УДК 328.185:351.811.12

Марценишин Ю.І.
науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблем дослідження нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху факультету БДР ДЮІ ЛДУВС імені Е.О. Дідоренка

Аналіз стану корупції в підрозділах Державтоінспекції

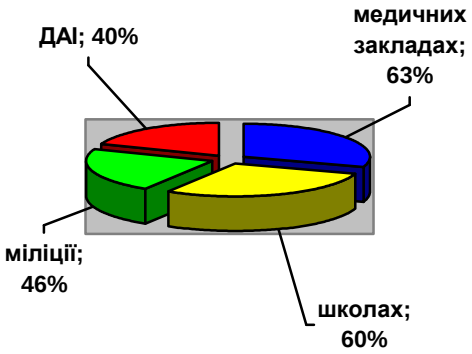
Проблема корупції залишається однією з найбільш актуальних проблем в нашій державі. Світова спільнота давно здійснює протидію цьому негативному явищу. Не залишалась осторонь і наша держава. Зокрема, Україна бере участь у Конвенції Організації Об'єднаних Націй проти корупції та Кримінальній конвенції про боротьбу з корупцією.

З метою попередження вчинення корупційних діянь та посилення відповідальності за вчинення таких діянь Верховною Радою України 11 червня 2009 року було прийнято Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо відповідальності за корупційні правопорушення», Закон України «Про відповідальність юридичних осіб за вчинення корупційних правопорушень» та Закону України «Про засади запобігання та протидії корупції». Прийняті закони, відповідно до їх положень, що цілком відповідають Конституції України, набрали чинності в день їх опублікування в газеті «Голос України» - 18 липня 2009 року. Проте, до цих пір вони не діють, бо відповідно до цього опублікування їх введення в дію відстрочили на півроку. У грудні минулого ж року, відбулася дискусія навколо новоприйнятих законів. Швидким і несподіваним результатом цієї дискусії стало прийняття 23 грудня 2009 року Закону про перенесення дати введення в дію нових антикорупційних законів з 1 січня на 1 квітня 2010 року. На сьогоднішній день, високий рівень корупції в Україні можливо подолати шляхом поступового усунення корупційних можливостей у законах, а не більш жорстким покаранням. Деякі кроки у цій сфері можна здійснити і без зміни законів.

Сфера діяльності ДАІ є однією з найбільш "хабаромістких" в

Україні, це визнають, і водії, і працівники ДАІ. Корупція в органах ДАІ досягла надзвичайно високого рівня. Обидві сторони вважають корупцію шкідливим явищем, але продовжують діставати обопільну користь від її існування. Підтвердженням цього є результати двох масштабних досліджень, оприлюднених у червні минулого року. Відповідно до даних проекту "Гідна Україна", що здійснюється за фінансової підтримки Агентства США з міжнародного розвитку, в українців найчастіше вимагали хабарі у медичних закладах (62,7%), школах (59,7%), міліції (46,1%) та ДАІ (39,7%). Такі тенденції підтвердило й дослідження у межах проекту протидії корупції в Україні (UPAC) Ради Європи та ЄС. Протягом останніх 12 місяців населення України найчастіше давало хабарі в медичних закладах (16,7%), навчальних закладах (6,6%), ДАІ (6,1%) та міліції (2,4%).

В українців найчастіше вимагали хабарі у:



Дослідницьку роботу у цьому напрямку також проводив Харківський інститут соціальних досліджень (ХІСД) і науково-дослідна лабораторієя соціальної та психологічної роботи в органах внутрішніх справ Харківського національного університету внутрішніх справ, які не так давно оприлюднили результати дослідження громадської думки водіїв, яке проводилося восени цього року. Ними був впроваджений соціологічний моніторинг корупції в діяльності Державної автомобільної інспекції МВС України в харківському регіоні. Спільно зробили першу в Україні спробу

комплексного наукового вивчення і моніторингу такого латентного явища, як корупція у ДАІ.

В рамках моніторингу корупції в діяльності ДАІ було проведено масове соціологічне опитування водіїв з метою виявлення поширеності корупційних практик у відносинах громадян із працівниками ДАІ, проведено аналіз офіційних матеріалів і нормативної бази, які регламентують діяльність Державної автомобільної інспекції МВС України. Також була вивчена думка працівників ДАІ щодо отриманих результатів.

