхах

Звісно, що думки про ДАІ і, зокрема, ставлення до корупції будуть залежати від того, наскільки добре водій знає правила дорожнього руху і якою мірою він їх дотримується. У ході опитування ми попросили респондентів оцінити, наскільки добре вони знають ПДР. Результати самооцінки представлені на рис. 3.8.1.

Більшість респондентів – 56% – зізналися, що знають ПДР добре, але не досконало; 13% – знають лише основні правила; 2% опитаних знають лише деякі правила; лише 28% впевнені, що знають правила досконало.

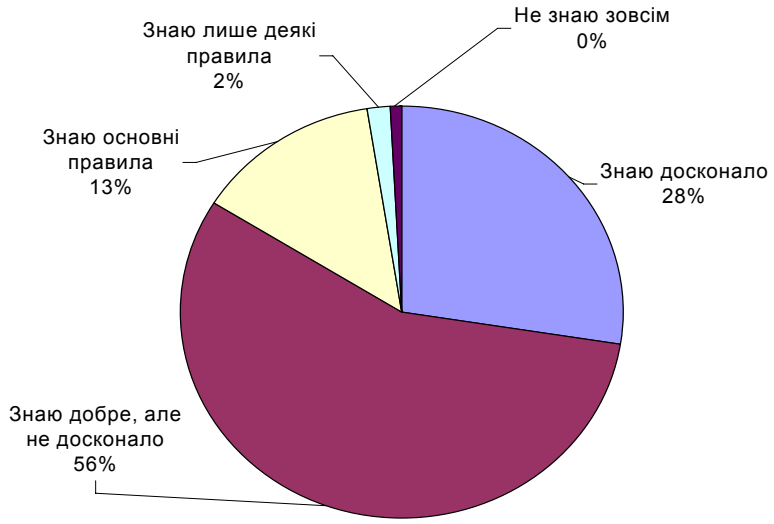

Рис. 3.8.1. Розподіл відповідей на запитання: «Наскільки добре Ви знаєте правила дорожнього руху?»

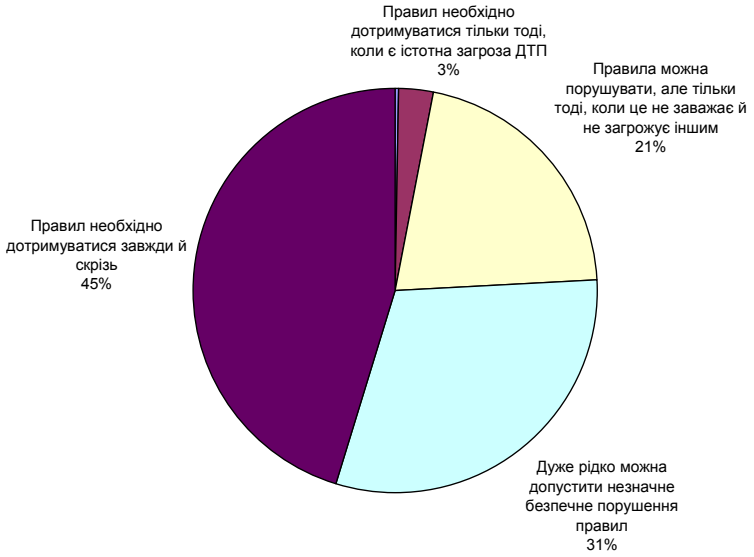

Рис. 3.8.2. Розподіл відповідей на питання: «Яке твердження щонайкраще характеризує Ваше ставлення до дотримання правил дорожнього руху?»

Моніторинг 2008 р. показав: 45% опитаних водіїв вважають, що правил необхідно дотримуватись завжди й скрізь; 31% гадають, що дуже рідко можна допустити незначне безпечне порушення правил; 21% – що правила можна порушувати, але тільки тоді, коли це не заважає й не загрожує іншим; 3% – що

правил необхідно дотримуватись тільки тоді, коли є істотна загроза ДТП (рис. 3.8.2). Результати свідчать, що водії стали більш розважливо ставитися до дотримання ПДР, адже у 2007 р. тільки 26% респондентів вважали, що правил необхідно дотримуватись завжди й скрізь; 37% респондентів – що правила можна порушувати, але тільки тоді, коли це не заважає й не загрожує іншим.

Які ж порушення правил дорожнього руху найчастіше дозволяли собі водії впродовж 12 місяців, що передували опитуванню? За нашими даними, найчастіше водії перевищують швидкість на 20-40 км/год. та порушують правила зупинки й стоянки (рис. 3.6.8). Найменш поширені такі порушення, як порушення правил проїзду залізничних переїздів; керування автомобілем із простроченим техталоном, без прав або техпаспорта або у нетверезому стані, але все ж їх дозволяє собі, хоча б зрідка, 5-11% водіїв. Зазначимо, що минулого року такі порушення дозволяли собі 14-16% водіїв.

Яким є соціальний портрет порушника ПДР? Для виявлення того, водії з яких соціально-демографічних категорій найчастіше дозволяють собі здійснювати порушення правил, ми провели статистичний аналіз взаємозв'язку дотримання / недотримання ПДР та різних характеристик, таких як стать, вік, освіта, матеріальний стан тощо. Аналіз показав, що до перевищення швидкості, порушення правил обгону, проїзду пішохідних переходів більш схильні люди у віці 20-29 років, водії з вищою освітою, водії нових, переважно дорогих, іномарок та заможні водії. Керувати автомобілем без прав або техпаспорту частіше дозволяють собі водії у віці до 19 років. Керувати автомобілем у нетверезому стані частіше дозволяють собі заможні власники дорогих авто, люди з вищою освітою. Взагалі, вартість авто та матеріальне становище водія є найбільш визначальними факторами того, чи дозволяє собі водій порушувати ПДР. Така закономірність є одним з типових наслідків корупції в ДАІ – «для багатих закон не писаний». Для інших порушень ПДР не було виявлено значимих особливостей «соціального портрета» порушника.

Зазначимо, що навіть якщо людина декларує, що правил слід дотримуватися завжди і скрізь, вона все ж, хоча й рідше, може дозволяти собі порушувати ПДР. Так, дослідження показало, що серед людей з таким ставленням до правил дорожнього руху впродовж серпня 2007 р. - липня 2008 р. 61% дозволяли собі незначне перевищення швидкості (до 20 км/г); 39% – середнє перевищення швидкості (від 20 до 40 км/г); 20% – значне перевищення швидкості (більш ніж на 40 км/г); 19% – порушення правил обгону; 43% – порушення правил зупинки й стоянки; 18% – порушення рядності руху; 23% – порушення правил проїзду пішохідних переходів; 13% – порушення правил проїзду перехресть; 18% – перетинання суцільної лінії; 3% – порушення правил проїзду залізничних переїздів; 4% – керування автомобілем із простроченим техталоном; 3% – керування автомобілем без прав або техпаспорта; 6% – керування автомобілем у нетверезому стані.

Рис.3.8.3. Розподіли відповідей на питання про частоту порушень респондентами правил дорожнього руху

Табл. 3.8.1

Відсоток водіїв, які, за їх свідченнями, ніколи не вчиняли зазначені порушення ПДР (порівняння результатів моніторингів 2007 та 2008 рр.)

Порушення ПДР	2007 р.	2008 р.
Перевищення швидкості (незначне, до 20 км/г)	10%	27%
Перевищення швидкості (середнє, від 20 до 40 км/г)	19%	45%
Перевищення швидкості (значне, більш ніж на 40 км/г)	39%	65%
Порушення правил обгону	34%	63%
Порушення правил зупинки й стоянки	34%	48%
Порушення рядності руху	49%	67%
Порушення правил проїзду пішохідних переходів	57%	69%
Порушення правил проїзду перехресть	60%	75%
Перетинання суцільної лінії	40%	70%
Порушення правил проїзду залізничних переїздів	86%	93%
Керування автомобілем із простроченим техталоном	86%	95%
Керування автомобілем без прав або техпаспорта	83%	92%
Керування автомобілем у нетверезому стані	84%	89%

Як, за думкою опитаних водіїв, змінилося їх ставлення до необхідності дотримання ПДР за останні 12 місяців? 75% респондентів зазначили, що їх

ставлення не змінилося, 23% – що вони стали рідше порушувати правила, 2% – що стали частіше порушувати ПДР.

Таблиця 3.8.1 містить дані моніторингів 2007-2008 рр. про відсоток водіїв, які, за їх свідченням, ніколи не вчиняли зазначених порушень ПДР. Порівняльний аналіз відповідей респондентів у 2007 р. та 2008 р. показав, що за 12 місяців, що передували опитуванню, значно зросла кількість водіїв, які дотримуються правил, за всіма зазначеними пунктами таблиці. Отже, правослухняних водіїв у 2008 р. побільшало.

У респондентів поцікавилися: «Скільки разів за останні 12 місяців Вас зупиняли працівники ДАІ?». Виявилося, що в середньому працівники ДАІ зупиняли сім разів за рік. 12% водіїв свідчили, що їх не зупинили жодного разу. Медіана розподілу відповідей дорівнює 4, тобто половину водіїв затримували не більше чотирьох разів за 12 місяців.

Респондентів спитали: «Із загальної кількості випадків за останні 12 місяців, коли Ви порушували ПДР, який приблизно відсоток становлять випадки, коли Вас зупиняли співробітники ДАІ?». Виявилося, що в середньому працівники ДАІ зупиняли у 23 % випадків порушень, тобто за кожне четверте – п’яте порушення ПДР. Разом з тим зазначимо, що для половини водіїв їх оцінка не перевищувала 5%, тобто не частіше ніж за кожне двадцяте порушення ПДР водія зупиняли працівники ДАІ. Відповіді другої половини водіїв варіювали від 5% до 100%, тому середнє значення настільки перевищує медіану.

Чи часто працівники ДАІ зупиняють водіїв без жодного порушення ПДР з їх боку?. Ми спитали водіїв, наскільки частими були такі випадки протягом останніх 12 місяців. За даними опитування, 23% респондентів відповіли «ніколи». У середньому для опитаних водіїв таких випадків було чотири - п’ять, а для половини водіїв – не більше двох разів за 12 місяців.

На запитання про санкції, які було до них застосовано протягом останніх 12 місяців з боку працівників ДАІ, респонденти, які порушували ПДР, зазначили, що 46% з них були усно попереджені, 37% – оштрафовані, 4% – було зроблено відмітку у талоні. Не більше як до 1-2% було застосовано такі санкції, як постановка авто на штрафплощадку, евакуація автомобіля при порушенні правил паркування, вилучення прав та позбавлення прав.

41% респондентів, за їх зізнанням, протягом останніх 12 місяців давали гроші працівнику ДАІ за порушення правил дорожнього руху, 59% – ні.

Звісно, ставлення водія до дотримання ПДР суттєво впливає на те, чи давав він хабара протягом останніх 12 місяців. Але навіть серед тих водіїв, хто вважає, що правил треба дотримуватися завжди і всюди, 29% давали хабара працівникам ДАІ.

Таблиця 3.8.2 містить дані про відсоток респондентів, які давали хабарі за різні порушення ПДР, та середня кількість разів давання хабара за певне порушення ПДР. Так, найчастіше працівники ДАІ збагачуються корупційним шляхом на перевищенні водіями швидкості, у першу чергу, на 20-40 км/г. Наступними за розповсюдженістю хабарництва є такі порушення, як порушення правил обгону, зупинки й стоянки. Звертає увагу те, що стосовно деяких порушень ПДР (порушення правил проїзду перехресть, пішохідних переходів)

середня кількість разів давання хабара перевищує аналогічний показник інших видів порушень. Це означає, що частина водіїв дуже часто дозволяє собі ці дуже небезпечні порушення і регулярно «відкуповуються» від працівників ДАІ.

Табл. 3.8.2

Відсоток водіїв, які, за їх свідченнями, з серпня 2007 р. по серпень 2008 р. давали хабара за зазначені порушення ПДР, та середнє значення кількості разів давання хабара

Порушення ПДР	% тих, хто давав хабара (від загальної кількості респондентів)	Кількість разів (середнє значення)
Перевищення швидкості (незначне, до 20 км/г)	22%	3,8
Перевищення швидкості (середнє, від 20 до 40 км/г)	18%	4,2
Перевищення швидкості (значне, більш ніж на 40 км/г)	13%	4,6
Порушення правил обгону	9%	3,0
Порушення правил зупинки й стоянки	10%	3,8
Порушення рядності руху	3%	4,6
Порушення правил проїзду пішохідних переходів	5%	6,4
Порушення правил проїзду перехресть	4%	7,1
Перетинання суцільної лінії	5%	3,1
Порушення правил проїзду залізничних переїздів	1%	*
Керування автомобілем із простроченим техталоном	1%	*
Керування автомобілем без прав або техпаспорта	2%	*
Керування автомобілем у нетверезому стані	3%	*

*- середнє значення не підраховано через відносно малу кількість тих, хто давав хабара

Респонденти оцінили, що в середньому у 58% випадків, коли їх зупиняли працівники міліції в останні 12 місяців, їм довелося давати хабара.

Респондентів запитали про те, чому вони дали хабара працівникам ДАІ. 45% респондентів як причину вказали те, що легше заплатити хабар, чим витрачати свій час і сили на офіційну процедуру з оплати штрафу; 33% – щоб уникнути можливих санкцій за порушення; 15% – «дешевше заплатити хабар, ніж офіційний штраф»; 18% – «змушений був заплатити хабар, тому що його вимагали»; 17% – «всі так роблять» (рис. 3.8.4). Отже, хабарництво працівників ДАІ у першу чергу вигідно самим водіям, тому що завдяки йому можна зекономити гроші, час і зусилля, уникнути санкцій. Разом з тим слід зауважити, що рік тому значно менше було тих, хто платив через вимагання з боку працівників ДАІ (10%), а також менше було конформістських мотивів «всі так роблять» (7%).

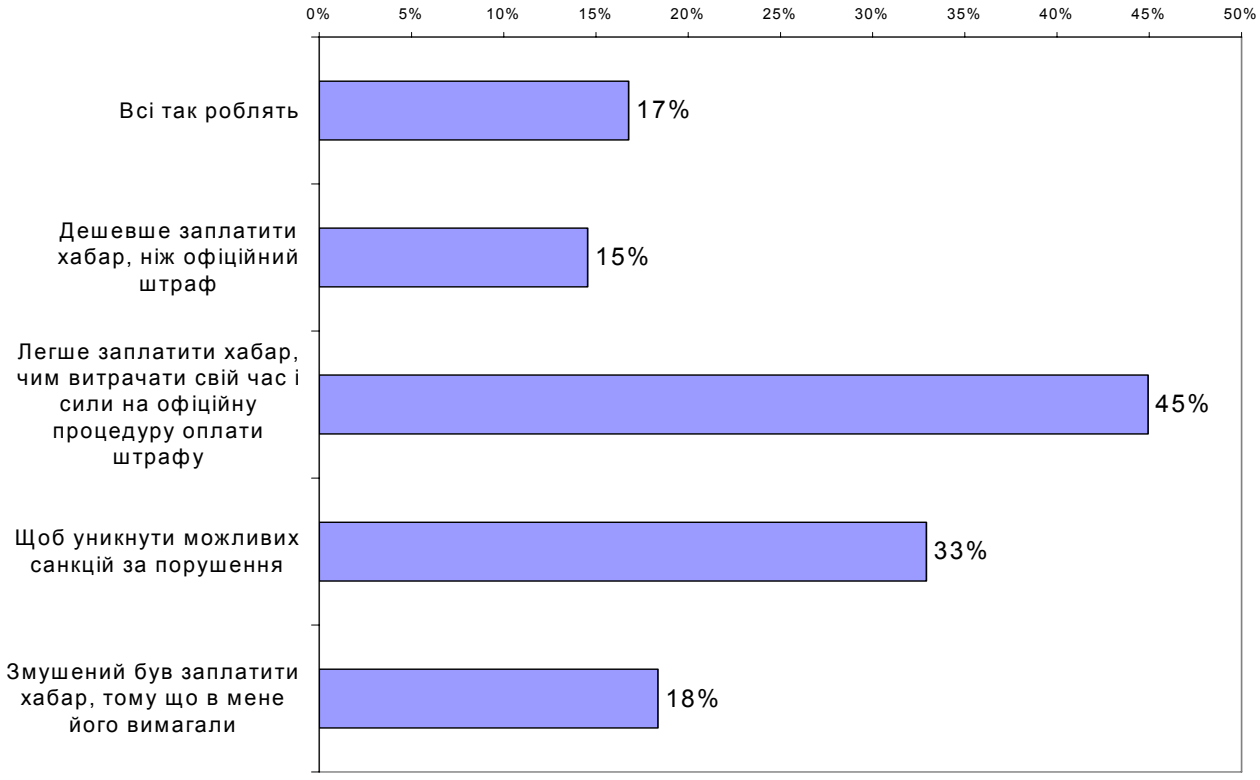

Рис. 3.8.4. Розподіл відповідей на запитання: «Чому Ви платили гроші працівнику ДАІ?» (у %) (Сума відсотків не має дорівнювати 100, тому що можна було назвати декілька причин)

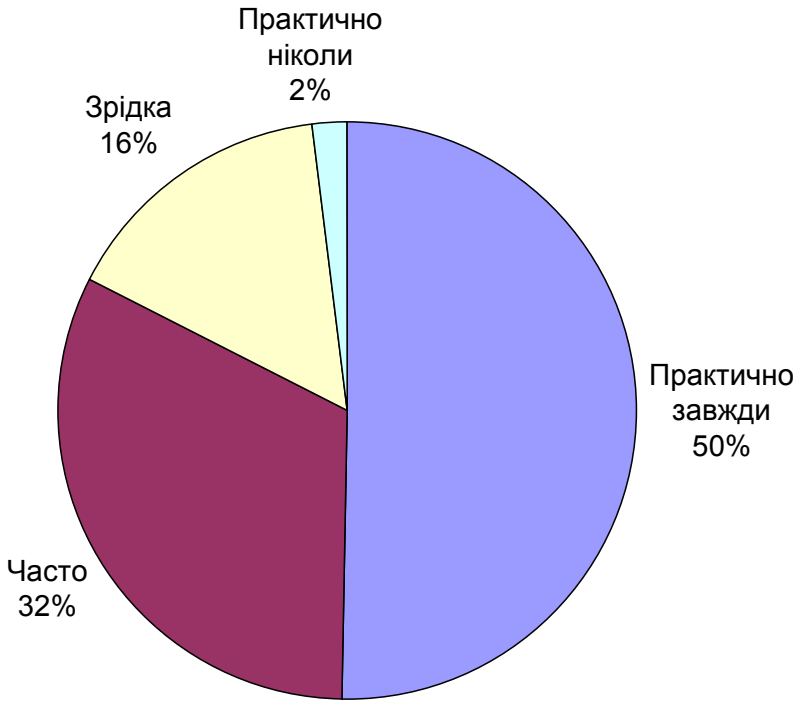

Рис. 3.8.5. Розподіл відповідей на запитання: «Як Ви вважаєте, чи завжди можна «відкупитися» від працівника ДАІ та у такий спосіб уникнути санкцій за порушення ПДР, що не спричинило ДТП?»

Половина опитаних водіїв стверджують, що «відкупитися» від працівника ДАІ та у такий спосіб уникнути санкцій за порушення ПДР (зрозуміло, яке не спричинило ДТП), можна практично завжди. Ще 32% впевнені, що це можна зробити часто. Тільки 2% відповіли «ніколи» (рис. 3.8.5). Кількість впевнених у тому, що відкупитися від працівника ДАІ можна практично завжди, впродовж року зменшилась на 7%.

Десята частина опитаних водіїв, за їх зізнанням, протягом останніх 12 місяців користувалися посвідченнями, візитками або іншими документами, які допомагають уникнути штрафу або хабара (рис. 3.8.6). Кількість тих, хто таким чином уникав санкцій за порушення ПДР, за рік скоротилася з 25% до 10%. Серед респондентів, які у разі порушення пред'являють працівнику ДАІ посвідчення, більш поширене нехтування правилами дорожнього руху, ніж серед інших водіїв. Така безкарність призвела до того, що тільки третина з власників таких посвідчень вважає, що правил дорожнього руху треба дотримуватись завжди і скрізь.

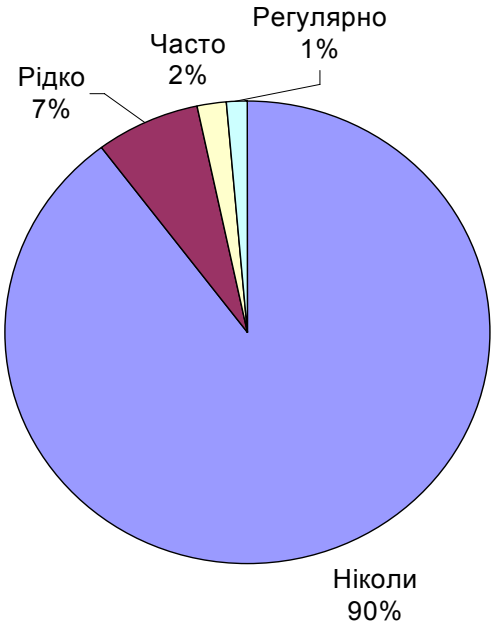

Рис. 3.8.6. Розподіл відповідей на запитання: «Як часто протягом останніх п'яти років Ви користувалися посвідченнями, візитками або іншими документами, які допомагають уникнути штрафу або хабара?»

Усім респондентам було задане запитання: «Як часто протягом останніх 12 місяців у Вас бували випадки, коли Ви без грошей умовили працівника ДАІ не застосовувати до Вас санкції?» Як з'ясувалося, такий досвід поступок від працівників ДАІ був у 37% водіїв (рис. 3.8.7). За даними моніторингу 2007 р. таких респондентів було 59%. Звичайно, посвідчення, візитки, інші документи, які демонструють водії, суттєво зменшують ймовірність витрат грошей на штраф або хабар. Так, серед водіїв, які не пред'являли таких документів, 35% змогли умовити працівника ДАІ; а серед тих, хто пред'являв регулярно – набагато більше, 82% (рис. 3.8.8).

