

Ю.О. Свеженцева,
канд. соціол. наук

Yu.O. Svezhetseva,
Candidate of Sociol. Sci.

О.О. Сердюк,
канд. соціол. наук

O.O. Serdyuk,
Candidate of Sociol. Sci.

Ю.Л. Белоусов,
канд. соціол. наук

Yu.L. Bilousov,
Candidate of Sociol. Sci.

Д.О. Кобзін,
канд. соціол. наук

D.O. Kobzin,
Candidate of Sociol. Sci.

А.М. Черноусов,
канд. соціол. наук

A.M. Chernousov,
Candidate of Sociol. Sci.

КОРУПЦІЯ В ДІЯЛЬНОСТІ ДЕРЖАВНОЇ АВТОМОБІЛЬНОЇ ІНСПЕКЦІЇ: РЕЗУЛЬТАТИ СОЦІОЛОГІЧНОГО МОНІТОРИНГУ¹

Abstract. The article presents the data of a sociological monitoring of manifestations of the corruption in the activity of the State Automobile Inspection Board (SAIB), the data of a sociological survey of drivers (N=500), the data of extended interviews with owners of cars (N=50), the data of the analysis of official materials and the normative base regulating the activity of SAIB of Ukraine, and the opinion of SAIB's workers as for the corruption in their activity.

¹ Дослідження виконане Харківським інститутом соціальних досліджень і науково-дослідною лабораторією соціальної та психологічної роботи в органах внутрішніх справ Харківського національного університету внутрішніх справ 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).

Актуальність теми корупції в ДАІ не викликає сумніву. Корупція вже давно перетворилася на усталену норму взаємовідносин працівників Державтоінспекції з водіями, стала майже невід'ємною складовою актуальної української культури. Сьогодні контакти з працівниками ДАІ надихають українських громадян на різного роду творчість, від байок і анекдотів до скарг у відповідні інстанції. За загальнонаціональним опитуванням громадської думки, проведеним Київським міжнародним інститутом соціології, ДАІ посідає топ-місце в рейтингах установ та інституцій України, де найбільш поширена корупція. Упродовж 12 місяців, що передували опитуванню, 22% респондентів давали добровільно хабара працівникам ДАІ і 16% – на вимогу. Поширення цих даних на чисельність дорослого населення України дає красномовну картину: приблизно 14 млн. українських громадян упродовж 12 місяців давали хабара працівникам ДАІ, і значна частина з них – неодноразово.

Представлене дослідження є першою в Україні спробою піддати комплексному науковому моніторингу таке латентне явище, як корупція в ДАІ. Нами було досліджено теоретико-методологічні засади моніторингу корупції, розроблено методику моніторингу корупції в ДАІ та проведено її апробацію на прикладі Харківського регіону.

У рамках дослідження було проведено: соціологічне опитування водіїв у Харківській області (N=500); поглиблені напівструктуровані інтерв'ю (N=50) з власниками автотранспорту та громадянами, що 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 в Харківській області.

Аналіз даних масового соціологічного опитування водіїв показав, що переважна більшість респондентів (84%) вважає корупцію шкідливим явищем. Ставлення до корупції суттєво відрізняється в респондентів залежно від їх віку: чим молодший респондент, тим більш позитивно він/вона ставиться до корупції. Така тенденція не додає оптимізму прихильникам подолання корупції, адже саме дії молодих людей будуть визначати в майбутньому стан з правопорядком, зокрема, з поширеністю корупційних практик.

Люди різного матеріального статку по-різному ставляться до корупції. Недооцінюють шкідливі наслідки корупції найбідніші та найзаможніші респонденти. Скоріш за все, найбідніші не усвідомлюють шкідливість корупції, а найбагатші не хочуть це розуміти через її вигідність для себе.

Переважає 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 від корупції особисто для себе: тільки 29% респондентів впевнено відзначили безперечну шкоду від корупції особисто для себе.

