

МВР
НАУЧНОИЗСЛЕДОВАТЕЛСКИ ИНСТИТУТ ПО КРИМИНАЛИСТИКА И
КРИМИНОЛОГИЯ
ЦЕНТЪР ЗА ПОЛИЦЕЙСКИ ИЗСЛЕДВАНИЯ

н.с. инж. Г. Немски

н.с. инж. Ст. Стоименов

н.с. инж. И. Баръмски

**КОРУПЦИОННИ ПРОЯВИ ПРИ ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА
ПЪТНИЯ КОНТРОЛ, ПРЕДПОСТАВКИ И
ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА ОГРАНИЧАВАНЕТО ИМ**

СОФИЯ

2007 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

ВЪВЕДЕНИЕ	3
ГЛАВА ПЪРВА	
ФОРМИ, ЕТАПИ И ПРИЧИНИ ЗА КОРУПЦИЯ В ПЪТНАТА ПОЛИЦИЯ	13
1. Форми на корупция	13
2. Етапи на развитие	14
3. Причини	16
4. Рискони фактори за поява на корупция в пътната полиция	25
ГЛАВА ВТОРА	
МНЕНИЕ НА ГРАЖДАНИТЕ ЗА ВЪЗМОЖНОСТИТЕ ЗА КОРУПЦИЯ В ПЪТНИЯ КОНТРОЛ	43
1. Мнение на гражданите относно разпространението на корупцията в пътния контрол	45
2. Оценка на водачите за корупционните практики на пътя	68
3. Мнение на гражданите относно възможностите за намаляване на корупцията на пътя.....	73
4. Обобщение на критичните бележки и предложения на гражданите.....	77
ЛИТЕРАТУРА	91

ВЪВЕДЕНИЕ

Всяка година Transparency International (най-голямата световна коалиция за борба с корупцията) издава годишен доклад, в който се прави оценка на нивото на корупция в над 100 страни от света. Това ниво се изразява чрез т.нар. индекс на възприемане на корупцията (Corruption Perception Index) като стойностите му варират в интервала от 0 до 10, при което най-високите стойности означават минимално ниво на корупция в дадената страна. С най-добър резултат са Финландия, Исландия и Нова Зеландия с показател 9,6 при максимален коефициент 10, следвани от Дания, Швеция, Швейцария, Норвегия, Сингапур и Австралия.

България е включена за първи път в Корупционния индекс на Transparency International през 1998 година със стойност 2,9 пункта, като от тогава стойностите на индекса ѝ бавно, но стабилно се повишават, като през 2004 г. той достига стойност 4,1 и сме класирани на 54 място. След 2005 г. се наблюдава лек спад и ние заемаме 55 място, а през 2006 г. (с индекс 4,0) заедно със Салвадор¹ сме класирани на 57 място. Корупционният индекс е базиран на данни за корупцията, получени от изследвания, проведени от авторитетни международни институции. При определяне на Индекса за България през 2006 г. са използвани 7 източника. Сред тях са изследвания на Световния икономически форум, Икономист интелиджънс юнит, Freedom House, IMD International - Институт за управленско развитие, Международната група за търговия, Центъра за изследване на световните пазари.

Преглед на международния опит за борбата срещу корупцията

Международният опит показва едно голямо разнообразие на мерки за борба с корупцията в полицията. Възможни са два подхода, единият е чрез създаването на вътрешни структури на различно ниво, а при другият се разчита на законодателни и дисциплинарни мерки. Практиката показва, че най-ефективно е противодействието чрез създаване на вътрешна структура за разследване на сигналите за корупция. В по-напредналите държави в тези звена са подбрани екипи от опитни хора и са оборудвани с подходяща техника за провеждане на активни мероприятия за

¹ http://www.transparency-bg.org/researchprojects_files/project_46_2.doc

разобличаване. Работи се на 24 часово дежурство с оглед откликване незабавно на всеки сигнал за подкуп.

Анализът на страните в света изградили отдели за борба с корупцията разкрива значителни разлики в организацията и правомощията на тези звена.

Специалистите в организирането на антикорупционни структури посочват тези на **Hong Kong и New South Wales² (Australia)** като най-успешните в своята дейност. Също така това са организациите, които имат най-големи правомощия в разследването на случаи на корупция. През февруари 1974 г., в Hong Kong, е създадена независима комисия срещу корупцията ICAC. Тя, заедно с Антикорупционната дирекция в Танзания действат от 1975 г., и са първите създадени независими антикорупционни агенции в света.

Първите закони срещу корупцията и подкупите в Hong Kong са приети в далечната 1897 г. През 1952 г. е създаден Полицейски антикорупционен отдел, а през 1959 г. Трибунал с правомощие да разследва стандарта на живот на официални държавни лица. От самото начало комисията приема тристранен подход на действие, включващ разследване, превенция и обучение за борба с корупцията. Стратегията е дала добри резултати - днес Хонконг е една от териториите с най-ниско ниво на корупция като се нарежда на 14-о място в света и на 2-о в Азия. В комисията работят 1300 служители. В структурно отношение тя се състои от три отдела: за разследване, превенция и за връзки с обществеността. Първият отдел притежава специални правомощия да разследва случаи на корупция в публичния и в частния сектор. Вторият изучава практиките и процедурите в държавната администрация, за да идентифицира потенциални места с висок корупционен риск (например лицензионните режими и обществените поръчки), и предлага мерки за намаляването им. Отделът за връзки с обществеността обучава и привлича вниманието на обществеността към борбата с корупцията, използвайки най-разнообразни медийни средства. Той обработва и отговаря на сигналите за корупция. Комисията има право да налага мерки за неотклонение - задържане, парична гаранция, като те подлежат на съдебен контрол не по-късно от 48 часа след ареста. Тя обаче само разследва, обвинението се повдига и поддържа в съда от главния прокурор. Годишният бюджет на комисията е няколкостотин милиона долара и е в рамките на 0,3% от общия

² http://www.csd.bg/news/Acagencies_e.doc

бюджет на страната. Всяка година Комисията представя бюджета си и го подлага на обсъждане в хонконгския парламент.

Годишно тя получава близо 3000 сигнала, разследва и предава на съда около 500 души. Като позитивен се оценява фактът, че над 75% от жалбоподателите са готови да разкрият самоличността си и да не са анонимни. Според редовните социологически проучвания 98% от обществеността подкрепят работата на комисията.

Испания през 1995 г. приема ново законодателство за борба с корупцията и създава специален антикорупционен разследващ орган Special Attorney General's Office for the Repression of Economic Offences Related with Corruption (АСРО). АСРО е част от State Prosecution Service (SPS), чийто териториални офиси в определени случаи са отговорни за разследването на сигнали за корупция от името на АСРО.

Правителството на Румъния създава с декрет National Anti-Corruption Prosecution (NAP) през април 2002 г., а два месеца по-късно парламента го утвърждава. В състава на комисията влизат 75 следователи с най-малко 6 годишен стаж като прокурори или съдии, а председателя, назначаван от президента, трябва да има 10 годишен минимален стаж като прокурор или съдия. От общо 320 служители 150 са полицейски следователи, които отговарят пред Министерството на вътрешните работи. Главният прокурор на тази структура се назначава за срок от 6 години с право на само още един мандат. Разследват се случаи на корупционни сигнали за суми най-малко от 100 000 евро. Нейните компетенции се разпростират и върху случаи, в които са замесени депутати, членове на правителството, магистрати, управителят на централната банка, висши офицери, нотариуси и др. Структурирана е на две нива: централен офис в Букурещ, който разследва само високопоставени държавни служители, и териториални групи за действие, занимаващи се със служители на по-ниско ниво.

В **Сърбия** през октомври 2001 година се създава – Anti-Corruption Council.

В **Македония** след приемането на специален закон на 26 април 2002 г. се създава - State Anti-Corruption Commission.

В **Словения** звеното за борба с корупцията се нарича Office for the Prevention of Corruption³, създаден през юли 2001 г. Директора се назначава и уволнява от правителството по предложение на премиера на страната. Според различни оценки

³ <http://www.beta.co.yu/korupcija/eng/>

за дейността на комисията не се очакват особени резултати. Според мнението на директора на звеното липсата на задължения към държавните органи да сътрудничат на комисията, липсата на адекватни санкции за непредоставяне на информация и недостатъчната защита на хората даващи сигнали, са причините за недостатъчната ефективност.

Полицията в **Ню Йорк**, в дългата си история, има периодично проблеми с бруталност, корупция или погрешни решения извършени от свои служители. Погледнато исторически на всеки 20 години се случва голям скандал на корупция, който е предизвиквал създаването на независима разследваща комисия. Всяка комисия е предприемала съответни реформи, надявайки се да разреши проблема кардинално. Все пак комисията на Молен открива, че някои от проявите на корупция, разкрити 20 години по-рано от комисията на Кнап, вече са преодолени. Въпреки частичните успехи се наложило мнението, че феноменът на корупцията е присъщ на полицейската служба и борбата с него не трябва да е епизодична, а постоянна. Следвайки препоръките на разследващата комисия на Молен, през 1993 г. в полицейската агенция е създадено Вътрешното разследващо звено Internal Affairs Bureau (IAB). След направените за тази цел съществени международни проучвания, за по-голяма ефективност от неговата дейност, е било решено то да се базира на два основни принципа:

- активен подход, за да се “адресира” ефективно полицейската корупция;
- независимост на вътрешното разследващо звено като структура в полицейската агенция.

Като начало е бил подбран, подходящ екип от специалисти, на който е била предоставена и съответната подходяща техника за разследване на подобни сигнали. Една от задачите е била да се тестват полицаите с така наречения тест за честност. Най-общо това е тест инсцениращ елементи от ежедневноста дейност на полицейския служител, при което се следи (филмира) реакцията на служителя. Има два вида тест, единият от които е целенасочен към определен човек или група, за които има данни за съмнително поведение, и друг регулярен тест без определена насоченост към определен полицаи или група.

Обикновеният тест е по-бърз и по-лесен за прилагане. Например, имитира се ПТП, при което водачът е отведен в болница и полицаия трябва да направи опис на вещите и да осигури запазването им. В колата се оставят стойностни вещи като пари,

наркотик и други ценни предмети, за които се предполага, че могат да бъдат обект на кражба. Скрита камера в колата прави непрекъснат запис и служителите от структурата за вътрешно разследване следят на монитор действията на съответния полицаи. Задължително условие в случая е разследваният да не подозира за провеждания тест. Подобни тестове има и за преки и косвени началници на пътни полицаи.

Съществен елемент от дейността на групата по антикорупция е да търси съдействие от уличените в корупционни действия служители. Едното от тях се изразява в подпомагане на групата от страна на уличения служител за разобличаване на други служители и това се има предвид при определяне на неговото наказание.

Борба с корупцията в българската полиция

Социологическите агенции са категорични, че през последните десетина години корупцията е сред най-тежките проблеми на българското общество. По данни на изследване, проведено от "Коалиция 2000"⁴ за 2002 г. тя се нарежда след безработицата, ниските доходи и бедността, а непосредствено след нея следва престъпността. Като нарушава принципите на свободната конкуренция и установените норми за управление в отделни сфери на обществения живот, корупцията дестабилизира държавните институции и ерозира моралните устои на обществото. Според посланика на Холандия Хенриет ван Линден "корупцията е най-скъпо струващото прегрешение....", защото спира инвестициите, икономическия растеж и подкопава събирането на данъци. На публична дискусия "Свобода, сигурност, правосъдие" проведена в гр. Балчик дипломатката Баронеса ван Линден коментира, че в България трябва ясно да се дефинира що е корупция, "за да не се окаже борбата срещу недъга буря в чаша вода".

Национална стратегия за противодействие на корупцията, приета с Решение № 671/01.10.2001г. и Програмата за нейното изпълнение са водещите документи, които определят антикорупционната политика в нашата страна. Необходимостта от разработването на Национална стратегия за противодействие на корупцията произтича както от констатацията за сериозността на този проблем, така и от необходимостта от поставянето на усилията за неговото преодоляване в

⁴ www.anticorruption.bg

дългосрочната рамка на политическото и социално-икономическото развитие на страната в началото на XXI век. От друга страна, усилията за въвеждане на съвременните стандарти на прозрачност и публичност в обществените отношения са важна предпоставка за ускоряване процеса на интеграция на страната в международната общност, за гарантиране на членството ѝ в Европейския съюз и НАТО, и подобряване сътрудничеството ѝ с международните финансови институции.

Основна цел на стратегията е ограничаването на съществуващите корупционни практики и корупционни рискове в България, чрез предприемане на координирани мерки от всички административни структури като: Сметната палата, Агенция “Държавен вътрешен финансов контрол”, Агенция “Бюро за финансово разузнаване”, Агенция “Митници”, Главна данъчна дирекция и др., а така също и от правоохранителните органи и органите на съдебната власт. Разбира се решаваща роля в антикорупционната борба играят гражданското общество и медиите.. От системата на МВР са ангажирани основно националните служби “Полиция”, “Борба с организираната престъпност” и “Гранична полиция” (в граничните зони), а при корупционни действия, свързани със сигурността на страната - национална служба “Сигурност”.

За борба с корупцията в системата на МВР е създаден Вътрешноведомствен координационен съвет, ръководен от зам. министъра, който отговаря за борбата с организираната престъпност и корупцията. Цялостната организация по долавяне на признаците за корупционно поведение, получаването анализа и съхранението на сигналите, тяхната проверка, реализация и превенция е в компетенциите на структурно звено в Дирекция “Инспекторат”- МВР.

На 31 май 2004 г. на национално съвещание, по проблеми на борбата с корупцията, бе представен съвместния проект по програма ФАР между Министерството на вътрешните работи на Република България и Home Office - Великобритания: "Противодействие на корупцията в МВР". Основна цел на съвместния договор е повишаване ефективността на противодействието на корупцията в МВР, и предлагане на оптимален модел и правна рамка. За първи път в хода на изпълнението на такъв проект бе създадена отделна “Група по прозрачност” /Transperancy Group/, която бе коректив и изигра ролята на "барометър" на общественото мнение за всички действия, извършвани в рамките на МВР за противодействие на корупцията. Доброто взаимодействие, което съществува между

МВР, медиите и неправителствените организации е важно условие за своевременното и пълно огласяване на предприеманите от МВР мерки срещу корумпирани служители и за превенция на явлението "корупция". Ето и някои конкретни данни: за периода от 2002 г. до провеждането на националното съвещание на МВР (31.05.2004 г.) са извършени 940 проверки, като 596 от тях са приключили с потвърждение и 344 са били непотвърдени. В резултат на това дисциплинарно са уволнени 133 служители, а на 159 са наложени дисциплинарни наказания. По административен път са освободени общо 168 служители, от които 55 по непригодност. По собствено желание и поради пенсиониране системата на МВР са напуснали 113 души, а 54 са преместени на други длъжности с цел извеждане от корупционната среда. Общият брой на освободените по административен път служители от системата на МВР е 301, като 152 са предадени на прокуратурата, а 37 от тях са задържани под стража. След въвеждането на "горещи телефони за сигнали", както и на специализираната рубрика в Интернет-сайта на МВР за сигнали на граждани срещу корумпирани полицейски служители (на български и на английски език) непрекъснато се предприемат нови мерки, които имат превантивен характер не само за служители на министерството, но и за всички членове на обществото.

Резултатите от проведеното социологическо проучване, реализирано от агенция "Витоша Рисърч" сред служители от МВР показват, че на най-голям корупционен натиск са изложени служителите, които имат непосредствен контакт с граждани и с лица от контингента. В структурите на НС "Полиция" това са **криминална, охранителна и пътна полиция**, а от НС гранична полиция - **работещите на ГКПП**.

Проведеното изследване изложено в настоящия научноизследователски доклад ще се опита да анализира корупционната ситуация в **пътната полиция** и най-вече при осъществяването на пътен контрол.

Данните от анкетно проучване, реализирано от сътрудници на Центъра за полицейски изследвания към НИКК-МВР [1] през 2000-2001 г. сочат, че от общо анкетираните 872 правоспособни водачи на МПС - 91,9% са на мнение, че корупция сред служителите на пътна полиция съществува, а 52,3% от респондентите признават, че поради една или друга причина те лично са давали подкуп. Факта, че 17,8% от анкетираните 273 пътни полицаи са отговорили, че са склонни, срещу получаване на определена сума, да направят компромис при констатирано

нарушение, говори че явлението корупция при осъществяването на пътен контрол не е медийна полемика, а реален социален недъг, чийто характеристики, проявни форми и степен на разпространение трябва да бъдат сериозно изследвани.

Дефиниране на работните понятия

Различните проявни форми на **явлението корупция** затрудняват неговото еднозначно и точно дефиниране. Макар, че при обикновеното общуване и в медийното пространство този термин се използва непрекъснато, в българското законодателство няма категорична правна дефиниция на понятието **"корупция"**. Етимологията му произлиза от латинската дума "coгruptio" едно от тълковните значения на която е "продажност, поквареност". У нас така най-често се категоризира вид подкуп. По-прецизно и пълно определение би могло да се даде като се очертае кръгът на престъпните състави, визиращи **злоупотреба с власт и служебно положение, при което се накърнява държавния и обществен интерес за сметка на личното облагодетелстване**. Затова в наказателноправното разбиране за корупцията заедно с подкупа, вкл. и т.нар. "търговия с влияние" (чл. 304б от НК) следва да се включват и някои други престъпления по служба.

1. **Корупция** - в изготвената от Съвета на Европа Гражданска конвенция за корупцията (открита за подписване през 1999 г.) се дава следното определение на термина:

"Искането, предлагането, даването или приемането, пряко или косвено, на подкуп или всяка друга неследваща се облага или обещанието на такива, което засяга надлежното изпълнение на някое задължение или поведението, което се изисква от приемащия подкупа, неполагащата се облага или обещаването на такава" [2].

2. **Корупция в полицията** - това понятие е формулирано от Интерпол [3] и включва:

- ситуация, при която полицай или друг служител на полицейска служба, пряко или косвено, **поиска или приеме** пари, ценни предмети, подаръци, облаги, обещания, отплата или преференции, предназначени за същия този полицай или за друг човек или група, в замяна на извършването или неизвършването на определена дейност, която трябва да се извърши в момента или за в бъдеще, или за дейност, свързана с изпълнението на

каквато и да е полицейска функция или каквото и да е действие, свързано с полицейската работа;

- ситуация, при която на полицаи или на друг служител от полицейска служба, **пряко или косвено, се предлагат или дават** пари, ценни предмети, подаръци, облаги, обещания, отплата или преференции, предназначени за същия този полицаи или за друг човек или група, в замяна на извършването или неизвършването на определена дейност, която трябва да се извърши в момента или за в бъдеще, или за дейност, свързана с изпълнението на каквато и да е полицейска функция или каквото и да е действие, свързано с полицейската работа;

- **извършването или неизвършването на дейност** от страна на полицаи или друг служител на полицейска служба, **която не съответства на неговите правомощия** и може да доведе до неправилно обвинение или осъждане на дадено лице за престъпление, или може да подпомогне да не бъде повдигнато обвинение в престъпление или да не бъде осъден даден човек за престъпление;

- нелегално **разпространение на секретна или поверителна служебна информация**, срещу заплащане или по друга причина;

- извършването или неизвършването на дейност от полицаи или друг служител на полицейска служба, което **не отговаря на неговите правомощия** и чиято цел е придобиването на пари, ценни предмети, подаръци, облаги, обещания, отплата или преференции, предназначени за същия този полицаи или за друг човек или група;

- извършването или неизвършването на **дейност, която осъществява състава на престъплението** корупция, съгласно европейското право;

- **съучастие при извършване, опит за извършване** или конспирация, водещи до извършването или неизвършването на дейностите, споменати по-горе, и то в ролята на основно действащо лице, съучастник, инициатор, подбудител, помощник (в различните фази на деянието) или по какъвто и да е начин.