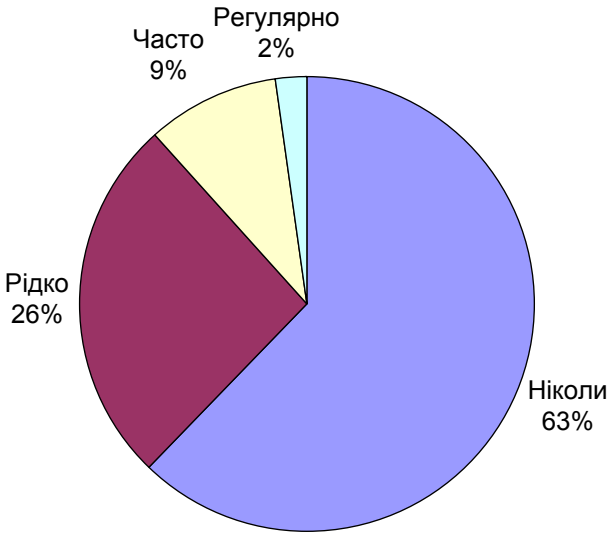

Рис. 3.8.7. Розподіл відповідей на запитання: «Як часто протягом останніх 12 місяців у Вас бували випадки, коли Ви без грошей умовили працівника ДАІ не застосовувати до Вас санкції?»

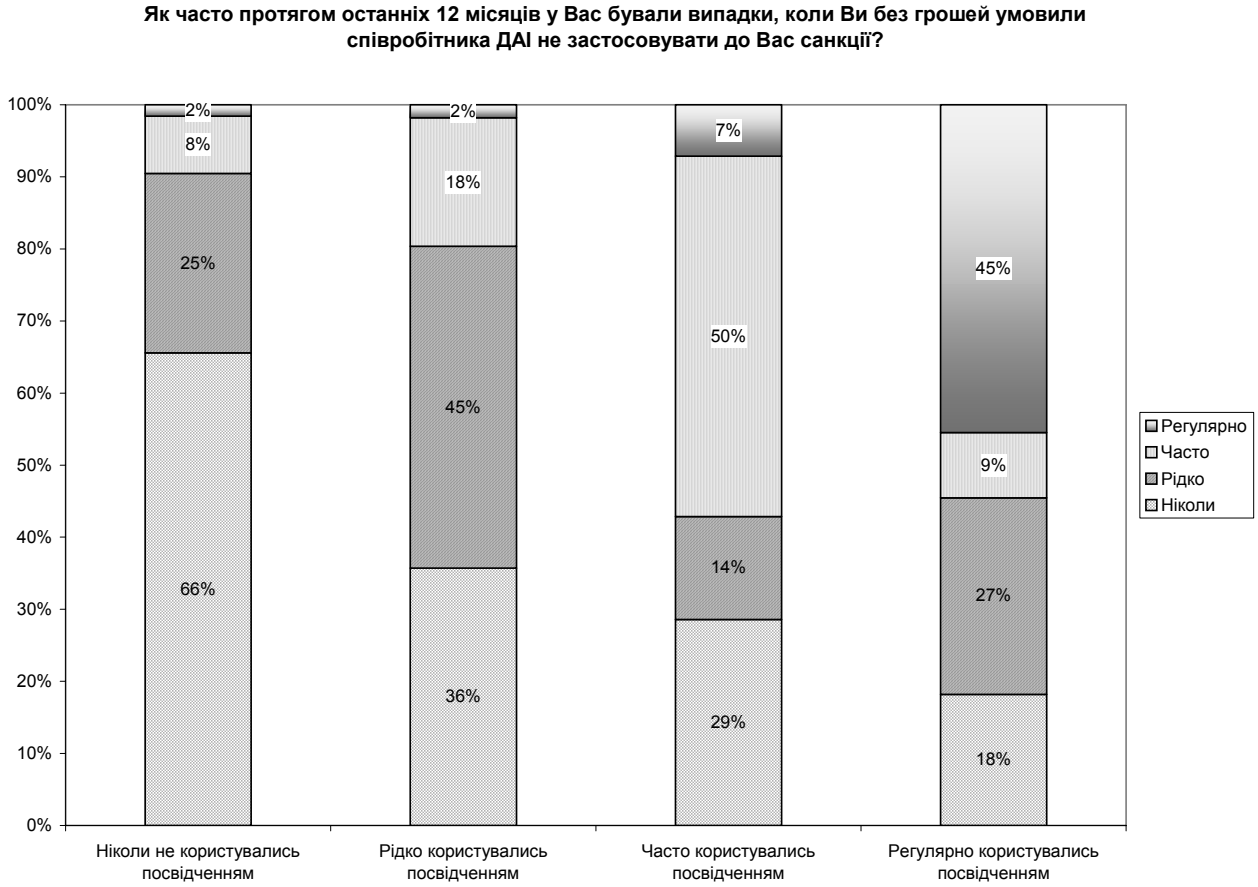

Рис. 3.8.8. Розподіл відповідей на запитання: «Як часто протягом останніх 12 місяців у Вас бували випадки, коли Ви без грошей умовили працівника ДАІ не застосовувати до Вас санкції?» в залежності від того, як часто водії користувалися посвідченнями, які допомагають уникнути штрафу або хабара

Як же водії ставляться до того, що люди платять гроші працівникам ДАІ (у вигляді хабара), замість офіційних санкцій за порушення правил дорожнього руху? Негативне або скоріш негативне ставлення до хабарництва на автошляхах висловили 64% респондентів; позитивне або скоріше позитивне – 11%. Решта ж – 25% – зазначили, що ставляться нейтрально (рис. 3.8.9). Ставлення до хабарництва за порушення ПДР значно змінилося за останній рік. У серпні 2007 р. негативне ставлення до хабарництва на автошляхах висловили 18% опитаних водіїв, скоріше негативне – 23%, позитивне або скоріше позитивне – 17%, нейтральне – 42%.

Рис. 3.8.9. Розподіл відповідей на запитання: «Як Ви ставитеся до того, що люди платять гроші працівникам ДАІ (у вигляді хабара), замість офіційних санкцій за порушення правил дорожнього руху?»

Як наслідок зміни у частини водіїв ставлення до хабарництва за порушення ПДР, все менше водіїв мають наміри і в подальшому «вирішувати питання» порушень за допомогою хабара. На запитання: «Якщо Ви порушите правила дорожнього руху в майбутньому, то чи станете Ви «вирішувати питання» зі працівниками ДАІ за допомогою хабара?» 54% відповіли ствердно, а 32% ухилились від відповіді (рис. 3.8.10). Рік тому на це питання 70% відповіли ствердно, а 17% ухилились від відповіді. Хоча тих, хто має наміри не давати хабарів у майбутньому, більше не стало у порівнянні з даними минулого моніторингу, впевненого бажання відкупатися хабарами за порушення ПДР серед водіїв поменшало.

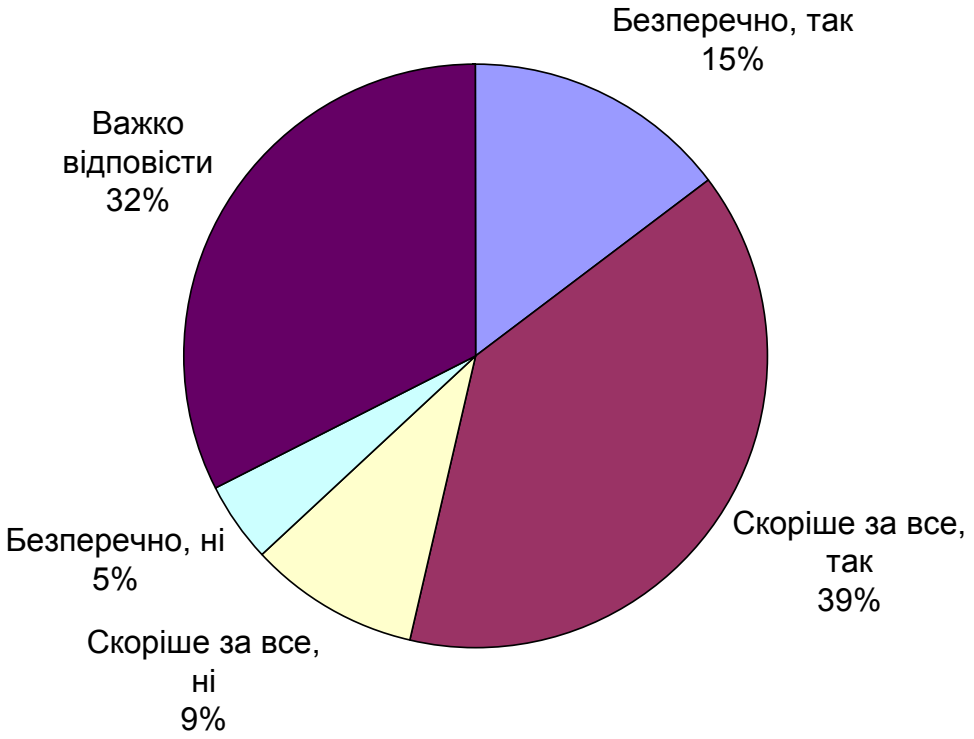

Рис. 3.8.10. Розподіл відповідей на запитання: «Якщо Ви порушите правила дорожнього руху в майбутньому, то чи станете Ви «вирішувати питання» зі працівниками ДАІ за допомогою хабара?»

Для моніторингу поширеності корупційних практик ми запропонували тим водіям, кого у останні 12 місяців зупиняли працівники ДАІ, розповісти про останній такий випадок. У 31% випадків, за свідченням водіїв, порушень з їх боку не було. Рік тому 23% з тих, кого зупиняли працівники ДАІ, стверджували про відсутність порушень ПДР з їх боку. Тобто, є підстави підозрювати, що у ході проведених кампаній з наведення порядку на автошляхах безпричинних зупинок водіїв працівниками ДАІ побільшало.

Розподіл відповідей про наявність і характер порушення ПДР представлено на рис. 3.8.11. Як можна зауважити, найчастіше респонденти перевищували швидкість руху та порушували правила зупинки і стоянки.

Як же поводився працівник ДАІ? У 8% випадків він вимагав хабар і відверто називав суму; у 6% - вимагав, але суму не називав, у 32% випадків просто натякав, що питання можна «вирішити» на місці. Разом з тим, у 54% випадків працівник ДАІ не вимагав гроші і навіть не натякав на хабар (рис. 3.8.12). Моніторинг 2007 р. зафіксував таку ж саму поведінку працівників ДАІ. Отже, у половині випадків, як і раніше, працівники ДАІ не вимагають хабара, в половині – м’яко або відверто вимагають грошей від порушника ПДР.

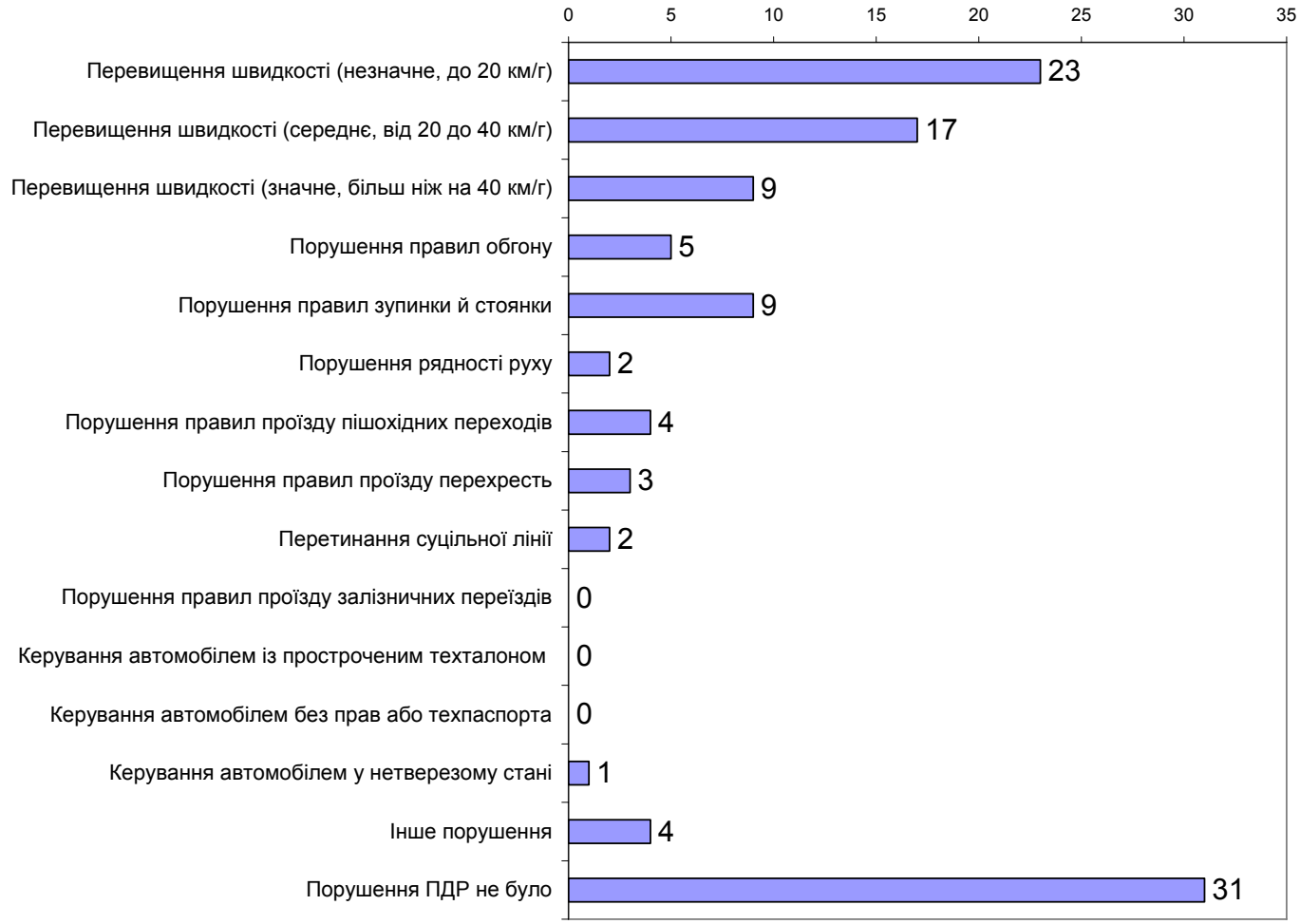

Рис. 3.8.11. Розподіл відповідей на запитання: «За яке порушення ПДР Вас зупинив працівник ДАІ останнього разу?» (у %)

54% опитаних водіїв, за їх власним зізнанням, давали гроші працівникові ДАІ, 46% – ні. Попередній моніторинг показав ті ж самі результати, тобто , попри різні акції, державні програми й громадські кампанії з протидії корупції, хабарництва на автошляхах у досліджуваному регіоні не поменшало.

Для 57 % з тих, хто давав хабар, сума не перевищила 20 грн., ще 33% сплатили від 20-80 грн. Для решти (10%) хабародавців сума коливалася від 80 до 1500 грн. В середньому сума хабара склала майже 57 грн. Дані попереднього моніторингу: для 40 % з тих, хто давав хабар, сума не перевищила 10 грн., ще 40% сплатили від 15 до 20 грн.; для решти (20%) хабародавців сума коливалася від 25 до 1500 грн. В середньому сума хабара рік тому склала майже 26 грн. Отже, корупційних угод на автошляхах не поменшало, проте суми хабарів суттєво зросли.

Цікаво прослідкувати, як залежать корупційні дії водія від поведінки працівника ДАІ. Виявилося, що у разі вимагання хабара з боку працівника ДАІ або натяків на «вирішення питання на місці» водії давали його у 80-88% випадків; якщо працівник ДАІ не вимагав і навіть не натякав на хабар, водії давали гроші у 32% випадків. Отже, поведінка працівника ДАІ суттєво впливає на дії водія і додатково провокує на корупційні дії.

Рис. 3.8.12. Розподіл відповідей на запитання: «Чи вимагав у Вас працівник ДАІ певну суму грошей?»

Поведінка працівника ДАІ впливає також на розмір хабара. У разі відвертого вимагання з боку працівника ДАІ з зазначенням конкретної суми середній розмір хабара склав 144 грн.; у разі вимагання без зазначення суми – 54 грн.; у разі натяків на можливість «вирішити питання на місці» – 39 грн.; якщо працівник ДАІ не вимагав і навіть не натякав на хабар – 53 грн.

Серед опитаних водіїв 8% (59 осіб) впродовж останніх 12 місяців мали досвід ДТП. У 61% таких випадків на місце ДТП приїжджали працівники ДАІ. У 23% випадків приїзду працівників ДАІ респонденту довелося їм платити (рік тому цей показник склав 34%). Сума коливалася від 20 до 2500 грн., але для половини з учасників ДТП, яким довелося платити, сума була не більше 200 грн. Середня сума склала 427 грн. (минулого року середня сума склала 384 грн).

3.9. Ставлення водіїв до невідкладних заходів ДАІ із забезпечення безпеки руху

Поштовхом до активізації діяльності працівників органів внутрішніх справ щодо гарантування безпеки дорожнього руху став Указ Президента України від 20 листопада 2007 року № 1121/2007 “Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху». На виконання цього Указу було посилено відповідальність водіїв за порушення на дорогах. Значно суворіші санкції очікували на тих, хто створював аварійну ситуацію на дорогах, зокрема перебував

за кермом в нетверезому стані. Внаслідок посилення взаємодії з судами питання про покарання учасників дорожнього руху, які скоїли грубе порушення ПДР, вирішувалося по гарячих слідах. Протоколи направлялися в суд негайно, більшість з них розглядалася у день скоєння правопорушення.

Рис. 3.9.1. Розподіл відповідей водіїв на запитання про ставлення до невідкладних заходів ДАІ із забезпечення безпеки руху

Як же оцінили водії роботу ДАІ у посиленому режимі і невідкладні заходи із забезпечення безпеки руху? Моніторинг показав, що позитивну оцінку дали 17% опитаних, скоріше позитивну – 21%, негативну – 18%, скоріше негативну – 17%. Решта – 27% не змогли визначились з оцінкою.

Як вплинула робота ДАІ у посиленому режимі у січні-лютому 2008 р. на загальну ситуацію з дотримання ПДР? 56% респондентів стверджують, що ніяких змін не відбулося. Разом з тим 14% зазначили, що кількість водіїв, які дотримуються Правил, значно збільшилась, ще 26% – що скоріше збільшилась. Зменшення порядку та безпеки на дорогах спостерігають лише 4% опитаних.

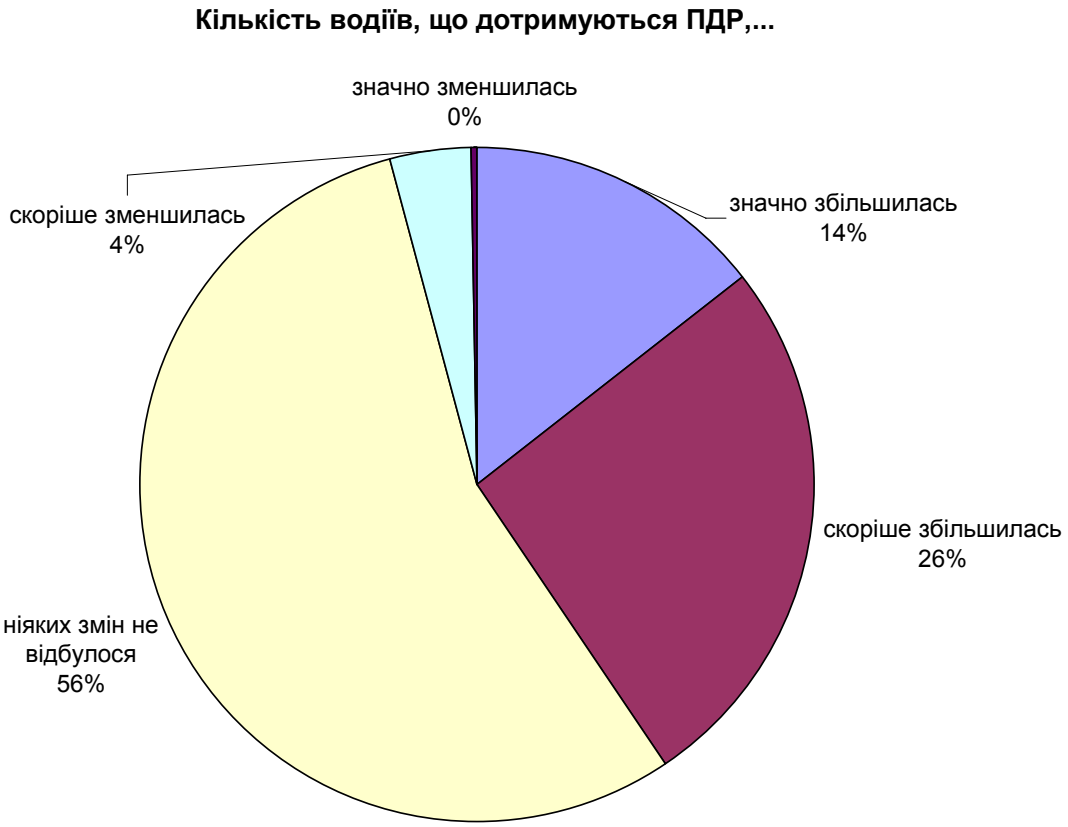

Рис. 34. Розподіл відповідей водіїв про результат невідкладних заходів ДАІ із забезпечення безпеки руху

Отже, другий етап моніторингу за допомогою соціологічного опитування водіїв дозволив кількісно оцінити розмах та прояви корупції у ДАІ та виявити її динаміку. Моніторинг 2007 р. був відправною точкою при оцінці ефективності заходів боротьби з корупцією. Порівняння даних моніторингових соціологічних опитувань водіїв Харківської області дозволяє зробити висновок: робота ДАІ у посиленому режимі для наведення порядку на автошляхах, а також інформаційна кампанія, яка супроводжувала ці заходи, були результативними. Покращилось ставлення водіїв до дотримання ПДР, сумлінних водіїв стало більше.

Разом з тим, заходи з протидії корупції в діяльності ДАІ не мали результату. Не спостерігається зменшення кількості корупційних угод при складанні іспитів при отриманні водійського посвідчення та при порушенні водієм ПДР. Дещо зменшився відсоток тих водіїв, хто платив додатково за спрощення або прискорення процедури реєстрації та техогляду автомобіля, але таке зниження статистично не значиме, перебуває у межах похибки вибірки.

Розділ 4
Вивчення корупційних практик у відносинах громадян з Державною автомобільною інспекцією методом поглиблених інтерв'ю з власниками автотранспорту

4.1. Методика проведення поглиблених інтерв'ю з власниками автотранспорту

Методологія дослідження 2008 року, як і у 2007 році, полягає у проведенні інтерактивного поглибленого гнучкого інтерв'ю з фокусуванням на різні етапи проходження дозвільних процедур громадянами в ДАІ (отримання посвідчення водія, проходження технічного огляду автомобіля, реєстрація автомобіля, контакти громадян з ДПС на автошляхах).