Вік респондента дуже впливає на ступінь усвідомлення ним/нею шкоди від корупції особисто для себе. Так, серед респондентів віком до 60 років спостерігається тенденція: чим молодший респондент, тим менше він/вона усвідомлює шкоду від корупції особисто для себе. Найбільший рівень визнання особистої шкоди від корупції серед респондентів віком 50–59 років, а в респондентів старше 60 років сприйняття особистої шкоди знижується, проте воно є у середньому вищим, ніж у людей до 39 років.

Більшість респондентів (59%) повністю погодилися з тим, що проблема корупції в Україні вимагає невідкладного розв'язання, ще 28% висловили часткову згоду. Але чи достатньо цього для подолання корупції? Проблема стримування корупції була проаналізована з точки зору теорії колективних дій. Аналіз показав: з огляду на низький рівень довіри в українському суспільстві (особливо до держави у цілому, представників влади, посадовців), низьке усвідомлення громадянами особистої шкоди від корупції, відсутність партнерських відносин з владою, побудованих на досвіді відмови з боку представників влади від суто власних інтересів заради інтересів громадян, – марно й сподіватися на подолання корупції, навіть попри продеклароване загальне усвідомлення необхідності вирішення цієї проблеми. Без суттєвих змін у законодавстві, громадській думці та суспільних відносинах подолати корупцію в Україні неможливо.

Переконалива більшість (83%) опитаних повністю або деякою мірою погодилася з судженням: “Проблема корупції в ДАІ вимагає невідкладного рішення”. У деяких вікових категоріях респондентів (наприклад, водіїв віком 20–29 років) значно менше впевненої згоди з таким твердженням. Крім того, менш упевнені в необхідності вирішення проблеми корупції в ДАІ власники нових дорогих авто, тобто корупція у ДАІ більше влаштовує заможних водіїв, ніж бідних власників стареньких автомобілів.

Найбільшої шкоди, на думку респондентів, корупція в ДАІ завдає державі в цілому та водіям, котрі дотримуються законів, процедур і правил. Трохи менше – безпеці та добробуту громадян. Корупція, вважають опитані, скоріш, не шкодить водіям, які порушують закони, процедури й правила.

Звертає на себе увагу те, що в цілому респонденти не визначилися стосовно того, чи шкодить корупція в ДАІ їм особисто. Очевидно, що водії не усвідомлюють цього. Неусвідомлення водіями власної небезпеки та втрат, які є наслідком корупції у ДАІ, є показником того, що наше громадянське суспільство у цілому ще не готове протидіяти цій соціальній патології.

Є вікові особливості сприйняття водіями особистої шкоди від корупції у ДАІ. Найбільш свідомі водії у віці 40–49 років, серед них 40% упевнені в шкідливості корупції в ДАІ особисто для себе, ще 29% вважають, що корупція “скоріш за все, шкодить”. Найменше бачать шкоду для себе водії віком від 20 до 29 років, серед них лише 19% упевнені в безперечній шкідливості, а 26% – вважають “скоріше, шкідливою” корупцію у ДАІ. Таке ставлення молодих водіїв до корупції в ДАІ – дуже загрозна закономірність для продекларованих державою намірів подолати корупцію.

Установлено закономірність: чим більш поважливе ставлення у водія до правил дорожнього руху, тим більше він/вона усвідомлює шкідливі наслідки від корупції особисто для себе, і навпаки.

Щодо думки водіїв про роботу ДАІ слід відзначити, що 4% респондентів оцінили роботу ДАІ як добру, 38% – “не без недоліків, але у цілому добра”; 39% – як, скоріше, погану і 19% – погану. Лише 6% водіїв повністю задоволені тим, як, зараз складаються контакти між працівниками ДАІ й водіями, 41% – скоріше, задоволені; 42% – скоріше, не задоволені і 11% – повністю не задоволені. 7% вважають, що працівники ДАІ стали брати значно більше хабарів; 24% – кількість хабарів, скоріше, збільшилася; 58% – ніяких змін не відбулося; 10% – кількість хабарів, скоріше, зменшилася; 1% – працівники ДАІ стали брати значно менше хабарів.