Згідно з результатами дослідження водії дають хабарі здебільшого добровільно (від 49% до 75% опитаних в залежності від видів послуг) й виправдовуються тим, що хабарі спрощують спілкування з співробітниками ДАІ та допомагають швидко вирішити питання, які виникають у сфері перевезення небезпечних речовин. На думку переважної більшості – 57% від п'ятисот опитаних водіїв - „відкупитися" від працівника ДАІ та у такий спосіб уникнути санкцій за порушення Правил дорожнього руху можна практично завжди. Зазначимо, що кожен п'ятий водій не вважає сплачені у такий спосіб гроші хабаром (22%). Приводом для хвилювання є зізнання водіїв: лише 26% опитаних вважають, що правил дорожнього руху необхідно дотримуватись завжди й скрізь; 67% заявили, що можна допустити «безпечне» порушення правил, коли це не загрожує іншим, а 1% опитаних вважають, що дотримуватись правил дорожнього руху взагалі необов'язково.

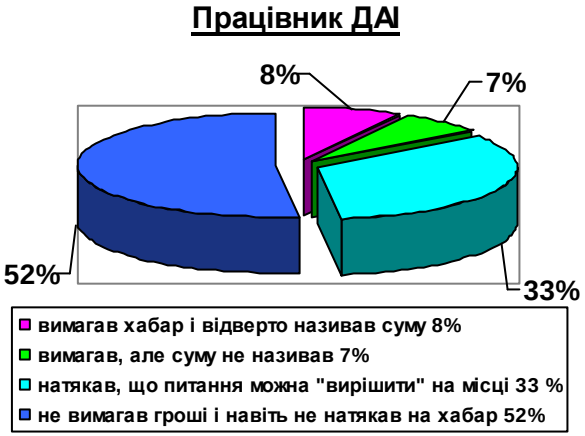
Отже, хабарництво працівників ДАІ насамперед вигідне самим водіям, бо завдяки йому можна зберегти гроші, час і зусилля, уникнути санкцій за порушення.

Корупційні ситуації та корупційна поведінка притаманні як співробітникам Державтоінспекції, так і водіям по всій Україні. Лише 29% респондентів впевнено відповіли про безперечну шкоду від корупції особисто для себе. Висновок невтішний: більшість опитаних не пов'язують корупцію в ДАІ з її небезпечними наслідками - постійно зростаючою кількістю ДТП та різким погіршенням безпеки руху на дорогах. Спостерігається певна розбіжність між добровільним хабарництвом серед водіїв та їхнім негативним ставленням до корупції. Переважна більшість опитаних водіїв (84%) вважає корупцію шкідливим явищем. Більшість респондентів (59%) повністю погодилися з тим, що проблема корупції в Україні вимагає невідкладного розв'язання. Корупція процвітає у всіх сфе-

рах роботи ДАІ: при отриманні посвідчення водія, при реєстрації автомобіля, під час технічного огляду, при отриманні вантажоперевізниками дозволів на участь у дорожньому русі транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, при контролі за здійсненням таких перевезень, при контактах на автошляхах.

За даними опитування, на питання "Якщо Ви порушите правила дорожнього руху в майбутньому, то чи станете Ви "вирішувати питання" із працівниками ДАІ за допомогою хабара?" 70% опитаних відповіло ствердно, а 17% ухилилися від відповіді. Коли водіїв попросили згадати останній випадок, коли їх зупиняв працівник ДАІ, 77% водіїв зізналися, що з їх боку все-таки було порушення Правил дорожнього руху. При цьому 53% опитаних водіїв, за їх власним зізнанням, давали гроші працівникові ДАІ у вигляді хабара, 47% - ні.

За результатами опитування, працівник ДАІ в 33% випадках просто натякав, що питання можна "вирішити" на місці. Разом з тим, в 52% випадках працівник ДАІ не вимагав гроші і навіть не натякав на хабар. Отже, більше ніж у половині випадків хабар дається з ініціативи водія.



На думку респондентів, найбільшу шкоду корупція в діяльності ДАІ завдає водіям, які дотримуються законів, процедур і правил, найменшу - порушникам правил і законів. Разом з тим,

лише 52% водіїв усвідомлюють, що корупція в діяльності ДАІ шкодить їм особисто. Дослідження виявило загрозливий для майбутнього України факт: чим молодший респондент, тим більш терпимо він ставиться до корупції, зокрема в діяльності ДАІ. Більше того: кожний п'ятий водій взагалі не вважає давання грошей працівникові ДАІ хабарем.