3. **Злоупотреба с правомощия** - превишаване или неизпълнение на права - предоставени на отделно лице или група в рамките на заемания пост. Злоупотребата с правомощия се извършва, при, или по повод изпълнение на определена дейност, с **цел лично или корпоративно**

облагодетелстване.

4. **Облага** - като елемент на корупционно престъпление тя може да има материален или нематериален характер и се получава неправомерно от длъжностното лице в резултат на изпълнение или неизпълнение на предоставеното му правомощие.

5. **Подкуп** - основен корупционен инструмент, използван на различни равнища в отделни сфери на държавната власт и управление, както и в частния сектор на икономиката, на политическите партии, структурите на гражданското общество, медиите и др.

6. **Корупционни практики** - начини на извършване на корупционни престъпления, т.е. действия по подготовката, извършването и прикриването на престъпления с корупционни елементи, включващи и изградените от извършителите корупционни схеми, респективно принципи, ерархия и механизми на взаимодействие.

ГЛАВА ПЪРВА

ФОРМИ, ЕТАПИ И ПРИЧИНИ ЗА КОРУПЦИЯ

В ПЪТНАТА ПОЛИЦИЯ

1. Форми на корупция

В зависимост от етапа на развитие и степента на обществена опасност P.Frich [5] разглежда следните форми на корупция в полицията, които ние ще прецизираме само до дейности свързани с ПП:

➤ **Банална** (тривиална) – представлява корупционно поведение, което като правило не е обществено опасно. Приходите от баналната корупция обикновено са малки, респ. много малки, но за сметка на това се среща твърде често:

- нерегистриране и неотчитане на нарушение срещу получаване на малки суми;
- приемане на дребни подаръци и услуги в знак на благодарност;
- използване на служебен автомобил за лични цели и т.н..

➤ **По-скоро софистична:**

- изнудване на закононарушителите;
- подправяне на данни в протокол за ПТП;
- участие в организиран канал за търговия с крадени МПС;
- инсцениране (издаване на протокол) за ненастъпило ПТП.

➤ **Софистична** – става въпрос за форма на корупционно поведение, отличаваща се с висока степен на обществена опасност. За осъществяването и прикриването на такива корупционни прояви се изисква по сложна подготовка и специални знания. Приходите от този вид корупция обикновено са големи, респ. много големи, но в сравнение с баналната корупция нейните прояви не са толкова чести. При нея съществува пряк контакт между полицаите и силовите групировки, и организираната престъпност. Полицаите предлагат следните услуги:

- неправомерно предоставяне на информация от базата данни за МПС и водачи на рекетъори, застрахователи и фирми със съмнителна дейност;
- незаконно регистриране на МПС;
- спиране на наказателно преследване и неизпращане на необходимите материали към прокуратурата;

- предупреждаване за предстоящи полицейски проверки и разкриване на местоположението на пътните патрули;

- предоставяне на информация за това как да бъде извършено едно престъпление (набиване на фалшиви номера на рама и двигател на МПС) така, че да не бъде разкрито.

В зависимост от субекта на корупционно поведение се разграничават **активна корупция**, отнасяща се до „обещаването, предлагането или даването, пряко или косвено на каквато и да е наследваща се облага на длъжностно лице, за него или за някой друг, за да извърши или да не извърши действие по служба”. Другият вид е **пасивна корупция**, отнасяща се до „поискването или приемането от което и да е длъжностно лице, пряко или косвено, на каквато и да е наследваща се облага, за него или за някой друг, или на приемането на предложение или обещаване на такава облага, за да извърши или да не извърши действие по служба”⁵. Един от определящите фактори за класифициране на едно нерегламентирано плащане като корупционно действие например е моментът, в който се осъществява това плащане – преди или след получаването на определена услуга. Очертава се тезата, че корупционна проява е всяко нерегламентирано плащане, под формата на пари, подарък или услуга, извършено преди получаването на желаната услуга. Нерегламентирано плащане, осъществено доброволно от страна на гражданина, след изпълнение на преките служебни задължения на служителя се възприема като жест на благодарност и не влиза в рамките на корупционно поведение.

2. Етапи на развитие

Корупцията е динамично явление, което с времето мени своята форма и съдържание. Според *S. Souryal* [4] могат да се обособят шест етапа на корупцията в полицията - предкорупция, опит, навик, концептуалност, импровизация и оправдание.

➤ Етап на случайните прояви на корупция

На този етап все още не се стига до възникване и разпространение на определена съвкупност от корупционни норми. Полицаяте и техните началници отдават предпочитание на доброто име и репутация пред лесната финансова облага. Основна предпоставка за пресичането на корупцията на този етап е

⁵ Наказателна конвенция относно корупцията обн. ,ДВ, бр. 73 от 26.06.2002г.

функциониращият формален и неформален контролен механизъм, който не толерира дори баналните форми на корупция. Последствията при разкриване на корупционно поведение са сериозни. Разкритите корумпирани служители се подлагат на обществено порицание, последвано от наказателно преследване, което до голяма степен възпира потенциалните им последователи.

► **Етап на спонтанно регулираната корупция**

Когато поради субективни или обективни обстоятелства, контролните и санкциониращи механизми функционират лошо и неефективно, корупцията престава да бъде феномен на девиантното поведение и от изключение тя постепенно се превръща в правило при изпълнение на полицейската дейност. На този етап (посредством стихийно развитие и неформалното им санкциониране) възникват особени норми на поведение и корупцията се превръща в спонтанно регулиран социален процес. Заразителността на примерите с явно корупционно поведение, пренебрегващи официалната нормативна система, водят до ескалиране на корупционните практики в обществото и логично това се отразява и на служителите от ПП, като представители на закона.

► **Етап на организираната корупция**

Процесът на спонтанно разпространяващата се корупция е подчинен на принципите на свободното състезание. Приходите от корупционните практики зависят преди всичко от изобретателността, респ. от “търговските умения” на отделния индивид, стремящ се да припечели чрез корупция. Стремещт да се извадят от играта конкурентите и увеличат печалбите, без прекомерно нарастване на корупционните рискове, определено изисква институционализация на корупцията. Така тя все повече придобива характеристиките на законен рекет и се превръща в организирана престъпност. При организираните корупционни мрежи дейността се разпределя между отделните участници и посредством сложните социални връзки между заинтересованите лица приходите от корупционните практики стигат до най-отговорни постове в полицията, държавното управление и политиката. Определяща роля тук играят клиентелистките мрежи, които съществено допринасят за институционализиране на корупцията. Така корупцията прониква и в нетърговските елементи и се изгражда корупционен монопол.

➤ **Етап на системната корупция**

На този етап симбиозата между клиентелистките мрежи и държавните институции достига своя връх. Корупцията до толкова се сраства с полицията, държавната администрация и политиката, че без нея тези институции не могат повече да функционират. В държавната администрация се изграждат нови органи (отдели, комисии), чийто реални дейности, макар и добре прикрити генерират корупционни практики. Възникват фирми, чиято дейност основно се базира на корумпирани длъжностни лица. Политици, държавни служители на високи постове и представители на полицията сами организират корупционни мрежи и взимат дялове от подкупите, които получават или по-скоро прибират техните подчинени. Така корупцията се гарантира и подкрепя от държавата и възниква държава на корупцията.

3. Причини за корупцията в полицията

S. Souryal [4] твърди, че едва ли съществува само една причина, която може да превърне “честния” полицай в “корумпиран”. Разглеждат се три групи причини за корупцията в полицията – **персонални, институционални и социални**. Конкретното корупционно поведение представлява комбинация от тези причини като всяка от тях има по-голям или по-малък дял.

➤ **Персонални** - произтичат от моралния избор и поведението на личността:

- теория за човешката слабост или теория за “гнилите ябълки”;
- теория за прекомерното старание;
- теория за изключителното изкушение или теория за корупционните обстоятелства;
- теория за “уместността на флирта”.

➤ **Институционални** - касаят специфичния стил на организация и управление на полицията:

- теория за административната хигиена;
- теория за полицейската субкултура.

➤ **Социални** – касаят социалните и политически условия на полицейската дейност:

- теория за социалната дезорганизация;

- теория за политическата среда;
- теория за корупционния обществен климат.

Персоналните и институционални причини за корупцията в полицията се анализират в студията на *S. Souryal* [4], а социалните се разглеждат в публикацията на *Frich* “Корупция по чешки”[5].

➤ **Персонални причини за корупция в полицията**

Теория за човешката слабост или теория за “гнилите ябълки”

Тази теория произтича от аморалността на някои полицаи, които принизяват обществения интерес за сметка на своя собствен. Обяснението на проявите на корупция, извършвани под влияние на индивидуалните интереси, бива наричано още и теория за “гнилите ябълки” [10]. Корупцията се разглежда като резултат от девиантното поведение на отделната личност. В своята основа тази теория гласи, че системата на полицията е в ред, само някои нейни представители не могат да се справят с корупционните стимули под формата на предлагани подкупи и корупционни печалби. Тази концепция допуска влиянието на външната среда върху формирането на корупционно поведение. Предполага се, че предразположението към корупционно поведение на индивида предизвиква напрежение, в резултат от лоши материални условия. Всъщност склонността към корумпираност на “здравите ябълки” според тази теория се проявява тогава, когато организацията не създава достатъчно материални условия за своите служители, т.е. те получават малки заплати, разполагат с лоша материална база и не са добре социално осигурени.

Теория за прекаленото старание

Тази теория обяснява корупцията с прекомерното старание от страна на младите полицаи. Предполага се, че полицаите се корумпират, защото искат колкото се може по-скоро да бъдат приети от своите колеги. Новопостъпилият полицай знае, че е следен от по-възрастните си колеги. Той грижливо наблюдава какво правят останалите, иска колкото може по-бързо да спечели доверието им и да стане един от тях. Младият полицай се конфронтира с поведението на по-старите полицаи и се приспособява към него. В повечето случаи всичко приключва с това, че след няколко месеца той изцяло се приспособява към нормите, възприети в конкретното полицейско звено. Ако тези неписани норми включват и корупция, прекомерно

старателните новаци в по-голямата си част я възприемат и се приспособяват към жизнения стил на звеното.

Теория за изключителното изкушение или теория за корупционните обстоятелства

Тази теория приписва на корупцията чертите на извънредно изкушение и бива наричана още “теория за ябълката”, за чиито автор се смята Линкълн Стивънсен. Попитан от свещеник в какво се корени причината за греха, той отговорил: “Вие обвинявате Адам, той обвинявал Ева, а тя пък обвинявала змията. Аз обаче Ви казвам, че причината за всеки грях е в ябълката”. Според Стивънсън държавните служители, както и полицаите, са обикновени хора, стоящи лице в лице с изключителното изкушение. Корупцията не е неизбежен резултат от подвеждане на характера, а по-скоро неминуемо последствие от социалната система, в която успехът може да бъде постигнат преди всичко с помощта на силата и богатството, а не благодарение на висок морален стандарт.

Казва се, че “случайността прави престъпника” или “който бърка в меда, не може да не си оближе пръстите”. Теорията за корупционните обстоятелства добавя към това, че ако нямаше обстоятелства за корупционно поведение, нямаше да има и корупция. Такива обстоятелства има винаги там, където на хората се предоставят правомощия, касаещи общественото управление.

“Теорията и практиката показват, че организацията е склонна към корупция най-вече там, където нейните членове разполагат с монопол върху властта спрямо своите клиенти, имат голяма свобода при определяне на комисионните за извършването на законосъобразни или не услуги и изпълняват дейности, които трудно могат да бъдат контролирани” [11].

Директния контакт на пътните полицаи с водачите, извършители на нарушения, предоставя възможности за проява на субективизъм при вземането на решения някои от които (определяне на по-ниска глоба без издаване на фиш или акт, затваряне на очите пред извършено нарушение и т.н.), по същество са “чиста проба” корупционно поведение.

Теория за “уместността на флирта”

Полицейската дейност е неблагодарна, полицейските служители рядко биват оценявани и хвалени от обществеността, от началника, от медиите или пък от

“жертвите”. Не са редки случаите, когато те стават свидетели на явни нарушения (движение с превишена скорост, неправилно изпреварване, преминаване на червен сигнал на светофара и т.н.) и по една или друга причина не са в състояние да спрат нарушителя и да вземат отношение.

Често цинизмът и разочарованието от полицейската работа водят до това, че пътните полицаи гледат на подкупа, като на легална компенсация за риска и неудобствата на тяхната работа т.е. като на нещо, което им се полага. Теорията е наречена по думите на Зорба Гъркът, който на въпроса дали има семейство, отговаря: “Имам къща, жена, шест деца и една истинска катастрофа”. Тази тежка житейска ситуация Зорба разрешава като си намира любовница, която обаче му донася нови проблеми.

➤ **Институционални причини за корупция в полицията**

Теория за административната хигиена

В труда си “Корпоративният морал като организационен феномен” Уотърс [12] се опитва да ревизира класическата представа, че единствено личността е отговорна за своето неправилно поведение. Според него методите на работа и управление на организацията или институцията формират работната среда, която може да не предразполага към корупция, но може и да е подходяща почва за корупционни прояви. Той извежда седем бариери в рамките на организацията, които спомагат за формиране на негативна работна среда и блокират морала в професионалните отношения.

Това са:

- *Бариера от йерархията на заповедите.* При централизираното управление това е една от съществените спънки пред развитието на моралното самосъзнание на личността. Става въпрос за класическия механизъм на издаване на заповеди и тяхното изпълнение, типичен за организацията в МВР. Полицаят е на ясно, че началника е в състояние да наложи своята заповед. Затова той не се противопоставя и на заповед, която е в дисонанс с неговия морал. Така личните моралните принципи се неутрализират и на първо място се поставя лоялността към началника и службата.
- *Бариера от количествените резултати.* Тук става въпрос за конфликта между професионалната етика и ефективността. При оценяването съществена роля

играт не професионалните ценности, а количеството, напр. броя на съставените актове.

- *Бариера от разпределението на работата.* При работа в колектив от отделните личности се очаква целенасочена - съответстваща на длъжностните им характеристика, работна дейност. Не винаги обаче е на лице ярко изразена и пряка зависимост между задачите изпълнявани от отделния полицаи и генералната мисия на полицията като институция на демократичната правова държава защитаваща правата на съвременното гражданско общество. Пътният полицаи, оценяван най-вече по броя на наложените глоби, и хулен от повечето правомерно санкционирани водачи, не винаги може да отъждестви естеството на своята работа като услуга към гражданите.

- *Бариера от неясните приоритети.* Не са редки случаите, когато поради една или друга обективна или субективна причина, пътните полицаи извършват дейности, които са второстепенни и не са в унисон с важните за обществото приоритети. Така например на пътния полицаи, може да му бъде разпоредено да стои закрепостен до някой пътен знак, подsigурявайки временната организация на пътното движение (наложена от едно или друго общинско мероприятие), или да замерва скорости на места с по-ниска аварийност и др.. Освен това той вече извършва и редица дейности свързани с дознанието и т.н., вместо реално да работи за подобряване на безопасността на пътното движение.

- *Бариера от груповата солидарност.* Тя води до отслабване на връзките между професионалните групи, като същността на проблема се крие в дефицита на коопериране и комуникация, водещи дори до неприязън между отделните организации.

- *Бариера от процеса на социализация.* Тя възниква при постъпването на нови служители в организацията. Те не могат да си позволят да прокарат своите етични принципи, тъй като веднага биха се оказали социални аутсайдери.

- *Бариера от ограничената информационна политика.* Ръководството на организацията не желае да коментира критиката, идваща отвън. Характерно за тези условия е политиката на непрозрачност. От позицията на теорията за административната хигиена, причините за корупция в полицията се крият преди всичко в бюрокрацията, прекомерната бумажина и липсата на мотивационни фактори в полицейската дейност [15]. От гледна точка на младия образован полицаи

най-съществените недостатъци в полицейската дейност са: липсата на реални възможности за действие, неясните условия за израстване и незаслужените повишения, покровителстването на подмазвачите, ограничаването на прозрачността и възможността за отворена критика, прекомерното примирение, незаинтересоваността на ръководните кадри за подчинените им, завистта, клюките, липсата на стойностни човешки отношения и съответстващ морал на работното място. Подобна депресивна среда предизвиква разочарование и отваря място за корупция. Полицейски служител, който работи в подобни условия, е склонен да се превърне в пасивен, повърхностен, зависим и несамоуверен слаб човек.

Теория на полицейската (суб)култура

За субкултура, обикновено, се говори когато определено малцинство в рамките на обществото, демонстрира поведение и ценностна система различни от общоприетите.

Изграждането на професионална субкултура зависи преди всичко от отношенията, които възникват между представителите на съответната професия и останалите граждани. Едно от най-важните качества на субкултурата е фактът, че тя отделя вътрешния свят на групата от външния свят на останалите членове на обществото – “полицаят живее в свой собствен свят – в света на полицаите” D.H. Baulei [15].

Според *E. Sabopal* [14] спецификата на полицейската субкултура се формира от следните фактори:

- **Професионална солидарност** - който наруши солидарността, спрямо останалите членове на полицейското общество, се отрича от собствената си защита и сигурност. Солидарността действа като ангажимент, който налага определен тип поведение. Служителят се ориентира в своите действия спрямо типичните, властващи в съответната професионална група, норми и ценности. Той не държи сметка за последиците от своето поведение. Решаваща е единствено съвместимостта с правилата на неговата група.

- **Групова ценностна система** - своеобразната неписана система от норми за поведение на полицейските служители представляващ т.нар. “манталитет на обкръжението”. Тук се отнасят неформалните отношения и затвореността пред външния свят [16]. Много от оплаквания, днес, за упадък на морала всъщност не

означава отсъствие на “морални присъди”, а абсолютно налагане на неписани правила, които трябва да бъдат спазвани от всеки полицаи.

- **Негативизъм** към лицата, стоящи извън полицейската професионална субкултура. Полицаяте не се доверяват на хора извън системата на МВР.

- **Недоверие към правната система** – Тежката нормативна уредба, многократните законови изменения, и множеството изисквания при доказване на извършеното закононарушение формират скептичното отношение на полицейските служители спрямо самата система от норми, за чието спазване те трябва да бъдат.