Найбільш однастайними були респонденти щодо суджень: “Злісних порушників ПДР треба обов’язково карати, а не давати їм можливість відкуповуватися від ДАІ”; “Корупція в ДАІ заохочує всюдозволеність і безкарність багатих водіїв”; “Потрібно посилити контроль над роботою ДАІ”; “Працівники ДАІ більше піклуються про свою кишеню, ніж про дотримання ПДР”. Перше судження викликало порівняно меншу згоду серед водіїв віком 20–29 років та власників нових авто. Друге судження знайшло менше прихильників серед власників нових дорогих іномарок. Слід підкреслити, що думка про те, що працівник ДАІ піклується в першу чергу про свою кишеню, порівняно більше властива тим водіям, котрі часто нехтують правилами дорожнього руху.

Стосовно деяких суджень думки водіїв поляризувались, тобто практично по половині респондентів висловили згоду та незгоду, а саме: “Корупція в ДАІ полегшує життя всім водіям”; “Якби працівники ДАІ не хабарничали, водіям довелося б важко”. Серед прихильників першого судження є переважно молоді респонденти та ті, хто більше дозволяє собі порушувати ПДР. І тільки одне висловлювання викликало незгоду у більшості опитаних водіїв: “Працівники ДАІ дійсно піклуються про порядок і безпеку на дорогах”.

Аналіз досвіду отримання посвідчення водія показав, що 47% від всіх опитаних водіїв сплачували неофіційно за успішне складання іспиту. Якщо ж проаналізувати відповіді водіїв, що складала 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. Упродовж наступних двох років відсоток хабародавців знизився до 62%, а з 2006 р. став знову збільшуватися, досягши у 2007 р. позначки 73%.

У середньому сума, яку сплачували претенденти за права, становить 358 грн. Аналіз динаміки середнього розміру хабара за успішне складання іспитів при отримання водійського посвідчення у 1990–2007 рр. показав, що впродовж вісімнадцяти років середній розмір хабара, хоч і коливався, але поступово зростав, досягнувши у 2006 р. свого піку – 652 грн. У 2007 р. цей показник трохи зменшився – до 574 грн.

Майже 60% респондентів напевно або, скоріш за все, сплатили б додатково за успішне складання цього іспиту, якщо їм потрібно було б скласти його зараз. Разом з тим третина респондентів (31%) ставиться до такої практики негативно, а 24% – скоріш, негативно, ніж позитивно. Це свідчить: респонденти, з одного боку, схиляються

до сплати хабара за успішне складання іспиту в ДАІ, а з іншого боку, оцінюють цю практику негативно.

Майже половина респондентів, які сплачували за успішне складання іспитів, звертались до працівників курсів водіїв по таку посередницьку послугу. Їхні послуги, як виявилось, коштували найдешевше порівняно з послугами інших посередників. З водіїв, які сплатили хабара за успішне складання іспиту, 49% сплачували за власною ініціативою, ще третина респондентів (33%) сплачували за успішне складання іспиту за ініціативою працівників курсів водіїв.

Головною причиною сплати хабара була переконаність респондентів, що “по-іншому скласти іспит неможливо” і що “так робить більшість”. Вочевидь майбутні водії, не впевнені у своїх знаннях, заздалегідь шукають найвигідніші шляхи компенсації їх браку і, зрештою, знаходять такі шляхи.

Незалежно від причин, з яких респонденти сплачували гроші за складання іспиту в ДАІ, вони, скоріш за все, зробили б це знов, якщо іспит відбувався б 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.

Дані поглиблених інтерв'ю свідчать, що при сплаті хабара в ході одержання посвідчення водія частина респондентів “підстраховувала” себе, частина просто не бачила іншої можливості, частина – прагнула прискорити процес. Між тим, значна кількість респондентів негативно ставиться до цієї практики й вважає, що саме через це багато водіїв на дорогах не дотримуються правил дорожнього руху.