66% респондентів, за їх зізнанням, протягом останніх п'яти років давали гроші працівникові ДАІ за непритягнення до відповідальності за порушення Правил дорожнього руху і тільки 34% запевнили, що цього не робили. При цьому опитування виявило, що лише чверть водіїв вважає, що потрібно завжди дотримуватися правил дорожнього руху. До речі, 57% опитаних водіїв вважають, що "відкупитися" від працівника ДАІ можна практично завжди, 29% - часто, 12% - зрідка. Лише 2% водіїв вважають, що "відкупитися" від працівників ДАІ неможливо практично ніколи. При цьому співвідношення водіїв, які задоволені і незадоволені тим, як на даний момент складаються контакти між ними і працівниками ДАІ, практично однакове.

Однією із причин порушень правил дорожнього руху є низький професійний рівень водіїв. Більшість аварій на дорогах трапляються з вини людей, чий водійський стаж не перевищує трьох років. В 2004 році за успішне складання іспиту при одержанні посвідчення водія платили неофіційно 81% опитаних водіїв, в 2006 - 62%, а в 2007 р. - 73%. Трохи більше половини опитаних платили неофіційно за прискорення або спрощення процедури технічного огляду автомобіля, коли проходили його останній раз.

Аналіз корупціємісності нормативно-правових актів, які регламентують реєстрацію транспортних засобів, видачу посвідчень водія та спілкування із працівниками ДПС МВС України, виявив у них деякі "деталі" закладення основи для корупції. Наприклад, відповідно до Закону України "Про дорожній рух" і „Положення про Державну автомобільну інспекцію" на ДАІ покладено 47 основних функцій. Більше того, ДАІ здійснює облік транспортних засобів і одночасно здійснює контроль за порядком ведення цього обліку.

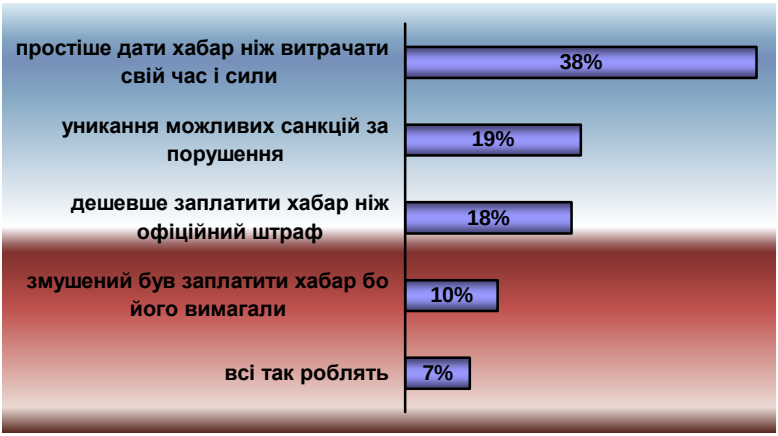
Оцінюючи своє ставлення до корупції взагалі, респонденти визнали, що вона шкодить добробуту громадян України, ефективному місцевому самоврядуванню, розвитку української економіки, бізнесу. Разом з тим, вони не усвідомлюють шкоди, якої завдає ко-

рупція їм особисто.

Більшість процедур у практиці ДАІ є надскладними, багатоступеневими, у більшості незрозумілими, дублюючими одна одну. Такі труднощі приводять до винаходу "короткого і зрозумілого" обом сторонам шляху – хабара.

Чи вигідна корупція самій ДАІ? Згідно з даними дослідження корупція створює підґрунтя для неформального управління всередині організації, тобто допомагає «тримати на гачку» і звільняти тих, хто виявляє нелояльність до системи. Корупція в ДАІ вигідна навіть тим, хто має контролювати її працівників і викривати хабарників. Як стверджували працівники ДАІ, боротьба з корупцією без знищення причин, які унеможливлюють функціонування ДАІ без корупції, призводить до корупції ще більшого масштабу. Корупція певним чином вигідна державі, бо за умови дефіциту коштів можна зекономити на забезпеченні діяльності ДАІ, оскільки існуюча схема перерозподілу хабарів створює підстави для вимагання самостійної купівлі обладнання, обмундирування працівників тощо.