Гайд інтерв'ю відповідно до вказаних етапів розділено на чотири структурні частини. Заключна, п'ята частина, містить питання, які фокусують респондентів на проблемі запобігання проявам корупції в діяльності ДАІ та заходах, які необхідно здійснити для викорінення або зниження цього явища. Окрім цього, у кожний блок питань включено суб'єктивну оцінку змін у вказаних практиках взаємодії громадян з працівниками ДАІ, які відбулись протягом останнього року.

Використання методів інтерпретативної соціології, а саме поглибленого інтерв'ю, для аналізу проблеми корупції в діяльності ДАІ обумовлено необхідністю дослідити типові практики корупційної взаємодії громадян з працівниками ДАІ. Кінцева мета якісного інтерв'ю – дослідити та проінтерпретувати, як саме функціонують та відтворюються практики корупційної взаємодії між громадянами та працівниками ДАІ. Також використання поглибленого гнучкого інтерв'ю обумовлено необхідністю виявити когнітивну картину респондентів відносно відтворюваних ними корупційних практик (як саме вони представляли процедури корупційної взаємодії до їх відтворення і звідки вони отримували цю інформацію).

Було проведено 30 інтерв'ю з власниками автотранспорту. Кожне інтерв'ю було записано на диктофон, аудіозаписи розшифровані як стенограми і проаналізовані. Респонденти підбирались з числа водіїв, знайомих зі знайомими інтерв'юера. Це зумовлено вимогами довіри до інтерв'юера та анонімності дослідження з метою подолання бар'єрів, що можуть виникнути під час інтерв'ю з незнайомим респондентом. Адже предмет інтерв'ю – факти корупційних дій, і респонденти повідомляли про скоєні ними правопорушення. Саме тому вимоги довіри до інтерв'юера є основними для проведення якісного та валідного дослідження.

4.2. Одержання посвідчення водія

За результатами дослідження, лише троє респондентів скористались легальною процедурою отримання посвідчення водія і не сплачували хабара. Вони пройшли навчання на курсах і склали іспити в ДАІ, сплативши при цьому тільки необхідні платежі. Однак у двох випадках іспит було складено 10 і 17 років

тому, і ці респонденти вміли вправно керувати автомобілем ще до навчання на курсах, а у третьому випадку респондент навчався у школі і не платив гроші, бо був впевнений у своїх знаннях. Слід зазначити, що при негативному результаті складання іспиту він мав можливість сплатити суму у 100 доларів, як зробили його товариші, і отримати посвідчення водія.

Переважна більшість респондентів, бажаючи мати посвідчення водія, навчались на курсах, але у двох випадках респонденти отримали посвідчення зовсім без навчання, неофіційно сплативши за нього досить значну суму. Треба зауважити, що ці водії вже керували автомобілем і мотивували своє рішення «купити права» лише економією зусиль та часу, бо «все одно доведеться сплачувати гроші при складанні іспиту», а необхідні навички вони вже мали.

Загалом інформація про можливість отримати посвідчення водія, просто «заплативши гроші», є загальнодоступною. За словами респондентів, це їм коштувало від 200 до 500 доларів США, але за останній рік ця сума значно зросла. Однак більшість майбутніх водіїв вважає доцільним скористатися легальною процедурою і сплачувати хабара лише за гарантоване складання іспитів на курсах водіїв та у ДАІ.

Дослідження 2008 року підтвердило, що курси водіїв – перший етап на шляху одержання прав, на якому майбутній автомобіліст зустрічається з проявами корупції. Незважаючи на те, що курси є платними, особи, які на них навчаються, практично відразу звикають до думки, що скрізь потрібно сплачувати додатково (наприклад, за бензин для практичного навчання). Різні курси передбачають різну систему перевірки знань своїх учнів. Це може бути складання теоретичного та практичного іспитів, співбесіда, або іспити можуть взагалі не проводитись. Чим це регулюється, ніхто з курсантів не знає, тому кожний з них знаходить свої варіанти одержання допуску до іспиту у ДАІ. Досить часто вдається все вивчити і скласти внутрішні іспити без сплати хабара інструктору, але, як засвідчили інтерв'юери, практика поборів серед інструкторів і викладачів автошкіл дуже поширена. Вони носять різний вид і залежать від конкретної ситуації – гроші (сума варіює від 100 грн. до 100 доларів США), застілля, спиртні напої, деталі автомобіля. Слід зауважити, що учні часто самі прагнуть знайти можливість «вирішити питання» із внутрішнім іспитом, тому що вони не впевнені у своїх знаннях або просто бажають гарантовано одержати допуск до іспиту в ДАІ.

Витяг з інтерв'ю:

«Мені інструктор одразу дав зрозуміти, що є варіант скласти іспит дуже швидко, або доведеться дуже довго та багато їздити. Якщо порахувати усі поїздки у ДАІ, штраф за нескладений іспит, брак часу, та й з роботи не щоразу відпроситись вдається – виходить простіше та дешевше».

На нашу думку, корупція на курсах водіїв тісно пов’язана з корупцією у ДАІ під час складання іспитів на отримання посвідчення водія. Про це свідчить те, що у більшості випадків всю необхідну інформацію кому і яким чином дати хабар за «успішне складання» іспиту у ДАІ, а також усю необхідну підтримку у цьому надають самі викладачі або інструктори курсів керування автомобілем. Часто вони за власною ініціативою «попереджають» про те, що в ДАІ немає ніякої можливості скласти іспит і отримати права водія чесно, і пропонують своє

сприяння. Посередницькі послуги такого характеру найчастіше надають викладачі й інструктори курсів, рідше керівник курсів.

Ще до навчання на курсах водіїв, майже всі респонденти мали інформацію про те, що в ДАІ скласти іспити чесно вкрай важко. Ті, хто намагався це зробити, пояснили, що у випадку провалу були готові заплатити, що й зробили, не пройшовши комп'ютерне тестування.

Витяг з інтерв'ю:

«Я знав, що навіть якщо я успішно складу усі іспити, мені все одно прийдеться сплачувати гроші. Так все і склалось, тільки гроші я сплачував за те, що мене не виявилось у списках на складання іспиту».

Часті скарги на дуже непрозорий характер процедури комп'ютерного тестування. Існує практика, коли працівник ДАІ розсаджує деяких курсантів за вказані комп'ютери, а інші сідають за комп'ютери, що залишилися – це породжує у курсантів впевненість, що комп'ютерна програма для тестування може видати будь-який потрібний результат незалежно від того, які давати відповіді. Цю впевненість підкріплює те, що результати тестування та практичного іспиту не пояснюються і не підлягають апеляції. Респонденти також вказують на неоднозначний характер питань, слабку пов'язаність з повсякденною практикою дорожнього руху та їх відсторонений характер.

Витяг з інтерв'ю:

«Теорію самостійно не складеш! У нас все побудовано таким чином, що навіть якщо ти все знаєш і можеш скласти іспит чесно – то все одно не складеш. Так навіщо пробувати, якщо все одно доведеться сплатити. Навіщо декілька разів намагатись.ю якщо можна гарантовано все отримати з першого разу?».

Тим, хто бажає відкрити додаткову категорію або відновити права, теж пропонується сплатити хабар, завдяки якому вони автоматично звільняються від усіх процедур. У іншому випадку їх також чекають труднощі, автомобіль, на якому доводиться складати практичний іспит, найчастіше перебуває в настільки поганому стані, що продемонструвати на ньому навички керування автомобілем вкрай важко, а екзаменатор фіксує все як помилки.

У цілому переважна більшість респондентів сплатили суму від 50 до 110 доларів США (здебільшого близько 70 доларів США) через викладача курсів, знайомих або безпосередньо співробітникам ДАІ і значно спростили собі процедуру іспиту. Респонденти впевнені – хабар є гарантією успішної здачі теоретичного і практичного іспиту як би ви не відповідали на його питання. Більш того, сплативши хабара, значна частина респондентів взагалі не складала іспит з практичних навичок керування автомобілем.

Аналіз інтерв'ю показує, що при сплаті хабара у процесі одержання посвідчення водія респонденти керуються трьома мотивами: перші підстраховують себе, навіть якщо добре знають матеріал, другі просто не бачать іншої можливості, треті - прагнуть прискорити процес, бо вже добре вміють керувати автомобілем.

Разом з тим переважна більшість респондентів, які сплачували хабара, негативно ставляться до цієї практики й вважають, що саме через це багато водіїв на дорогах не дотримуються правил дорожнього руху.

Якщо проаналізувати легальну та нелегальну процедуру отримання посвідчення водія (рис. 4.2.1.) ми чітко бачимо, що при нелегальній процедурі респондентам потрібно робити більше кроків ніж при легальній.

Рис. 4.2.1. Схема отримання посвідчення водія (чорним позначені нелегальні кроки, пов'язані зі сплатою хабара)

Це говорить про штучне ускладнення її проходження працівниками ДАІ, з одного боку (про що респонденти повідомляли у інтерв'ю), та про існування ситуації «екзаменатор-екзаменований» – з іншого. Вірогідність «не скласти іспит» спонукає курсантів заздалегідь шукати способи уникнути такої невдачі за допомогою хабара. А екзаменатор, в свою чергу, має можливість ускладнити процедуру іспиту для тих, хто не сплатив хабара, і полегшити для тих, хто

сплатив хабара своєчасно. Така ситуація споконвічно існує у системі освіти і боротьба з нею йде з перемінним успіхом, бо нерадивих слухачів та нечесних екзаменаторів, на жаль, достатньо як в освітніх установах, так і на курсах водіїв та в ДАІ.

4.3. Реєстрація автомобіля (постановка та зняття з обліку)

Аналіз нормативних документів, що регламентують процедуру встановлення на облік транспортного засобу доводить, що ця процедура дуже складна. багатоступенева (рис. 4.3.1.), а це провокує громадян на пошук шляхів її спрощення, про які респонденти повідомили нам у ході інтерв'ю.

Аналіз інтерв'ю показав, що процедура реєстрації автомобіля суттєво варіює від того, де було куплено автомобіль – в автосалоні чи «з рук». Це пов'язано в першу чергу з тим, що останніми роками деякі автосалони взяли на себе функцію оформлення машини і декларують її при купівлі авто як одну з послуг, сплативши за яку людина знімає із себе необхідність особисто робити це у ДАІ. Про таку можливість при купівлі автомобіля в салоні проінформували усіх респондентів, що купували нові автомобілі протягом останніх трьох років, і практично усі опитані нею скористалися. У частині випадків це було навіть включено в чек про оплату послуг, тобто якимось чином ці гроші були легалізовані. Сума, яку бере салон, досить велика і може досягати 1500-2000 грн., але вона залежить від ціни автомобіля. Однак, скориставшись цією послугою, люди значно спрощують і прискорюють цю процедуру.

Витяги з інтерв'ю:

«Мені прямо у автосалоні сказали, що у них є знайомий чоловік, який за 300 гривень допомагає усе це зробити. Я з цим погодилась оскільки не зовсім уявляла собі цю процедуру, а хотіла «скоріше». Він взяв мої документи і через годину-півтори привіз техпаспорт, номери і все інше».

«Мені це запропонували у автосалоні, я поспішав і тому погодився. Якщо б у мене був час – я б зареєстрував свій автомобіль без посередників».

При купівлі автомобілю «з рук», процедура виявляється набагато складнішою, особливо в тому випадку, якщо респондент вирішив нічого не платити «зверху» і йти законним шляхом. За свідченнями респондентів їм на цю процедуру доводилось витрачати від одного до п'яти днів. Вони мали стояти довгі черги, пропускаючи поперед себе тих, кого ведуть працівники ДАІ і «бігунки», перезаповнювати квитанції, об'їжджати місто, збираючи довідки, довго очікувати, поки їхню машину огляне експерт, часто стикалися з брутальністю як з боку працівників ДАІ, так і з боку таких же осіб, як і вони, що стояли у черзі.

Що стосується огляду нового автомобіля експертами – то, як стверджують респонденти, він проходить формально, а пройти діагностику старого автомобіля дуже важко. Ідеального стану автомобілів немає, і експерти завжди знаходять, до чого причепитися. За свідченнями респондентів, відносна незалежність експертів приводить до того, що вони хабарничають теж. У підсумку багато водіїв переконуються, що простіше сплатити експерту близько 100 грн., і тоді діагностика зводиться до перевірки номерів автомобіля, кузова й мотора.

Крок 1. Протягом 10 діб після отримання у власність або у розпорядження за цивільно–правовими угодами подати заяву до відділу реєстраційно–екзаменаційного відділу ДАІ за місцем проживання про реєстрацію транспортного засобу, до якого необхідно додати:

- Посвідчення особи;
- Правоустановчі документи на транспортний засіб;
- Акт оцінки (тільки для легкових автомобілів);
- Акт про відповідність вимогам безпеки дорожнього руху.

↓

Крок 2. Перевірка за базами даних, автоматизованими інформаційними системамами, послуги – платні

- «Довідка – рахунок»;
- «Митний документ»;
- «Автомобіль»;
- «НБД – Автомобіль»;
- «Документ»;
- «АРМ – Розшук».

↓

Крок 3. Сплата за квитанціями до пенсійного фонду – 3% від вартості авто (лише для легковиків), а також податку з власників транспортного засобу

↓

Крок 4. Огляд транспортного засобу експертом РЕВ на оглядовому майданчику та/або на технічному стенді, де перевіряють:

- чи співпадають номери вузлів та агрегатів;
- справжність номерів (чи не перебиті вони);
- відповідність вимогам ДСТУ (переобладнання, встановлення додаткового устаткування тощо);
- нанесення написів.

↓

Крок 5. Перевірка по обліках (платна послуга):

- «АІС Автомобіль»;
- «Угон СНД»;
- «НБД Автомобіль».

↓

Крок 6. Внесення результатів до заяви про реєстрацію транспортного засобу

↓

Крок 7.1. Видача свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу.
Крок 7.2. Видача державних номерних знаків для транспортного засобу.
Крок 7.3. Видача талону технічного огляду.

Рис. 4.3.1. Легальна схема постановки постановки на облік транспортного засобу.

Описані випадки, коли наприкінці процедури реєстрації автомобіля технічний талон і номери не давали в той же день і навіть протягом двох тижнів, і доводилось знову очікувати. Саме тому навколо процедури зняття й постановки машини на облік існує ціла індустрія сервісу прискорення процедури оформлення автомобіля. Ця індустрія існує у трьох найбільш розповсюджених формах:

1) у вигляді офіційно зареєстрованих фірм, що займаються сервісом прискорення процедури оформлення автомобіля;

2) у вигляді так званих «бігунків», осіб, які надають послуги прискорення оформлення нелегально;

3) у формі надання послуг прискорення процедури оформлення автомобіля самими працівниками ДАІ.

Ті, у кого найменше часу й досить коштів, можуть скористатися послугами спеціальних фірм. Офіси цих фірм найчастіше розташовуються неподалік від місць, де повинна відбуватися реєстрація. Ці фірми ніхто не приховує. У цьому випадку людина просто, сплативши на 50-100 доларів більше, ніж офіційно коштує процедура оформлення того чи іншого автомобіля, очікує в комфортабельній приймальні, п'є каву, у той час як заповненням квитанцій і всіх процедурних питань займаються інші.

Практика використання послуг так званих «бігунків» одержала поширення в останні кілька років і полягає в тому, що бажаючий поставити машину на облік наймає спеціальну людину, яка «водить» його без черги по всіх необхідних кабінетах, указує де й скільки заплатити, а також кому і скільки дати зверху. Його послуги можуть коштувати від 50 грн. до 250 грн. «Бігунок» завдяки знайомствам, зв'язкам і тому, що він віддає частину виторгу працівникам ДАІ, здатний вирішити будь-яку проблему, яка виникає при оформленні: він обходить черги, дістає талони й квитанції, радить скільки й кому дати, щоб машина відразу була визнана придатною до експлуатації, максимально прискорює процес видачі номерів і талону технічного огляду. Іноді «бігунки», щоб збільшити свої доходи, працюють із цілими групами бажаючих поставити свій автомобіль на облік.

Практика використання послуг безпосередньо працівника ДАІ має найбільшу різноманітність варіантів. Знайомий працівник ДАІ може допомогти обійти всі пункти призначення (виконавши функцію «бігунка»), може допомогти вирішити одну із проблем (наприклад, швидко й «позитивно» пройти огляд машини у експертів або звести до мінімуму період очікування номерів і талону технічного огляду) або просто візьме оплачені квитанції й все зробить сам, видавши в підсумку документи й номери. Певної «такси» за його послуги не існує, також вказуються різні види негрошової оплати. У ряді випадків, якщо послуги оформлення потрібні посадовим особам з міліції або з інших відомств, таких як СБУ, митниця, прокуратура, оплата здійснюється у вигляді «послуга за послугу».

Але у будь-якому разі складнощі офіційної процедури призводять до того, що люди використовують нелегальну процедуру прискорення оформлення автомобіля (рис. 4.3.2.). Якщо порівняти її з офіційною – різниця є очевидною.

Ставлення до подібної практики у водіїв неоднозначне. Так, частина з них вважає, що це позитивне явище, яке дуже спрощує їм життя, і пропонують

узаконити його. Таким чином, водії, які готові заплатити, будуть проходити прискорену процедуру. Як повідомляють працівники ДАІ, у них існує цілком офіційна «прискорена процедура оформлення» за додаткові гроші, але ніхто з респондентів про цю процедуру нічого не чув.

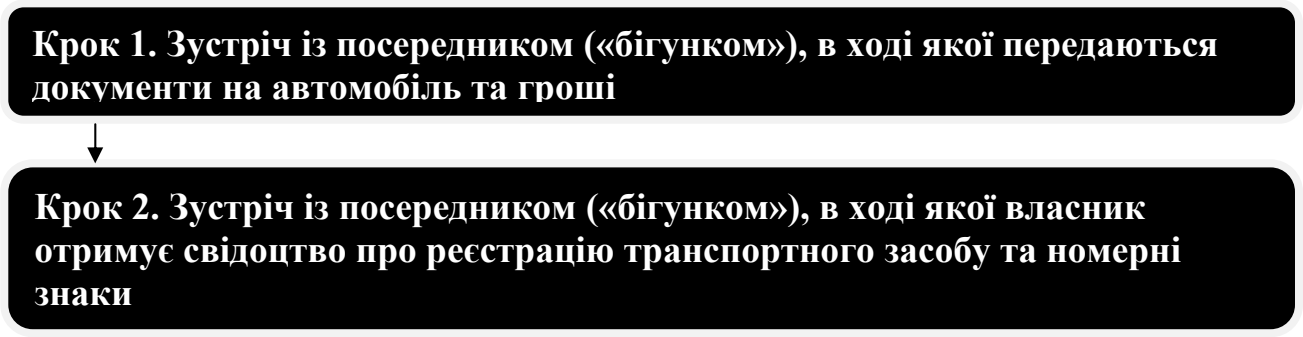

Рис. 4.3.2. Найпоширеніша нелегальна схема постановки на облік транспортного засобу.

З іншого боку, прискорення реєстрації автомобіля для одних осіб не повинно йти за рахунок ускладнення та подовження цієї процедури для тих водіїв, хто не має можливості платити додатково. Всі респонденти одностайні у тому, що існуюча сьогодні процедура оформлення автомобіля настільки складна і неорганізована, що потребує істотних змін.

Витяг з інтерв'ю:

«Мене одразу ж попередили що це довга процедура. У нас в країні бюрократія. Мені здається що все спеціально побудовано таким чином, щоб пройти її було важко. Тому я сплатив і мені швидко поставили машину на облік. А так з глузду можливо з'їхати, усі психують, кричать один на одного, жах!»

4.4. Проходження технічного огляду

Легальна процедура проходження технічного огляду автомобіля подана на рисунку 4.4.1. Для того, щоб пройти техогляд транспортного засобу, сьогодні водій повинен надати права, талон попереджень, медичну довідку, страховку, квитанції. Машину повинні детально вивчити експерти на предмет виявлення несправностей. Сам водій також повинен пройти огляд у психіатра, невропатолога, окуліста, нарколога.

Аналіз інтерв'ю показує, що більшість опитаних водіїв ставляться до техогляду негативно. Вони стверджують, що складнощі цієї процедури зовсім невиправдані, тим більше, що техогляд є констатацією стану автомобіля, який може втратити актуальність буквально протягом декількох днів. Додатковою причиною вважати процедуру техогляду непотрібною є те, що сьогодні всі машини проходять обов'язкове страхування, й відповідальність за стан транспортного засобу і його поведінку на дорозі несе сам водій. Саме тому водії сприймають саму процедуру техогляду як нав'язану їм, марну. Однак існують

водії, що вірять у корисність і необхідність техогляду. Здебільшого це люди, які проходять його легально, не даючи хабарів.

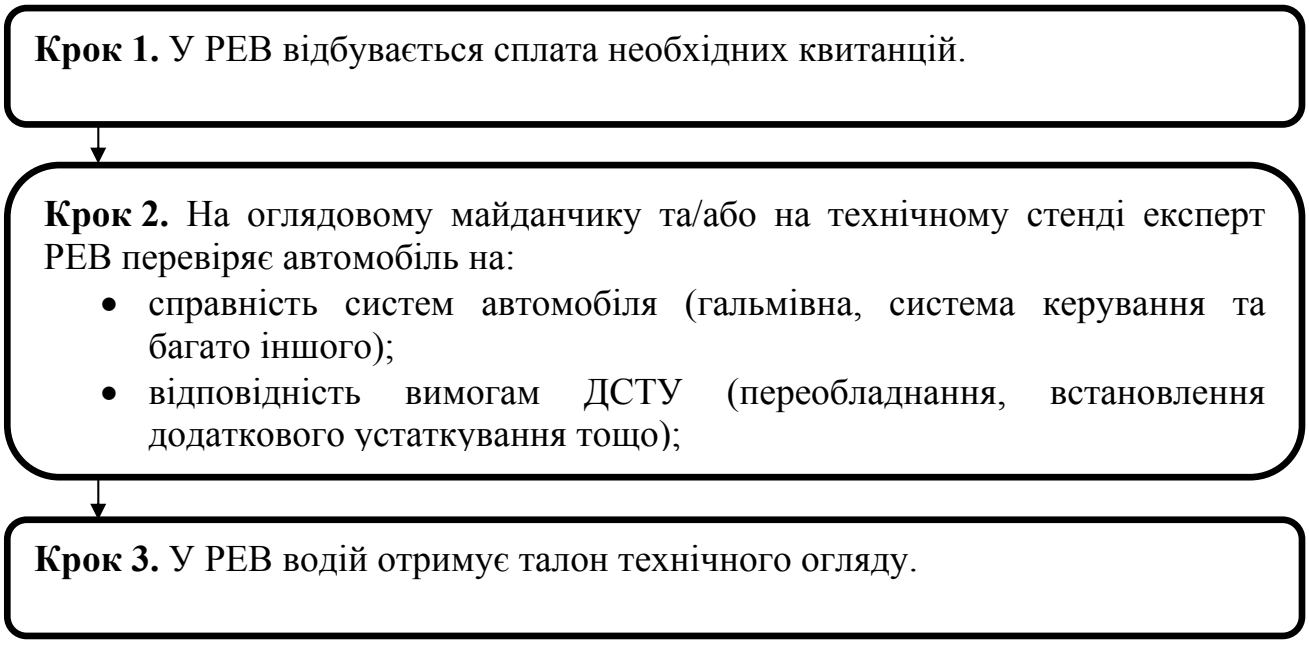

Рис. 4.4.1. Легальна схема проходження технічного огляду транспортного засобу.