З опитаних нами респондентів процедуру реєстрації автомобіля (постановку на облік або зняття з обліку) проходили 62% водіїв. За останні п'ять років її проходили 67% респондентів, раніше – 33% опитаних.

Аналіз процедури реєстрації автомобіля засвідчив, 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 р. – 35%; у 2005 – 51%; у 2006 – 63%; у 2007 – 56%.

У середньому сума, яку вони сплачували, становить 584 грн. Однак слід констатувати значні коливання цього показника. В останні роки пік середньої суми за прискорену (спрощену) реєстрацію автомобіля спостерігався у 2004-му та 2007 рр. (відповідно 848 та 784 грн.), а у 2005-му та 2006 рр. відбувалося здешевлення цієї неформальної послуги майже вдвічі.

З усіх респондентів, які сплачували хабара за реєстрацію автомобіля, лише 33% знали суму, яку слід було заплатити офіційно.

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. Крім того, 39% респондентів ставляться до такої практики нейтрально, 34% схиляються до негативної оцінки, однак 27% позитивно оцінюють вияви хабарництва під час реєстрації автомобіля. Між тим серед

водіїв, які реєстрували своє авто, спостерігається більш негативне ставлення до сплати хабарів за цю процедуру, ніж серед водіїв, які цю процедуру не проходили взагалі. Це стосується і намірів сплачувати хабара за реєстрацію авто: водії, які цю процедуру не проходили, мають більше намірів сплатити хабара за прискорення або спрощення процедури реєстрації автомобіля.

Третина респондентів сплачувала безпосередньо працівникам ДАІ, які реєстрували автомобіль, і ще третина користувалась посередницькими послугами інших осіб (так званих “бігунків”). Слід зазначити, що вартість послуг бігунка виявилась вищою, ніж посередницьких послуг працівників ДАІ.

Частіше за інших мають наміри давати хабара за реєстрацію власного автомобіля респонденти, які користувались посередницькими послугами “інших осіб”, і вони ж вважають цю практику позитивною, на відміну від негативного ставлення інших респондентів.

Більш ніж половина респондентів (69%), які сплачували хабара за реєстрацію автомобіля, робили це за власною ініціативою. Більшість респондентів, які сплачували хабара за прискорення реєстрації свого автомобіля, робили це з метою економії часу та сил. Як виявилось, найменші суми в середньому сплачували респонденти, які впевнені, що дешевше заплатити неофіційно, ніж сплачувати за всіма квитанціями. Найбільші суми сплачували респонденти, які переконані, що “так робить більшість”, а також ті, що сплачували, “щоб уникнути проблем, пов’язаних з технічним станом автомобіля”.

Незалежно від причин, з яких респонденти сплачували гроші за реєстрацію автомобіля, вони, скоріше за все, вчинили б так знов, якби це відбувалося зараз. Найвірогідніше це зробили б ті респонденти, які впевнені, що легше заплатити, ніж витратити свій час та сили. Ці ж респонденти висловили найменш негативне ставлення до практики сплати хабара за прискорення або спрощення процедури реєстрації автомобіля.

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.

Ставлення до хабарництва під час реєстрації автомобіля подвійне. Частина водіїв вважає, що це позитивне явище, яке значно спрощує їм життя, і навіть пропонують узаконити його. Таким чином, водії, які готові заплатити, будуть проходити “прискорену” процедуру, і вони збираються робити це надалі. З іншого боку, всі респонденти підкреслюють, що існуюча сьогодні процедура оформлення автомобіля настільки складна, заплутана й неорганізована, що вимагає серйозних змін.

Аналіз даних відносно контактів з працівниками ДАІ при проходженні технічного огляду автомобіля свідчить про те, що 56% опитаних водіїв сплачували неофіційно за успішне проходження технічного огляду свого автомобіля. Сума хабара переважно варіює у діапазоні 50–300 грн. і в середньому становить 280 грн.