Отже, існування корупції в ДАІ корисне обом сторонам – водіям і ДАІ. Тому знадобиться багато зусиль, щоб вона перестала бути щоденною практикою.



На упередження порушень законності, поряд із існуючими

заходами профілактики та попередження, які проводяться в підрозділах Державтоінспекції, як варіант пропонується здійснити додаткові кроки для подолання корупційних проявів:

- відносно працівників, які здійснюють нагляд за дорожнім рухом дійсно потрібен контракт на службу. Контракт повинен передбачати умови щодо звільнення працівника не тільки при порушені законності, але і при порушенні службової дисципліни, та забезпечувати умови діяльності працівника ДАІ: матеріальну, соціальну тощо. Окрему частину у контракті повинно бути відведено вимогам професійної підготовки працівника ДАІ, рівня його знань. Потребує розробки система оцінювання придатності працівника ДАІ до виконання службових обов'язків. Існуюча система контролю службової підготовки інспекторського складу у підрозділах ДАІ корумпована, повністю залежить від перевіряючого та не забезпечує контролю всіх напрямів підготовки працівника ДАІ;

- потрібно скасувати техогляд як обов'язкову процедуру й покласти його необхідність на водія. Зробити більш простою і централізованою оплату всіх платежів. Задовольнити право проходження технічного огляду автомобіля в спеціальних сертифікованих центрах.

- змінити функції ДАІ або позбавити ДАІ таких функцій як реєстраційна та екзаменаційна діяльність. Передати такі функції до інших відомств. На ДАІ покласти тільки контрольні функції щодо виявлення порушень та злочинів у цих сферах (зараз такі функції надані працівникам ДДАІ при перевірці реєстраційно-екзаменаційних підрозділів). Потрібно усунути підрозділи ДАІ від надання будь-яких платних послуг для населення. Разом з тим на сьогодні бюджет МВС не дозволяє цього зробити (відсоток участі підрозділів ДАІ у поповненні бюджету МВС значний). Тому припинення фактів корупції при здійснені таких функцій ДАІ можливе тільки при зміні існуючого порядку фінансування системи МВС;

- змінити порядок відбору кадрів до підрозділів ДАІ; з введенням контракту запровадити конкурсний відбір, особливо при призначенні на керівні посади від командира взводу до начальника У(В)ДАІ області;

- потребує розробки програма підвищення правової грамотності учасників дорожнього руху. В більшості випадків порушень законності працівниками ДАІ учасники дорожнього руху виявляли

повну правову безграмотність. Підвищення загального рівня правової культури має відбиватися еволюційно і на національному рівні, оскільки досвід багатьох програм свідчить про те, що спрямованість на підвищення правової культури у окремій сфері не дає бажаного результату. Потрібно ввести широку пропагандистську програму дотримання правил дорожнього руху в школах, розвивати соціальну рекламу, спрямовану на дотримання ПДР, взаємоповаги і порядності на дорогах.

Разом з тим , повністю упередити порушення законності, в першу чергу, корупційні прояви в діяльності Державтоінспекції, як окремого державного органу, без глобальних комплексних змін, у всіх сферах життя України, неможливо.

Література

1. Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй проти корупції : Закон України від від 18.10.2006 № 251-V [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua.

2. Про ратифікацію Кримінальної конвенції про боротьбу з корупцією : Закон України від 18.10.2006 № 252-V [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua.

3. Про ратифікацію Додаткового протоколу до Кримінальної конвенції про боротьбу з корупцією : Закон України 18.10.2006 № 253-V [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua.

4. Про засади запобігання та протидії корупції : Закон України від 11.06.2009 № 1506-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua.

5. Про відповідальність юридичних осіб за корупційні правопорушення : Закон України від 11.06.2009 № 1507-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua.

6. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо протидії хабарництву : проект Закону України від 2 грудня 2008 р. № 3428 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua.

7. Корупція в діяльності Державної автомобільної інспекції: результати соціологічного моніторингу: монографія / Ю.О. Сваженцев, О.О. Сердюк, Ю.Л. Білоусов та ін. – Харків: ХІСД, 2007.