Найменше зустрічаються з труднощами, і, внаслідок цього з корупцією при техогляді власники нових автомобілів. У цьому випадку техогляд носить формальний характер – перевіряються номери кузова, двигуна. Але і у таких випадках зустрічаються винятки, тож проблеми виникають і у власників нових автомобілів.

Витяг з інтерв'ю:

«Я цікавився у друзів, як проходити техогляд – гарний автомобіль також можна легко провалити на усіх тестах. Було б бажання. Перевіряючий може будь-який автомобіль забракувати. Після такого тесту їдеш на СТО, витрачаєш гроші, час, все робиш. Їдеш знов на техогляд, сплачуєш гроші вдруге за його проходження. Тобі знаходять ще щось. І після цього ти розумієш, що вони хочуть грошей. Так навіщо мучитись!? Краще заплатити одразу!.».

Внаслідок майже тотальної розповсюдженості вищеописаної думки переважна більшість респондентів скористались нелегальною схемою проходження техогляду (рис. 4.4.2).

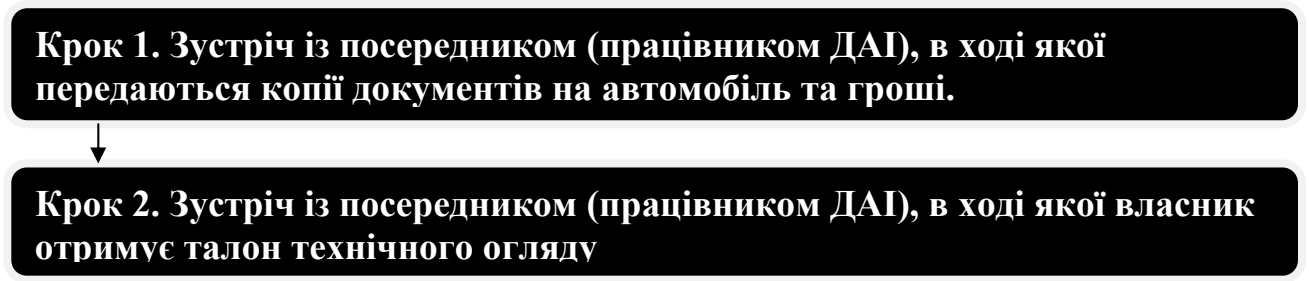

Рис. 4.4.2. Найпоширеніша нелегальна схема проходження технічного огляду транспортного засобу.

Техогляд автомобілів, які вже були у використанні, пов'язаний з тимчасовими моральними та матеріальними витратами та проблемами: скрізь є черги; талончиків не вистачає на всіх; працівники центрів, де проводиться техогляд, усім незадоволені, особливо технічним станом автомобіля. Крім того, обґрунтовано чи ні, багато хто просто не вірить у те, що їх автомобіль пройде процедуру техогляду легально. Це пов'язано не тільки з побоюваннями сваволі при експертизі, але й з тим, що в багатьох власників автомобілі перебувають у стані, далекому від ідеального, а «їздити треба». Водії виправдуються станом доріг і неможливістю підтримувати постійно автомобіль у стані абсолютної технічної справності або відповідності кількості СО у вихлопному газі.

Складність проходження процедури підсилюється тим, що для одержання довідок від лікарів необхідно їздити в різні частини міста, заклади, де великі черги. Така складна й дисфункціональна процедура призводить до того, що складаються практики, спрямовані на спрощення проходження техогляду.

Описані випадки купівлі талону про проходження техогляду, у який просто вписуються дані автомобіля, іноді власноручно. Однак такі випадки відбувались два і більше років тому. Сьогодні навіть при купівлі талону, як зауважують респонденти, потрібно сплачувати квитанції.

Найпоширенішим виявився варіант, коли водії домовляються зі знайомими, які працюють у ДАІ, або мають знайомого у ДАІ, надають їм всі квитанції про сплату необхідних платежів і деяку суму «зверху». Ця сума коливається в межах 200 - 300 гривень. Це стосується також і завідувачів гаражів, які проходять техогляд майже усіх машин гаражу «оптом». У деяких випадках квитанції сплачуються самим працівником ДАІ, а йому тільки передають гроші та документи.

Витяг з інтерв'ю:

«Знайшовся чоловік зі зв'язками у ДАІ. Я приходжу до нього додому, даю 400 гривень та ксерокопію техпаспорта. Через добу приходжу до нього і забираю талон техогляду. Машину нікуди не вожу».

Однак інтерв'ю показують, що розповсюдженим варіантом проходження техогляду є і легальне проходження частини етапів та сплата хабара тільки на одному з них. Так вчиняють люди, які проти того, щоб давати хабар, і прагнуть усе зробити «за законом», але, зіштовхнувшись із перешкодами, які їм здаються непереборними, все-таки здаються і платять зверху. Найчастіше це етап експертизи технічного стану автомобіля.

Респонденти, які мали досвід проходження техогляду і легально, і за допомогою хабарів, схиляються до того, що сплата хабара значною мірою спрощує процедуру. У майбутньому вони мають намір знов дати хабар за гарантоване проходження техогляду.

Витяг з інтерв'ю:

«Я розумію, що це нелегально, але в деяких випадках це необхідно».

Переважна більшість водіїв приймає такі «правила гри», однак незначна частина займає принципову позицію і вважає, що це вкрай негативне явище. Причому вони і надалі мають намір користуватися тільки легальною процедурою.

4.5. Контакти з дорожньо – патрульною службою

Практика контактів з працівниками ДАІ на дорозі останнім часом зазнала істотних змін. Численні реорганізації служби ДАІ до деякої міри змінили поведінку працівників ДАІ на дорогах. Під час опитування 2007 року водії відзначали, що їх стали рідше безпідставно зупиняти, зменшилися випадки відвертого вимагання грошей, а сума хабара за цілу низку порушень стала обмежуватися 10 - 20 гривнями. Але після аналізу інтерв'ю 2008 року можна стверджувати, що практика контактів з працівниками ДАІ знов набула змін, головна з яких – підвищення суми хабарів.

Аналіз проведених інтерв'ю дозволяє зробити висновок – практика взаємодії громадян з працівниками ДАІ на дорозі як у 2007 році, так і у 2008 році є достатньо сталою і протягом останнього року практично не змінилась. Це свідчить про те, що у громадян існують сталі стереотипи взаємодії з працівниками ДАІ при зупинці на дорозі.

Головною закономірністю, яку було виявлено у ході інтерв'ю, є те, що більшість водіїв дуже слабко розрізняють давання хабара за порушення ПДР та офіційний штраф. Деякі взагалі вважають хабар за порушення штрафом. Крізь усі інтерв'ю також проходить впевненість водіїв у тому, що з працівниками ДАІ сперечатись вийде «собі дорожче», навіть якщо працівник ДАІ неправий і зупиняє без підстав.

Витяг з інтерв'ю:

«ДАІшники вміють давити на психіку, ставлять провокаційні питання, я вважаю, що це протиправні дії, але навіщо сперечатись – буде ще гірше».

Якщо водія зупиняють тому, що він порушив правила дорожнього руху – найчастіше порушення очевидне і водій сам усвідомлює, що поводився неправильно, відчуває провину. Саме тому водій прагне загладити свою провину й «вирішити питання на місці». Вартість «вирішення питання» залежить від тяжкості вчиненого порушення правил дорожнього руху. Крім того, як зазначають респонденти, практика давання хабарів працівниками ДАІ загальновідома.

Витяг з інтерв'ю:

«Про те, що ДАІшнику треба заплатити хабар, у нашій країні усім відомо з народження. Я дізнався від батька та друзів».

Багато водіїв сприймає хабар, даний працівникові ДАІ на дорозі за скоєне ними порушення, як штраф. Тільки в цьому випадку вони заощаджують незначну суму грошей і свій особистий час, який вони б витратили, відвідуючи суди та сплачуючи квитанції. «Спіймали – заплати», – такою логікою керуються порушники ПДР, підтримуючи тим самим правила гри, де можна порушувати, якщо цього ніхто не помітив, у іншому випадку потрібно визнати свою провину.

Витяг з інтерв'ю:

«Будь-який водій, навіть найдосвідченіший, іноді порушує правила дорожнього руху... Хабар - це найпростіший та найшвидший спосіб вирішення питання. Я намагаюсь не порушувати, але якщо порушив, то обираю найшвидший та найпростіший спосіб».

Крім того, багато водіїв раді такій можливості, тому що гроші дозволяють вирішити будь-яку ситуацію, що виникла на дорозі, на свою користь. Переробити на свою користь протоколи ДТП, або залишити без покарання випадок смерті збитого пішохода – «все має свою ціну», вважають респонденти.

Інтерв'ю показали, що жоден з опитаних водіїв не був у ситуації, коли б працівник ДАІ відмовився взяти хабар. Але описані випадки, коли працівники ДАІ зупиняли водія за порушення, проводили з ним профілактичну співбесіду та відпускали його, здивованого, без накладання інших санкцій (таке усне попередження передбачене законодавством).

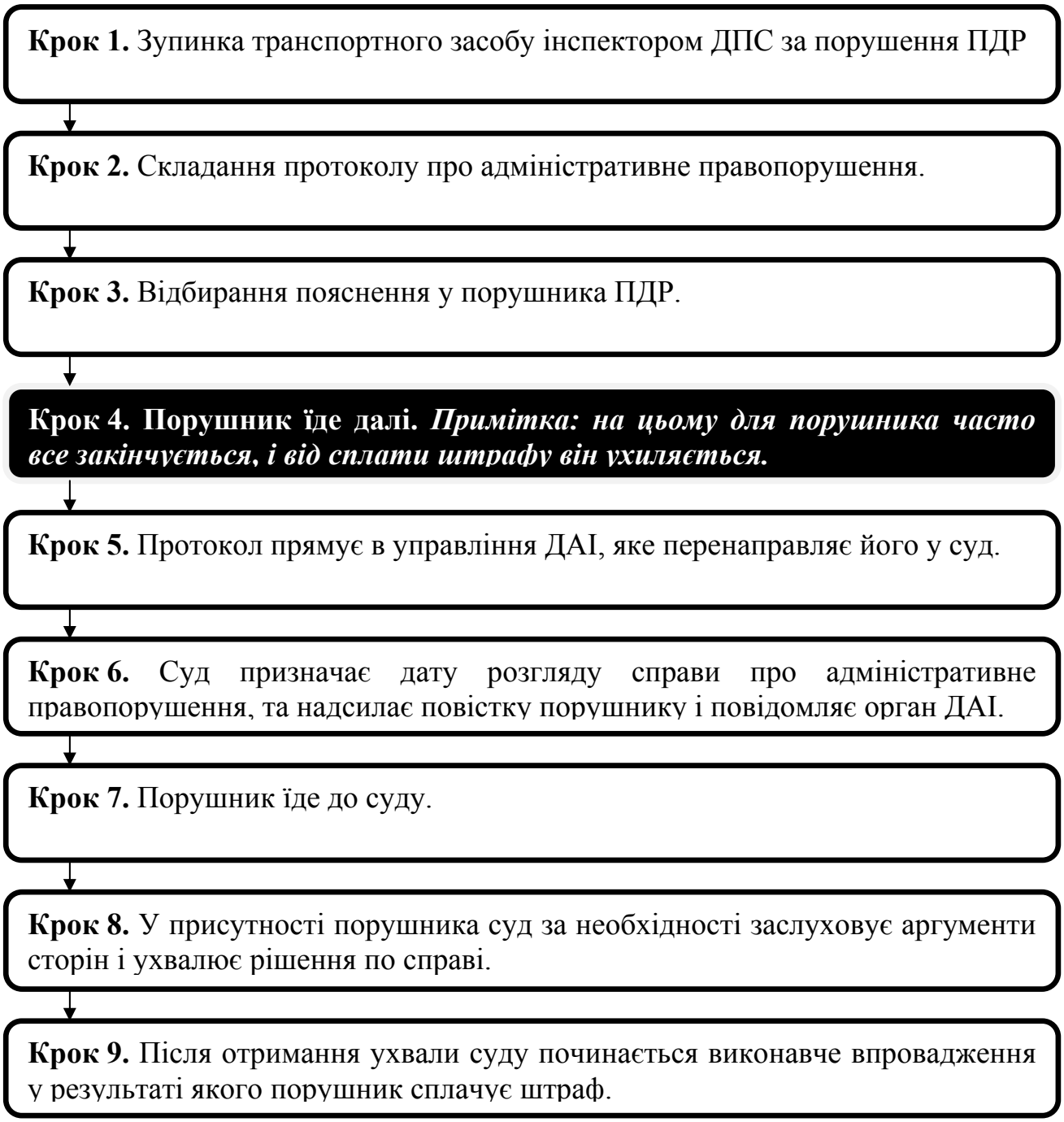

Рис. 4.5.1. Схема стягнення штрафу за порушення ПДР.

Більшість респондентів готові дати хабар працівникові ДАІ на дорозі. По-перше це пов'язано з тим, що так простіше – ситуація вирішена, і про неї можна забути. По-друге, існуючу систему штрафів за порушення правил дорожнього руху багато хто вважає абсолютно неефективною (див. рис. 4.5.1). Вони також впевнені, що заплативши ці гроші державі у вигляді штрафу, вони не принесуть ніякої користі. Напевно, дається взнаки недовіра державі в цілому та відсутність позитивних очікувань від неї. Деякі водії взагалі ухиляються від сплати штрафів роками і стверджують, що ніяких санкцій стосовно до них прийнято не було, для цих людей немає ніякого сенсу платити за порушення ні в скарбницю, ні працівнику ДАІ. Описані випадки, коли самим працівникам ДАІ було ліньки складати протокол, і якщо їм не вдалося домогтися «рішення на місці», вони розчаровано відпускали порушника.

Описана респондентами процедура давання хабара за порушення правил дорожнього руху досить проста. На прохання інспектора пред'явити права і техпаспорт, між сторінок кладеться купюра в 20 - 50 грн., яка непомітно вилучається інспектором і водій відразу відпускається з найкращими побажаннями, а іноді з попередженнями, де саме розташовані інші засідки ДАІ.

Витяг з інтерв'ю:

«Хабар – найбільш простий і швидкий спосіб вирішення питання. Це простіше та зручніше зробити, ніж йти офіційним шляхом… Якщо б держава хотіла – вона б зробила умови, щоб сплачувати штраф було б зручніше, ніж хабар – і усі б цим користувались».

Таким чином, переважна більшість опитаних нами респондентів користується значно спрощеною, у порівнянні з офіційною, нелегальною процедурою «вирішення питання» (рис. 4.5.2), якщо їх зупиняють співробітники ДАІ за порушення ПДР. У такий спосіб вони уникають непотрібних їм складнощів, пов’язаних з сплатою офіційного штрафу офіційним шляхом.

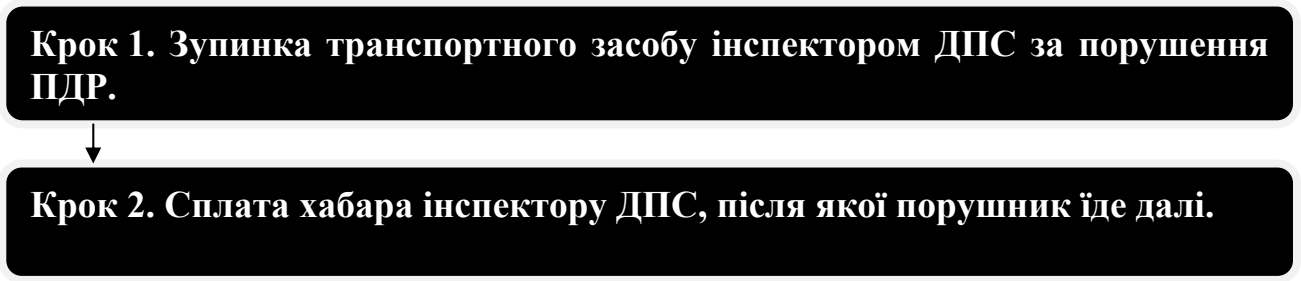

Рис. 4.5.2. Нелегальна схема отримання хабара за порушення ПДР .

Другий розповсюджений варіант одержання хабара полягає в тому, що порушника запрошують для бесіди в патрульну машину, де пояснюють усю тяжкість скоєного ним порушення і чим йому це загрожує, після чого домовляються про суму хабара, який передається одразу, якщо сума невелика або порушник їде за грошима, якщо необхідної суми в нього немає. Треба відзначити, що у цьому випадку відбувається торг, у ході якого можна знизити суму хабара.

Витяг з інтерв'ю:

«Мене зупинили за проїзд на червоне світло, я знав, що це порушення «тягне» максимум на 35 гривень. Він почав мене залякувати, казав, що я створив аварійну ситуацію і він забере у мене права на 6 місяців. Нагнітав обстановку. Я запропонував йому якось по-іншому вирішити питання. Він запитав, скільки у мене грошей і скільки я в змозі йому дати. Просив 300 гривень. У мене цих грошей не було. Ми торгувались. Зійшлись на 150 гривнах. Я знав, що це стільки не коштує, але що зробиш?».

У ряді випадків водії вказують, що вони уникнули сплати штрафу завдяки тому, що вони «умовили» працівників ДАІ. Зазвичай для цього використовується аргумент поспіху у зв'язку з якими-небудь подіями або повної відсутності грошей. У кожному разі, жоден з аргументів не можна вважати універсальним, багато чого залежить суб'єктивних факторів, пов'язаних із самим працівником ДАІ.

Окремою практикою корупційної взаємодії з працівниками ДАІ є використання впливу. Найчастіше це виражається у пред'явленні візиток або службових посвідчень.

Витяг з інтерв'ю:

«Я користувався посвідченням, воно допомагає не завжди, як пощастить. До цієї практики я ставлюсь нормально. Хто зміг – молодець. Це такий вовчий ринок: зміг відмазатись від хабара – молодець, якщо вони розвели тебе на хабара – вони більші молодці».

Візитка якої-небудь високопоставленої особи, часто з ДАІ, може взагалі позбавити порушника відповідальності перед працівниками ДАІ. Більшість із них побоюється пред'являти в цьому випадку навіть законні вимоги, щоб уникнути потім неприємних бесід з керівництвом. У ряді випадків своєрідною заміною такої «візитки» стає дорога машина або особливі номери.

Разом з тим опитані водії – працівники міліції вказали, що іноді уникають говорити про те, що вони працюють у правоохоронних органах, адже це не допоможе їм, а скоріше погіршить становище, бо відповідальність за порушення ПДР для працівника міліції значно суворіша ніж для пересічного громадянина і пов’язана з дисциплінарними стягненнями.

Більшість респондентів зустрічалися з профілактичною зупинкою працівниками ДАІ для перевірки документів або зупинкою в ході якої-небудь спеціальної операції. Легальність дій працівників ДАІ в цьому випадку можна взяти під сумнів, оскільки, займаючи позицію на якомусь жвавому місці, екіпаж перевіряє велику кількість машин різних марок і кольорів. Дії працівника ДАІ в цьому випадку носять скоріше пошуковий характер – раптом вдасться знайти яке-небудь порушення – із цією метою проводиться візуальний огляд машини, перевірка документів і огляд багажника. Якщо порушень «на перший погляд» не виявлено, зазвичай водія відпускають.

Витяг з інтерв'ю:

«Мене іноді зупиняють, просять показати документи, я не вважаю, що це підстава для зупинки, але мені легше показати документи, зазвичай показуєш і вони говорять - Все, дякую, їдь…»

Зовсім іншим випадком є зупинка водія з метою вимагання. Але водій не може знати, з якою метою його зупинили, якщо він нічого не порушував. Єдиним індикатором у цьому випадку є поведінка працівника ДАІ. Якщо він зупинив водія з метою вимагання, то він поводиться провокуюче, може загрожувати. Найчастіше із цим зіштовхуються водії вантажних автомобілів, які на багатьох постах повинні платити за «дружбу з ДАІ». З метою вимагання працівники ДАІ роблять натяки або відкрито обвинувачують водія у тому, що він пив спиртне або порушив ПДР. Так, більшість водіїв знають, що можуть піддатися на дорозі невеликому допиту, чи пили вони сьогодні, учора, позавчора, чи вживають які-небудь таблетки, ліки або спиртовмісні лосьйони, одеколони. Кожний водій знає, що на всі ці питання потрібно відповідати негативно, інакше допит може мати неприємне продовження. Респонденти описують і такі випадки, коли вони погодилися пройти на дорозі обстеження на зміст алкоголю в крові, тому що взагалі ніколи не вживають спиртного, і були шоковані тим, що тест виявився позитивним. Подальше вирішення ситуації коштувало їм нервів і в ряді випадків хабара працівникам ДАІ.

Слід відзначити подвійне ставлення водіїв до порушень ПДР. Більшість водіїв вважає тяжкими порушеннями керування автомобілем у стані алкогольного сп'яніння, проїзд на червоне світло, перетинання подвійної суцільної лінії, значне перевищення швидкості (особливо в населених пунктах), недотримання правил проїзду через пішохідний перехід. Водночас, вказуючи, які порушення найчастіше вони вчиняють, називають також проїзд на червоне світло, перевищення швидкості, порушення проїзду через пішохідний перехід. Це свідчить про наявність подвійних стандартів серед водіїв. З одного боку, вони прощають собі порушення деяких правил, вважають їх припустимими; з іншого боку, у них викликає відверте обурення те, що інші ці правила порушують.