Наміри респондентів щодо сплати хабарів за проходження технічного огляду в майбутньому уможлиблюють 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. Тим часом більшість респондентів (44%) визначили своє ставлення як нейтральне.

Водії, які сплачували гроші, мають намір робити це знов, а які не робили цього, скоріше за все, і не зроблять. Така ж закономірність спостерігається і щодо давання хабара за успішне проходження технічного огляду: респонденти, які давали хабара, більш позитивно налаштовані щодо цієї практики, ніж респонденти, які його не давали.

34% опитаних зверталися безпосередньо до працівників ДАІ, які відповідають за проходження технічного огляду, і це коштувало їм 278 грн. Найдорожчим способом неофіційного вирішення питання проходження техогляду є використання посередницьких послуг інших працівників міліції – 453 грн. Найчастіше (35%) респонденти користувалися посередницькими послугами “інших” осіб, причому ці послуги обійшлися їм дешевше, ніж інших посередників, – 251 грн.

Цікаво, що особи, які давали хабара безпосередньо працівникам ДАІ або користувалися їх посередницькими послугами, найменш схильні вирішувати питання таким чином у майбутньому. І саме ці респонденти найбільш негативно ставляться до такої практики. Ті ж опитані, які користувалися посередницькими послугами інших працівників міліції або інших осіб, з високим ступенем вірогідності зроблять це й у майбутньому.

Значимим чинником, що впливає на вибір об'єкта для дачі хабара, є знання респондентом офіційних тарифів за проходження технічного огляду. Так, респонденти, які знають ці тарифи, безпосередньо звертаються до працівників ДАІ, котрі відповідають за проходження техогляду, або користуються посередницькими послугами інших осіб (38% та 42% відповідно). Особи ж, які не володіють такою інформацією, користуються посередницькими послугами інших працівників ДАІ або інших працівників міліції (76% та 88% відповідно).

Важливим моментом є те, від кого надходила ініціатива сплати грошей за успішне проходження техогляду. Значна більшість респондентів (75%) сплачувала за успішне проходження техогляду за власною ініціативою; 11% опитаних сплатили хабара за ініціативою знайомих, родичів, інших осіб. Лише 1% респондентів вчинили це за ініціативою осіб, які продали їм автомобіль. Найбільше бажання давати хабара і в майбутньому мають особи, які вирішували це питання за власною ініціативою або за ініціативою знайомих, родичів, інших осіб. І саме ці категорії респондентів найбільш позитивно ставляться до такої практики. Найменше ж бажання та, відповідно, негативне ставлення до неофіційного проходження техогляду в осіб, які робили це за ініціативою працівників ДАІ та осіб, які продали їм автомобіль.

Найпоширенішим мотивом неофіційної сплати за проходження техогляду є економія часу та сил – 31% опитаних. Особи з такою мотивацією найбільш схильні давати хабара і в майбутньому, хоча в цілому ставляться до такої практики негативно. Найбільшого хабара (329 грн.) дають водії, які вважають, що сплата за всіма квитанціями обійдеться їм дорожче, – 11% опитаних. Водії з конформістською мотивацією (“всі так роблять”) не лише схильні до сплати хабара у майбутньому, а й доволі позитивно сприймають таку практику. Найменше ж (216 грн.) сплатили за проходження техогляду респонденти, які намагалися уникнути проблем, пов’язаних з технічним станом автомобіля, проте їх кількість становить лише 7%.

Аналіз інтерв’ю показує, що більшість водіїв ставляться до техогляду негативно, вони вважають, що складнощі цієї процедури невинуватені, а техогляд є констатацією стану автомобіля, що може втратити актуальність протягом кількох днів. Сьогодні всі машини проходять обов’язкове страхування, і відповідальність за стан транспортного засобу повинен нести сам водій.