- **Чувство за привилегированост и власт** над останалите граждани. При някои полицаи се развива чувството за групов изключителност, което задълбочава в тях убеждението, че те образуват един необикновен клуб от избраници, на които им е позволено всичко онова, което на други не е.

- **Липса на съответен контрол** - Полицаяте трудно биват контролирани, и, при несъответстващо поведение, рядко им се търси отговорност. Всяка власт корумпира, а ако отсъстват и механизми за контрол се отваря широко място за корупция.

Резултатът от подобна субкултура е пренебрежението към законите и разпоредбите и възприемането на корупцията като обичаен елемент от полицейската дейност. Полицейската култура формира морален климат, в който е валидно, че няма нищо по-важно от лоялността на един полицаи към друг. Така наложеният стандарт за поведение на полицейските служители блокира стремежа за противодействие на корупцията сред полицейските служители и дори подкрепя преследването на онези, които са “проговорили” и по този начин са нарушили стандартите.

В полицейските звена, където неправилните практики се допускат открито в по-голяма или в по-малка степен, се развиват социално девиантни “неписани” норми на поведение на полицейските служители, които в своята съвкупност водят до загуба на доверието у гражданите към полицията. Вътре в подобна полицейска организационна структура може да се срещне подценяване и презрение към проблемите на гражданите, и в следствие на това техните жалби често се игнорират.

Въпреки че така описаната полицейска субкултура очевидно не е преобладаваща практика, наложително е целенасоченото изграждане на положителна полицейска култура, която да поставя ударението върху други ценности, каквито са най-вече добрата репутация на полицейския служител,

стремежа към повишаване доверието от страна на гражданите, спазването равенството на всички пред закона и положителни подбуди при разкриването на случаите на корупция. Високата отговорност на полицейската професия задължава полицейските служители за дългосрочни инвестиции в собствената им чест и морален облик.

➤ **Социални причини за корупцията в полицията**

Теория за социалната дезорганизация

Корупцията не представлява само корупционното поведение на отделния човек, тя е и съвкупност от корупционни правила и норми, които се разпростират навсякъде, където за нея има подходящи условия. Животворна почва за появата на корупционни норми са преди всичко т.нар. слаби места, респ. нарушаването на официалната нормативна система, което води до социална дезорганизация вътре в дадената институция или общество. До социална дезорганизация в полицията се стига в случаите, когато съществува:

- нормативен хаос, т.е. когато нормативната система, на която трябва да се основава полицейската дейност, е прекалено сложна, трудна за овладяване и вътрешно противоречива, поради което не предоставя ясна ориентация на полицейските служители при изпълнение на тяхната дейност. Факт е, че от създаването на действащия ЗДвПП (обн. ДВ, бр.20 от 05.03.1999 г.) до момента в него са въведени 19 изменения ;

- дефицит на нормите, т.е. когато системата от норми и правила не покрива всички ситуации, които могат да се срещнат в полицейската дейност, в резултат на което в полицейската служба проникват корупционни норми на поведение. ;

- несъвършенство на нормите, т.е. когато официалните норми (преднамерено) са неефективни и нямат възможност да регулират поведението на полицаите в нужната посока;

- незадължителност на спазване на нормите, т.е. когато корупцията сред полицаите остава ненаказана, а напротив - коректното поведение на полицаите не се възнаграждава заслужено.

Съгласно теорията за социалната дезорганизация разочарованието от нормативната система, регламентираща полицейската дейност, отваря място за разпространение на корупционните норми. В средата, в която важат тези норми,

корупционното поведение не е девиантно поведение, а е рационален отговор на действителното състояние на системата [17]. Самата корупция се превръща в норма, а коректното поведение на полицаите се приема за девиантно.

Теория за политическото обкръжение

Теорията за политическото обкръжение прокламира, че причина за корупцията в полицията са негативните влияния, идващи от сферата на политиката. Преди всичко това е пренебрежението, от страна на политиците, към моралните норми, а често и към законите, което води до използването на полицията за политически цели. Върху полицията се оказва политически натиск, включително и с назначаването на послушни ръководни кадри. Този, който не разбере това и не се приспособи, ще свърши лошо. По-подходящо е да се присъединиш към разполагащите с власт и да станеш техен съучастник в корупцията. Липсата на политическа воля, за разрешаване на корупционната ситуация вътре в полицията, нежеланието на политиците да разглеждат трудно решими проблеми или разплитат кълбото на корупцията, можещо да доведе до висшите политически кръгове и до редиците на собствената им политическа партия, подпомага разпространението на корупцията.. Накратко, липсата на политическа воля за справяне с корупцията в полицията често пъти е в резултат на опасения от скандали за корупция, които биха могли да хвърлят сянка върху собствената политическа партия.

Друг стимул за разпространение на корупцията в полицията е лошият морален пример на политиците. Множеството скандали за корупция, свързани с игнориране на закона за конфликт на интереси, приемането на странни неефективни закони, подпомагащи корупцията и съзнателно отслабващи системата за контрол, допринасят за това политиците да изгубят моралния кредит, който обществото им дава, и за изграждането на алиби за корупционното поведение на всички останали.

Друг фактор е слабото политическото участие на гражданите в решаващите процеси (у нас ясно видимо под формата на неразвито гражданско общество, което не може да формира противовес на политиката). Ниското качество на политическото участие, обикновено, се корени в преизбирането на корумпирани политици. Липсата на колективни протестни акции, насочени срещу корупцията и корумпираните обществени фигури, им дава чувство за неограничени възможности при злоупотребата със служебно положение за лични цели.

Теория за обществения корупционен климат

Според тази теория корупцията е обществено явление, което е в състояние да оказва натиск върху отделната личност. Теорията търси отговор на причините за разпространение на корупционното поведение в полицията в съществуването на по-широк обществен климат, който дефинира като “съвкупност от колективни представи, респ. културни образци, която посредством злоупотреба със служебни правомощия, даване и защита на подкупи представлява...естествен и извиняван с навика акт” [18]. Съгласно теорията за обществения корупционен климат натискът на корупционните предложения и очаквания от страна на гражданите е толкова силен, че полицаите не могат да му се противопоставят. С особена сила това важи при провеждането на пътен контрол. Според нея полицейските служители не могат да бъдат по-добри от останалите граждани на дадената държава и ако искат да продължават да изпълняват своята функция, трябва да се приспособят към преобладаващите образци на корупционно поведение.

Теорията за обществения корупционен климат говори за разочарованието, респ. неразвитието на гражданското общество, което допуска корупционното поведение да се превърне в ритуал, а корупционния морал да пусне здрави корени в обществото. Общественият корупционен климат съдържа митове и легенди за всемогъщието и широкото разпространение на корупцията, и така подкрепя нейната експанзия във всички сфери на обществения живот, вкл. и в полицията. Под неговото влияние се разпространява убеждението, че даването и взимането на подкупи е неизбежна част от житейската стратегия, която единствено може да доведе до успех. Общественият корупционен климат способства размера и влиянието на корупцията в обществото да изглеждат далеч по-големи, от колкото са в действителност.

4. Рискови фактори за поява на корупция в полицията

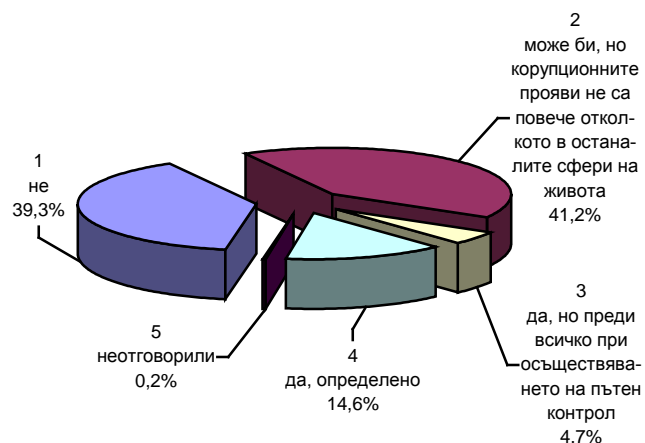
Експонирането на описаните по-горе теории в реалната действителност оформят съвкупност от взаимно допълващи се обяснения на комплексните причини за корупцията в полицията. Тяхното описание съдържа структурата на рисковите фактори за възникването и разпространението на корупцията, и дава обяснение за деградирането на някои морални ценности при носенето на полицейската служба. Специалистите в областта [6] и резултатите от проведеното изследване посочват

следните по-важни рискови фактори, характеризиращи корупционната ситуация в полицията:

- актуален размер на корупция в полицията;
- честота и характер на корупционните възможности;
- нарушаване на нормативната система;
- нефункциониращ контролен механизъм;
- недостатъчна ръководна, контролна и морална роля на началника;
- негативна полицейска субкултура;
- лоша система на персонална работа;
- ниска степен на антикорупционно отношение от страна на полицейските служители;
- несъвършена образователна система;
- ниска степен на морална отговорност на политическия (управленски) елит;
- обществен корупционен климат;
- неразвити отношения на полицията с гражданския сектор.

Размер, влияние и развитие на корупцията в пътната полиция

С оглед латентността на явлениято не е възможно да се получи напълно обективна представа за размера на корупцията в пътната полиция у нас. Друг фактор затрудняващ реалната оценка е релативността на данните получени от проведената от нас анкета. Въпреки това, като се пренебрегне незначителният процент на неотговорилите, резултатите от изследването показват, че само 39,3% от анкетираните ПП отричат неговата значимост, а останалите 60% са на мнение, че корупция сред колегите им съществува (фиг.1).



Фиг. 1. Явлението корупция сред пътните полицаи, достатъчно значимо ли е и трябва ли да му се обръща специално внимание

Най-критични са респондентите от Монтана (70% са избрали отг. 4 и 20% - отг. 3) следвани от тези на Ст. Загора (65% отг. 4 и 5% отг. 3) и Смолян (42,9% отг. 4 и 14,3% отг. 3). Най-незаинтересовани от проблема са полицаите от Търговище, Варна и Плевен - където от 70% до 90% считат, че явлението корупция не се нуждае от специално внимание, а преобладаващата част от останалите са заявили, че корупционните прояви в ПП са в рамките на нормалното, т.е. както и в останалите сфери от живота. При извършените обаче 7 проверки (“Тест за лоялност”)⁶ на пътните полицаи, в началото на туристическия сезон 2006 г. (виж гл. V) от експерти и специалисти на дирекция “Инспекторат”-МВР, са регистрирани 5 случая, при които полицаи от Пътна полиция са поискали подкуп. Трима от уличените са от Варненска област, въпреки че в проведеното от нас анкетното проучване едва 5% от респондентите от Варна смятат, корупцията за проблем на който трябва да се обърне внимание.

Всичко това идва да подсказва, че **баналните** случаи на корупция се срещат често и в част от регионите се смятат като нещо съвсем естествено.

В началото на 2006 г. бе разкрита и корупционна схема в КАТ-София. Разследването е започнало след сигнал на гражданин и е продължило повече от 6 месеца. В процеса на разследването се доказва, че става въпрос за съвместна престъпна група от пътни полицаи и външни лица, извършващи нарушения при регистрацията на МПС. В следствие към началника на КАТ, бяха повдигнати и

⁶ www.mvr.bg от 21.07.2006

обвинения за злоупотреби със служебно положение и несигнализиране на прокуратурата за подвеждане под наказателна отговорност на водачи допуснали тежки нарушения на ЗДВП. Този случай е показателен за софистична форма на корупция, със силно изразени елементи на организирана дейност. Тази форма на корупция е трудна за разкриване. В операцията, са участвали звеното за борба с корупцията от Главна дирекция "Борба с организираната престъпност" (ГДБОП), Софийската градска и Военна прокуратура, и са използвани специални разузнавателни средства.

Корупционна ситуация в пътната полиция според официалната статистика за периода 2005-2006 г.

Обобщените данни предоставени ни от Дирекция "Инспекторат" - отдел за Противодействие на корупцията в МВР, сочат че:

Получените сигнали за служители, осъществяващи пътен контрол по анонимната телефонна линия през 2006 г. са 207, а по Интернет сайта на МВР - 91.

От приключените проверките по 99 сигнала за корупционно поведение на служители от КАТ през 2005 г. – 75 са потвърдени, а за първите две тримесечия на 2006 г. - от 41 сигнала, са потвърдени 37.

Следователно, ако през 2005 г. броя на непотвърдените проверки е бил една четвърт, то през 2006 г. той намалява на една десета. Това говори за една по-добра ефективност в работата на отдела за противодействие на корупцията в МВР.

Взети са следните мерки:

- уволнени по дисциплинарен ред – 2005 г. – четирима; 2006 г. - четирима ;
- наложени други дисциплинарни наказания (писмено предупреждение, порицание/, за поведение съдържащо елементи на тежко дисциплинарно нарушение: 2005 г. – 65 , 2006 г. – 32;
- освободени по административен ред, тъй като са служебно уличени, но не е съществувала възможност за пълно доказване на корупционното поведение /по непригодност, по собствено желание и пенсионирани/ – 2005 г. – 2 , 2006 г. – 2;
- преназначени на други длъжности, с цел извеждане на служителя от корупционната среда – 2005 г. – 3;
- изпратени на вторично психологично изследване (реподбор) в Института по психология на МВР – 1 служител на КАТ.

През 2005 г. прокуратурата е завела пет дела, а до момента на провеждане на проучването през 2006 г. – още 5 такива.

В съответствие с Програмата за изпълнение на Стратегията за прозрачно управление, превенция и противодействие на корупцията и мероприятията от договора за сближаване В002/1В/Ш-02, се провеждат тестове за проверка изпълнението на служебните задължения от служители, извършващи пътен контрол.

Основната цел е проверка изпълнението на служебните задължения от страна на полицаите, осъществяващи пътният контрол, поставяйки ги в условията на преценка и избор как да реагират в ситуация, без да бъдат провокирани към негативни решения. С провежданите тестове не се цели търсене на наказателна отговорност от провинилите се.

През м. май 2005 г. беше проведен тест на полицейските служители, осъществяващи пътен контрол на територията на столицата и 4 области от Югозападна България. В резултат на извършените проверки бяха установени 33 случая, при които 59 служители не са изпълнили служебните си задължения и спрямо тях бяха предприети съответните мерки. Полицаите от 4 екипа са изпълнили служебните си задължения, за което са наградени.

Вторият тест е проведен във връзка със засиленото движение на пътни превозни средства по пътищата на Черноморието, през м. юли 2006 г., на територията на Бургаска, Варненска и Добричка области, магистрали "Тракия", "Хемус" и подбалкански път София - Бургас и териториите на ОДП София, Ловеч, Габрово, В. Търново, Търговище, Шумен, Пазарджик, Пловдив, Ст. Загора, Сливен.

При пет от проверките, в които са констатирани нарушения на ЗДвП и правилника за прилагането му, пътните полицаи са поискали и приели парични суми (в размер от 10, 20 и 30 лева), за да не изпълнят служебните си задължения.

Полицейските служители са установили 5 извършени нарушения от тестваните екипи, но не са ги санкционирали ("простили" са нарушението).

При 19 случая полицейски служители не са изпълнили служебните си задължения при очевидни нарушения на ЗДвП и Правилника за прилагането му.

При една проверка, полицейските служители са изпълнили служебните си задължения (съставили акт по ЗДвП), и при един случай са съставили Известие за глоба с фиш.

В резултат от проведения тест е взето отношение и на 28 служители са наложени дисциплинарни наказания.

През м. октомври 2006 г. е проведена контролна проверка на резултатите от теста, с цел постигане на необходимия превантивен ефект сред полицейските служители, извършващи пътен контрол и формиране на антикорупционно поведение.

ЗАБЕЛЕЖКА: Посочените данни се отнасят за служители на "ПП-КАТ", а тестовете за лоялност, сигналите, подадени по телефона и Интернет засягат и полицейски служители от други служби, осъществяващи пътен контрол.

Честота и характер на корупционните възможности

Корупционните възможности оказват психологически натиск върху полицейските служители. Според данните от настоящото проучването 76,2% от пътните полицаите, под една или друга форма, са били подложени на корупционен натиск.

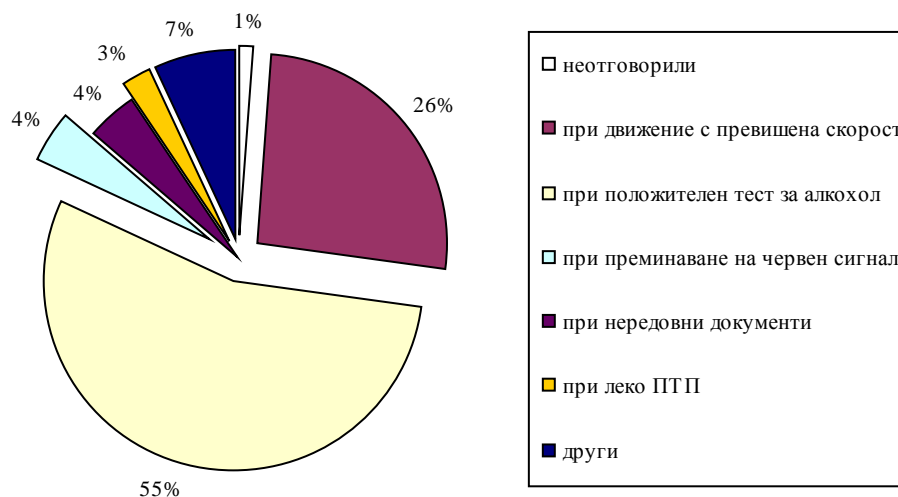
Таблица 1

На Вас случвало ли Ви се е да ви предлагат дребни суми или услуги при осъществяването на пътен контрол?

Отговори	Брой	Относителен дял (в %)
Да, често	70	13,7
Да, но рядко	254	49,6
Не но съм чувал за колеги	66	12,9
Не	116	22,7
неотговорили	6	1,2

Едва 22,7% от анкетиранията полицаи все още никога не са получавали предложение, дори, и за най-малък подкуп. Като закономерно най-висок е процентът (28,1%) на тези с най-малък стаж (до три години). Зависимостта обаче не е експоненциална защото най-често (24,4%) на корупционен натиск са били подложени полицаите със стаж от 3-5 г. Ако трябва да обобщим – почти половината (49,6%) от ПП вече са попадали в ситуация, когато им се е предлагала дребна сума или услуга (таблица 1).

Според ПП най-често водачите предлагат подкуп когато теста им за алкохол се окаже положителен или са засечени при движение с превишена скорост (фиг. 2).



Фиг. 2. Склонност към корупционно поведение в зависимост от направеното нарушение

Ранжирайки, по степен на важност, причините подтикващи водачите към корупционно поведение, на първо място с коефициент 1,5, основната част от анкетираните пътни полицаи посочват точковата система за оценка. Лимитирането на определен обем от наказателни точки неминуемо създава предпоставки част от водачите да се опитват да избегнат административните санкции и глоби, и евентуалното им временното лишаване от право за управление на МПС с помощта на дребен рушвет. Веднага след това кристализира проблема с тромавата процедура по заплащане на глобите и едва на трето място полицаите посочват размера на самите глоби (таблица 2).