Ставлення до давання хабара працівникові ДАІ на дорозі значною мірою відрізняється залежно від того, у якій ситуації це відбувалося. Так, хабар як «сплата штрафу» сприймається позитивно, і більшість респондентів стверджують, що будуть це робити знову, тому що це спрощує їм життя.

Витяг з інтерв'ю:

«Якщо мене зупинять за порушення – я спробую умовити працівника ДАІ не застосовувати до мене санкцій, якщо не вийде – скористаюсь посвідченням, якщо і це не вийде – дам хабара, а якщо грошей не візьмуть – тоді сплачу штраф офіційно».

До явного вимагання усі респонденти ставляться вкрай негативно. Багато хто наполягає на тому, що давати в цьому випадку гроші працівникам ДАІ для них є неприпустимим.

Щодо змін, які відбулись у практиці взаємодії працівників ДАІ з водіями на дорогах протягом 2007–2008 рр., то усі респонденти сходяться у одному – суми хабарів істотно збільшились.

4.6. Думка водіїв про заходи щодо боротьби з корупцією в ДАІ

Аналіз інтерв'ю показує, що в першу чергу водії пропонують змінювати законодавство, процедури, що стосуються порядку реєстрації, проходження

техогляду та дотримання правил дорожнього руху. Водії найчастіше пропонують: 1) змінити систему стягнення штрафів, зробити її ефективною; 2) зробити більш простими і прозорими всі процедури, пов'язані з одержанням прав (зробити запитання теоретичного іспиту більш прикладними і однозначними, дати можливість ознайомлення з результатами тестування), проходженням техогляду (скасувати техогляд як обов'язкову процедуру й покласти його необхідність на водія), зняття й постановки на облік автомобіля (зробити більш простою і централізованою сплату всіх платежів); 3) зняти з ДАІ і покласти на спеціальні сертифіковані центри право на техогляд автомобілів, оцінку знань і видачу прав на керування автомобілем.

Крім того, розповсюдженою пропозицією є встановлення камер спостереження як на вулицях, так і у патрульних машинах. У першому випадку – респонденти впевнені, що при фіксації порушення на камеру та відправлення квитанції порушнику додому, не буде місця корупційній взаємодії між інспектором та порушником, як це відбувається за кордоном. У другому випадку – при встановленні камери у патрульну машину – фіксація процесу зупинки та співбесіди з порушником унеможливлює вирішення цієї ситуації за допомогою хабара.

Справедливо вважаючи, що в акті корупції беруть участь дві сторони, частина респондентів пропонує також вжити заходів з метою підвищення правосвідомості населення, а саме:

1) ввести широку пропагандистську програму дотримання правил дорожнього руху в школах;
2) розвивати соціальну рекламу, спрямовану на дотримання ПДР, взаємоповаги і чесності на дорогах;
3) за допомогою низки заходів підвищувати правову грамотність всіх учасників дорожнього руху.

Також висловлюється думка, що головним механізмом протидії корупції є підвищення заробітної платні працівникам ДАІ та паралельне посилення контролю та відповідальності за прояви корупції.

Щодо відношення до результатів роботи ДАІ у посиленому режимі, коли у січні-лютому 2008 року у порушників відбирались права на місці скоєння порушення ПДР, водії одностайно висловлюють одразу дві думки про це:

1) добре, якщо права відбирали на законних підставах та за дійсно тяжкі порушення. Але відомі випадки, коли працівники ДАІ перевищували свої повноваження і відбирали права за «дрібниці», що водії вважають несправедливим;
2) водії впевнені, що найбільш «злісні» порушники від цього не постраждали, бо «вирішували усе одним дзвінком». Респонденти вважають що саме такі водії і є основними порушниками ПДР, адже знають що їм усе «зійде з рук».

Таким чином робота ДАІ у посиленому режимі лише «полякала» водіїв, що головним чином дотримуються правил і майже ніяк не вплинула на водіїв, які правила порушують регулярно.

Розділ 5
Аналіз офіційних матеріалів та нормативної бази, що регламентує діяльність Державної автомобільної інспекції МВС України

5.1. Методика аналізу нормативних актів, що регламентують діяльність Державної автомобільної інспекції МВС України.

Методика аналізу нормативних актів, що регламентують діяльність Державної автомобільної інспекції МВС України залишилась такою ж як і при здійсненні такого аналізу під час дослідження 2007 року. Єдиною відмінністю є те, що увага була зосереджена на змінах у законодавстві, що відбулись протягом останнього року. Цілями аналізу корупціогенності нормативно-правового акта є:

- Виявлення у нормативно-правовому акті корупційних факторів й норм (дефектів норм), які створюють можливості скоєння корупційних діянь та/або рішень;
- Представлення рекомендацій з усунення корупційних факторів й усуненню (корекції) корупціогенних норм;
- Надання рекомендацій з включення до тексту превентивних антикорупційних норм.

При цьому під рекомендаціями з усунення корупційних факторів й усуненню (корекції) корупціогенних норм розуміємо загальний висновок про необхідність внесення змін й/або доповнень у нормативно-правовий акт, необхідності скасування нормативно-правового акта, відхилення або доопрацювання проекту нормативно-правового акту. Пропонуються деякі зміни й доповнення, а також антикорупційні формулювання норм з метою роз'яснення коррупціогенності норм, які аналізуються.

Для досягнення перелічених цілей використовувались такі інструменти:

- виділення й класифікація найбільш типових проявів корупціогенності нормативно-правових актів (типологія корупційних факторів), які після лягають у основу ймовірної корупціогенності локальних актів й рішень або дій (без діяння) правозастосовчих органів;
- опис корупційних факторів, які дозволяють їх виявити у тексті нормативно-правового акту. В ході аналізу корупціогенності необхідно перевірити наявність (відсутність) кожного корупційного фактору у тексті нормативно-правового акту, який аналізується;
- вказання на можливі корупційні дії й наслідки.

При аналізі нормативно-правових документів, які регламентують процедуру постановки/зняття з обліку транспортних засобів громадянами та юридичними особами було проаналізовано нормативні акти у ієрархічному порядку:

Конституція України закріплює право кожної людини мирно володіти та розпоряджатися своєю власністю, тобто виконувати будь-які дії, що реалізують тріаду правочинів власника: володіння, використання та розпорядження власним майном.

Цивільний кодекс України є кодифікованим нормативно – правовим актом, який містить ключові засади використання власності громадянами,

закріплює форми набуття права власності за цивільно-правовими угодами як-то договір купівлі – продажу, дарування, міни, описує процедуру спадкування тощо.

Закон України «Про власність» уточнює процедури реалізації права власності в Україні, в тому числі права власності на транспортні засоби, порядок набуття, припинення або зміни права власності.

Закон України «Про систему оподаткування в Україні» визначає вичерпний перелік податків, зборів та інших обов'язкових платежів до державного бюджету. Особливої уваги заслуговує податок з власників транспортних засобів та 3% збір до Пенсійного фонду України.

Закон України «Про дорожній рух» регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки, визначає права, обов'язки і відповідальність суб'єктів - учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання (далі - міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади та об'єднань).

Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» – вносить зміни та доповнення до законодавчих актів, яку у тій ч іншій мірі впливають на сферу регулювання безпеки дорожнього руху.

Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ України визначає склад, функції та завдання ДАЇ, порядок її взаємодії із громадянами, юридичними особами, іншими органами влади, визначає її компетенцію та відповідальність.

Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами регламентує суспільні відносини у сфері видачі посвідчень водія, їх обліку та використання.

Інструкція про порядок приймання екзаменів, оформлення видачі (обміну)посвідчень водія, обліку та зберігання документів, які стосуються екзаменаційної роботи містить процедуру та механізми набуття, позбавлення та припинення право керування транспортними засобами.

Правила державної реєстрації та обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів та мотоколясок на міжвідомчому рівні регламентує процедуру державної реєстрації транспортних засобів.

Інструкція про проведення державної реєстрації, перереєстрації та обліку транспортних засобів, оформлення і видачі реєстраційних документів, номерних знаків на них та здійснення перевірок реєстраційно-екзаменаційних підрозділів Державтоінспекції МВС України безпосередньо містить механізм та процедуру державної реєстрації транспортних засобів.

Перелік платних послуг, які можуть надаватися органами та підрозділами Міністерства внутрішніх справ містить виключний перелік послуг МВС України, які оплачуються громадянами та юридичними особами, в т.ч. і процедури постановки/зняття з обліку.

5.2. Аналіз офіційних матеріалів та нормативної бази, що регламентує діяльність Державної автомобільної інспекції МВС України.

Події, що відбувалися на автошляхах всієї країни на початку 2008 року під назвою «профілактичне відпрацювання» і мали на меті поліпшення ситуації на дорогах, призвели до численних порушень прав водіїв, поставили під питання ефективність функціонування існуючої системи органів адміністративної юрисдикції, а серед них такого важливого та впливового як Державна автомобільна інспекція. Звернемося до аналізу окремих дій працівників ДАІ, які мали місце і носять не однозначний характер.

Удосконалення діяльності Державної автомобільної інспекції щодо відповідальності за порушення правил дорожнього руху має сприяти посиленню правопорядку на дорогах України. Стаття 7 Кодексу України про адміністративні правопорушення визначає, що ніхто не може бути підданий заходу впливу в зв'язку з адміністративним правопорушенням інакше як на підставах і в порядку, встановлених законом. Провадження в справах про адміністративні правопорушення здійснюється на основі суворого додержання Кодексу та наказу МВС України № 185 від 22.02.2001 «Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення» та Наказом МВС України від 22.10.2003 № 1217 «Про виконання Закону України від 5 квітня 2001 року «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення правил дорожнього руху».

Відповідно до ст. 259 КУпАП «Доставляння порушника» таке доставляння допускається тільки для складання протоколу про адміністративне правопорушення у разі неможливості скласти його на місці, якщо його складення є обов'язковим, і тільки у чітко визначені місця - в орган міліції, до штабу громадського формування з охорони громадського порядку і державного кордону, чи громадського пункту з охорони громадського порядку працівником міліції.

При порушенні правил дорожнього руху, правил щодо охорони порядку і безпеки руху порушника може бути доставлено уповноваженою на те посадовою особою в міліцію (у нашому випадку - працівником державної автомобільної інспекції), якщо у нього нема документів, що засвідчують особу, і нема свідків, які б змогли повідомити необхідні дані про нього. Тобто доставляння правопорушників у суд з метою складення протоколу не допускається. Такі норми було передбачено до прийняття Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху». Після набрання ним чинності процедура докорінно змінюється.

У випадках допущення порушень ПДР, уповноваженими органами (посадовими особами) на місці вчинення правопорушення виноситься постанова у справі про адміністративне правопорушення, відповідно до вимог статті 283 КУпАП.

Якщо під час складання постанови у справі про адміністративне правопорушення особа оспорить допущене порушення і адміністративне стягнення, що на неї накладається, то уповноважена посадова особа зобов’язана

скласти протокол про адміністративне правопорушення відповідно до вимог статті 256 КУпАП. Цей протокол є додатком до постанови у справі про адміністративне правопорушення.

Постанова у справі про адміністративне правопорушення, як і протокол про адміністративне правопорушення складаються у двох екземплярах, один з яких вручається особі. У разі виявлення адміністративного правопорушення в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованого за допомогою працюючих в автоматичному режимі спеціальних технічних засобів, що мають функції фото – і кінозйомки, відеозапису чи засобів фото-і кінозйомки, відеозапису, протокол про адміністративне правопорушення не складається, а постанова у справі про адміністративне правопорушення виноситься без участі особи, яка притягається до адміністративної відповідальності. Копії постанови у справі про адміністративне правопорушення та матеріалів, зафіксованих за допомогою працюючих в автоматичному режимі спеціальних технічних засобів, що мають функції фото – і кінозйомки, відеозапису чи засобів фото-і кінозйомки, відеозапису, надсилаються особі, яка притягається до адміністративної відповідальності, протягом трьох днів з дня винесення вказаної постанови.

Із запропонованої законодавцем норми можна зробити висновок, що саме доставляння, включаючи таке спірне як примусове, взагалі втрачає сенс, тому що протокол про порушення складається на місці із винесенням рішенням по ньому. Але корупціогенна складова все ще залишається, і навіть стає більшою. Тепер працівник ДАІ має більше дискреційних повноважень і більше не «рівняється» на суд, а самостійно виносить рішення. Можна зробити висновок, що «спокуса» отримати хабара не зменшується. Єдиною силою, яка може утримати від корупційних практик, на нашу думку, є фіксація правопорушень технічними засобами (відеокамерами), яка нівелює людський фактор, а просто констатує вчинення того або іншого правопорушення. Пропозиція у новому Законі досить прогресивна і покликана звести до мінімуму спілкування водія та інспектора з приводу порушень ПДР. Але залишається питання, коли всі автошляхи України будуть обладнані такими засобами фіксації?

Разом з тим, ст. 260 КУпАП «Заходи забезпечення провадження в справах про адміністративні правопорушення» передбачає, що у випадках, прямо передбачених законами України, з метою припинення адміністративних правопорушень, коли вичерпано інші заходи впливу, встановлення особи, складення протоколу про адміністративне правопорушення у разі неможливості складання його на місці вчинення правопорушення, якщо складення протоколу є обов'язковим, забезпечення своєчасного і правильного розгляду справ та виконання постанов у справах про адміністративні правопорушення, допускаються адміністративне затримання особи, особистий огляд, огляд речей і вилучення речей та документів.

Стаття 261 КУпАП «Адміністративне затримання» вказує, що осіб, які порушили правила дорожнього руху, органи внутрішніх справ можуть затримати, про що слід скласти відповідний протокол.

Аналіз пункту 1 ст. 262 КУпАП «Органи (посадові особи) правомочні здійснювати адміністративне затримання», дає можливість стверджувати, що осіб,

які порушили правила дорожнього руху, органи внутрішніх справ можуть затримати на місці, а доставляти в органи внутрішніх справ лише в тих випадках, коли в них відсутні документи що засвідчують особу.

Відповідно до ст. 263 КУпАП «Строки адміністративного затримання» порушників правил дорожнього руху може бути затримано на термін до трьох годин, як на місці вчинення правопорушення і за умови відсутності у них документів в органі внутрішніх справ.

Згідно зі статтею 265 КУпАП «Вилучення речей і документів» можуть вилучатися у правопорушників речі і документи, шо є знаряддям або безпосереднім об'єктом правопорушення.

Знаряддям правопорушення є транспортний засіб, а безпосереднім об'єктом – безпека дорожнього руху.

Частина перша ст. 318 КУпАП «Порядок виконання постанови про позбавлення права керування транспортним засобом, річковим або маломірним судном» встановлює у разі винесення постанови про позбавлення права керування транспортним засобом, річковим або маломірним судном посвідчення водія (свідоцтво, диплом) особі, щодо якої застосовано даний захід адміністративного стягнення, не повертається.

Закон пропонує повернути до Кодексу повноваження щодо вилучення посвідчення водія та навіть талону про проходження технічного огляду і ліцензійної картки, навіть власне транспортного засобу. Для цього Кодекс доповнено трьома новими статтями.

«Стаття 265^1. Тимчасове вилучення посвідчення водія»

У разі наявності підстав вважати, що водієм вчинено порушення, за яке, відповідно до цього Кодексу, може бути накладено адміністративне стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами, працівник Державної автомобільної інспекції тимчасово вилучає посвідчення водія до набранням законної сили постанови у справі про адміністративне правопорушення, але не більше ніж на три місяці з моменту такого вилучення, і видає тимчасовий дозвіл на право керування транспортними засобами. Про тимчасове вилучення посвідчення водія робиться запис у протоколі про адміністративне правопорушення.

Після закінчення трьохмісячного строку тимчасового вилучення посвідчення водія, у випадках, коли судом не прийнято рішення щодо позбавлення водія права керування транспортним засобом або якщо справа про адміністративне правопорушення не розглянута у встановлений законом строк, особа має право звернутися за отриманням вилученого документа. Таке звернення особи є обов’язковим для його виконання незалежно від стадії вирішення справи про адміністративне правопорушення

За подання такого звернення та повернення особі тимчасово вилученого посвідчення водія не може стягуватися плата.

Порядок тимчасового вилучення посвідчення водія визначається Кабінетом Міністрів України.

«Стаття 265^2. Тимчасове затримання транспортних засобів»

У разі наявності підстав вважати, що водієм вчинено порушення, передбачені частинами першою, другою, третьою, п'ятою і шостою статті 121, статтями 121^1, 126, частинами першою, другою, третьою і четвертою статті 130, статтями 132^1, 206^1 цього Кодексу, працівник Державної автомобільної інспекції тимчасово затримує транспортний засіб шляхом блокування або доставляє його для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку (коли розміщення затриманого транспортного засобу суттєво перешкоджає дорожньому руху), в тому числі за допомогою спеціального автомобіля – евакуатора. Про тимчасове затримання робиться відповідний запис у протоколі про адміністративне правопорушення.

Після тимчасового затримання транспортного засобу працівник Державної автомобільної інспекції зобов'язаний надати особі можливість повідомити про тимчасове затримання транспортного засобу та своє місцезнаходження іншу особу за власним вибором і вжити заходів до повернення автомобіля до місця постійної дислокації, а також забороняє експлуатацію транспортного засобу до усунення несправностей, виявлених у процесі його огляду.

Транспортний засіб може бути тимчасово затриманий на строк до вирішення справи про адміністративне правопорушення, але не більше трьох днів з моменту такого затримання.

Після закінчення трьохденного строку тимчасового затримання транспортного засобу, особа має право звернутися за отриманням тимчасово затриманого транспортного засобу. Таке звернення особи є обов'язковим для його виконання незалежно від стадії вирішення справи про адміністративне правопорушення.

За подання такого звернення та повернення особі тимчасово затриманого транспортного засобу не може стягуватися плата.

Порядок тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках та стоянках визначається Кабінетом Міністрів України.

«Стаття 265^3. Тимчасове вилучення талону про проходження державного технічного огляду або ліцензійної картки на транспортний засіб».

У разі експлуатації транспортного засобу, що має несправності гальмової системи, рульового управління, тягово-зчіпного пристрою, зовнішніх світлових приладів (темної пори доби) або не укомплектованого відповідно до призначення чи з іншими технічними несправностями, з якими відповідно до встановлених правил експлуатація їх забороняється, або переобладнаного з порушенням відповідних правил, норм і стандартів, або такого, що своєчасно не пройшов державного технічного огляду – працівник Державної автомобільної інспекції тимчасово вилучає талон про проходження державного технічного огляду.

Про тимчасове вилучення талону про проходження державного технічного огляду або ліцензійної картки на транспортний засіб складається відповідний акт.

Новелою Закону стала норма про застосування адміністративного арешту до порушників правил дорожнього руху. На нашу думку, це стане дієвим інструментом у боротьбі зі злісними порушниками правил. Але, як і у попередній редакції, законодавець залишає норму остаточного вирішення на розсуд органу, який розглядає справу про адміністративне правопорушення, обирати діапазон

покарань «від - до», що є корупціогенним ризиком. Ризик полягає у тому, що суддя керується виключно законом та власним переконанням і діє виключно у межах компетенції, наданої законом. А така компетенція носить дискреційний характер.

Згідно із **Положенням про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ,** яке затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 14 квітня 1997 р. № 341, «Державна автомобільна інспекція є головним органом, на який покладається забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, що входить до системи органів Міністерства внутрішніх справ України. Основними завданнями Державтоінспекції є:

- реалізація в межах своєї компетенції державної політики щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;
- організація контролю за додержанням законів, інших нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища від шкідливого впливу автомототранспортних засобів;
- удосконалення регулювання дорожнього руху з метою забезпечення його безпеки та підвищення ефективності використання транспортних засобів;
- виявлення та припинення фактів порушення безпеки дорожнього руху, а також виявлення причин і умов, що сприяють їх вчиненню».

4 червня 2007 року Кабінет Міністрів України видав постанову № 795 «Про затвердження переліку платних послуг, як можуть надаватися органами і підрозділами Міністерства внутрішніх справ». Цей документ, з одного боку, визнавав такими, що втратили чинність раніше діючі нормативні акти щодо платних послуг міліції, з іншого – був наведений новий перелік таких послуг. Перелік платних послуг МВС складається з кількох великих блоків. Мабуть найбільший з них пов`язаний, так чи інакше, з автомобілями та водіями, і включає близько 60 (!) платних послуг. Тут і технічний огляд автомобілів, автобусів, причепів, оформлення документів на право управління авто, зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках Державтоінспекції, видача номерних знаків тощо.

Дивує ще одна платна послуга МВС (п. 68) – збереження номерних знаків транспортного засобу для подальшого закріплення їх за іншими транспортними засобами того ж власника. Тобто, ви купуєте нову машину замість розбитої (припустімо, не з вашої вини) хочете зберегти старі номери, а вас зобов`яжуть заплатити за це міліції. Або послуга (п. 67) з фотографування або відеозапису місць дорожньо-транспортних пригод, виявлених фактів протиправних дій, пошкоджених транспортних засобів. Знову дивує підхід до регулювання діяльності державного органу, який існує на податки, які сплачують громадяни України, у тому числі й водії. Замість обрання шляху до декомерціалізації діяльності Державної автомобільної інспекції, вона отримає нові позиції, на яких може заробляти гроші. З одного боку, досить непогано поповнювати державний бюджет додатковими надходженнями та підтримувати саму систему ОВС України. Але з іншого – важко протидіяти корупції у цій сфері, коли всі розуміють, що ДАІ є практично бізнесовою структурою, і дуже важко виокремити де саме є платна і легальна послуга, а де є хабар за «прискорення» або правильне

виконання тієї або іншої процесуальної дії. Рекомендація щодо зниження корупційних ризиків полягає в тому, що ДАІ МВС України необхідно якомога швидше та максимально позбавитися такого значного переліку платних послуг. Це можна зробити одним простим способом: передати ці функції іншим міністерствам та відомствам, а також на прозорих умовах залучити представників бізнесу.