Думки водіїв про ДАІ і, зокрема, ставлення до корупції залежать від того, наскільки добре водії знають правила дорожнього руху і якою мірою вони їх дотримуються. Більшість респондентів (62%) зізналися, що знають ПДР добре, але не досконало; 15% – знають лише основні правила; 1% опитаних знають лише деякі правила; лише 21% впевнені, що знають правила досконало. 26% опитаних водіїв вважають, що правил необхідно дотримуватись завжди й скрізь; 30% гадають, що дуже рідко можна допустити незначне безпечне порушення правил; 37% – що правила можна порушувати, але тільки тоді, коли це не заважає й не загрожує іншим; 6% – що правил необхідно дотримуватись тільки тоді, коли є істотна загроза ДТП; 1% вважає, що дотримуватись правил дорожнього руху взагалі необов’язково.

За даними опитування, найчастіше водії дозволяють собі такі порушення правил дорожнього руху: перевищують швидкість, порушують правила обгону, зупинки й стоянки, а також перетинають суцільну лінію. Найменш поширені порушення правил проїзду залізничних переїздів; керування автомобілем із простроченим техталонном, без прав або техпаспорта або в нетверезому стані, але все ж таки їх дозволяє собі, хоча б зрідка, 14–16% водіїв.

До порушення правил обгону, зупинки й стоянки, перетинання суцільної лінії та перевищення швидкості більш схильні молоді люди, водії нових, переважно дорогих, іномарок та заможні водії. Порушувати правила переїзду залізничних переїздів дозволяють собі переважно заможні власники дорогих авто. Слід підкреслити, що вартість авто та матеріальне становище водія є загалом 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, навіть якщо людина декларує, що правил слід дотримуватися завжди і скрізь, вона може, хоча й рідше, дозволяти собі порушувати їх.

У ході дослідження виявилось, що в середньому працівники ДАІ зупиняли водіїв у 20% випадків порушень, тобто за кожне п’яте порушення ПДР. Водночас

зазначимо, що для половини водіїв їх оцінка не перевищувала 10%, тобто лише на кожне десяте порушення ПДР водієм реагували працівники ДАІ.

Водіїв спитали, як часто протягом останніх п'яти років працівники ДАІ зупиняли їх без жодного порушення ПДР. 18% респондентів відповіли “ніколи”, 14% – “один раз”, 47% – “кілька разів”, 16% – “часто” і 5% – “регулярно”. Спостерігається тенденція: чим дорожче авто, тим частіше водія зупиняють працівники ДАІ без явних порушень з його боку.

Більш ніж кожний п'ятий водій не вважає дачу грошей хабарем. 66% респондентів, за їх зізнанням, протягом останніх п'яти років давали гроші працівникові ДАІ за порушення правил дорожнього руху, 34% – не давали.

Найчастіше працівники ДАІ збагачуються корупційним шляхом на перевищенні водіями швидкості, у першу чергу, на 20–40 км/год. Наступними за пов'язаністю з випадками хабарництва є порушення правил обгону, зупинки й стоянки.

38% опитаних водіїв причиною хабара вказали те, що простіше дати хабар, ніж витратити свій час і сили 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.

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”.

Чверть опитаних водіїв, за їх зізнанням, протягом останніх п'яти років користувалися посвідченнями, візитками або іншими документами, які допомагають уникнути штрафу або хабара.

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

Для моніторингу поширеності корупційних практик ми запропонували водіям розповісти про останній випадок, коли його (її) зупинив працівник ДАІ. У 23% випадків, за свідченням водія, порушень з його боку не було. Найчастіше респонденти перевищували швидкість руху.

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.

53% опитаних водіїв, за їх власним зізнанням, давали гроші працівникові ДАІ, 47% – не давали. Виявилось, що в разі відвертого вимагання хабара з боку працівника ДАІ водії давали його у 77–78% випадків; у разі натяків на можливість “вирішити питання на місці” – у 68% випадків; якщо працівник ДАІ не вимагав і навіть не натякав на хабар, водії давали гроші у 38% випадків. Отже, поведінка

працівника ДАІ суттєво впливає на дії водія і може додатково провокувати на корупційні дії.