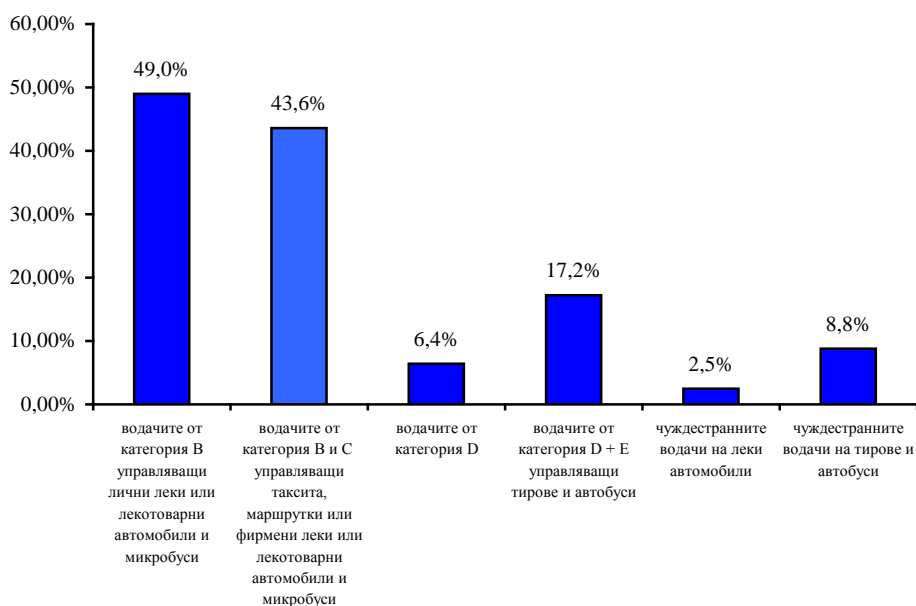
Таблица 2

Каква според Вас е основната причина подтикваща водачите към корупционни прояви?

Предпочетен отговор	Брой	Ранг
Запазване на чист талон и не отнемане на контролни точки	392	1,5306
Избягване на тромавата процедура и чакането на опашки при заплащане на глобата	365	1,8384
Високият размер на глобите	320	2,3312
Други	289	3,6713

Оценявайки професионалната квалификация на водачите, и по точно до колко шофирането е свързано с професионалните им задължения, на анкетираните

бе зададен въпроса “Водачите от кои категории най-често проявяват корупционно поведение?”. Резултатите са показани на фигура 3.



Фиг. 3. Склонност към корупционно поведение в зависимост от квалификацията на водача и вида на управляваното МПС

От графиката е видно, че с най-голям процент (49,0%) са водачите на лични леки автомобили (категория “В”), но като се вземе в предвид, че те представляват 61% от всичките 4 086 218 водещи се на отчет водачи в нашата страна, става ясно че тази категория водачи не е най-активна в предлагането на дребни подкупи на пътя. С много по-голяма “заслуга” от тях са водачите на тирове и автобуси (категория D+E). Те са едва 4,8% от общия брой на правоспособните водачи в нашата страна, но делът им за предизвикване на корупционни ситуации, според анкетираните полицаи, е твърде висок (17,2%), а на чуждестранните – 8,8%. Много голям е и “приносът” на водачите на таксита, маршрутки и фирмени автомобили, но поради липса на информация за тяхното дялово участие в транспортния поток – не бихме се ангажирали с никакви по-категорични оценки. Става ясно обаче, че участниците в пътното движение (независимо от категорията), чийто професионални ангажименти са пряко или косвено свързани с управление на МПС са много по-склонни към корупционни прояви и това е обяснимо като се има в предвид, че от това зависи и прехраната им.

Пропуски в нормативната система

Въпреки, постоянните изменения и допълнения в действащата нормативна уредба, голяма част от анкетираниите пътни полицаи имат конкретни забележки по тяхната ефективност. Ако трябва да обобщим, те са свързани предимно с искане за:

- по-голяма закрила и гарантиране на неприкосновеността на пътния полицаи при осъществяването на неговите служебни задължения на пътя;
- ясни и действащи норми за търсене на съдебна отговорност от лицата предложили подкуп на пътя;
- оборудване с подходяща апаратура и приемане за доказателствен материал пред съда на аудио и видео записи, направени при контрол на пътното движение;
- хармонизиране на законодателството с това на страните членки на ЕС.

С оглед сериозността на проблема, комплексът от прилаганите антикорупционни мерки на сегашния етап е недостатъчен и трудно осъществим.

Контролни механизми

Повече от половината (58%) от анкетираниите полицаи са запознати и са на ясно, че в тяхната ОДП съществува служба или отдел, занимаващ се с проблемите на корупцията в МВР. Други 8,2% смятат, че това е функция на тяхното ръководство, което все пак ни дава основание да смятаме, че те все пак знаят и предполагат за някаква форма на контрол, докато почти една трета от анкетираниите не вярват във функционирането на контролните механизми, които трябва да разкриват корупцията и да санкционират корупционното поведение сред полицейските служители (таблица 3).

Таблица 3

Във Вашата ОДП, съществува ли служба или отдел занимаващ се с проблемите на корупцията в МВР?

Отговори	Относителен дял (в %)
Да	58,0
Не съм запознат	30,7
Не, това са функции на самото ръководство	8,2
Не	2,0
Неотговорили	1,2
Общо	100

Ефективността на контролните механизми се подкопава от липсата на целенасочена система за мониторинг на корупцията в полицията. Информацията за случаите на корупция, сред полицейските служители, се получава преди всичко чрез подаването на жалби от страна на гражданите и от статистиката за престъпната дейност на полицаи.

Роля на началниците

Голяма част от анкетираните полицаи (42,0%) биха се обърнали за съвет и помощ към прекия си началник, а 4,5% от тях – към висшестоящото ръководство, ако при контрол на пътя им се случи да попаднат в корупционна ситуация с която не могат да се справят. Едва 17,6% разчитат само на себе си, което идва да подсказва, че ролята на институцията и нейното умело ръководство е твърде решаваща и определяща за ограничаване на корупционният натиск върху нейните служители.

Таблица 4

Указван ли Ви е натиск от висшестоящото ръководство за допускане на компромиси при носене на службата?

Отговори	Относителен дял (в %)
Не	53,7
Не бих споделил подобна информация	24,4
Да	20,1
Неотговорили	1,8
Общо	100

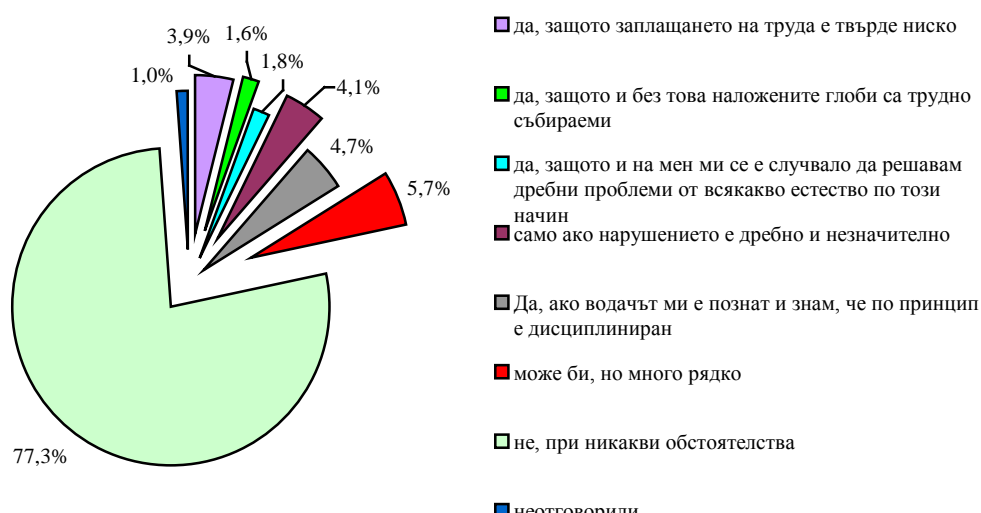
Една пета споделят, че им е указван натиск от техните началници за допускане на компромиси при носенето на службата, а още 24,4% предпочитат да не го коментират. Това ясно доказва, че ролята на началниците е твърде решаваща и при едно “нечистоплътно” отношение към служебните задължения, могат сериозно да допринесат за развитието на корупцията в полицията.

Повече от половината (53,7%) от анкетираните полицаи вярват в способността на своите началници да развиват успешно положителната полицейска култура.

Професионална култура и авторитет

Поощряването на корупцията започва с незначителните неща. Баналните (дребните) случаи на корупция се толерират от полицаите, защото никой не съобщава за тях. Така напр. при опит от страна на граждани за подкупване на

полицейски служители, под формата на “малка благодарност”, обикновено не се постъпва достатъчно категорично и професионално, така че въпросният гражданин да не посмее втори път да си позволи подобно поведение. Въпреки, че 77,3% от анкетираните са заявили, че при никакви обстоятелства не биха направили компромис със служебните си задължения срещу дребна сума, подарък или услуга то практиката показва, че при такива ситуации реакцията на полицаите се ограничава само с пасивен отказ, т.е. без каквито и да е последствия за гражданина (фиг. 4). Тук се проявява “разбирането” на полицаите към подобен тип корупционно поведение и то се приема като естествена част от ежедневието или дори за проява на “добронамереност”.



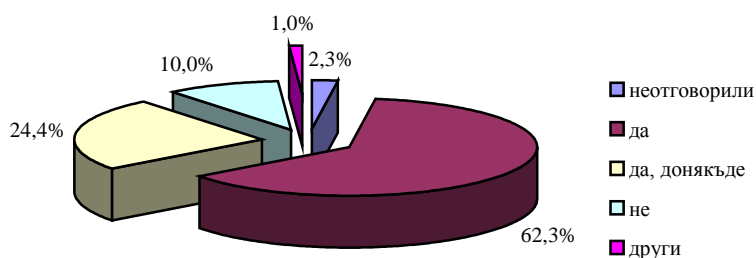
Фиг. 4. При констатирано от Вас нарушение бихте ли направили компромис ако Ви предложат дребна сума, подарък или услуга?

Социален престиж

Въпреки че е трудна и опасна, полицейската професия не се ползва с висок престиж сред обществеността. През 1961 г. в своите студии Алберт Рейс отбелязва, че в класацията на професиите, по престижност, полицията заема 54 място от изброените 91 професии в САЩ (след собствениците на погребални агенции и управителите на увеселителни заведения). На неотдавнашния въпрос към Рейс

какъв е съвременния престиж на полицейската дейност, той твърди, че и по-късните изследвания показват същия резултат.

В съответствие с чл. 227, ал.1 от Закона за МВР, министърът на вътрешните работи всяка година сключва застрахователен договор за застраховка на личния състав на министерството. Съгласно последният сключен застрахователен договор № 13/24.02.2006 г., "ДЗИ" АД осигурява закрила на всички застраховани в работно и извънработно време като при смърт на застрахования, настъпила при или по повод изпълнение на служебния дълг, на законните наследници се изплаща сумата от 9 000 (девет хиляди) лева, а при смърт от каквото и да е друго естество - 500 (петстотин) лева.



Фиг. 5. *Считате ли, че заплатите на служителите от Пътна полиция са ниски и това е предпоставка за корупционни прояви?*

За съществен мотив при поддаването на редовите полицаи към корупция се смята тяхното ниско заплащане, 86,7% от анкетираните пътни полицаи напълно или частично споделят това мнение (фиг. 5), което всъщност предполага, че корупционния натиск върху тях дори не трябва да бъде силен, за да приемат предлаганата им дребна сума. В подкрепа на това твърдение идва и фактът, че ранжирайки по степен на важност мерките, които биха намалили възможността за корупционните прояви в пътния контрол, на първо място (с ранг 1,2) анкетираните полицаи посочват повишаването на трудовото им възнаграждение (таблица 5).

Таблица 5

Ранжирайте по степен на важност мерките, които биха намалили възможността за корупционните прояви в пътния контрол

Отговори	Ранг
Увеличаване на заплатата	1,2
Екипиране на полицейските автомобили с видеоапаратура, заснемаща и записваща действията на автоконтрольора	2,6
Възможност за увеличаване на доходите чрез допълнителна работа, разрешена от Закона за МВР	2,7
Ежедневен контрол над автоконтрольорския състав на пътя	3,1

Казаното по-горе ярко илюстрира ниския социален престиж на полицаите - държавен служител. Не случайно на шестия конгрес на Европейския съвет на полицейските синдикати (организацията работи по проучване върху заплащането на полицейския труд в 12 различни страни от ЕС и сред страни-кандидатки) проведен във Варна на 16.09.2005 г. се акцентира, че ако иска да членува в ЕС, България трябва да подобри качеството на живот, условията за труд и кариера на своите полицаи. Там, където се установи драстично разминаване между стандарта за живот и заплатата, която се дава на полицаите, синдикатът ще "започне натиск върху държавата", е заявил президентът на Европейския съвет на полицейските синдикати Рафаел Гасо.

Социалните условия и заплащането са определящ фактор, който може да подтикне редица полицаи (фрустрирани от неудовлетворителните условия на своята работа), да си поставят въпроса за цената на "брака" с полицията. Подобно на Зорба Гъркът търсейки изход те ще "флиртуват" с гражданите за сметка на репутацията на институцията която представляват. В този смисъл корупцията дава на полицаите чувство за свобода и бягство от задълженията на непристижната работа. Ако се перефразират думите на Зорба, корупцията предлага на полицаите възбуда от "прекрасната любовница", която може да му достави удоволствие и удовлетворение, каквито неговото старо и досадно ведомство не му предлага.

Подбор на кадрите и персонална работа

Ключов проблем за персоналната работа се явява подборът на кандидатите за работа в полицията. За изпълнение на Националната стратегия за борба с корупцията, приета с Решение N 671 на Министерския съвет от 2001 г. бе разработена програма на правителството. Тя обхващаше периода 2002-2003 г., през който трябваше да бъдат създадени законовите, организационните и обществените

условия за постигане на основните цели на националната стратегия. Като основен организационно-управленски инструмент за реализация на стратегията и неразделна част от нея, в тази програма бе заложен и въпроса за подбора на кадрите в МВР. За основни програмни задачи в тази насока бяха заложени:

- Разработване на единна система за подбор, обучение и професионално развитие на човешките ресурси и засилване на гаранциите за социалната сигурност, професионалната реализация и служебната устойчивост на служителите на МВР.
- Разработване и приемане на Правилник за подбора, обучението и професионалното развитие на човешките ресурси в МВР.
- Разработване на Стратегия за въвеждане нов модел на развитие на полицейските служители в кариерата.

Образователна система

Учебно-преподавателската и научноизследователската работа по проблемите на борбата с корупцията е съобразена с критериите и изискванията на Европейския съюз. В рамките на програма ФАР-2002, съвместно с Великобритания, стартира туининг проекта “Изпълнение на Националната стратегия за противодействие на корупцията: развитие на интегрирана система за противодействие на корупцията в системата на МВР”. Неговата основна цел бе да се укрепи институционалния капацитет на компетентните служби на МВР, ангажирани с борбата срещу корупцията, разработване и въвеждане на програма за превенция на корупционното поведение сред служителите на МВР и система за насърчаване на анти-корупционно поведение сред уязвимите групи служители на министерството. През м. октомври 2003 г. Министърът на вътрешните работи утвърди Етичен кодекс на служителите от МВР с полицейски правомощия, изцяло съобразен с Препоръка 2001 (10) на Комитета на министрите на Съвета на Европа. Същият бе представен на обществеността в началото на м. ноември 2003 г. и публикуван в Интернет-страницата на МВР. Предвидено бе въвеждането му в ежедневната работа на полицията, в обучителните програми на Академията на МВР (АМВР), сержантските училища, както и в текущото обучение на служителите на МВР. Актуализирани бяха учебните планове в Академията на МВР на всички курсове за първоначална подготовка, квалификация и преквалификация на служителите. В плановете за обучение, в бакалавърска и магистърска образователна степен, бяха предвидени

специални часове по проблемите на корупцията, които се разглеждат в съответни учебни дисциплини.

По данни на Дирекция "Пресцентър и връзки с обществеността" през 2004 г. в Министерството на вътрешните работи са стартирани учебни модули за противодействие на корупцията. Обучението се провежда в Академията на МВР и за неговото качество, посредством работни визити, са ангажирани и чужди специалисти като например експерти от Скотланд ярд комисар Кони Фулгър, компонентен лидер на проекта "Противодействие на корупцията в системата на МВР" и Кевин Форсе.

Естествено превенцията на възникването на корупционни ситуации никога няма да бъде съвършена. Антикорупционните мерки и принципи, както и репутацията на полицейските служители не могат да накарат всички граждани да престанат да предлагат подкупи. Затова за полица е важно да знае, как да се предпази и как да се държи коректно в ситуация, когато гражданин се опитва да го подкупи (корумпира). За съжаление едва 17,6% от анкетиранията полицаи се чувстват сигурни в антикорупционната си подготовка и смятат, че могат да се справят сами, ако попаднат в сложна корупционна ситуация на пътя. Това потвърждава тезата, че на този етап от развитието на обществените ни отношения, начинът на подготовка на полицейските служители, все още, не отговаря на реалните потребности наложени от практиката.

Връзки с обществеността

Ръководството на МВР е на ясно, че корупцията е двустранен процес и за да е ефективно противодействието на този феномен, трябва да се обединят усилията на изпълнителната власт и структурите на гражданското общество. За постигането на това са открити обществени приемни, "горещи телефони", "антикорупционни сайтове и портали" и други форми, даващи възможност на обществени организации и граждани да сигнализират за случаи на корупция при гарантирана анонимност.

С цел подобряване и координиране на сътрудничеството със средствата за масова информация на 29 юли 2004 г. е подписано споразумение, чийто пълен текст е даден по-долу:

**СПОРАЗУМЕНИЕ
ЗА СЪТРУДНИЧЕСТВО И ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ МЕЖДУ МИНИСТЕРСТВО
НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ
И СДРУЖЕНИЕ „КЛУБ - ЖУРНАЛИСТИ СРЕЩУ КОРУПЦИЯТА“**

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 1 С цел по-добро координиране и взаимодействие при противодействието на корупционните явления в страната, Министерство на вътрешните работи и сдружение „Клуб - журналисти срещу корупцията“, се съгласиха да си сътрудничат чрез :

1. Периодичен обмен на информация, свързана с предприетите мерки в борбата с корупцията в страната и внедрените антикорупционни практики, както и относно затрудненията и слабостите при осъществяване на мероприятията в тази насока.

2. Обмен на анализи, оценки и изводи за наличието и актуалното равнище на корупционните явления, както и относно пораждащите ги фактори, с оглед установяване на институционално-правна среда за ефективно овладяване на корупцията.

3. Организиране на съвместни мероприятия, с цел повишаване капацитета на правозащитните органи и организациите на гражданското общество за предотвратяване и противодействие на корупцията.