Ґрунтуючись на вищевикладеному можливо зробити наступні висновки:

1. Незважаючи на численні рекомендації експертів та представників громадських організацій, законодавець пішов лише шляхом посилення відповідальності за порушення правил дорожнього руху. Звичайно, ця міра є необхідною, тому що рівень штрафів вже давно не відповідає рівню реальних заробітків власників транспортних засобів та не справляє стримуючого впливу на потенційних порушників ПДР. Збільшення штрафів без дієвої системи альтернативного впливу на порушників у вигляді громадських робіт, може, на нашу думку, призвести до зростання хабарів, які будуть давати водії аби уникнути великого офіційного штрафу.
2. Додатковим корупціогенним фактором є використання практично у всіх статтях Кодексу України про адміністративні правопорушення альтернативних санкцій та санкцій, які передбачають певне коливання, наприклад, від 10 до 15 неоподаткованих мінімумів прибутків громадян. Наявність встановленої законом можливості обирати вид покарання та його розмір обумовлюють можливість штучного створення корупційно сприятливих ситуацій. У новому Законі таких ситуацій не поменшало, а навіть стало більше, що стає добрим підґрунтям задля сприятливого розвитку корупційних практик у сфері регулювання безпеки дорожнього руху.
3. Легалізація технічних засобів фіксації порушень правил дорожнього руху, безсумнівно, є суттєвим кроком на шляху до мінімізації корупційних практик у сфері правових відносин щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Задля цього Кодекс про адміністративні правопорушення було доповнено ст. 14^1 «Відповідальність власників (співвласників) транспортних засобів», яка встановлює, що до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у разі їх фіксації працюючими в автоматичному режимі спеціальними технічними засобами, що мають функції фото – і кінозйомки, відеозапису, чи засобами фото – і кінозйомки, відеозапису притягаються власники (співвласники) транспортних засобів. Більш того, у новому Законі передбачається розширення можливостей щодо доказування вини або не винуватості у скоєнні адміністративного правопорушення. Так, до традиційних пояснень особи, свідчень свідків додається відео- та фотоматеріали, які можуть бути надані як особою, яка здійснює впровадження у справі, так і особою, яка допустила порушення. На нашу думку, це істотно збалансує процес доказування у справі про адміністративне правопорушення, надасть рівні можливості учасникам процесу та буде сприяти дійсній змагальності.

4. Відбувається непропорційне збільшення повноважень інспекторів ДАІ без встановлення реальних механізмів контролю за їх належною реалізацію. Це є найбільшим корупційним ризиком запропонованого Закону. Враховуючи результати проведених моніторингів, ставлення водіїв до порушень правил дорожнього руху та можливості прискорити та мінімізувати покарання, це призведе лише до збільшення «неофіційних» штрафів, які будуть «сплачуватися» на місці без складання відповідних документів. На жаль, законодавець так і не запропонував дієвого механізму контролю за стягненням штрафів, а навпаки запропонував таку процедуру, яка дозволяє вирішити питання «тут і зараз».
5. Провадження у справі про адміністративне правопорушення змінено, і за новим Законом, копія постанови уповноваженої посадової особи у справі про адміністративне правопорушення вручається особі, щодо якої її винесено, на місці вчинення правопорушення. Запровадження такої процедури, як надання копії постанови про адміністративне правопорушення робить можливим більш ефективну реалізацію права кожного громадянина на захист від обвинувачення та притягнення до відповідальності. Отримання копії постанови на початковому етапі разом із можливістю оскаржити постанову у справі про адміністративне правопорушення, що також з'явилося досить недавно, дає можливість особі заздалегідь продумати та вибудувати власну лінію захисту і є альтернативним каналом відновлення порушеного права замість використання корупційних практик.
6. Складання протоколу на місці скоєння адміністративного правопорушення та винесення рішення у справі. Запровадження такої норми може бути розглянуто як позитивно, так і негативно. Позитив полягає в тому, що порушник отримає на місці скоєння відразу постанову про притягнення до адміністративної відповідальності, і у разі незгоди із рішенням уповноваженої особи може невідкладно вдатися до оскарження цієї постанови. Негативний аспект полягає у тому, що на місці уповноважена особа не завжди зможе об'єктивно, повно, всебічно та неупереджено врахувати всі обставини, які супроводжували скоєння правопорушення, що, на нашу думку, може вплинути на ефективність оцінювання ситуації, що склалася, та винесення рішення по ній.
7. Відповідальність власників (співвласників) транспортних засобів за скоєння адміністративних правопорушень. Нова норма передбачає відповідальність власника або співвласника транспортного засобу навіть у випадках, коли за кермом перебувала інша людина, наприклад, користувалася автомашиною на підставі довіреності. Закон передбачає можливість надання та розгляд доказів того факту, що за кермом авто була інша особа, але цей обов'язок покладається на власника (співвласника) транспортного засобу, який протягом 10 днів з моменту винесення рішення у справі може надавати такі докази до органу, що виніс рішення. Це є прямим порушенням принципу презумпції невинуватості, який закріплено у Європейській конвенції захисту прав та основоположних свобод та

Конституції України. Презумпція невинуватості полягає у тому, що жодна особа не повинна доводити свою невинуватість або непричетність у випадку із порушенням правил дорожнього руху: доведення вини є обов'язком державних органів або посадових осіб.

8. Значна кількість матеріалів, які будуть надходити з технічних засобів фіксації порушень правил дорожнього руху, призведе до завантаження інспекторів та унеможливить провадження у справах у межах поточної чисельності інспекторів у встановлений законом термін. Це безперечно буде означати розширення штату інспекторів, які займаються адміністративною практикою, що, в свою чергу, призведе до збільшення витрат на утримання такого державного органу як ДАІ.
9. Посилання на підзаконні нормативні акти, які передбачають процедури притягнення до відповідальності та саму відповідальність, може суперечити конституційному принципу відповідальності виключно за законом та неможливості звуження кола вже встановлених прав. Так, наприклад, позбавлення особи спеціального права – права управління транспортним засобом визначається Кабінетом Міністрів України, тобто підзаконним нормативним актом. Фактично це положення суперечить вимогам ст. 64 Конституції України, що конституційні права і свободи людини і громадянина не можуть бути обмежені, крім випадків, передбачених Конституцією України.
10. Згідно із новими вимогами повинна бути створена національна електронна база порушень правил дорожнього руху, яка б містила дані про всі адміністративні правопорушення, в тому числі і за порушення правил дорожнього руху. Саме на цій системі і буде базуватися нова «бальна» система, яка б враховувала всі порушення особи та в зв'язку із цим можливість контролю за «системними» порушниками правил дорожнього руху. Але незважаючи на електронну базу даних про порушення, що, на нашу думку, знижує ризик використання корупційних практик, одночасно реабілітується значення талону до посвідчення водія. У даному випадку інспектор на дорозі буде вписувати порушення у талон до посвідчення водія, і певна кількість записів може бути підставою для вилучення посвідчення водія, позбавлення його права управління або інші негативні для водія наслідки. Це вочевидь призведе до намагання водіїв «вирішити питання» на місці скоєння адміністративного правопорушення.

На наш погляд, однією з головних причин корупціогенності нормативно – правових документів є багатовекторне прагнення держави охопити своїм правовим регулюванням всі сфери соціального життя. Однак право за своєю соціальною природою не дозволяє передбачити усі особливості проявів і багатоманітності відносин у сучасному суспільстві. Це, у свою чергу, дозволяє уповноваженим органам або посадовим особам держави, які від її імені застосовують відповідні норми, діяти в конкретних умовах на власний розсуд (дискретно), виходячи із сукупності різноманітних обставин (професійної підготовки, рівня правової культури, системи цінностей тощо), а також і з огляду на власну зацікавленість у прийнятті того чи іншого рішення. І ще одним

важливим корупціогенним фактором сучасного українського суспільства є слабкість структур громадянського суспільства, які б мали всебічно контролювати державу, у тому числі й у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

ВИСНОВКИ

Моніторинг корупції у діяльності ДАІ було розпочато Харківським інститутом соціальних досліджень у червні 2007 року. Це дослідження стало першою в Україні спробою піддати комплексному науковому аналізу таке латентне явище, як корупція в ДАІ. До сьогодні вже здійснено два регіональних соціологічних заміри – опитування в Харківській області (серпень 2007 р. та серпень 2008 р.).

Висновки першого етапу регіонального соціологічного моніторингу (2007 р.) були невтішними: корупція в діяльності Державної автомобільної інспекції в Харківському регіоні набула інституційного характеру, а корупційні практики майже витіснили легальну діяльність в усіх досліджуваних сферах – видачі посвідчень водія, техогляду, реєстрації автомобіля та при підтримці ПДР на автошляхах.

Інституційною ознакою корупції в діяльності ДАІ є виникнення системи неформальних соціальних норм щодо корупційних угод, що регулюють функціонування даної сфери. Ця система норм є визначальною у «когнітивній карті хабарництва», яка генералізована у суспільній свідомості і є основною причиною й механізмом поширення корупційних відносин між громадянами та працівниками ДАІ.

Ще однією інституційною ознакою корупції в діяльності ДАІ є легітимація корупційних практик, їх виправданість серед працівників ДАІ та у суспільній свідомості. Переважна більшість респондентів стверджують, що корупція шкодить розвитку України в цілому, але досить мало респондентів усвідомлюють реальну шкоду або загрозу від корупції особисто для себе: тільки 29% респондентів впевнено відповіли про безперечну особисту шкоду від корупції. Майже половина водіїв були повністю задоволені тим, як складаються контакти між працівниками ДАІ й водіями.

Дослідження, проведене у 2007 р., показало, що в різних сферах діяльності ДАІ корупція дещо відрізняється за поширеністю, але вже всюди вона набула інституційних ознак. Більш ніж половина всіх «справ» між працівниками ДАІ та громадянами супроводжується хабарами. Корупція вже повністю інституціалізована та функціонально вбудована в інститут, що її породив. Вона стала у певному розумінні (без погляду у перспективу) корисною для інституту, перебрала на себе частину важливих для цього інституту функцій. Можна засвідчити, що деякі критичні для існування інституту ДАІ функції (забезпечення працівників одягом, належною заробітною платою, ремонт службових авто, плата за деякі експертизи тощо) виконуються виключно завдяки хабарам. Найбільшого розвитку корупція набула у сфері видачі посвідчень водія та у підтриманні порядку на дорогах, де корупційні угоди майже витіснили легальні. Отже, перший етап регіонального моніторингу засвідчив: без кардинальних антикорупційних реформ ДАІ може дуже швидко наблизитися до свого логічного фіналу – повного спотворення покладених на неї державою і суспільством функцій.

Висновки першого етапу регіонального моніторингу корупції у ДАІ викликали закономірний інтерес: чи є така ситуація унікальною й характерною лише для Харківського регіону? Наскільки ж поширена корупція у діяльності ДАІ інших регіонів? Відповіді були знайдені шляхом додаткового аналізу даних загальнонаціонального опитування населення (10 580 респондентів з усіх областей України та АР Крим), здійсненого Київським міжнародним інститутом соціології у 2007 року. І це дозволило оцінити поширеність корупції в органах внутрішніх справ у регіональному розрізі, а також порівняти поширеність корупції у ДАІ та в інших органах внутрішніх справ.

Як свідчать результати загальнонаціонального опитування, у громадській думці органи внутрішніх справ (включно з ДАІ) виглядають як найбільш корумпований інститут з 20 державних/муніципальних інститутів, представлених у рейтингу. Оцінка реального досвіду (а не уявлень) респондентів стикання з корупцією дало трохи інші результати: у аналогічному рейтингу міліція без ДАІ залишилася на другому місці, пропустивши вперед тільки такий інститут, як вищі навчальні заклади, а ДАІ посіла 17 місце з 20 інститутів. Отже, попри загальноприйняте уявлення про корумпованість ДАІ та останнім часом активне її цькування, можна стверджувати, що ДАІ не є більш корумпованою організацією, ніж інші органи внутрішніх справ та інші державні/муніципальні інститути. Разом з тим поширеність корупційних практик у ДАІ деяких регіонів, таких як Одеська, Харківська, Івано-Франківська, Миколаївська області і у Києві, досягла, за даними 2007 р., катастрофічних обсягів, а у певних сферах, таких як порушення водієм ПДР, має майже тотальний характер, практично витіснивши легальну діяльність.

Другий етап регіонального моніторингу, проведений у серпні 2008 р. за допомогою соціологічного опитування водіїв Харківського регіону, дозволив ще раз кількісно оцінити розмах та прояви корупції у ДАІ та виявити її динаміку через порівняння з даними 2007 р. Результати першого етапу моніторингу (2007 р.) були відправною точкою при оцінці ефективності заходів боротьби з корупцією.

Порівняння даних моніторингових соціологічних опитувань водіїв Харківської області дозволяє зробити висновок: робота ДАІ у посиленому режимі для наведення порядку на автошляхах, а також інформаційна кампанія, яка супроводжувала ці заходи, були результативними. Покращилось ставлення водіїв до дотримання ПДР, сумлінних водіїв стало більше.

Разом з тим, заходи з протидії корупції в діяльності ДАІ не мали результату в Харківській області. Не спостерігається зменшення кількості корупційних угод при складанні іспитів при отриманні водійського посвідчення та при порушенні водієм ПДР. Дещо зменшився відсоток тих водіїв, хто платив додатково за спрощення або прискорення процедури реєстрації та техогляду автомобіля, але таке зниження статистично не значиме.

Відсоток водіїв, які сплачували неофіційно за успішне складання іспиту на отримання посвідчення водія, почав зростати з 2000 р. – у той час він складав 48%. У 2004 р. він досягнув максимуму – 72%, до 2006 р. знизився до 61%, у 2007 р. досягнув 68%, у 2008 р. – 66%. Середній розмір хабара за успішне складання іспиту зріс з 567 грн. у 2007 р. до 670 грн. у 2008 р.

Останніми роками суттєво збільшився відсоток водіїв, які сплачували додатково за прискорення або спрощення процедури реєстрації автомобіля. Його незначне зниження у 2008 р. говорить про стабілізацію кількості хабародавців: у 2000 р. він складав 26%; у 2003 р. – 41%; у 2004 р. – 31%; у 2005 р. – 44%; у 2006 р. – 44%; у 2007 р. – 46%, у 2008 р. – 40%. Середній розмір хабара зріс вдвічі.

У 2008 р. 34% опитаних водіїв сплачували неофіційно за прискорення або спрощення процедури технічного оогляду автомобіля, коли проходили його останнього разу. У 2007 р. – 40%. Середня сума хабара залишилась стабільною.

41% респондентів, за їх зізнанням, протягом останніх 12 місяців давали гроші працівникові ДАІ за порушення правил дорожнього руху. У 58% випадків, коли респондентів зупиняли працівники ДАІ, їм довелося давати хабара.

Зменшилась частка водіїв, які порушивши ПДР, в майбутньому будуть намагатись «вирішити питання» з працівниками ДАІ за допомогою хабара. У 2007 р. 70% були впевнені, що будуть це робити (17% ухилились від відповіді), а у 2008 р. їх кількість зменшилась до 54% (32% ухилились від відповіді).

З моменту попереднього дослідження збільшилась кількість безпідставних зупинок водіїв (з 23% у 2007 р. до 31% у 2008 р.). При зупинці водія працівником ДАІ протягом останніх 12 місяців 54% опитаних водіїв, за їх власним зізнанням, давали гроші працівнику ДАІ у вигляді хабара, (у 2007 р. 53%). Середня сума хабара зросла вдвічі. У 8% випадків працівник ДАІ вимагав хабар і відверто називав суму; у 6% - вимагав, але суму не називав, у 32% випадків просто натякав, що питання можна «вирішити» на місці, у 54% випадків працівник ДАІ не вимагав гроші і навіть не натякав на хабар. У порівнянні з опитуванням 2007 р. змін не відбулося – здебільшого хабар дається за ініціативою водія.

Ставлення водіїв до корупції за рік майже не змінилося, лише деякі не досить впевнені противники корупції упевнилися у її безперечній шкідливості. Ставлення до корупції суттєво відрізняється у респондентів залежно від віку. Спостерігається закономірність: чим молодший респондент, тим менш негативним є його ставлення до корупції. Така тенденція не додає оптимізму прихильникам подолання корупції, адже саме дії молодих людей будуть визначати у майбутньому стан з правопорядком, а отже, з поширеністю корупційних практик. Водночас, слід підкреслити і деякі позитивні зміни, як то збільшення серед молоді тих, хто вважає корупцію однозначно шкідливим явищем.

Разом з тим відчуття особистої шкоди водіїв від корупції значно зменшилося. Це свідчить про те, що держава, почавши наступ на корупцію, програє цю «війну» на інформаційному фронті: разом із санкціями, які, безперечно, зачіпають інтереси багатьох людей та їх звичні способи «вирішення питань», треба вести активну інформаційно-просвітницьку роботу, яка роз'яснювала б, як і наскільки корупція шкодить кожному громадянину.

Відчуття особистої шкоди від корупції різниться серед респондентів залежно від їх матеріального стану: корупція безперечно шкодить тим, хто не має достатньо грошей, і в деякому розумінні вигідна тим, хто бажає за гроші отримувати якісь переваги всупереч закону, процедурам та правилам.

Переважна більшість опитаних водіїв негативно ставляться до корупції в діяльності ДАІ. Разом з тим серед водіїв віком 20-29 років лише 33% дали безперечно негативну оцінку цьому явищу. Ставлення до корупції в ДАІ відрізняється залежно від матеріального стану водія: чим бідніші водії, тим більше серед них впевненого негативного ставлення.

Цікавим є факт, що, визнаючи загальну шкоду від корупції у ДАІ, в цілому респонденти не визначилися стосовно того, чи шкодить корупція у ДАІ їм самим, індекс оцінки особистої шкоди суттєво зменшився протягом року. Тут очевидна суперечність – з одного боку, водії усвідомлюють небезпеку від корупції для громадян, з іншого боку, вважають, що власне їм майже нічого не загрожує. Очевидно, що водії не усвідомлюють, яким чином корупція у ДАІ може завдати шкоди саме кожному з них. Неусвідомлення водіями власної небезпеки та втрат від корупції у ДАІ є показником того, що наше громадянське суспільство загалом ще не готове активно протидіяти цій соціальній патології.

Найбільш проблемними і такими, що потребують невідкладного розв'язання, на думку 84% опитаних, є сфери видачі водійських посвідчень та контролю за дотриманням ПДР. Меншою мірою респонденти підтримують протидію корупції у сферах реєстрації (73%) та техогляду (71%) автомобілів, але все ж таки більшість респондентів підтримує наведення порядку щодо корупції і в усіх сферах діяльності ДАІ.

Суттєвих змін у задоволеності роботою ДАІ та тим, як складаються контакти з її працівниками, протягом року не відбулося: половина водіїв задоволена, половина – ні. Крім того, на думку переважної більшості респондентів (64%), ніяких змін у роботі ДАІ за останні 12 місяців не відбулося.

Аналіз поглиблених напівструктурованих інтерв'ю з власниками автотранспорту показав, що ніяких змін у практиках корупційної взаємодії між громадянами та працівниками ДАІ не відбулося, окрім підвищення сум хабарів.

Водії висловлюють негативне ставлення до проявів корупції в усіх сферах взаємодії з працівниками ДАІ, і в той же час впевнену готовність вирішувати можливі проблеми з працівниками ДАІ у майбутньому за допомогою хабара.

Більшість процедур у практиці ДАІ залишаються надскладними, багатоступеневими, здебільшого незрозумілими, які дублюють одна одну. Такі складнощі провокують громадян «вирішувати питання» за допомогою короткого та зрозумілого обом сторонам шляху – хабара.

Аналіз нормативно-правових документів показав, що незважаючи на численні рекомендації експертів та представників громадських організацій, законодавець пішов лише шляхом посилення відповідальності за порушення правил дорожнього руху. Звичайно, ця міра є необхідною, тому що рівень штрафів вже давно не відповідає рівню реальних заробітків власників транспортних засобів та не справляє стримуючого впливу на потенційних порушників ПДР. Збільшення штрафів без дієвої системи альтернативного впливу на порушників у вигляді громадських робіт, може, на нашу думку, призвести до зростання хабарів, які будуть давати водії аби уникнути великого офіційного штрафу.

Додатковим корупціогенним фактором є використання практично у всіх статтях Кодексу України про адміністративні правопорушення альтернативних санкцій та санкцій, які передбачають певне коливання, наприклад, від 10 до 15 неоподаткованих мінімумів прибутків громадян. Наявність встановленої законом можливості обирати вид покарання та його розмір обумовлюють можливість штучного створення корупційно сприятливих ситуацій. У новому Законі таких ситуацій не поменшало, а навіть стало більше, що стає добрим підґрунтям задля сприятливого розвитку корупційних практик у сфері регулювання безпеки дорожнього руху.

Легалізація технічних засобів фіксації порушень правил дорожнього руху, безсумнівно, є суттєвим кроком на шляху до мінімізації корупційних практик у сфері правових відносин щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Задля цього Кодекс про адміністративні правопорушення було доповнено ст. 14^1 «Відповідальність власників (співвласників) транспортних засобів», яка встановлює, що до адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у разі їх фіксації працюючими в автоматичному режимі спеціальними технічними засобами, що мають функції фото – і кінозйомки, відеозапису, чи засобами фото – і кінозйомки, відеозапису притягаються власники (співвласники) транспортних засобів. Більш того, у новому Законі передбачається розширення можливостей щодо доказування вини або не винуватості у скоєнні адміністративного правопорушення. Так, до традиційних пояснень особи, свідчень свідків додається відео- та фотоматеріали, які можуть бути надані як особою, яка здійснює впровадження у справі, так і особою, яка допустила порушення. На нашу думку, це істотно збалансує процес доказування у справі про адміністративне правопорушення, надасть рівні можливості учасникам процесу та буде сприяти дійсній змагальності.

Відбувається непропорційне збільшення повноважень інспекторів ДАІ без встановлення реальних механізмів контролю за їх належною реалізацію. Це є найбільшим корупційним ризиком запропонованого Закону. Враховуючи результати проведених моніторингів, ставлення водіїв до порушень правил дорожнього руху та можливості прискорити та мінімізувати покарання, це призведе лише до збільшення «неофіційних» штрафів, які будуть «сплачуватися» на місці без складання відповідних документів. На жаль, законодавець так і не запропонував дієвого механізму контролю за стягненням штрафів, а навпаки запропонував таку процедуру, яка дозволяє вирішити питання «тут і зараз».

Провадження у справі про адміністративне правопорушення змінено, і за новим Законом, копія постанови уповноваженої посадової особи у справі про адміністративне правопорушення вручається особі, щодо якої її винесено, на місці вчинення правопорушення. Запровадження такої процедури, як надання копії постанови про адміністративне правопорушення робить можливим більш ефективну реалізацію права кожного громадянина на захист від обвинувачення та притягнення до відповідальності.

Отримання копії постанови на початковому етапі разом із можливістю оскаржити постанову у справі про адміністративне правопорушення, що також з’явилося досить недавно, дає можливість особі заздалегідь продумати та

вибудувати власну лінію захисту і є альтернативним каналом відновлення порушеного права замість використання корупційних практик.