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. Сума коливалася від 30 до 2500 грн., але для половини з учасників ДТП, яким довелося платити, сума була не більша 250 грн. Середня сума становила 384 грн.

Аналіз інтерв'ю з водіями свідчить, що їх стали рідше зупиняти безпідставно, зменшилися випадки відвертого вимагання грошей, а сума хабара за порушення стала обмежуватися 10–20 гривнями. 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.

Слід зазначити, що водії вважають найбільш грубими 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. Разом з тим у переліку своїх найчастіших порушень вони вказують також ті, які самі ж вважають найбільш грубими: проїзд на червоне світло, перевищення швидкості, порушення проїзду через пішохідний перехід. Отже, для багатьох водіїв характерні подвійні стандарти – з одного боку, вони пробачають собі порушення деяких правил, вважають їх допустимими, а з іншого – у них викликає відверте обурення те, що “діється на дорогах” сьогодні.

У моментах взаємодії пересічного громадянина і працівників ДАІ (одержання прав, зняття й постановка автомобіля на облік, проходження техогляду, контакти на дорозі), згідно з даними поглиблених інтерв'ю, найчастіше зустрічається поведінка, спрямована на відтворення корупційних дій. Уявлення водія часто від самого початку орієнтовані на дачу хабара і в більшості випадків правдиво відображають можливий хід подій та дозволяють ефективно розв'язувати виникаючі проблеми.

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, де одна із сторін є одночасно і гравцем, і суддею. ДАІ веде облік транспортних засобів і водночас здійснює контроль за порядком ведення обліку. Виходом із цієї ситуації, на нашу думку, могло б стати закріплення цих функцій за різними органами або навіть за різними відомствами.

Більшість процедур у практиці ДАІ є надто складними, багатоступеневими, здебільшого заплутаними, які дублюють одна одну. Такі складнощі призводять до винаходження “короткого та зрозумілого” обом сторонам шляху – хабара. Вирішенням проблем процедури є вже відомий метод “єдиного вікна”, коли автовласник здає в одне місце заяву про необхідність постановки на облік/зняття з обліку транспортного засобу, проходження технічного огляду тощо, сплачує визначену суму державного

мита, збору, а через певний термін часу повертається і отримує (або не отримує) відповідні дозвільні документи.

Низьким є рівень правової свідомості населення. Найпоширенішою настановою для пересічного громадянина України при взаємодії з будь-яким державним органом, у тому числі і з ДАІ, є пошук посередника для “вирішення питання”, тобто використання нелегальної процедури, повністю або з елементами корупційних дій. Така практика відтворюється із покоління в покоління, зазвичай за “підтримки” складних легальних процедур, які вимагають багато часу та паперової роботи, різних узгоджень, підписів тощо. Підвищення загального рівня правової культури повинно відбуватися еволюційно і системно, адже, як свідчить велика кількість програм, спрямованих на підвищення правової культури в окремій сфері, фрагментарні вузькі інформаційні кампанії не дають бажаного результату.

Нагромадження нормативно-правових актів різної юридичної сили, які регламентують ту чи іншу процедуру в ДАІ, зарегулювання окремих аспектів поряд із практичним невисвітленням інших, – усе це дозволяє зробити висновок, що сама структура та зміст таких нормативних актів є корупціогенними і змушують віднаходити “лазівки” в існуючій процедурі.

Дослідження думки працівників ДАІ щодо корупції в їх діяльності показало, що серед причин корупції працівники ДАІ в першу чергу називають низький рівень зарплати та матеріально-технічного забезпечення. Тому серед запропонованих механізмів зменшення корупції найбільш прийнятним для працівників ДАІ є підвищення рівня їх матеріального та соціального забезпечення.