4. Организиране на съвместни медийни кампании, свързани с повишаване на обществената нетърпимост към корупцията като обществен феномен.

**ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДЕЙНОСТТА ПО СЪТРУДНИЧЕСТВОТО И
ВЗАИМОДЕЙСТВИЕТО**

Чл. 2 Оперативното ръководство и организацията на сътрудничеството и взаимодействието между Министерство на вътрешните работи и сдружение „Клуб - журналисти срещу корупцията“ се осъществяват от упълномощени от министъра на вътрешните работи и председателя на сдружение „Клуб - журналисти срещу корупцията“ лица.

Чл. 3 При сезиране на сдружение „Клуб-журналисти срещу корупцията“ със сигнал, предложение, молба или жалба от компетентност на МВР, те биват своевременно препращани за разглеждане. След приключване на разследването,

резултатите по извършените проверки се изпращат на сдружение „Клуб-журналисти срещу корупцията“ за сведение.

Чл. 4 (1) Министерство на вътрешните работи и сдружение „Клуб - журналисти срещу корупцията“, обменят периодично и друга информация, свързана с осъществяваната от тях дейност.

(2) Когато информацията представлява държавна или служебна тайна, сътрудничеството и взаимодействието се осъществяват съгласно съответния закон, регулиращ условията и реда за събиране, съхраняване, използване и разкриване на сведения, съставляващи държавна или служебна тайна.

Чл. 5 Министерство на вътрешните работи и сдружение „Клуб – журналисти срещу корупцията“ организират периодични съвместни работни срещи и участват със свои представители в съвместни работни групи за разработване на модели и механизми за противодействие на корупцията

Чл. 6 Министерство на вътрешните работи и сдружение „Клуб - журналисти срещу корупцията“ организират съвместно конференции, семинари и други форми за обучение в областта на борбата с корупцията на служители на министерство на вътрешните работи и представители на гражданското общество

Чл. 7 Министерство на вътрешните работи и сдружение „Клуб – журналисти срещу корупцията“ си сътрудничат при разработването и изпълнението на международни проекти и програми в областта на борбата с корупцията.

Чл. 8 Министерство на вътрешните работи и сдружение „Клуб – журналисти срещу корупцията“ предприемат съвместни медийни кампании, свързани с повишаване на обществената нетърпимост към корупцията.

Чл. 9 Страните по настоящото споразумение провеждат най-малко два пъти годишно съвместни срещи за анализ на резултатите от сътрудничеството и взаимодействието.

Чл.10 Изменения в споразумението се правят по взаимно съгласие на страните, изразено в писмена форма.

Чл. 11 Настоящото споразумение влиза в сила от деня на подписването му.

Въпреки казаното до тук има основание да се твърди, че сътрудничеството между полицията и обществеността при разкриването и превенцията на корупцията в полицията все още е недостатъчно и формално.

Предприети мерки

С оглед предотвратяването на случаите на корупция, сред служителите на пътна полиция, е въведено задължение служителите да носят униформа със светлоотразяваща жилетка и баджове със снимка, имена и служебен адрес. Контролът върху движението по пътищата се осъществява само с автомобили “Опел Астра”, които са оборудвани със сигнална техника, а номерата на съответното направление са нанесени с едри цифри върху капака на автомобила. Цитираните мерки спомагат за изваждането на служителите на пътна полиция от анонимност и дават възможност при подаване на сигнали за корупционни действия да бъде посочен съответния служител.

Започна монтирането на камери на централни кръстовища и магистрали, което ще спомогне за елиминиране на корупцията сред служители на пътна полиция.

Изготвени са също така и брошури на английски и турски език за чуждестранни водачи на МПС, преминаващи транзитно през страната, в които се съдържат подробна практическа информация и препоръки, свързани с безопасното преминаване през страната, както и информация относно основните санкции, предвидени в Закона за движения по пътищата.

ГЛАВА ВТОРА

**ПОГЛЕДЪТ НА ВОДАЧИТЕ НА МОТОРНИ ПРЕВОЗНИ
СРЕДСТВА ПО ОТНОШЕНИЕ ЯВЛЕНИЕТО КОРУПЦИЯ СРЕД
СЛУЖИТЕЛИТЕ НА ПЪТНАТА ПОЛИЦИЯ**

Нашумялата през последните години тема за корупцията в системата на МВР и в частност сред пътните полицаи определено нанася сериозни вреди на професионалната дейност на институцията. Явлението уронва престижа на полицията, както в България така и пред Европа, и допринася за създаването на неблагоприятен микроклимат за работа сред самите служители на министерството. За обществото полицаите трябва да бъде еталон за честност, да служи за пример като олицетворява закона и реда в държавата, и е недопустимо да петни името на институцията. Разбира се трябва да се има предвид, че корупцията е едно глобално в световен мащаб явление и нашата страна не прави изключение, но определено може да се каже, че в по развитите страни се хвърлят много повече усилия за ограничаването на корупционните прояви сред държавните служители от вътрешните ведомства. Това се постига преди всичко чрез много строг контрол на полицаите от страна на ръководствата на тези министерства, чрез специални звена, които имат за задача да разследват всеки сигнал за корупция, както и да упражняват негласен контрол, като поставени лица в различните структури и звена от най-ниско до най-високо в йерархично отношение ниво. Важен фактор предпоставящ създаването на корупционна среда е жизнения стандарт и икономическия статус на полицейските служители. Колкото е по-висок той, както е в повечето европейски страни и в САЩ, толкова по-малък е и броят на полицаите готови да зложат кариерата и доходите си срещу определена сума. Положителен е фактът, че в последно време експерти и специалисти на дирекция “Инспекторат”-МВР започнаха офанзива срещу корупционни прояви на служители в МВР и определено резултатите не закъсняха. Важното обаче е тези мероприятия да станат постоянни и да ограничат максимално корупционните практики сред служителите.

В рамките на изследването беше подготвена и проведена анкета за проучване на мнението на гражданите по изследвания въпрос. Анкетният лист съдържа 22 въпроса с по няколко възможности за отговор (приложение 2). Анкетите бяха изпратени във всичките 28 региона на страната. Препоръките бяха да се

анкетират граждани, посещаващи отделите “Пътен контрол” – КАТ или хора, които ползват по някакъв повод услугите на пътната полиция и имат отношение към контрола на пътя. Бяха изпратени общо 600 анкетни карти и получени съответно 464. Част от регионите са изпратили допълнително размножени и попълнени анкетни карти като Кърджали, Кюстендил, Стара Загора, Габрово, Шумен, Плевен, Русе, Силистра, Смолян и Ловеч. Други региони са изпратили по-малко на брой попълнени карти, което не дава възможност да се разглеждат като обособено мнение - например София-град от 60 карти са върнати 14 попълнени, Варна – от 40 изпратени са получени 15 и др. Няколко региона са изпратили много малко карти – Ямбол – 2 бр., Добрич – 3 бр. и Търговище – 7 бр.

Броят на анкетните карти за граждани отговаряше на броя на същите за полицаите, които бяха разпределени, така че да се получи представителна извадка за мнението на служителите от пътния контрол.

Повечето от анкетиранияте граждани управляват лични автомобили – 67,1 %. На второ място са управляващите служебни леки автомобили – 17,3 % (таблица 6).

Таблица 6

Какъв вид МПС управлявате най-често?

Отговори	Брой отговори	Относителен дял (в %)
Личен лек/лекотоварен автомобил или микробус	310	67,1
Служебен лек/лекотоварен автомобил или микробус	80	17,3
Личен товарен автомобил	33	7,1
Фирмен товарен автомобил	22	4,8
Автобус в частна фирма	1	0,2
Автобус, тролейбус или трамвай от градския транспорт	5	1,1
Не притежавам правоспособност за управление на МПС	11	2,4

Само 11 анкетирани (2,4 %) не са водачи на МПС, което позволява да се каже, че мненията отразени в отговорите изразяват предимно отношенията на водачите на МПС към поставените проблеми.

По отношение на образованието на респондентите представа ни дава таблица 7.

Таблица 7

Какво е вашето образование?

Отговори	Брой отговори	Относителен дял (в %)
Висше	164	35,6
Средно	265	57,5
Основно	32	6,9

Както се вижда от таблица 7, анкетираните с висше и средно образование са повече от 90 %, което подсказва за добро разбиране на поставените в анкетата проблеми и съответно пълноценни отговори.

Отговорите на респондентите относно пробега, който изминават годишно е даден в таблица 8.

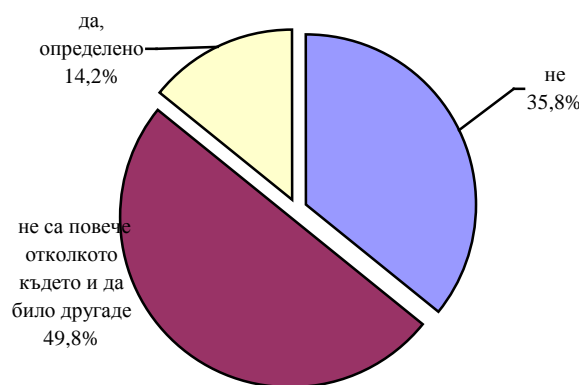
Таблица 8

По колко хиляди километра средно изминавате на година?

Избран отговор	Брой отговори	Относителен дял (в %)
До 10 000 километра	193	42,0
От 10 000 до 20 000 километра	117	25,5
Над 20 000 км	114	24,8
Не управлявам МПС и рядко пътувам	39	7,6

1. Мнение на гражданите относно разпространение на корупцията в пътния контрол.

На въпроса “Широко ли е разпространена корупцията при извършването на пътен контрол у нас?”, 49,8 % от анкетираните граждани отговарят, че корупционните прояви не са повече отколкото в останалите сфери на живота (фиг. 6).



Фиг. 6. *Широко разпространена ли е корупцията при извършването на пътен контрол у нас?*

Още по-категорични са близо 1/3 от респондентите (35,8%), според които корупцията сред пътните полицаи не е широко разпространена. Едва 14,2% от гражданите считат, че определено може да се говори за масовост на корупционните прояви от страна на органите на пътен контрол. От тези данни следва извода, че основната част от анкетираните смятат, че явлението корупция сред служителите на

КАТ не е чак толкова мащабно и не може да се каже, че то засяга най-много това направление в МВР.

Таблица 9

Широко разпространена ли е корупцията при извършването на пътен контрол у нас? (относителен дял на респондентите по региони в %)

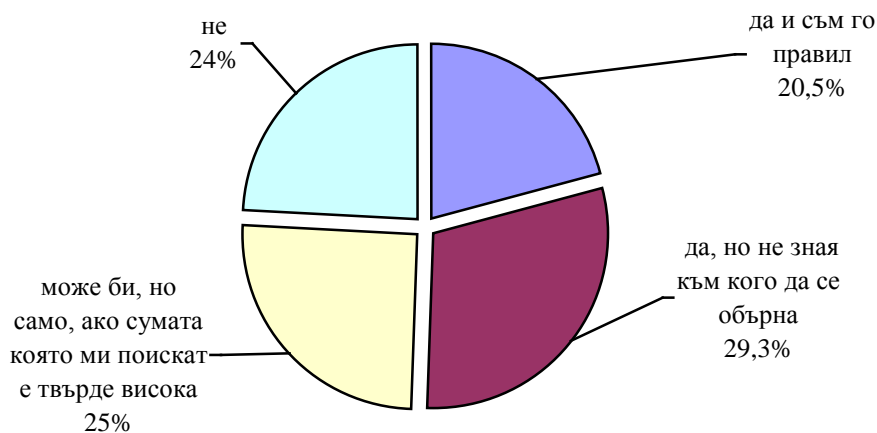
Регион	Не	Не е повече отколкото в останалите сфери на живота	Да, определено
Хасково	20,0	55,0	25,0
Благоевград	15,0	60,0	25,0
Сливен	73,3	26,7	-
Разград	10,0	70,0	20,0
Видин	20,0	80,0	-
Шумен	57,1	28,6	14,3
Русе	4,0	84,0	12,0
Ямбол	100	-	-
София-регион	35,1	59,5	5,4
Бургас	30,0	56,7	13,3
Стара Загора	52,9	23,5	23,5
Силистра	50,0	50,0	-
Търговище	45,5	54,5	-
Кърджали	60,0	30,0	10,0
В. Търново	36,0	32,0	32,0
Смолян	50,0	42,9	7,1
Монтана	40,0	40,0	20,0
Пловдив	10,3	65,5	20,7
Перник	23,1	38,4	38,5
Габрово	58,3	41,7	-
Плевен	42,1	36,8	15,8
Ловеч	57,1	28,6	14,3
Пазарджик	50,0	30,0	20,0
Варна	52,9	35,3	11,8
София	28,6	71,4	-
Добрич	15,4	76,9	7,7
Враца	25,0	65,0	10,0
Кюстендил	-	100	-

В различните региони гражданите имат различно мнение за степента на разпространението на корупцията сред пътните полицаи. Най-голям е относителния дял на респондентите от Перник – 38,5%, които смятат, че злоупотребата със служебно положение с цел незаконно придобиване на финансови средства е честа практика при полицаите осъществяващи пътен контрол. Така мислят близо 1/3 от анкетираните от гр. Велико Търново, както и 1/4 от респондентите в градовете Хасково, Благоевград и Ст. Загора. На обратното становище са над половината от гражданите в 11 регионални центъра, като най-голям е делът им в Ямбол –100%, Сливен – 73,3%, Кърджали – 60%, Габрово – 58,3%, Ловеч – 57,1% и Шумен – 57,1%. С още по-внушително дялово участие по региони са респондентите, които считат, че корупцията в службите за пътен контрол не е повече отколкото във

всички останали направления, служби, и институции в държавния и частния сектор. Най-голям е относителният дял в регионите Русе – 84%, Видин – 80% и Добрич – 76,9% (таблица 9).

Най-висок е относителният дял на водачите, изминаващи годишно до 10000 километра – 52,3% и на тези с над 20000 километра годишен пробег – 51,8%, които считат че мащабите на корупцията сред служителите на МВР извършващи пътен контрол не са по-големи отколкото в която и да било друга област. Близко всеки пети от гражданите, заявили, че не управляват МПС и от тези изминаващи годишно до 20000 километра – 19,7% са на мнение че явлението корупция е широко разпространено при пътните полицаи, но е добре да се отбележи че двойно повече са водачите, които независимо от стажа си зад волана считат, че това не е така.

В анкетата беше зададен и въпрос бихте ли сигнализирали компетентните органи ако спрелите ви за проверка пътни полицаи предложат да им платите за допуснатото нарушение без да ви издадат документ за това. Разпределението на отговорите е дадено във фигура 7 и както се вижда са поделени почти равномерно. Най-много са отговорили с „да, но не зная към кого да се обърна и каква е процедурата” – 29,7 %. Това означава, че все още кампанията за подаване на сигнали за корупция включително и на телефон 982 22 22 не е достигнала до всички.



Фиг. 7. Склонност на водачите да сигнализират компетентните органи за корупционни прояви от страна на спрелите ги за допуснато нарушение пътните полицаи

Очевидно трябва по-голяма гласност – чрез мултимедии, преса и листовки на възможните начини за контакти със съответните антикорупционни органи, за да

могат гражданите във всеки един момент да се чувстват свободни и без колебание да съобщат за всички забелязани от тях нередности от корупционен характер при контактите им с пътно-контролните служби. Прави впечатление, че една четвърт от респондентите – 25% биха съобщили за такива прояви от страна на полицейските служители само ако поисканата от тях сума е прекалено висока – т.е. тяхната нагласа в по-голяма степен е да си платят на място и да не бъдат наказани. С почти същия относителен дял – 24%, са респондентите според които този метод за решаване на проблема с допуснатото от тях нарушение ги устройва или най-малкото те с примирение приемат корупционното поведение на полицаия като нещо нормално и не биха предприели стъпки в посока ограничаване на тази практика.

Разглеждайки разпределението на отговорите на респондентите по региони се вижда, че най-много подадени сигнали за корупция срещу пътните полицаи има в Монтана – 70%, Сливен – 53,3%, Кърджали – 50% и Ловеч – 50%. Също така не малък е и относителния дял на респондентите от регионите Плевен – 63,2%, Стара Загора – 47,1% и Благоевград – 45%, които са отразили в анкетата, че биха подали сигнал за корупционни прояви спрямо тях от страна на проверяващите ги полицейски служители, но не знаят кого точно да сигнализират и каква е процедурата за това. Най-висок е дялът на гражданите от Търговище – 72,7%, Видин – 60% и Разград – 60%, които са готови да изобличат полицаите само ако поисканата от последните сума е твърде висока. Прави впечатление, че от всички обследвани региони най-значителен е относителния дял на анкетираните от Добрич – 61,5% и на тези от Силистра – 50%, Габрово – 41,7% и София окръг – 40,5%, които не биха сигнализирали за евентуални корупционни действия на контролния орган (таблица 10).

Според образованието на водачите може да се каже, че тези със средно образование са определено по-склонни да изобличат неправомерни действия от страна на проверяващия ги контролен орган, но една значителна част от тях – 34,7% не знаят как да предприемат подобна стъпка. Основната част от висшистите – 29,9% биха подали сигнал за корупция само при положение, че поискания им подкуп е прекалено голям. Твърдо не биха сигнализирали за корупция, отново значителна част от висшистите – 26,8% и 31,3% от водачите с основно образование.

Друг важен аспект по отношение явленията корупция сред пътните полицаи обхваща тяхната склонност да поискат подкуп в зависимост от различните видове

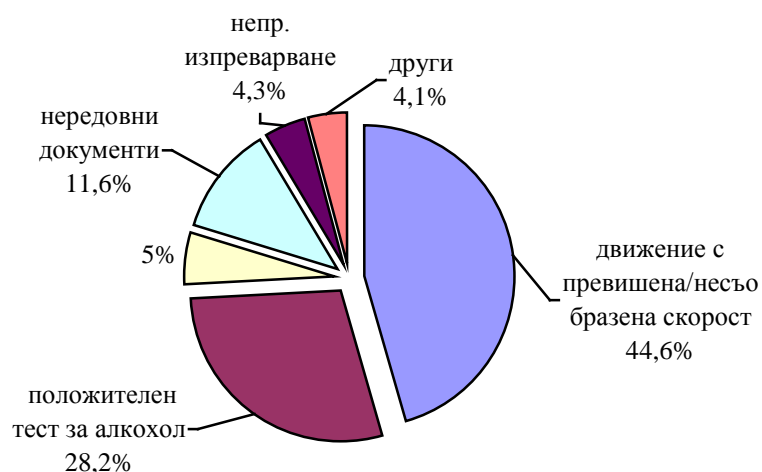
нарушения допускани от водачите на МПС. Мнението на гражданите по този въпрос показва, че нарушенията на скоростните ограничения най-често предпоставят корупционно поведение у полицаите. На това становище са 44,6% от анкетираните. До голяма степен това може да се обясни и от факта, че движението с превишена или несъобразена скорост е най-често допусканото от водачите нарушение, а според последните изменения в ЗДвП санкциите - в това число отнемането на контролни точки и глоби са значително завишени (фиг. 8).