Складання протоколу на місці скоєння адміністративного правопорушення та винесення рішення у справі. Запровадження такої норми може бути розглянуто як позитивно, так і негативно. Позитив полягає в тому, що порушник отримає на місці скоєння відразу постанову про притягнення до адміністративної відповідальності, і у разі незгоди із рішенням уповноваженої особи може невідкладно вдатися до оскарження цієї постанови. Негативний аспект полягає у тому, що на місці уповноважена особа не завжди зможе об'єктивно, повно, всебічно та неупереджено врахувати всі обставини, які супроводжували скоєння правопорушення, що, на нашу думку, може вплинути на ефективність оцінювання ситуації, що склалася, та винесення рішення по ній.

Відповідальність власників (співвласників) транспортних засобів за скоєння адміністративних правопорушень. Нова норма передбачає відповідальність власника або співвласника транспортного засобу навіть у випадках, коли за кермом перебувала інша людина, наприклад, користувалася автомашиною на підставі довіреності. Закон передбачає можливість надання та розгляд доказів того факту, що за кермом авто була інша особа, але цей обов'язок покладається на власника (співвласника) транспортного засобу, який протягом 10 днів з моменту винесення рішення у справі може надавати такі докази до органу, що виніс рішення. Це є прямим порушенням принципу презумпції невинуватості, який закріплено у Європейській конвенції захисту прав та основоположних свобод та Конституції України. Презумпція невинуватості полягає у тому, що жодна особа не повинна доводити свою невинуватість або непричетність у випадку із порушенням правил дорожнього руху: доведення вини є обов'язком державних органів або посадових осіб.

Значна кількість матеріалів, які будуть надходити з технічних засобів фіксації порушень правил дорожнього руху, призведе до завантаження інспекторів та унеможливить провадження у справах у межах поточної чисельності інспекторів у встановлений законом термін. Це безперечно буде означати розширення штату інспекторів, які займаються адміністративною практикою, що, в свою чергу, призведе до збільшення витрат на утримання такого державного органу як ДАІ.

Посилання на підзаконні нормативні акти, які передбачають процедури притягнення до відповідальності та саму відповідальність, може суперечити конституційному принципу відповідальності виключно за законом та неможливості звуження кола вже встановлених прав. Так, наприклад, позбавлення особи спеціального права – права управління транспортним засобом визначається Кабінетом Міністрів України, тобто підзаконним нормативним актом. Фактично це положення суперечить вимогам ст. 64 Конституції України, що конституційні права і свободи людини і громадянина не можуть бути обмежені, крім випадків, передбачених Конституцією України.

Згідно із новими вимогами повинна бути створена національна електронна база порушень правил дорожнього руху, яка б містила дані про всі адміністративні правопорушення, в тому числі і за порушення правил дорожнього

руху. Саме на цій системі і буде базуватися нова «бальна» система, яка б враховувала всі порушення особи та в зв'язку із цим можливість контролю за «системними» порушниками правил дорожнього руху. Але незважаючи на електронну базу даних про порушення, що, на нашу думку, знижує ризик використання корупційних практик, одночасно реабілітується значення талону до посвідчення водія. У даному випадку інспектор на дорозі буде вписувати порушення у талон до посвідчення водія, і певна кількість записів може бути підставою для вилучення посвідчення водія, позбавлення його права управління або інші негативні для водія наслідки. Це вочевидь призведе до намагання водіїв «вирішити питання» на місці скоєння адміністративного правопорушення.

На наш погляд, однією з головних причин корупціогенності нормативно – правових документів є багатовекторне прагнення держави охопити своїм правовим регулюванням всі сфери соціального життя. Однак право за своєю соціальною природою не дозволяє передбачити усі особливості проявів і багатоманітності відносин у сучасному суспільстві. Це, у свою чергу, дозволяє уповноваженим органам або посадовим особам держави, які від її імені застосовують відповідні норми, діяти в конкретних умовах на власний розсуд (дискретно), виходячи із сукупності різноманітних обставин (професійної підготовки, рівня правової культури, системи цінностей тощо), а також і з огляду на власну зацікавленість у прийнятті того чи іншого рішення. І ще одним важливим корупціогенним фактором сучасного українського суспільства є слабкість структур громадянського суспільства, які б мали всебічно контролювати державу, у тому числі й у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

На відміну від попереднього дослідження, у 2008 році вивчення думки працівників ДАІ відносно корупції в їх діяльності не відбулось. Це свідчить про негативну тенденцію – департамент ДАІ стає більш закритим та дистанціюється від громадськості. Крім того, це відбувається на фоні збільшення повноважень працівників ДАІ, передбачених новим Законом, та практичної відсутності засобів контролю за проявами корупції в їх діяльності. Чи приведе це до зростання рівня корупції? Певно так. Чи призведе це до більш поважного ставлення водіїв до дотримання правил дорожнього руху? Можливо. Але досі залишається відкритим питання – які саме заходи запровадить держава для протидії корупції в діяльності ДАІ і коли керівники почнуть звільняти «нечистих на руку» працівників, адже їх у цій службі, як показало це дослідження, близько половини.

Регіональний антикорупційний моніторинг діяльності ДАІ, а також аналіз даних опитування дорослого населення України дають корисну інформацію для розробки та здійснення ефективних антикорупційних заходів в органах внутрішніх справ. Така інформація може зробити антикорупційну діяльність МВС України цілеспрямованою та акцентованою переважно на тих регіонах, де корупція в ОВС набула найбільшого поширення.

Додаток 1.

Рекомендації дослідження 2007 року по зменшенню корупції в діяльності ДАІ

Результати дослідження 2007 року були обговорені на двох круглих столах «Корупція в діяльності Державної автомобільної інспекції: соціологічний моніторинг та шляхи протидії» (5.12.2007) та «Роль соціологічного моніторингу у протидії корупції в діяльності Державної автомобільної інспекції МВС України» (27.12.2007), за участю керівництва УДАІ ГУМВСУ в Харківській області, керівників ввідділів УДАІ ГУМВСУ в Харківській області, представників ГУМВС України в Харківській області, Управління по зв'язку з правоохоронними органами Харківської обласної державної адміністрації, Харківської обласної організації «Всеукраїнська спілка автомобілістів», представників ЗМІ та громадських організацій.

Заслухавши та обговоривши доповіді, визначені у програмі круглих столів столу, учасники визначили наступне:

1. Одним з найбільш значущих корупціогенних факторів в діяльності Державної автомобільної інспекції МВС України (далі ДАІ) є невиправдана складність процедур реєстрації транспортних засобів, постановки/зняття з обліку, а також проходження технічного огляду.
2. Відносно низький рівень заробітної платні, а також відсутність практики забезпечення працівників ДАІ житлом, соціальними та матеріальними пільгами призводить до втрати зацікавленості у неухильному дотриманні законності, що, в свою чергу, провокує виникнення фактів хабарництва.
3. Фінансування ДАІ не в повному обсязі закладає необхідність компенсувати брак матеріального та матеріально-технічного забезпечення, що, з одного боку, провокує корупційні дії, а з іншого, унеможливлює викорінення корупції.
4. Чисельні реорганізації служби та ротація кадрів призводить до виникнення у працівників ДАІ невпевненості у майбутньому, формує психологію «тимчасового працівника» й сприяє поширенню проявів корупції.
5. Можливість надана інспектору Дорожньо-патрульної служби вирішувати питання про розмір штрафу, від мінімального до максимального, за скоєне порушення Правил дорожнього руху, провокує випадки хабарництва.
6. На теперішній час відсутня ефективна система притягнення водіїв, винних у порушенні Правил дорожнього руху, до відповідальності. Існуючі санкції та розміри штрафів є вкрай низькими і не відповідають тяжкості порушень, за які вони передбачені.
7. За умови відсутності ефективної системи притягнення водіїв-порушників до відповідальності авторитет працівників ДАІ знижується, і це також призводить до зростання кількості порушень Правил дорожнього руху.
8. У свідомості населення значно поширені культурні стереотипи корупційної взаємодії з працівниками ДАІ.
9. Ухилення громадян від відповідальності за допомогою хабара підвищує суспільні ризики постраждати від дорожньо-транспортних пригод.

10. Існуюча система показників оцінки ефективності діяльності ДАІ МВС України не відповідає сучасним вимогам та потребує суттєвого перегляду. Вона не передбачає врахування громадської думки та об'єктивних умов, які впливають на цю діяльність.
11. Оцінка ефективності боротьби з корупцією в діяльності ДАІ МВС України ґрунтується лише на кількості проведених заходів і не спирається на вимір їх результатів через незалежний соціологічний моніторинг проявів корупції.
12. Попри те, що соціологічний моніторинг корупції в діяльності ДАІ у Харківському регіоні виявів достатньо високий процент корупційних діянь, за даними УДАІ ГУМВСУ в Харківській області, таких випадків серед особового складу впродовж 2007 року не було зафіксовано.

Враховуючи вище викладене, та з урахуванням результатів соціологічного моніторингу корупції в діяльності Державної автомобільної інспекції, учасники круглих столів запропонували наступне:

1. Спростити процедури реєстрації транспортних засобів. Громадянин у ході спрощеної процедури повинен сплачувати гроші, здавати відповідні документи і отримувати дозвільні документи в одному кабінеті.
2. Часткове вирішення проблеми спрощення процедури постановки/зняття з обліку полягає в легалізації прискореної процедури (за умов сплати додаткових коштів). Якщо така процедура існує – про неї необхідно повідомити громадськість, бо дані дослідження свідчать про необізнаність водіїв щодо прискореної процедури реєстрації автотранспорту.
3. Посилити увагу до підготовки водіїв усіх категорій з одночасним підвищенням вимог під час прийому екзаменів для отримання водійського посвідчення.
4. З метою підвищення прозорості реорганізувати систему складання іспитів для отримання водійського посвідчення. Після складання іспиту надавати усім особам, що проходили тестування, результати з позначенням вірних та невірних відповідей у письмовій формі.
5. Розглянути можливість встановлення у приміщенні де відбувається складання іспиту для отримання водійського посвідчення Веб-камери, яка буде транслювати у реальному часі хід складання іспитів.
6. Розглянути можливість присутності у приміщенні де відбувається складання іспиту для отримання водійського посвідчення громадського спостерігача, який буде спостерігати за ходом складання іспиту та відсутності у цій процедурі фактів корупції.
7. Удосконалити систему притягнення до відповідальності порушників ПДР. Спростити та прискорити процедуру розгляду справ та прийняття судових рішень стосовно порушників Правил дорожнього руху.
8. Розробити та впровадити загальнонаціональну комп'ютерну базу даних про скоєні порушення Правил дорожнього руху.
9. Зафіксувати розміри штрафів за порушення Правил дорожнього руху, з метою позбавлення інспектора Дорожньо-патрульної служби можливості вирішувати на місці його розмір.
10. Розглянути можливість обладнання екіпажів ДПС відео-записуючими (аудіо-записуючими) пристроями, з метою здійснення контролю за роботою

працівників ДАІ та попередження проявів корупції у стосунках з громадянами. Зберігати записи до винесення судового рішення відносно порушника.

11. Розглянути можливість включення до екіпажів Дорожньо-патрульної служби «громадських спостерігачів» з представників громадських організацій (спілки водіїв, правозахисних організацій та ін.).
12. Проаналізувати доцільність проходження процедури технічного огляду автомобіля та розглянути можливість її заміни процедурою страхування транспортного засобу.
13. Переглянути існуючу систему пільг на сплату дорожнього збору з старих автомобілів. Надати пільги при проходженні технічного огляду та сплаті дорожнього збору власникам нових автомобілів. Збільшити інтервал проходження технічного огляду для нових автомобілів до 5 років.
14. Розглянути можливість передачі функції здійснення технічного огляду автомобілів станціям сервісного обслуговування, а за ДАІ залишити функцію контролю за своєчасним проходженням технічного огляду.
15. Розробити та впровадити систему заходів, спрямовану на підвищення цінності правомірної поведінки водіїв.
16. Розглянути можливість введення в систему загальної середньої освіти, починаючи з 14-річного віку, двохрічного курсу з Правил дорожнього руху та практичних навичок керування автомобілем (за приладом Учбово-виробничіх комбінатів часів СРСР).
17. Розробити пропозиції щодо внесення змін до діючого законодавства стосовно посилення відповідальності за давання хабара працівнику ДАІ.
18. Удосконалити існуючу систему показників оцінки ефективності діяльності ДАІ МВС України; ураховувати громадську думку як один з критеріїв оцінки.
19. Запровадити практику щорічного загальнонаціонального соціологічного моніторингу проявів корупції в діяльності ДАІ МВС України та враховувати його результати при розробці заходів по боротьбі з корупцією, а також при оцінці їх ефективності.

Рекомендації круглих столів були надані керівництву МВС під час засідання громадської ради з питань забезпечення прав людини при МВС України 26 січня 2008 року. Рішенням громадської ради рекомендації були враховані при здійсненні заходів з протидії корупції в діяльності Державної автомобільної інспекції МВС України.

Додаток 2.

Соціологічна анкета масового опитування водіїв

Оскільки опитування проводилось у російськомовному середовищі, соціологічну анкету інтерв'ю було складено російською мовою і вона наводиться у оригінальному вигляді.

СОЦИОЛОГИЧЕСКАЯ АНКЕТА

Харьковский институт социальных исследований в рамках проекта «Сприяння активній участі громадян у протидії корупції – Гідна Україна» проводит изучение проблемы коррупции в деятельности ГАИ. Просим Вас ответить на вопросы анкеты. Анкета полностью анонимная, подписывать ее не нужно, полученные данные будут использованы только в обобщенном виде.

1. Как Вы относитесь к такому явлению как коррупция?

1. Коррупция однозначно вредное явление
2. Коррупция скорее вредное, чем полезное явление
3. Коррупция скорее полезное, чем вредное явление
4. Коррупция однозначно полезное явление
5. Затрудняюсь ответить

Наносит ли коррупция вред…

	Определенно, наносит	Скорее всего, наносит	Скорее не наносит	Определенно, не наносит	Затрудняюсь ответить
2. Вам лично?	1	2	3	4	5
3. развитию Украины в целом?	1	2	3	4	5
4.развитию украинской экономики, бизнеса?	1	2	3	4	5
5.эффективному государственному управлению?	1	2	3	4	5
6. эффективному местному самоуправлению	1	2	3	4	5
7.благосостоянию граждан Украины?	1	2	3	4	5

8. Как Вы относитесь к такому явлению как коррупция в деятельности ГАИ?

1. Коррупция в ГАИ однозначно вредное явление
2. Коррупция в ГАИ скорее вредное, чем полезное явление
3. Коррупция в ГАИ скорее полезное, чем вредное явление
4. Коррупция в ГАИ однозначно полезное явление
5. Затрудняюсь ответить

Согласны ли Вы, проблема коррупции требует безотлагательного решения в такой сфере деятельности ГАИ как…

	Полностью согласен	Скорее согласен, чем нет	Скорее не согласен	Абсолютно не согласен	Затрудняюсь ответить
9. выдача водительских удостоверений	1	2	3	4	5
10. регистрация автомобилей	1	2	3	4	5
11. прохождение техосмотра	1	2	3	4	5
12. контроль за соблюдением ПДД	1	2	3	4	5

Наносит ли коррупция в ГАИ вред…

	Определенно, наносит	Скорее всего, наносит	Скорее не наносит	Определенно, не наносит	Затрудняюсь ответить
13. Вам лично?	1	2	3	4	5
14. государству в целом?	1	2	3	4	5
15. водителям, соблюдающим законы, процедуры и правила?	1	2	3	4	5
16. водителям, нарушающим законы, процедуры и правила?	1	2	3	4	5
17. пешеходам?	1	2	3	4	5
18. безопасности граждан?	1	2	3	4	5
19. благополучию граждан?	1	2	3	4	5

Как Вы относитесь к тому, что люди платят неофициально за …

	Позитивно	Скорее позитивно, чем негативно	Нейтрально	Скорее негативно, чем позитивно	Негативно
20. получение водительского удостоверения без обучения на автокурсах	1	2	3	4	5
21. успешную сдачу экзамена «на права» после обучения	1	2	3	4	5
22. ускорение или упрощение процедуры регистрации автомобиля	1	2	3	4	5
23. ускорение или упрощение процедуры техосмотра	1	2	3	4	5
24. чтобы избежать санкций за нарушение правил дорожного движения	1	2	3	4	5

25. В каком году Вы получали права? _____

26. Сколько лет Вы «за рулем»? *(укажите Ваш реальный водительский стаж в годах)* _____

27. Когда Вы получали права, платили ли Вы <u>неофициально</u> за успешную сдачу экзамена?

1. Да
2. Нет *(ПЕРЕХОД К ВОПРОСУ 32)*

28. Укажите сумму, которую Вы заплатили _____ грн.

29. Кому Вы платили за успешную сдачу экзамена?

1. Я платил непосредственно сотрудникам ГАИ (МРЭО), принимающим у меня экзамен
2. Я пользовался посредническими услугами других сотрудников ГАИ
3. Я пользовался посредническими услугами других сотрудников милиции
4. Я пользовался посредническими услугами сотрудников водительских курсов
5. Я пользовался посредническими услугами других лиц

30. По чьей инициативе Вы платили за успешную сдачу экзамена в ГАИ?

1. По своей инициативе
2. По инициативе сотрудников ГАИ
3. По инициативе инструкторов на курсах водителей
4. По инициативе знакомых, родственников, других лиц
5. Другое (укажите) _____

31. Почему Вы платили за успешную сдачу экзамена?
(Можно выбрать несколько вариантов)
1. Большинство так поступает
2. Из-за неуверенности в своих знаниях (навыках)
3. Легче заплатить деньги, чем учить правила дорожного движения
4. По-другому экзамен сдать невозможно
5. Другое_____

32. Если бы Вам пришлось сдавать экзамен в ГАИ сейчас, вы бы заплатили дополнительно за его успешную сдачу?
1. Да, заплатил бы
2. Скорее всего, заплатил бы
3. Скорее всего, не заплатил бы
4. Не заплатил бы
5. Затрудняюсь ответить

33. Вы когда-нибудь ставили на учет (снимали с учета) автомобиль?
1. Да
2. Нет *(ПЕРЕХОД К ВОПРОСУ 42)*

34. В каком году Вы ставили на учет (снимали с учета) автомобиль последний раз?
_____

35. Платили ли Вы дополнительно за ускорение или упрощение процедуры постановки на учет (снятия с учета) автомобиля (в последний раз)?
1. Да
2. Нет *(ПЕРЕХОД К ВОПРОСУ 42)*

36. Укажите сумму, которую Вы заплатили (в последний раз) _____ грн.

37. Знаете ли Вы сумму, которую необходимо было заплатить официально за постановку на учет (снятие с учета) Вашего автомобиля?
1. Да
2. Нет *(ПЕРЕХОД К ВОПРОСУ 39)*

38. Укажите эту сумму _____ грн.

39. Кому Вы платили дополнительно за постановку на учет (снятие с учета) Вашего автомобиля?
1. Я платил непосредственно сотрудникам ГАИ, осуществляющим постановку на учет
2. Я пользовался посредническими услугами других сотрудников ГАИ
3. Я пользовался посредническими услугами других сотрудников милиции
4. Я пользовался посредническими услугами лиц, продавших мне автомобиль
5. Я пользовался посредническими услугами других лиц

40. По чьей инициативе Вы платили дополнительно за постановку на учет (снятие с учета) Вашего автомобиля?
1. По своей инициативе
2. По инициативе сотрудников ГАИ
3. По инициативе лиц, продавших мне автомобиль
4. По инициативе знакомых, родственников, других лиц

41. Почему Вы платили дополнительно за постановку на учет (снятие с учета) вашего автомобиля?
(Можно выбрать несколько вариантов)
1. Большинство так поступает
2. Дешевле заплатить неофициально, чем платить по всем квитанциям
3. Легче заплатить деньги, чем тратить свое время и силы на эту процедуру
4. Чтобы избежать проблем, связанных с техническим состоянием автомобиля
5. По-другому это сделать невозможно
6. Другое_____

42. Если бы Вам пришлось ставить на учет (снимать с учета) автомобиль сейчас, вы бы заплатили дополнительно за ускорение или упрощение этой процедуры?

1. Да, заплатил бы
2. Скорее всего, заплатил бы
3. Скорее всего, не заплатил бы
4. Не заплатил бы
5. Затрудняюсь ответить

43. Вы когда-нибудь проходили процедуру технического осмотра Вашего автомобиля?

1. Да
2. Нет (*ПЕРЕХОД К ВОПРОСУ 52)*

44. В каком году последний раз Вы проходили процедуру технического осмотра? _____

45. Платили ли Вы неофициально за ускорение или упрощение процедуры техосмотра автомобиля последний раз?

1. Да
2. Нет *(ПЕРЕХОД К ВОПРОСУ 52)*

46. Укажите сумму, которую Вы заплатили (в последний раз) _____ грн.

47. Знаете ли Вы сумму, которую необходимо было заплатить официально за технический осмотр Вашего автомобиля?

1. Да
2. Нет *(ПЕРЕХОД К ВОПРОСУ 49)*

48. Укажите эту сумму _____ грн.

49. Кому Вы платили неофициально за технический осмотр автомобиля?

1. Я платил непосредственно сотрудникам ГАИ, отвечающим за техосмотр
2. Я пользовался посредническими услугами других сотрудников ГАИ
3. Я пользовался посредническими услугами других сотрудников милиции
4. Я пользовался посредническими услугами других лиц

50. По чьей инициативе Вы платили неофициально за технический осмотр автомобиля?

1. По своей инициативе
2. По инициативе сотрудников ГАИ
3. По инициативе лиц, продавших мне автомобиль
4. По инициативе знакомых, родственников, других лиц

51. Почему Вы платили неофициально за технический осмотр автомобиля?

(Можно выбрать несколько вариантов)

1. Большинство водителей так поступают
2. Дешевле заплатить неофициально, чем платить по всем квитанциям
3. Легче заплатить деньги, чем тратить свое время и силы на эту процедуру
4. Чтобы избежать проблем связанных с техническим состоянием автомобиля
5. По-другому это сделать невозможно
6. Другое_____

52. Если бы Вам пришлось сейчас проходить технический осмотр, Вы бы заплатили неофициально за ускорение или упрощение этой процедуры?

1. Да, заплатил бы
2. Скорее всего, заплатил бы
3. Скорее всего, не заплатил бы
4. Не заплатил бы
5. Затрудняюсь ответить

53. Насколько хорошо Вы знаете правила дорожного движения?