Працівники ДАІ також вважають причиною корупції відсутність “засобів впливу” на порушників (відсутність можливості стягувати штраф на місці та вилучати посвідчення водія) і пропонують надати їм ці повноваження. Але пояснити, як саме це може вплинути на зменшення корупції, вони не в змозі і погоджуються з тим, що це, скоріше, підвищить ефективність їх діяльності, ніж вплине на рівень корупції. Разом з цим працівники ДАІ назвали низку істотних недоліків в організації їх роботи, найбільш значимі з яких – відсутність єдиної комп’ютерної бази водіїв і їхніх порушень та неефективність системи стягнення штрафів за порушення.

Існуючі процедури реєстрації автомобіля працівники МРЕВ вважають простими і зрозумілими. Вони не вважають за потрібне їх спрощувати. Тим часом погоджуються, що ці процедури забирають у водіїв забагато часу. Саме це є основною причиною сплати хабарів за їх прискорення чи спрощення.

Визначаючи шкоду від корупції, працівники ДАІ наголосили, що корупція завдає, в першу чергу, шкоду державі, бо “відкуповуючись” від санкцій за порушення, водії позбавляють державу засобів впливу на них. Працівники ДАІ виправдовують хабарництво тим, що в ситуації, коли малоефективні або відсутні засоби впливу на порушників ПДР, хабар є майже єдиним способом стягнути штраф з порушника та якось його покарати.

Працівники ДАІ переконані: змінити правосвідомість громадян, щоб вони не давали хабарі, не вдасться. Із свого боку вони вважають можливим не брати хабарі тоді, коли рівень їхнього матеріального забезпечення буде достатнім, щоб побоюватись втратити роботу як основне джерело доходу.

Підіб'ємо підсумок. Процес роз'їдання корупцією соціального інституту, будь то системи освіти, медицини, судової або правоохоронної, проходить декілька стадій. На початковій стадії корупційні операції є, скоріше, винятком, вони відбуваються переважно за ініціативою представників інституту. На другому етапі корупційні операції поширюються, інформація про них поширюється, поступово зростає кількість таких угод, де не треба ні про що домовлятися, адже вже сформувалась такса, форми передачі винагороди, і обидві сторони їх знають. Можна сказати, що сформувалась корупційна норма, але вона не тотальна. На третьому етапі корупційні угоди поступово починають витіснити законні операції. Вже не треба переговорів, домовленостей, вимагання, адже всі, хто звертається до представників цього інституту, і так знають, що, не заплативши додатково, зустрінеш багато перешкод, які приведуть тебе до ще більших втрат, ніж сума хабара. Корупційні операції стають сталою практикою і повністю інтегруються в системи інституційних відносин, видозмінюючи та спотворюючи їх.

Остання стадія – повне спотворення корупцією інституту. Якщо інститут надає якісь послуги, то, спотворений корупцією, він перестає надавати ці послуги без додаткової оплати за них – хабара. Суспільна небезпека такого перетворення полягає в тому, що послуги цього інституту стають недоступними для малозабезпечених людей, що ще більше поглиблює їхні проблеми. Ще більша небезпека виникає в тому разі, якщо інститут функціонує як сито, тобто відсіює людей, які відповідають певним критеріям, і надає їм певні переваги або дозволи (наприклад, водійські “права”). Такий інститут, спотворений корупцією, уже не перевіряє відповідність критеріям, а просто торгує перевагами або дозволами. Цей інститут вже не виконує функції, заради яких його було створено, а перетворюється на паразита, який, профануючи свою роботу, висмоктує ресурси з суспільства.

Дослідження показало, що такий інститут, як ДАІ України, поки ще знаходиться на третій стадії роз'їдання корупцією, але дуже швидко наближається до свого логічного фіналу – повного спотворення функцій. Ми сподіваємось, що такий інструмент громадського контролю за діяльністю ДАІ, як соціологічний моніторинг проявів корупції, буде оцінкою ефективності антикорупційних заходів, які, як свідчить проведений аналіз, є сьогодні нагальною потребою для України.