Таблица 10

Склонност на водачите да сигнализират компетентните органи за корупционни прояви от страна на спрелите ги за допуснато нарушение пътните полицаи (относителен дял на респондентите по региони)

Регион	Да, и съм то правил	Да, но не зная към кого да се обърна и каква е процедурата	Може би, но само ако сумата която ми поискат е твърде висока	не
Благоевград	15,0	45,0	25,0	15,0
Бургас	30,0	26,7	30,0	13,3
В. Търново	8,0	32,0	36,0	20,0
Варна	35,3	38,2	8,8	14,7
Видин	10,0	10,0	60,0	20,0
Враца	20,0	30,0	25,0	25,0
Габрово	8,3	8,3	33,3	41,7
Добрич	7,7	23,1	7,7	61,5
Кърджали	50,0	30,0	20,0	-
Кюстендил	-	-	-	100,0
Ловеч	50,0	28,6	14,3	7,1
Монтана	70,0	30,0	-	-
Пазарджик	20,0	15,0	20,0	35,0
Перник	23,1	30,8	15,4	30,8
Плевен	21,1	63,2	-	10,5
Пловдив	10,3	34,5	24,1	31,0
Разград	-	30,0	60,0	10,0
Русе	4,0	24,0	52,0	20,0
Силистра	10,0	20,0	20,0	50,0
Сливен	53,3	-	20,0	26,7
Смолян	35,7	21,1	21,4	21,4
София	-	42,9	42,9	14,3
София регион	18,9	24,3	16,2	40,5
Стара Загора	5,9	47,1	11,8	35,3
Търговище	-	18,2	72,7	9,1
Хасково	10,0	30,0	35,0	25,0
Шумен	28,6	35,7	21,4	14,3
Ямбол	-	33,3	33,3	33,3

Наблюденията на гражданите показват, че положителния тест за алкохол е на следващо място сред предпочитаните от полицаите нарушение за осъществяване на корупционен замисъл. На този отговор са се спрели близо една трета или 28,2% от анкетираните и обяснението за това е свързано именно с тежестта на нарушението и законовите последици - от административен и наказателно правен характер за самите водачи.



Фиг. 8. При кое от изброените нарушения полицаите най-често са склонни да поискат подкуп?

С други думи може да се направи извода, че при това нарушение пътните полицаи имат възможност да се възползват от уязвимостта на водача употребил алкохол и да извлекат дивиденди за себе си, а от друга страна и самите водачи предпочитат именно по този начин да излязат от неприятната ситуация в която са попаднали. Добре би било в практиката на пътната полиция, особено по отношение на споменатите две нарушения да се наложат категорично неоспорими методи за тяхното констатиране, съхраняване на получената информация за това, както и липсата на възможност за изтриването и за да може по висшестоящия орган да извършва ежедновно проверки на подчинения си състав за броя на констатираните нарушения и издадени актове. По този начин определено ще се избегнат злоупотребите със служебното положение от страна на служителите от пътния контрол.

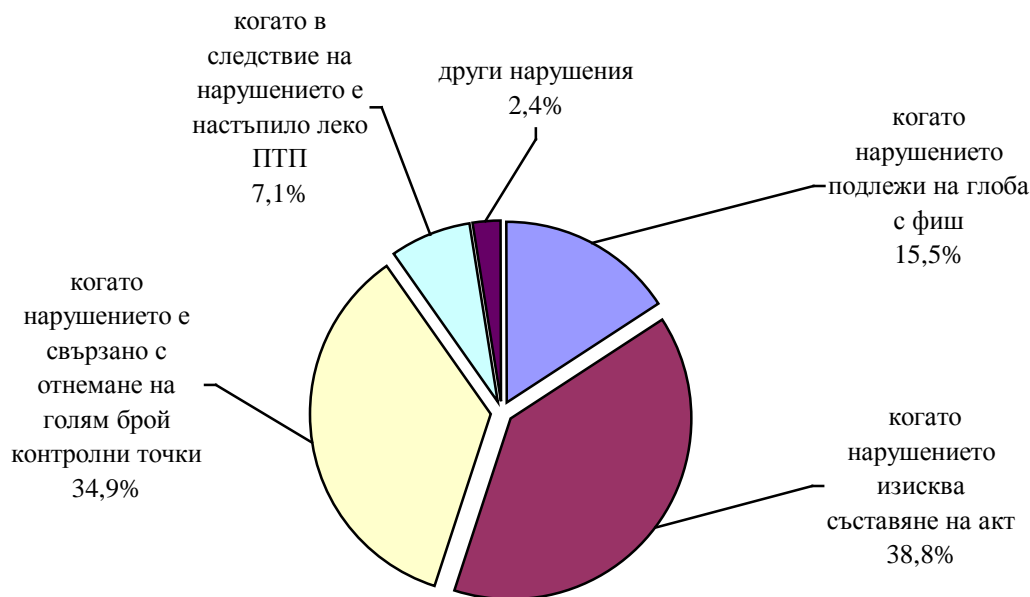
От фиг. 8 е видно, че респондентите са определили останалите видове нарушения с много по-ниска степен на предпоставеност за възникването на корупционна среда и разбира се може би имат своите основания за това имайки предвид и значително по-малкият им брой според статистиката. Разглеждайки тези нарушения се вижда, че полицаите най-често проявяват склонност да поискат подкуп при проверка на нередовните документи – 11,6%, нарушения на светлинната сигнализация – 5,2% и неправилното изпреварване – 4,3%.

Според регионалната представителност на анкетираните най-голям е относителния дял на респондентите от регионите Добрич – 84,4%, Перник- 76,9%, София-град -71,4% и Монтана -70%, които са изразили ясно становището си за корумпираността на служителите на МВР по отношение на извършени от тях проверки на водачи допуснали нарушението превишена и несъобразена скорост. Според гражданите корупцията сред полицаите при установено нарушение – употреба на алкохол е най-голяма в Сливен и Ямбол по 66,7%. Прави впечатление, че в региони като Сливен – 26,7%, Разград - 20%, Търговище - 27,3%, Габрово – 25%, Пазарджик- 30% и особено Кърджали – 40% от анкетираните са на мнение, че полицаите искат най-често подкупи за нарушението нередовни документи, а в регион Търговище -27,3% са отбелязали че тези незаконни действия от представителите на закона доминират при спрени водачи за неправилното изпреварване.

Близо половината от водачите на лични леки автомобили – 49,6% смятат, че полицаите са склонни да поискат подкуп за нарушението превишена или несъобразена скорост. На това мнение са и 40% от колегите им управляващи автобуси, тролейбуси и трамвай. Прави впечатление че, с най-голям дял от 56,1% са респондентите посочили този отговор, които изминават годишно над 20000 километра. Както по-горе беше описано положителния тест за алкохол е другото основно нарушение изкушаващо към корупционни действия пътните полицаи и в този смисъл анкетата показва, че с подобно становище са най-много водачите на фирмени и лични товарни автомобили съответно с по 45,5% и 33,3%. От друга страна най-много са респондентите изминаващи годишно до 10000 километра – 30,6%, които са отбелязали корумпираността на служителите за алкохолните нарушения с приоритет. Според образованието на гражданите е интересно да се отбележи, високия процент на тези от тях с основно образование – 31,3%, които са на мнение че корумпираността на служителите от пътната полиция е свързана

главно с нарушението – нередовни документи. Като цяло обаче болшинството от анкетираните се спират предимно на корупцията за скоростните и алкохолни нарушения.

На въпроса „Според Вас кога полицаите са най-склонни към корупционно поведение” с най-голям процент са респондентите, които считат, че това се случва най-вече когато нарушението за което е спрян водача изисква съставянето на акт – 38,8% (фиг. 9).



Фиг. 9. Според Вас кога полицаите са най-склонни към корупционно поведение?

Тази констатация до голяма степен е обяснима с по-високите санкции налагани чрез актовете за административно нарушение на ЗДВП на водачите, което предполага и по-голяма предпоставеност на полицаите за корупционни прояви.

На второ място като основна предпоставка за корупция сред пътните полицаи респондентите са отразили, че е налице такава в случаите, когато нарушението допуснато от водача води до отнемането на голям брой контролни точки. Действително в този случай отново откриваме реална възможност контролния орган да спекулира с дадените му от закона права най-вече защото водача нарушител се намира в доста проблемна ситуация и се предполага, че и за него ще е по добре да си реши проблема по „втория” начин. Според анкетираните граждани, със значително по-нисък относителен дял са останалите случаи при които полицията може да се изкуши и да реши да се облагодетелства лично. От фиг. 9 е видно, че това може да се

случи когато нарушението подлежи на глоба с фиш – 15,5% и когато водачът е допуснал виновно леко ПТП – 7,1%. Действително глобите с фиш са значително по-ниски от тези налагани с актове, но вероятно респондентите са заложили на хипотезата, че полицаите усещат нагласата на водачите да платят и малка сума в конкретна ситуация, стига да си спестят време за разправиите с контролния орган и да си тръгнат колкото е възможно по-бързо по пътя.

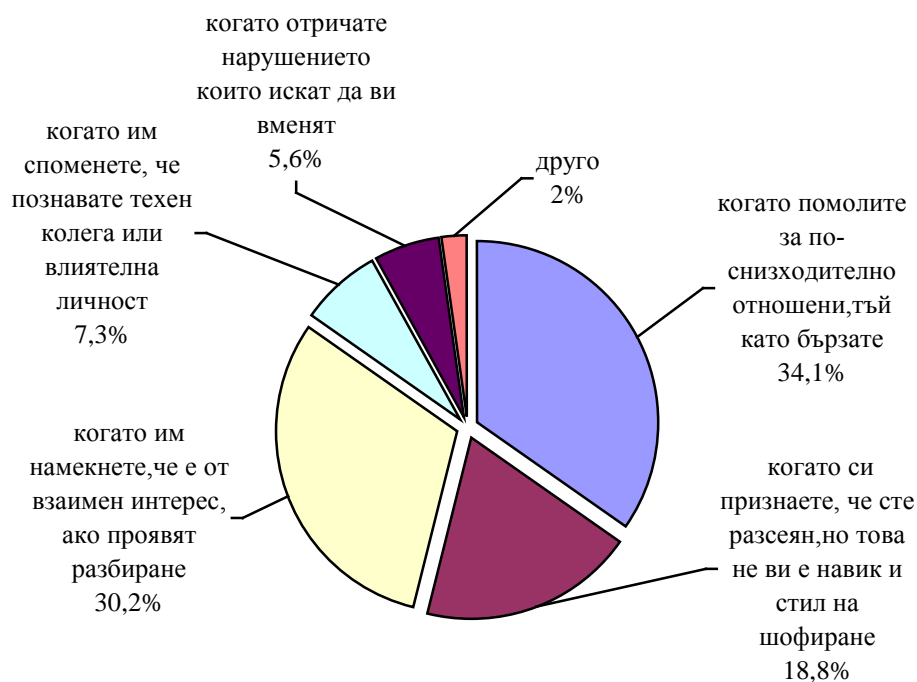
В регионален аспект с най-голям относителен дял са респондентите от Ямбол – 66,7%, София-град – 71,4% и Добрич – 61,5%, които считат че нарушения свързани със съставянето на акт до голяма провокира у полицаите склонност към корупционно поведение. Според болшинството респонденти от Търговище - 81,8%, Смолян – 64,3% и Видин – 60% подобни реакции от страна на пътните полицаи се наблюдават и когато извършеното от водачите нарушение е свързано с отнемането на голям брой контролни точки.

Малко под половината от анкетираните от Шумен – 42,9% и близо една трета от Бургас – 33,3%, са на мнение, че именно по-леките нарушения изискващи писането на фишове предпоставят корупционната практика на полицаите. Според 35 % от Пазарджик и 20% от Враца тези незаконосъобразни действия на полицейските служители се пораждат преди всичко в случаите когато в следствие на дадено нарушение е настъпило леко ПТП.

Според вида на управляваното МПС най-голям е относителния дял на водачите на лични леки автомобили и на фирмени товарни, съответно с по 41,3% и 40,9%, които имат наблюдението, че най-вече подкупи се искат когато нарушението на водача изисква съставянето на акт. Така мислят и 48,2% от водачите изминаващи годишно до 10000 километра. Интересното, е че още по убедени в това са хората заявили че не притежават свидетелство за управление – 45,5%. За разлика от тях по-голямата част от водачите на служебни леки и лични товарни МПС, съответно с по 41,3% и 45,5% считат, че възможността за отнемането на голям брой контролни точки на нарушителя влияе значително върху реакциите и поведението на полицаите. С подобно мнение са 42,7% от водачите с годишен пробег от 10000 до 20000 километра.

Според мнението на 34,1% от анкетираните най-често пътните полицаи си позволяват да поискат подкуп, когато спрелият за проверка водач започва да се

обяснява, че бърза и моли за по снизходително отношение. Очевидно в този случай полицаите се чувстват още по доминиращи, тъй като усещат че гражданина е притеснен и изхождат от позицията на по-силния (фиг. 10).



Фиг. 10. Кога най-често спрелите Ви за проверка пътни полицаи си позволяват корупционно поведение?

В регионален план близо половината от респондентите от Хасково -55%, Шумен – 50%, и около 2/3 или 69,2% в Добрич споделят това мнение (таблица 11). На същото становище са и повечето от водачите на лични леки – 38,1% и товарни МПС – 30,3%.

Една друга немалка част от общия брой респонденти - 30,2% са забелязали, че подобна корупционна склонност проявяват полицаите, когато самият водач им намекне, че е от взаимен интерес да постигнат съгласие и да проявят разбиране. Такова е и становището на болшинството от анкетираните в Ямбол – 66,7%, Силистра – 60% и в Пловдив – 55,2%. Определено това поведение на водача провокира съвестта на полицаия, дали да действа по законния ред или да си затвори очите срещу определена материална облага. Както е видно от фиг. 10 една трета от гражданите са се сблъскали точно със случаи в които след споменатата реплика МВР служителя без колебание е предприел стъпка в посока „разбиране” на водача.

Таблица 11

Кога най-често спрелите Ви за проверка пътни полицаи си позволяват корупционно поведение? (относителен дял на респондентите по региони)

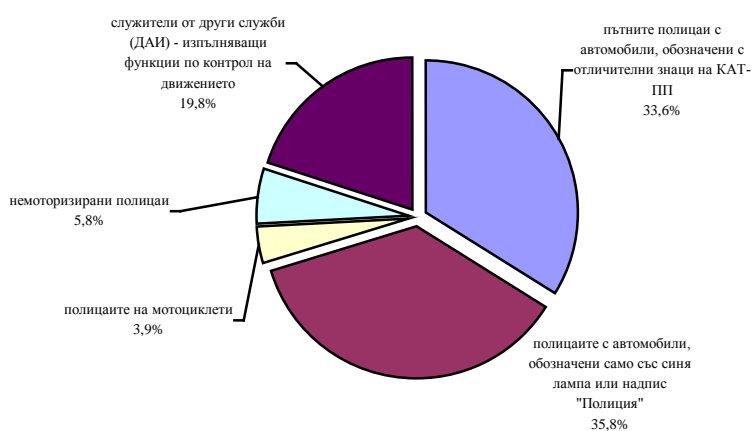
Регион	Когато помолите за по-снизходително отношение, тъй като бързате	Когато си признаете, че в момента сте разсеян но това не ви е стил на шофиране	Когато им намекнете, че е от взаимен интерес, ако проявят разбиране	Когато им кажете, че познавате техен колега или влиятелна личност	Когато отричат нарушение то което искат да ви вменят	Друго
Благоевград	10,0	25,0	40,0	5,0	20,0	-
Бургас	43,3	30,0	20,0	-	3,3	3,3
В. Търново	44,0	24,0	28,0	4,0	-	-
Варна	32,4	20,6	29,4	11,8	-	-
Видин	20,0	40,0	20,0	-	20,0	-
Враца	50,0	15,0	15,0	5,0	10,0	5,0
Габрово	16,7	41,7	16,7	8,3	8,3	8,3
Добрич	69,2	7,7	15,4	7,7	-	-
Кърджали	40,0	20,0	10,0	-	30,0	-
Кюстендил			100			
Ловеч	28,6	14,3	35,7	14,3	7,1	-
Монтана	20,0	10,0	30,0	-	40,0	-
Пазарджик	35,0	30,0	35,0	-	-	-
Перник	53,8	15,4	15,4	7,7	7,7	-
Плевен	47,4	10,5	15,8	10,5	-	-
Пловдив	31,0	6,9	55,2	-	-	-
Разград	40,0	20,0	40,0	-	-	-
Русе	24,0	32,0	40,0	4,0	-	-
Силистра	20,0	10,0	60,0	-	10,0	-
Сливен	33,3	6,7	26,7	-	6,7	
Смолян	42,9	14,3	21,4	-	-	7,1
София	42,9	14,3	14,3	14,3	14,3	-
София рег.	21,6	13,5	37,8	16,2	8,1	2,7
Ст. Загора	11,8	23,5	29,4	17,6	-	17,6
Търговище	9,1	18,2	36,4	36,4	-	-
Хасково	55,0	5,0	35,0	-	5,0	-
Шумен	50,0	21,4	7,1	7,1	7,1	7,1
Ямбол	33,3	-	66,7	-	-	-

Според близо една пета от гражданите – 18,8% подобна провокация и склонност към корупционни действия от полицейския служител е налице, когато спрения за проверка водач си признае, че в момента е разсеян, но това определено не му е стил на шофиране. Очевидно в този случай полицаите по скоро се дразнят и без особено колебание предприемат корупционен натиск върху водача.

Анализът по региони показва, че най-много респонденти мислят така в Габрово – 41,7%, в Видин - 40% и всеки трети в регионите Русе, Ямбол, и Пазарджик. Подобно е и мнението на малко под половината от анкетираните – 45,5% управляващи фирмени товарни автомобили и на близо една трета – 31,3% водачи на

служебни леки МПС. Една сравнително малка част от респондентите – 7,3%, са на мнение, че случаите на корупция са най-чести когато проверяваните заплашат контролния орган, че познават техен колега или влиятелна личност, като най голям е относителният им дял в Търговище – 36,4%. Според 5,6% от всички анкетираните случаите на корупционно поведение са най-чести когато водачите категорично отричат нарушението което искат да им вменят. Регионалното разпределение на взелите отношение към анкетното проучване граждани показва, че по този въпрос те са най-много в Монтана- 40% и в Кърджали – 30%. Като обобщение на последните два по-рядко срещани случаи на предпоставки за корупция сред пътните полицаи може да се каже, че определено провокативното поведение на водачите предполага елементи на раздразнение и корупционни нагласи от страна на полицаите.