1. Знаю досконально
2. Знаю хорошо, но не досконально
3. Знаю основные правила
4. Знаю лишь некоторые правила
5. Не знаю совсем
6. Затрудняюсь ответить

54. Какое утверждение наилучшим образом характеризует Ваше отношение к соблюдению ПДД?

1. Соблюдать правила дорожного движения вообще не обязательно
2. Правила необходимо соблюдать только тогда, когда есть существенная угроза ДТП
3. Правила можно нарушать, но только тогда, когда это не мешает и не угрожает другим
4. Очень редко можно допустить незначительное неопасное нарушение правил
5. Правила необходимо соблюдать всегда и везде

55. Сколько раз в течение последних 12 месяцев Вас останавливали сотрудники ГАИ? _____

Как часто в течение последних 12 месяцев Вы совершали следующие нарушения ПДД?

Нарушения	Никогда	Редко	Часто	Регулярно
56. Превышение скорости (легкое, до 20 км/ч)	1	2	3	4
57. Превышение скорости (среднее, от 20 до 40 км/ч)	1	2	3	4
58. Превышение скорости (значительное, более чем на 40 км/ч)	1	2	3	4
59. Нарушение правил обгона	1	2	3	4
60. Нарушение правил остановки и стоянки	1	2	3	4
61. Нарушение рядности движения	1	2	3	4
62. Нарушение правил проезда пешеходных переходов	1	2	3	4
63. Нарушение правил проезда перекрестков	1	2	3	4
64. Пересечение сплошной линии	1	2	3	4
65. Нарушение правил проезда ж/д переездов	1	2	3	4
66. Управление автомобилем с просроченным техталоном	1	2	3	4
67. Управление автомобилем без прав или техпаспорта	1	2	3	4
68. Управление автомобилем в нетрезвом состоянии	1	2	3	4

69. Изменилось ли Ваше отношение к соблюдению ПДД за последние 12 месяцев?

1. Я стал реже нарушать ПДД
2. Отношение к соблюдению ПДД не изменилось
3. Я стал чаще нарушать ПДД

70. Из общего количества случаев за последние 12 месяцев, когда Вы нарушали ПДД, какой приблизительно процент составили случаи, когда Вас останавливали сотрудники ГАИ? _____ %

71. Сколько раз в течение последних 12 месяцев Вас останавливали сотрудники ГАИ без нарушений ПДД с Вашей стороны? _____

Сколько раз в течение последних 12 месяцев применялись к Вам следующие санкции за нарушение ПДД?

Санкции	Количество раз
72. Устное предупреждение	
73. Штраф	
74. Отметка в талоне	
75. Постановка авто на штрафплощадку	
76. Эвакуация автомобиля при нарушении правил парковки	
77. Изъятие прав	
78. Лишение прав	

79. В течение последних 12 месяцев давали ли Вы деньги сотруднику ГАИ за нарушение ПДД?

1. Да
2. Нет *(ПЕРЕХОД К ВОПРОСУ 95)*

Сколько раз за последние 12 месяцев Вы давали деньги сотрудникам ГАИ за совершение следующих нарушений ПДД?

Нарушения	Количество раз	Нарушение не совершал
80. Превышение скорости (легкое, до 20 км/ч)		КН
81. Превышение скорости (среднее, от 20 до 40 км/ч)		КН
82. Превышение скорости (значительное, более чем на 40 км/ч)		КН
83. Нарушение правил обгона		КН
84. Нарушение правил остановки и стоянки		КН
85. Нарушение рядности движения		КН
86. Нарушение правил проезда пешеходных переходов		КН
87. Нарушение правил проезда перекрестков		КН
88. Пересечение сплошной линии		КН
89. Нарушение правил проезда ж/д переездов		КН
90. Управление автомобилем с просроченным техталоном		КН
91. Управление автомобилем без прав или техпаспорта		КН
92. Управление автомобилем в нетрезвом состоянии		КН

93. Какой приблизительно процент за последние 12 месяцев составили случаи, когда Вы давали взятку сотруднику ГАИ, из общего количества случаев, когда Вас останавливали? _____ %

94. Почему Вы платили деньги сотруднику ГАИ?

(Можно выбрать несколько вариантов)

1. Все так поступают.
2. Дешевле заплатить взятку, чем официальный штраф.
3. Легче заплатить взятку, чем тратить свое время и силы на официальную процедуру оплаты штрафа.
4. Чтобы избежать возможных санкций за нарушение (отметка в талоне, изъятие водительского удостоверения, постановка т/с на штрафплощадку).
5. Вынужден был заплатить взятку, так как у меня ее вымогали.
6. Другое_____

95. Как Вы считаете, всегда ли можно «откупиться» от сотрудника ГАИ и таким образом избежать санкций за нарушение ПДД, не повлекшее за собой ДТП?

1. Практически всегда
2. Часто
3. Изредка
4. Практически никогда

96. Как часто в течение последних 12 месяцев Вы пользовались удостоверениями, визитками или другими документами, которые помогают избежать штрафа или взятки?

1. Никогда
2. Редко
3. Часто
4. Регулярно

97. Как часто в течение последних 12 месяцев у Вас бывали случаи, когда Вы без денег уговорили сотрудника ГАИ не применять к Вам санкции?

1. Никогда
2. Редко
3. Часто
4. Регулярно

98. Если Вы нарушите правила дорожного движения в будущем, то станете ли Вы «решать вопрос» с сотрудниками ГАИ при помощи взятки?

1. Определенно, да
2. Скорее всего, да
3. Скорее всего, нет
4. Определенно, нет
5. Затрудняюсь ответить

Вспомните последний случай, когда Вас остановил сотрудник ГАИ

*(ЕСЛИ **ЗА ПОСЛЕДНИЕ 12 МЕСЯЦЕВ** ТАКОГО СЛУЧАЯ НЕ БЫЛО - ПЕРЕХОД К ВОПРОСУ 103)*

99. За какое нарушение ПДД он Вас остановил? *(можно отметить несколько вариантов)*

1. Превышение скорости (легкое, до 20 км/ч)
2. Превышение скорости (среднее, от 20 до 40 км/ч)
3. Превышение скорости (значительное, более чем на 40 км/ч)
4. Нарушение правил обгона
5. Нарушение правил остановки и стоянки
6. Нарушение рядности движения
7. Нарушение правил проезда пешеходных переходов
8. Нарушение правил проезда перекрестков
9. Пересечение сплошной линии
10. Нарушение правил проезда ж/д переездов
11. Управление автомобилем с просроченным техталоном
12. Управление автомобилем без прав или техпаспорта
13. Управление автомобилем в нетрезвом состоянии
14. Другое _____
15. Нарушения ПДД не было

100. Вымогал ли сотрудник ГАИ у Вас некоторую сумму денег?

1. Да, вымогал и называл сумму
2. Да, вымогал, но сумму не называл
3. Намекал, что можно решить вопрос на месте
4. Не вымогал и не намекал

101. Давали ли Вы деньги сотруднику ГАИ?

1. Да
2. Нет *(ПЕРЕХОД К ВОПРОСУ 103)*

102. Если да, то укажите сумму, которую Вы дали сотруднику ГАИ (в гривнах) _____

103. Были ли Вы в течение последних 12 месяцев участником ДТП?

1. Да
2. Нет *(ПЕРЕХОД К ВОПРОСУ 107)*

104. Приезжали ли сотрудники ГАИ на место ДТП?

1. Да
2. Нет *(ПЕРЕХОД К ВОПРОСУ 107)*

105. Пришлось ли Вам неофициально «платить» сотрудникам ГАИ за некоторые уступки или поблажки Вам при анализе ДТП?

1. Да
2. Нет *(ПЕРЕХОД К ВОПРОСУ 107)*

106. Если да, то укажите сумму, которую Вы заплатили сотрудникам ГАИ (в гривнах) _____

107. Как, на Ваш взгляд, сегодня справляется со своими задачами ГАИ?

1. Работает хорошо
2. Не без недостатков, но в целом работает хорошо
3. Работает скорее плохо
4. Работает плохо

108. Удовлетворены ли Вы тем, как сейчас складываются контакты между сотрудниками ГАИ и водителями?

1. Полностью удовлетворен
2. Скорее удовлетворен
3. Скорее не удовлетворен
4. Полностью не удовлетворен

109. Как, на Ваш взгляд, изменилась работа ГАИ за последние 12 месяцев?

1. Значительно улучшилась
2. Скорее улучшилась
3. Никаких изменений не произошло
4. Скорее ухудшилась
5. Ухудшилась

Как, на Ваш взгляд, за последние 12 месяцев изменились суммы взяток сотрудникам ГАИ при…

	Сумма взятки увеличилась	Сумма не изменилась	Сумма взятки уменьшилась	Взятки отсутствуют	Затрудняюсь ответить
110. получении «прав»	1	2	3	4	5
111. регистрации автомобиля	1	2	3	4	5
112. прохождении техосмотра	1	2	3	4	5
113. контактах с ДПС на дорогах	1	2	3	4	5

Как, на Ваш взгляд, за последние 12 месяцев изменилось количество случаев дачи взяток сотрудникам ГАИ при…

	Увеличилось	Не изме-нилось	Уменьши-лось	Взятки отсутствуют	Затрудняюсь ответить
114. получении «прав»	1	2	3	4	5
115. регистрации автомобиля	1	2	3	4	5
116. прохождении техосмотра	1	2	3	4	5
117. контактах с ДПС на дорогах	1	2	3	4	5

Согласны ли Вы со следующими суждениями:

Суждения	**Полностью согласен**	**Скорее согласен**	**Скорее не согласен**	**Полностью не согласен**	**Затрудн. ответить**
118. Сотрудники ГАИ больше заботятся о своем кармане, чем о соблюдении ПДД	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
119. Некоторые правила дорожного движения устарели или нерациональны	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
120. Коррупция в ГАИ облегчает жизнь всем водителям	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
121. Коррупция в ГАИ поощряет вседозволенность и безнаказанность богатых водителей	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
122. Если бы сотрудники ГАИ не брали взятки, водителям пришлось бы трудно	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
123. Сотрудники ГАИ действительно заботятся о порядке и безопасности на дорогах	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
124. Чтобы уменьшить коррупцию в ГАИ, нужно увеличить зарплату ее сотрудникам	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
125. Злостных нарушителей ПДД надо обязательно наказывать, а не давать им возможность откупаться от ГАИ	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
126. Нужно усилить контроль над работой ГАИ	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**

127. Как Вы относитесь к мерам, принятым ГАИ по работе в усиленном режиме в январе-феврале этого года (когда у водителей за нарушение ПДД изымались права «на месте»)?

1. Позитивно
2. Скорее позитивно, чем негативно
3. Затрудняюсь ответить
4. Скорее негативно, чем позитивно
5. Негативно

128. На Ваш взгляд, повлияла ли работа ГАИ в усиленном режиме в январе-феврале этого года на общую ситуацию с соблюдением ПДД?

1. Количество водителей, соблюдающих правила, значительно увеличилось
2. Количество водителей, соблюдающих правила, скорее увеличилось
3. Никаких изменений не произошло
4. Количество водителей, соблюдающих правила, скорее уменьшилось
5. Количество водителей, соблюдающих правила, значительно уменьшилось

А теперь немного о себе

129. Ваш пол:	**130. Возраст:**	**131. Образование:**	**132. Какой у Вас автомобиль?**
1. Муж. 2. Жен.	1. 16 – 19 лет 2. 20 – 29 3. 30 – 39 4. 40 – 49 5. 50 - 59 6. 60 и более лет	1. Начальное, неполное среднее 2. Среднее 3. Среднее специальное 4. Высшее (неоконченное высшее)	1. Отечественного производства (ЗАЗ, Таврия, Славута) 2. Российского производства, в том числе собранный в Украине (ГАЗ, ВАЗ) 3. Иномарка (в том числе собранная в Украине – Chevrolet, Daewoo ...)

133. Год выпуска автомобиля?

1. до 1990	3. 1996 - 2000	5. 2006 - 2008
2. 1991 - 1995	4. 2001 - 2005	

134. Как бы Вы оценили стоимость вашего автомобиля на сегодняшний день (в долл. США)?

1. до $1000	4. $5001 - $10000	7. $20001 - $30000
2. $1001 - $3000	5. $10001 - $15000	8. $30001 - $50000
3. $3001 - $5000	6. $15001 - $20000	9. более $50000

135. Род Ваших занятий.

(можно выбрать только один вариант ответа)

1. Руководитель (заместитель руководителя) предприятия, учреждения, организации
2. Руководитель (заместитель руководителя) цеха, отдела, подразделения
3. Специалист, служащий с высшим образованием
4. Служащий (кассир, лаборант, секретарь, и др.)
5. Квалифицированный рабочий
6. Разнорабочий, подсобный рабочий
7. Предприниматель в сфере крупного бизнеса
8. Предприниматель в сфере малого или среднего бизнеса
9. Военнослужащий, работник правоохранительных органов
10. Не работаю (веду домашнее хозяйство, на иждивении, инвалид)
11. Студент ВУЗа
12. Учащийся техникума, колледжа, училища
13. Безработный
14. Пенсионер
15. Другое (что именно?) _____

136. Каково материальное положение Вашей семьи?

1. Приходится во всем себе отказывать, денег иногда не хватает на хлеб
2. На питание так сяк хватает, но в остальном бывает очень трудно
3. Хватает на еду и одежду, но покупать вещи длительного пользования весьма трудно
4. Имеем некоторые сбережения, время от времени покупаем вещи длительного пользования
5. Мы ни в чем себе не отказываем

137. Место Вашего проживання

1. Областной центр 2. Другой город 3. Село (поселок)

Спасибо за участие в исследовании.

Додаток 3.

Гайд поглиблених інтерв'ю з власниками автотранспорту

Оскільки опитування проводилось у російськомовному середовищі, соціологічну анкету інтерв'ю було складено російською мовою і вона наводиться у оригінальному вигляді.

«Коррупция в деятельности ГАИ - 2008»
Путеводитель интервью

1. Получение водительского удостоверения
(особенно подробно для тех, кто получал водительское удостоверение в 2007-2008 гг.).

- Когда Вы получили водительское удостоверение?
- Вы учились на курсах водителей, перед тем как получили водительское удостоверение?
- Если да, то как проходил внутренний экзамен на курсах водителей?
- Сколько Вы платили (как официально, так и неофициально) и кому, чтобы сдать внутренний экзамен на курсах водителей?
- Вам предлагали посреднические услуги на курсах водителей, чтобы за деньги «решить вопрос» с экзаменом в ГАИ? Сколько Вы платили (сколько Вам предлагали заплатить)?
- Вы платили сотрудникам ГАИ за успешную сдачу экзамена? Вы платили непосредственно сотрудникам ГАИ или кто-то оказывал Вам посреднические услуги? Если да, то кто оказывал Вам посреднические услуги?
- Сколько Вы заплатили за успешную сдачу экзамена в ГАИ?
- Откуда (и когда) Вы узнали, как и кому надо заплатить взятку?
- Перед получением водительского удостоверения как Вы представляли себе эту процедуру? Совпала ли информация, которую Вы имели до процедуры с ее реальным порядком?
- Как проходил «теоретический» экзамен в ГАИ?
- Как проходил «практический» экзамен в ГАИ (вождение)?
- Удовлетворены ли Вы результатами?
- Если Вы платили/ не платили взятку за экзамен в ГАИ, то почему Вы решили платить/не платить? Сделали бы Вы это опять, если бы возникла необходимость?
- Как Вы относитесь к тому, что люди платят деньги за то, чтобы успешно сдать экзамен в ГАИ и получить водительское удостоверение?
- Изменилось ли что-либо, по-вашему мнению, в практике сдачи экзаменов «на права» с лета 2007 года? Если Да, то что именно?

2. Оформление автомобиля (снятие/постановка на учет).

- Сколько раз Вы ставили на учет (снимали с учета) автомобиль?
- Когда Вы последний раз это делали?
- Опишите процедуру оформления автомобиля, которую Вы проходили.
- Сколько времени заняла у Вас процедура оформления автомобиля?
- Сколько Вам пришлось заплатить «официальных» сборов при регистрации/перерегистрации автотранспорта?
- Вы платили сотрудникам ГАИ или третьим лицам («бегункам», посредникам, сотрудникам автосалонов) дополнительно за «ускорение» или «упрощение» процедуры снятия/постановки на учет автотранспорта?
- Сколько Вам пришлось заплатить сотрудникам ГАИ и/или третьим лицам?
- Опишите, пожалуйста, кому и за что Вы платили деньги при регистрации автотранспорта?
- Откуда Вы узнали, как и кому надо заплатить взятку?

- Перед оформлением автотранспорта как Вы представляли себе эту процедуру? Совпала ли информация, которую Вы имели до процедуры с ее реальным порядком?
- Если Вы платили/не платили взятку за «ускорение» или «упрощение» процедуры снятия/постановки на учет автотранспорта то почему Вы это делали/не делали? Сделали бы Вы это опять, если бы возникла необходимость?
- Как Вы относитесь к тому, что люди платят деньги за то, чтобы «ускорить» или «упростить» процедуру снятия/постановки на учет своего автотранспорта?
- Изменилось ли что-либо, по-вашему мнению, в практике снятия/постановки на учет автомобиля с лета 2007 года? Если Да, то что именно?

3. Прохождение техосмотра.

- Сколько раз Вы оформляли техосмотр своего автомобиля? Когда Вы последний раз это делали?
- Опишите процедуру техосмотра, которую Вы проходили.
- Сколько времени заняла у Вас процедура техосмотра?
- Платили ли Вы сотрудникам ГАИ или посредникам дополнительно за «ускорение» или «упрощение» процедуры техосмотра?
- Сколько Вам пришлось заплатить сотрудникам ГАИ или посредникам? Насколько эта сумма отличается от «официальных» сборов?
- Опишите, пожалуйста, кому и за что Вы платили деньги при прохождении техосмотра?
- Откуда Вы узнали, как и кому надо заплатить взятку?
- Перед техосмотром как Вы представляли себе эту процедуру? Совпала ли информация, которую Вы имели до процедуры, с ее реальным порядком?
- Если Вы платили/не платили взятки за «ускорение» или «упрощение» процедуры техосмотра, то почему Вы это делали/не делали? Сделали бы Вы это опять, если бы возникла необходимость?
- Как Вы относитесь к тому, что люди платят деньги за то, чтобы «ускорить» или «упростить» процедуру техосмотра?
- Изменилось ли что-либо, по-вашему мнению, в процедуре техосмотра с лета 2007 года? Если Да, то что именно?

4. Контакты с ДПС.

- Какие нарушения ПДД Вы считаете серьезными, а какие нет? Вы нарушали когда-либо правила дорожного движения? Если да, то, какие именно? Какие чаще всего Вы совершаете нарушения ПДД?
- Вас когда-либо останавливали сотрудники ДПС за нарушение правил дорожного движения? Если да, то, за какие именно? За какие чаще всего?
- Вас когда-либо останавливали сотрудники ДПС без оснований (нарушений правил дорожного движения с вашей стороны)?
- Какие санкции за нарушение ПДД к Вам применяли сотрудники ДПС? (штраф, отметка в талоне, изъятие прав …)
- Считаете ли взяткой дачу денег сотруднику ДПС за совершенное нарушение ПДД?
- Вы давали когда-либо взятку сотрудникам ДПС? Если да, то за что именно?
- По чьей инициативе происходил процесс дачи взятки? Вы сами предлагали сотруднику ДПС взятку, он у Вас ее вымогал или он вел себя таким образом, чтобы Вы были вынуждены предложить ему взятку?
- Если Вы давали взятку сотруднику ДПС, то какими мотивами Вы руководствовались?
- Опишите последние 5 случаев, когда Вы давали взятку сотрудникам ДПС. Опишите поведение сотрудника ДПС в момент дачи взятки, что он говорил, как себя вел, как он отреагировал на нарушение, как он отреагировал на предложение взятки, был один или с коллегами?

- Откуда Вы узнали, как и кому надо заплатить взятку?
- Перед контактом с ДПС как Вы представляли себе эту процедуру? Совпала ли информация, которую Вы имели до процедуры с ее реальным порядком?
- Пользовались ли вы когда-либо визитками, удостоверениями, или другими документами, которые помогают избежать штрафа или взятки? Как Вы относитесь к этой практике?
- Были ли у Вас ситуации, когда Вы просто уговорили сотрудника ДПС не применять к Вам санкции и не брать взятку? Как Вы относитесь к подобным ситуациям?
- Представьте, что Вас остановил инспектор ДПС за нарушение ПДД. Какой вариант выхода из ситуации вы считаете наиболее простым (дать взятку, упросить инспектора, использовать какие-либо удостоверения, воспользоваться своими связями, заплатить штраф, предложить свои услуги)
- Если Вы платили/не платили деньги (в форме взятки) за нарушение ПДД, то почему Вы это делали/не делали? Сделали бы Вы это опять, если бы возникла необходимость?
- Как Вы относитесь к тому, что люди платят деньги сотрудникам ДПС (в виде взятки), вместо официальной оплаты штрафа или иной формы применения санкций к нарушителям ПДД?
- Изменилось ли что-либо, по-вашему мнению, в практике контактов с сотрудниками ДПС на дороге с лета 2007 года? Если Да, то что именно?

5. Предупреждение коррупции.

- **Что, по Вашему мнению, необходимо сделать, чтобы искоренить коррупцию в ГАИ?** (на общегосударственном уровне, структурные и организационные изменения в ГАИ, работа с участниками дорожного движения и обычными гражданами)
- Какие по-вашему мнению результаты принесло усиление мер по обеспечению безопасности дорожного движения в январе-феврале 2008 г. (изъятие прав сотрудниками ГАИ на месте)?
- Считаете ли Вы что в практике деятельности ГАИ нужно что-либо менять? Если да, то что именно?

наукове видання

Антикорупційний моніторинг діяльності Державної автомобільної інспекції: методика та результати

монографія

Під загальною редакцією кандидата соціологічних наук, доцента **О.О. Сердюка**

Авторський колектив:

Свєженцева Юлія Олександрівна, кандидат соціологічних наук, доцент;
Сердюк Олексій Олександрович, кандидат соціологічних наук, доцент;
Черноусов Андрій Миколайович, кандидат соціологічних наук.

Результати цього дослідження, а також текст монографії у повному обсязі доступні у мережі Інтернет на веб-сайті Харківського інституту соціальних досліджень **www.khisr.kharkov.ua**

Відповідальний за видання: Сердюк Олексій Олександрович.

Підписано до друку 24.11.2008. Формат 60х84/16.
Папір друкарський № 1. різо. Обсяг 6,1 умов. -друк. арк.
Тираж 1000 прим. Зам. № 145/2008.

Надруковано на РІЗО