Емпиричното изследване показва, че с най-голям относителен дял от 35,8% са гражданите, според които корупционното поведение е присъщо най-вече на полицаите с немаркирани автомобили, обозначени само със синя лампа или такива с надпис „Полиция”. Това твърдение показва, че на практика съществуват много случаи при които полицаи извън службите на КАТ –ПП извършват често проверки на водачи на МПС и дори се възползват от служебното си положение и ги рекетират. Добре е известно, че те могат да упражняват такъв контрол и да спират водачи на МПС само при данни за извършено престъпление или пък при извънредни обстоятелства, тъй като дейността по контрола на пътното движение е в приоритетите най вече на КАТ (фиг.11).



Фиг. 11. Кой от спрелите Ви за проверка на пътя контролен орган си позволява най-често корупционно поведение?

В регионален аспект резултатите показват, че така споменатите корумпирани служители на МВР от направления извън КАТ се са най активни в регионите Разград и Видин с относителни дялове съответно от по 80%, както и в Добрич -76,9% (таблица 12).

Таблица 12

Кой от спрелите Ви за проверка на пътя контролен орган най-често си позволява корупционно поведение ? (относителен дял на респондентите по региони)

Регион	Пътните полицаи с автомобили обозначени с знаци на КАТ -ПП	Полицаяте с автомобили, обозначени само със синя лампа или надпис Полиция	Полицаяте на мотоциклети	Немоторизирани полицаи	Служители от други служби - ДАИ
Благоевград	50,0	30,0	5,0	-	15,0
Бургас	43,3	20,0	-	3,3	33,3
В. Търново	32,0	36,0	8,0	4,0	20,0
Варна	11,8	44,1	17,6	5,9	20,6
Видин	-	80,0	-	-	20,0
Враца	50,0	30,0	10,0	-	10,0
Габрово	16,7	25,0	-	33,3	25,0
Добрич	15,4	76,9	-	-	7,7
Кърджали	50,0	30,0	-	-	20,0
Кюстендил	50,0	50,0			
Ловеч	28,6	28,6	-	28,6	14,3
Монтана	30,0	30,0	-	20,0	20,0
Пазарджик	25,0	50,0	-	5,0	20,0
Перник	69,2	7,7	-	7,7	15,4
Плевен	42,1	36,8	-	5,3	-
Пловдив	24,1	62,1	-	3,4	3,4
Разград	20,0	80,0	-	-	-
Русе	48,0	44,0	4,0	-	4,0
Силистра	30,0	30,0	-	20,0	20,0
Сливен	20,0	13,3	6,7	-	60,0
Смолян	28,6	21,4	-	7,1	42,9
София	42,9	14,3	-	14,3	28,6
София регион	21,6	21,6	2,7	8,1	45,9
Ст. Загора	58,8	11,8	-	5,9	23,5
Търговище	-	72,7	27,3	-	-
Хасково	55,0	30,0	-	5,0	10,0
Шумен	57,1	21,4	7,1	-	14,3
Ямбол	33,3	33,3	-	-	33,3

Друга една трета от общия брой респонденти – 33,6% са били спирани и срещу тях е бил упражняван корупционен натиск от пътни полицаи с автомобили обозначени с отличителни знаци на КАТ-ПП. С други думи до голяма степен тези данни показват, че общото схващане на хората за корупцията в пътната полиция не е

чак толкова пресилено и необосновано и определено е необходимо да се работи сериозно в посока повишаване доверието на хората в полицаите от пътният контрол.

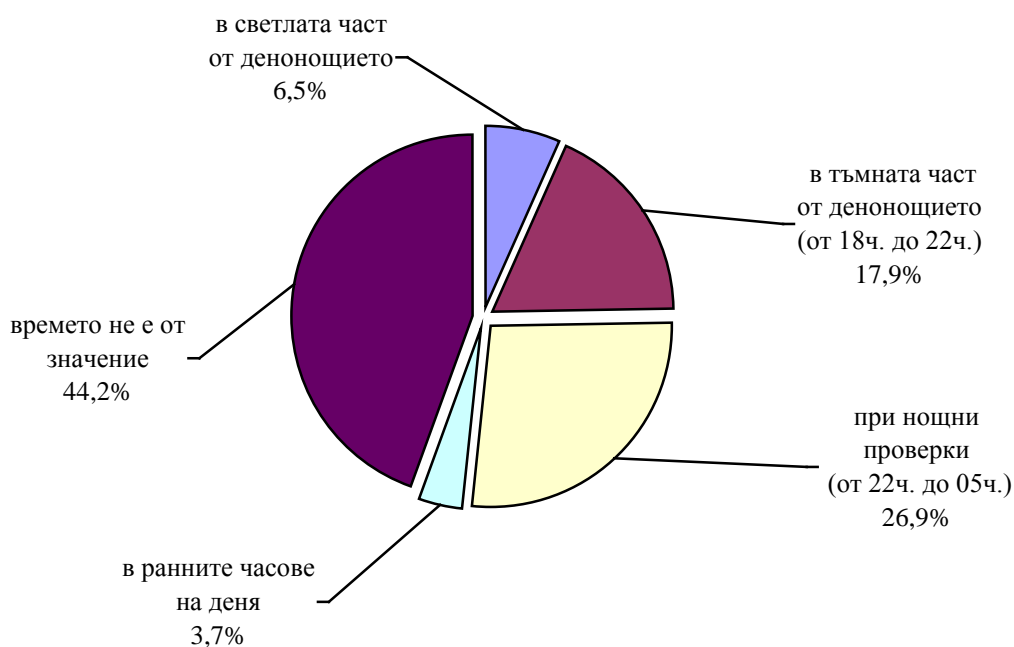
Най-голям е относителният дял на респондентите от Перник – 69,2%, както и от Стара Загора – 58,8% и Шумен – 57,1% които поставят служителите на КАТ на първо място по корумпираност. Около една пета от всички анкетираните – 19,8% споделят, че корупционната практика е присъща по-скоро за проверяващите ги контролни органи от други служби (ДАИ), които изпълняват функции по контрол на движението.

Специално споменатите органи от ИА "АА" според Закона за автомобилните превози по чл. 91, ал. 3 имат контролни права над водачите на таксиметрови и товарни автомобили както и на автобуси извършващи обществен или за своя сметка превоз на пътници и товари. В този смисъл очевидно наблюденията за корупция са именно сред споменатите категории водачи, като според проучването те са най-много в Сливен – 60%, София-окръг - 45,9% и Смолян – 42,9%. На четвърто място гражданите подреждат по степен на корумпираност немоторизираните полицаи – 5,8%, като техният брой е най-голям в Габрово – 33,3%, Ловеч – 28,6%, Монтана и Силистра с по 20%. Спрямо общия брой анкетираните с най-малък относителен дял от 3,9% са гражданите според които моторизираните полицаи редовно прибегват до вземане на подкупи, а в регионален мащаб това поведение е най-често срещано в Търговище - 27,3%.

Анализът на анкетата показва, че според вида на управляваното превозно средство водачите на лични и служебни леки МПС най-често са попадали на корумпирани полицаи патрулиращи с автомобили само със синя лампа или надпис „Полиция“. Интересно е разпределението на отговорите на респондентите управляващи автобуси, тролейбуси или трамвай от градския транспорт, тъй като 40% от тях считат, че именно гореспоменатите служители от направления извън пътната полиция си позволяват най-често корупционно поведение, докато същевременно с това една също толкова голяма част от тях - 40% са на мнение, че корупционната практика е характерна преди всичко за контролните органи от ДАИ към ГД"АА". Към последното твърдение определено се присъединяват и болшинството от водачите на лични товарни автомобили – 33,3%, и около една пета от колегите им с фирмени такива. Същевременно прави впечатление, че с най-голям

относителен дял от 45,5% са именно водачите на фирмени товарни МПС, които посочват полицаите от КАТ-ПП като най-податливи към корупция.

За по-пълно обследване на проблема с явлението корупция сред пътните полицаи е направена съпоставка между времето на упражняване на пътен контрол (в рамките на едно денонощие) и склонността на полицаите към корупционни прояви. Резултатите от проведеното изследване показват, че повечето от респондентите – 44,2% са на мнение, че времето не е от значение и не е фактора определящ корупционните нагласи на полицаия (фиг. 12).



Фиг. 12. *Времето през което полицаите проявяват склонност към корупционно поведение*

Такова е мнението на основната част от гражданите - 83,3% в Габрово и на 80% в Разград (таблица 13). Това показва, че до голяма степен проблема с корупцията е и въпрос на възпитанието, морално-етичните критерии, личностно-поведенческите реакции и в крайна сметка психологията на всеки конкретен индивид.

От друга страна една по-малка част от анкетираните – близо една четвърт от общия брой респонденти– 26,9% имат наблюдението, че под прикритието на ноща

при проверките (от 22ч. до 05ч.) служителите от Пътната полиция са по-склонни да прибегнат до взимане на подкупи. Така мислят и близо половината от попълнените анкетата граждани в Русе -52% и по-голямата част от Шумен -42,9%, София-град – 42,86% и Стара Загора – 41,2%. Очевидно би могло да се направи заключението, че в този часови интервал, движението по улиците е минимално и полицаите се чувстват по защитени от погледи на странични наблюдатели.

Таблица 13

*В кои часове от денонощието полицаите са по-склонни на корупционно поведение?
(относителен дял на респондентите по региони)*

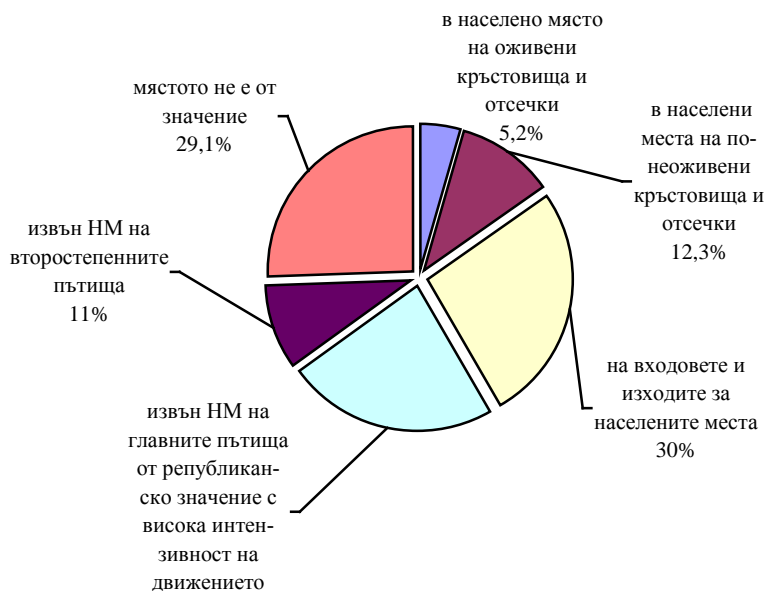
Регион	В светлата част от денонощието	В тъмната част от денонощието (от 18 ч. до 22 ч.)	При нощни проверки от (22 ч. до 05 ч.)	В ранните часове на деня	Времето не е от значение
Благоевград	-	30,0	35,0	5,0	30,0
Бургас	13,3	10,0	30,0	-	46,7
В. Търново	16,0	20,0	16,0	8,0	40,0
Варна	14,7	38,2	14,7	-	26,5
Видин	10,0	10,0	20,0	10,0	50,0
Враца	15,0	10,0	25,0	10,0	40,0
Габрово	-	-	8,3	8,3	83,3
Добрич	-	23,1	7,7	7,7	61,5
Кърджали	-	20,0	30,0	-	50,0
Кюстендил					100,0
Ловеч	-	14,3	28,6	-	57,1
Монтана	-	20,0	20,0	-	60,0
Пазарджик	5,0	40,0	35,0	10,0	10,0
Перник	23,1	15,4	7,7	-	53,8
Плевен	-	21,1	31,6	-	36,8
Пловдив	-	17,2	20,7	-	62,1
Разград	-	10,0	10,0	-	80,0
Русе	-	16,0	52,0	12,0	20,0
Силистра	-	10,0	30,0	-	60,0
Сливен	-	13,3	33,3	-	53,3
Смолян	-	28,6	7,1	-	64,3
София	-	14,2	42,8	-	42,8
София-регион	13,5	16,2	37,8	2,7	29,7
Стара Загора	5,9	5,9	41,2	5,9	41,2
Търговище	-	9,1	36,4	18,2	36,4
Хасково	15,0	10,0	20,0	-	55,0
Шумен	-	7,1	42,9	-	50,0
Ямбол	-	33,3	33,3	-	33,3

Погледнато и от друг ъгъл обикновено часовия интервал от 22 ч. до 05 ч. е времето през което и болшинството от спрени за проверка водачи нямат голямо желание да влизат в спорове с полиция и да се придържат стриктно към нормалната за конкретния случай законовата процедура, защото или бързат да се приберат или нарушението за което са спрени е сериозно и води до други неприятни за тях последици. Към тъмната част от денонощието (особено през зимния сезон когато денят е по-къс) спада и интервала от 18 ч. до 22 ч. Близо 18% от общия брой

респонденти са посочили именно този времеви диапазон като корупционно предпоставящ пътните полицаи и може би те имат своите основания за това си твърдение. Подобна е и констатация на повечето от респондентите в Пазарджик – 40%, в Варна – 38,2% и близо една трета от тях в Ямбол – 33,3%.

Според един значително по-нисък относителен дял анкетираните – само 6,5% разглежданите случаи на незаконни действия от страна на полицаите се проявяват предимно през светлата част от денонощието. Ниският процент на отразилите този отговор лица е напълно обясним, тъй като през деня приемането на подкупи е доста рисковано начинание поради факта, че има много голямо движение и вероятността някой да ги види или самият водач да се оплаче значително нараства и затова тези случаи са сведени до минимум. Интересното е че около една четвърт от анкетираните в Перник - 23,1% са наблюдавали точно такива дневни прояви от страна на проверяващия ги контролен орган.

Анализът на резултатите от анкетата показва, че водачите на превозни средства от градския транспорт и хората заявили че не притежават правоспособност за управление в най-голяма степен считат, че полицаите имат склонност към корупционно поведение при нощни проверки в часовете от 22 ч. до 05 ч.



Забележка: Процентите са повече от 100, тъй като въпросът допуска до два отговора

Фиг. 13. Местата на които пътните полицаи най-често си позволяват корупционно поведение

От фиг. 13 е видно, че мнението на респондентите е доста разнопосочно по отношение на изборът им между предложените в анкетата възможни отговори на местата на които пътните полицаи си позволяват най-често корупционно поведение. Според една трета от гражданите – 30%, местата свързани най-често с корупционната практика на полицаите са входните и изходните артерии в населените места.

Таблица 14

Местата на които пътните полицаи най-често си позволяват корупционно поведение? (относителен дял на респондентите по региони)

Регион	В населено място на оживени кръстовища и отсечки	В населени места на по-неоживени кръстовища и отсечки	На входовете и изходите за населените места	Извън НМ на главните републиканск и пътища с висока интензивност	Извън НМ по второстепенните пътища	Мястото не е от значение
Благоевград	10.0	5.0	25.0	25.0	10.0	30.0
Бургас	13,3	13,3	23,3	16,7	16,7	23,3
В. Търново	4.0	12.0	24.0	20.0	8.0	36.0
Варна	-	5,9	47,1	2,9	14,7	29,4
Видин	10.0	20.0	30.0	40.0	10.0	-
Враца	-	15.0	40.0	50.0	10.0	25.0
Габрово	8,3	-	25.0	25.0	16,7	41,7
Добрич	-	-	7,7	30,8	7,7	61,5
Кърджали	-	10.0	70.0	-	20.0	20.0
Кюстендил	-	-	50.0	100.0	-	50.0
Ловеч	7,1	21,4	21,4	42,9	7,1	35,7
Монтана	-	-	30.0	40.0	10.0	20.0
Пазарджик	10.0	25.0	25.0	40.0	-	-
Перник	-	7,7	53,8	-	7,7	23,1
Плевен	5,3	10,5	31,6	15,8	15,8	26,3
Пловдив	3,4	13,8	13,8	20,7	10,3	58,6
Разград	-	-	40.0	50.0	-	40.0
Русе	4.0	4.0	56.0	16.0	20.0	12.0
Силистра	-	-	20.0	50.0	20.0	30.0
Сливен	13,3	20.0	20.0	13,3	-	46,7
Смолян	-	7,1	21,4	64,3	7,1	14,3
София	-	14,3	-	42,9	14,3	57,1
София-регион	13,5	13,5	27.0	21,6	8,1	24,3
Ст. Загора	5,9	47,1	5,9	35,3	11,8	29,4
Търговище	-	9,1	54,5	18,2	27,3	27,3
Хасково	-	10.0	25.0	40.0	-	40.0
Шумен	7,1	28,6	28,6	42,9	21,4	7,1
Ямбол	-	-	66,7	-	-	33,3

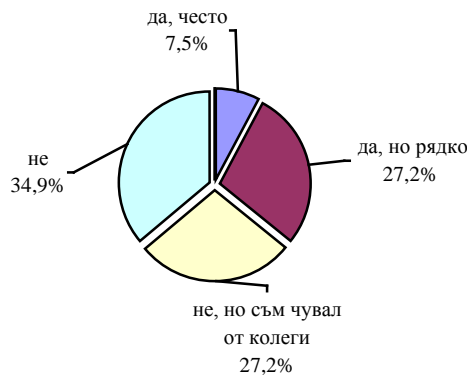
Забележка: Процентите са повече от 100, тъй като въпросът допуска до два отговора

Регионалното разпределение на участниците в анкетното изследване показва че на подобно мнение са 70% от Кърджали и 66,7% от Ямбол (таблица 14). Отново с почти същия относителен дял от общия брой анкетиращи - 29,1% са респондентите

заявили, че мястото не е от значение, което показва, че за тях въпросът с явлението корупция сред полицията е свързан преди всичко със принципите и възгледите на конкретния субект, а не според това къде му е възложено да контролира пътното движение. Така мислят по-голямата част от гражданите в Добрич – 61,5%, и в Пловдив – 58,6%. Разглеждайки отново общите данни от фиг. 13 се вижда, че третата основна група респонденти с дял от 26,7% считат, че полицаите са най-корупционно активни на главните републикански пътища с висока интензивност на движението извън населените места.

Най-голям е дялът на анкетираните стоящи зад тази теза от Смолян – 64,3% и половината от тях в Разград и Силистра. На следващо място гражданите споделят, че местата на които трябва да се обърне внимание от гледна точка на превенцията на корупцията сред пътната полиция са по-неоживени кръстовища и отсечки в населените места – 12,3%. Интересното е, че най-значителен е дялът на респондентите от Стара Загора които разсъждават така - 47,1%.

Направените на база резултатите от анкетата корелационни зависимости показват, че водачите на леки автомобили – 32,6% в най-голяма степен поддържат тезата, че мястото, където полицаите са разпределени да упражняват контролни функции върху автомобилното движение не оказват влияние върху това дали да проявят корупционни нагласи или да си гледат съвестно работата. Такова е мнението на по-голямата част от водачите – 35,1% с годишен пробег над 20000 км. За разлика от тях управляващите лични товарни автомобили – 42,4% са наблюдавали по-често склонност на пътните полицаи към корупция най-вече на входно-изходните пътища към населените места. Подобно е и мнението на колегите им служещи в градския транспорт – 40%, докато тези от тях управляващи фирмени товарни автомобили са на мнение, че проблемите от корупционен характер при взаимоотношенията между водач и полицаи, възникват най-често в извън населените места на главните високоинтензивни републикански пътища - 31,8%.



Фиг. 14. При извършено от Вас нарушение на правилата на движение, случвало ли се е да Ви поискат пари, подарък или услуга срещу нередистриране на същото?

Най-голям е относителния дял на анкетираните граждани – 34,9%, които отговарят отрицателно на въпроса дали при извършено от тях нарушение на ЗДвП се е случвало полицаите да им поискат подкуп. Тези данни сами по себе си са обнадеждаващи, тъй като това показва, че една значителна част от анкетираните граждани не отъждествяват органите на пътен контрол със корупцията и те никога не са се сблъскали с подобни незаконни действия от полицейските служители на пътя (фиг. 14).

В регионален аспект на това мнение са всички анкетираните в Ямбол -100% и болшинството в Силистра -60%, Смолян – 64,3% и Габрово – 58,3% (таблица 15). От друга страна обаче както е видно от фиг.14 останалите около две трети от респондентите пряко или косвено са имали допирни точки с корумпирани служители от пътната полиция или поне с информация за извършени корупционни действия от последните. Разглеждайки емпирично получените данни поотделно се вижда, че имаме равен относителен дял от по 27,2% между хората, които макар и по-рядко са се срещали лично с корупционните действия от страна на пътните полицаи и на тези от анкетираните които не са имали този проблем, но са чували от други техни колеги за взимане на подкупи срещу нередистриране на извършено от водачите нарушение. В регионален план може да се каже, че в Благоевград – 55%, Хасково – 50% и Видин – 50% на най-много респонденти се е случвало да бъдат изнудвани за пари след извършено от тях нарушение независимо, че според самите тях това не е често явление.

Значителен е и относителния дял на респондентите от София-град – 71,4%, Разград- 60%, Търговище – 54,5%, и Ловеч – 50%, които споделят, че са чували от техни приятели и колеги за корупционните практики на пътните полицаи.

С относителен дял от 7,5% от общия брой анкетирани са гражданите които категорично заявяват, че често при спирането им за извършено нарушение са били обект на корупционен натиск от страна на полицаите. Най-много такива случаи са констатирани в Пазарджик – 25%, Стара Загора - 23,5%, Враца – 20% и в Пловдив – 17,2%.

Таблица 15

*При извършено от Вас нарушение на правилата на движение, случвало ли се е да Ви поискат пари, подарък или услуга срещу нерегистриране на същото?
(относителен дял на респондентите по региони)*

Регион	Да, често	Да, но рядко	Не, но съм чувал от колеги	Не
Благоевград	10.0	55.0	15.0	20.0
Бургас	10.0	30.0	33,3	26,7
В. Търново	8.0	24.0	32.0	28.0
Варна	8,8	26,5	17,6	35,3
Видин	-	50.0	30.0	20.0
Враца	20.0	10.0	20.0	50.0
Габрово	-	-	33,3	58,3
Добрич	-	30,8	15,4	53,8
Кърджали	-	10.0	30.0	50.0
Кюстендил	-	-	50.0	50.0
Ловеч	7,1	-	50.0	42,9
Монтана	10.0	40.0	20.0	30.0
Пазарджик	25.0	15.0	10.0	25.0
Перник	7,7	23,1	23,1	30,8
Плевен	10,5	31,6	15,8	42,1
Пловдив	17,2	44,8	24,1	13,8
Разград	-	30.0	60.0	10.0
Русе	4.0	48.0	48.0	-
Силистра	-	40.0	-	60.0
Сливен	-	26,7	26,7	46,7
Смолян	-	14,3	21,4	64,3
София	-	28,6	71,4	-
София -регион	2,7	16,2	27.0	54,1
Стара Загора	23,5	17,6	17,6	41,2
Търговище	-	-	54,5	45,5
Хасково	-	50.0	25.0	25.0
Шумен	-	28,6	28,6	42,9
Ямбол	-	-	-	100.0

Най-голям е делът на водачите на леки служебни – 37,5% и лични – 35,8% автомобили, както и на лични товарни – 39,4% на които не се е случвало спрелият ги за проверка полицаи да им иска пари. На следващо място същите категории

водачи са посочили, че са попадали в подобна ситуация, но това е ставало рядко или само са чували за подобни прояви от техни колеги. Интересното е, че всеки втори от водачите на фирмени товарни автомобили споделя, че е имал случаи на корупционен натиск но това е било сравнително рядко.

Един от въпросите в анкетата за гражданите беше да се определи коя възрастова група полицаи имат изразено корупционно поведение. Избраните отговори са дадени в таблица 16.

Таблица 16

Според вас, от коя възрастова група полицаите имат най-изразено корупционно поведение?

Избран отговор	Брой отговори	Относителен дял (в %)
До 25 г.	89	19,5
От 25 до 35 г.	160	35,0
От 35 до 45 г.	147	32,2
От 45 до 60 г.	59	13,3

С уговорката доколко е точна преценката на гражданите за възрастта на спрелия ги за проверка полицаи може да се каже, че отговорите са в очакваните граници. Най-податливи на корупция са служителите от възрастовата група 25 – 35 години, следвани от възрастовата група 35 – 45 години. Въпросът за кадровата политика в пътната полиция е много важен и трябва да му се обърне специално внимание. В чуждестранни изследвания се препоръчва за длъжности податливи на корупционен натиск да се предпочитат кандидати, имащи известен стаж зад гърба си и продължаващи образованието си..

Отговорите на въпроса според Вашите наблюдения кои полицаи по-често Ви рекетират са дадени в таблица 17.

Таблица 17

Според Вашите наблюдения кои полицаи по-често Ви рекетират?

Избран отговор	Брой отговори	Относителен дял (в %)
Полицаите от съседните региони	185	40,8
Полицаите, осъществяващи контрол по автомагистралите и пътищата от международно значение	144	31,8
Полицаите от вашия регион	76	16,8
Предимно полицаите от регионите (посочете кои)	48	10,6

Както се вижда от таблица 17 според гражданите, участващи в анкетата най-много полицаите от съседни региони се опитват да рекетират водачите. Това означава, че анонимността е добра почва за създаване на корупционна среда и се

подтвърждава и от класирания на второ място отговор, че полицаите, осъществяващи контрол по автомагистралите и пътищата от международно значение рекетират най-често. Само един на всеки шест анкетирани посочва, че опитите за рекетиране са от полицаи от собствения регион.

Разгледани отговорите по региона показват, че само в Благоевградски регион водачите са дали предимство на отговора, че полицаите от техния регион се опитват да ги рекетират – 50 % са отговорили положително. В Пловдивски регион отговорът е поставен на второ място с 40,7 % от общо анкетираните граждани, а на първо място с 44,4 % е поставен отговора, че полицаите от съседни региони са тези, които рекетират.

Предимство на отговора, че полицаите, осъществяващи контрол по автомагистралите и пътищата от международно значение са тези, които рекетират е даден в отговорите на региони Смолян с 71,4 %, Хасково с 55 % и Русе с 52 %.

Само 48 от анкетираните са посочили конкретни региони или РПУ като отговор на въпроса “Кои полицаи ви рекетират?”. В таблица 18 са дадени от кои региони са анкетираните и кои региони са “обвинени” в опит за рекетиране.

Таблица 18

Според Вашите наблюдения кои полицаи по-често Ви рекетират?

Регион на попълнилия анкетата	Региони от които са полицаите поискали подкуп
Бургас	Сливен (3), Ст. Загора, Ямбол, ДАИ (2)
Варна	София (2)
Враца	София (3)
Габрово	София
Кърджали	Пловдив
Монтана	Видин, Лом
Пловдив	София, Самоков
Силистра	София, Самоков
Смолян	Пловдив, Смолян
София	Ботевград
Стара Загора	Самоков

Цифрите в скоби показват колко пъти е посочен този регион.

Както се вижда от таблица 18, най-много са обвиненията към полицаи от София, при което те са от отдалечени на столицата региони. На второ място по брой като рекетиращи са посочени полицаите от Сливен и Самоков. Докато за първите е нормално – обвинени са от съседен регион – Бургас, то за вторите обвиненията идват от Стара Загора, Пловдив и Силистра и въпросът си е направо за Дирекция „Инспекторат” на МВР. Обвинения има към пътните полицаи от Пловдивски регион

и то от съседни региони. Най-интересното са обвиненията на анкетираните от Бургаски регион – освен за полицаите от съседните Сливен, Стара Загора и Ямбол и към контролните органи от ДАИ като последното е сериозен сигнал за Министерството на транспорта.

2. Оценка на водачите за корупционните практики на пътя

Разглеждайки проблемите с корупцията сред пътната полиция не можем да не отчетем и факта, че имаме взаимоотношение между две страни, които са поставени от обстоятелствата в определена зависимост и в даден момент когато пътищата им се пресекат възможните изходи от конкретната ситуация могат да бъдат два, или да се спазва законово регламентираната процедура или да се търсят пътища за нейното заобикаляне. С други думи до голяма степен решението за това по кой път да се тръгне зависи както от полицаия, така и от водача на МПС, тъй като по ред причини ситуацията в нашата страна е такава, че все още податливостта на служителите на КАТ-ПП към приемане на подкупи не е напълно изкоренена или както често се използва фразата: ”Когато има ръка която да даде, ще има и ръка която да вземе!”. В този смисъл е интересна оценката на анкетираните граждани за това кои техни колеги по-често си позволяват корупционно поведение (фиг. 15).



Фиг.15. *Кои водачи по-често си позволяват корупционно поведение?*

От фиг. 15 е видно, че най-много респонденти –37,7% са определили като склонни към даване на подкупи преди всичко водачите на скъпи западни автомобили

и джипове. Най-голям е относителният дял на така мислещите анкетирани в София-град – 85,7%, в Добрич – 76,9% и в Силистра – 60% (таблица 19). Тази теза разбира се има своето обяснение и то е пряко свързано със високия социален статус на тези водачи, за които се предполага, че няма да е никакъв проблем да дадат определена сума, срещу безпрепятствено и бързо освобождаване от отговорността, която носят за допуснатото нарушение. Трябва да се има в предвид, че тяхното корупционно поведение е оправдано и от опасенията им да не бъдат разкрити за други далеч по сериозни закононарушения свързани може би с някакъв сенчест бизнес. На следващо място анкетираните граждани са посочили като склонни към корупционни прояви бизнесмените управляващи нови фирмени автомобили – 32,3%, като това мнение се споделя от по-голямата част от респондентите в Видин – 70% и от всеки втори в Разград и Монтана.

Таблица 19

*Кои водачи по-често си позволяват корупционно поведение?
(относителен дял на респондентите по региони)*

Регион	По-бедните водачи управляващи стари автомобили	Водачите, управляващи среден клас автомобили	Бизнесмени, управляващи нови, най-често фирмени автомобили	Водачите на скъпи западни автомобили и джипове
Благоевград	-	35.0	15.0	50.0
Бургас	16,7	6,7	46,7	30.0
В. Търново	16.0	44.0	28.0	12.0
Варна	8,8	23,5	41,2	14,7
Видин	10.0	-	70.0	20.0
Враца	10.0	15.0	25.0	50.0
Габрово	-	16,7	41,7	41,7
Добрич	-	7,7	15,4	76,9
Кърджали	30.0	20.0	10.0	40.0
Кюстендил				100.0
Ловеч	7,1	7,1	42,9	42,9
Монтана	10.0	20.0	50.0	20.0
Пазарджик	10.0	40.0	40.0	10.0
Перник	15,4	30,8	30,8	23,1
Плевен	21,1	5,3	31,6	36,8
Пловдив	17,2	17,2	17,2	48,3
Разград	-	10.0	50.0	40.0
Русе	8.0	56.0	20.0	16.0
Силистра	-	-	40.0	60.0
Сливен	6,7	26,7	13,3	53,3
Смолян	-	14,3	28,6	57,1
София	-	-	14,3	85,7
София- регион	10,8	5,4	32,4	51,4
Стара Загора	-	5,9	41,2	52,9
Търговище	18,2	-	45,5	36,4
Хасково	10.0	15.0	40.0	35.0
Шумен	-	35,7	28,6	35,7
Ямбол	33,3	-	33,3	33,3

Така разглежданите бизнесмени спадат към онази прослойка от обществото, която също няма финансови затруднения. За тях може да се каже, че са делови хора с високо самочувствие и предпочитат да не си губят времето с писане на актове и допълнителни бюрократични спънки, а на място да решат проблема. С по-нисък относителния дял от - 19,2% от общия брой респонденти са тези, които считат, че водачите придвижващи се със среден клас автомобили, също имат нагласата да подкупят полицаите и да избегнат предвидените в ЗДВП наказателни мерки. Подобно е и виждането на повече от половината от респондентите в Русе – 56%. Вероятното обяснение на гражданите е, че тези водачи се притесняват преди всичко от висока глоба, загубата на контролни точки, спиране на автомобила от движение и т. н., нещо което можем да кажем, че е характерно и за по-бедните водачи управляващи стари МПС, които съвсем логично са посочени от най-нисък дял анкетираните – 9,7% , като хора с често корупционно поведение. Град Ямбол се очертава като регион с най-висок относителен дял анкетираните – 33,3%, които имат това наблюдение.

Отговорите на въпроса кое, според Вас, подтиква водачите към даване на подкуп са дадени в таблица 20.

Таблица 20

Кое, според Вас, подтиква водачите към даване на подкуп?

Избран отговор	Брой пъти поставен на първо място		Брой пъти поставен на второ място		Брой пъти поставен на трето място	
	брой	%	брой	%	брой	%
Запазване на чист талон и предотвратяване отнемането на контролни точки	205	52,4	102	26,1	84	21,5
Избягване на тремавата процедура и чакането на опашки при заплащане на глобата.	125	32,9	147	38,7	108	28,4
Високият размер на глобите	125	34,6	91	25,2	145	40,2

Забележка: Сумите са различни от 100 % поради възможността да се ранжира само един или няколко отговора.

На първо място, с най-много ранжирани първи места е отговора запазване на чист талон и предотвратяване отнемането на контролни точки, което означава, че политиката на Пътната полиция да налага подобно наказание е правилна. Другите два отговора също са поставяни на първо място, но от значително по-малко брой анкетираните – 32,9 % и съответно 34,6 %. В последно време се дискутира много заплащането на глобите да се улесни и да се повиши ефективното им събиране. Би

могло да се помисли за намаляване на стойността им при навременно заплащане и обратно – увеличаването им при пропускане на сроковете. В много страни това е практика и би трябвало да се приложи и у нас. На второ място е ранжиран отговорът, че избягване на тромавата процедура и чакането на опашки при заплащане на глобата е подтиква водачите да предложат подкуп. На трето място е поставен отговора високия размер на глобите като стимул на водачите към даване на подкуп на трето място – 145 отговора или най-малка зависимост за явлението.

Разгледани отговорите по региони – анкетирани в регионите Добрич – 92, 3 % от и в регион Пазарджик – 70,6 % са ранжирали отговора запазване на чист талон и предотвратяване отнемането на контролни точки на първо място. Предимство на отговора избягване на тромавата процедура и чакането на опашки при заплащане на глобата са дали анкетирани в регион Русе – 80,8 % са го поставили на първо място. Може да се каже, че Русенци не са доволни от обслужването на водачите в Пътна-полиция - КАТ. Отговорът високият размер на глобите е подтикващ водачите към даване на подкуп е поставен на първо място в регионите Плевен – 90,9 %, Бургас – 65,5 % и Пловдив – 65,2 %.

В анкетата беше поставен един провокативен въпрос бихте ли предложили дребна сума, подарък или услуга за да избегнете санкция при нарушаване на правилата за движение. Отговорите са дадени в таблица 21.

Таблица 21

Бихте ли предложили дребна сума, подарък или услуга за да избегнете санкция при нарушаване на правилата за движение?

Избран отговор	Брой отговори	Относителен дял (в %)*
Нямам такава практика, но по някога обстоятелствата те принуждават	118	25,4
Да, ако много бързам и това ми пести време и нерви	106	22,8
Не – при никакви обстоятелства	106	22,8
Само ако съм убеден, че наистина съм виновен	63	13,5
Да, защото заплащането на труда на полицаите е твърде ниско	52	11,2
Да, защото всички го правят и е от взаимен интерес	45	9,7
Да, ако полицаят ми е симпатичен и ме предразположи	44	9,5

*Сумата превишава 100 % поради възможността за избиране на два отговора.

На първо място е отговорът, че нямат такава практика, но по някога обстоятелствата те принуждават – така е отговорил всеки четвърти анкетирани. На второ и трето място с еднакъв брой отговори са два взаимно изключващи се

отговора. Единият отрицателен, че не се предлага сума при никакви обстоятелства и другия, че се предлага при условие, че се бърза и това ще спести време и нерви.

При условие, че се обединят положителните отговори – те заемат дял по-висок от средния – 53,2 % , а ако се добавят и условните положителни отговори то предимството на хората склонни да предложат подкуп е повече от три четвърти. Този факт е тревожен и е сериозен сигнал за отговорните органи да се разкрият причините поради които водачите вместо да си приемат наказанието си за извършено нарушение предпочитат да дадат подкуп. Явно има скрити причини, които стимулират водачите при нарушаване на правилата и хващане в нарушение да предпочитат да уредят нещата на място, вместо да изтърпят процедурата по консумирането на наказанието.

Разгледани отговорите по региони повечето следват общата тенденция. В някои региони като Видин, Пазарджик, Пловдив, Разград и СДП отговорът че при никакви обстоятелства не биха предложили дребна сума или подарък не е избран като отговарящ на случващото се на пътя. Това означава, че водачите са склонни на корупционно поведение за избягване на санкцията за извършено нарушение. Само в регион Плевен 45 % от анкетираните дават превес на отговора, че при никакви обстоятелства не биха предложили дребна сума или подарък за да се избегне санкция или водачите не са склонни на корупционно поведение.

В анкетата беше зададен и въпроса случвало ли Ви се е при рутенна проверка и пълна изрядност от Ваша страна да Ви намекнат, че трябва да “почерпите”. Отговорите са дадени в таблица 22.

Таблица 22

Случвало ли Ви се е при рутенна проверка и пълна изрядност от Ваша страна да Ви намекнат, че трябва да “почерпите”?

Избран отговор	Брой отговори	Относителен дял (в %)
Не, никога	242	52,3
Не, но понякога начина на самата проверка недвусмислено говори за това.	115	24,8
Да, но рядко	77	16,6
Да, често	29	6,3

Повече от половината анкетираните отричат да е имало намеци за подкуп от страна на пътните полицаи, спрели ги за проверка. Една четвърт считат, че начина на проверка подсказва незвусмислено за „откупуване” на изрядността. Само 17 % от анкетираните отговарят с „да, но рядко”, а най-малкият процент е за отговора „да,

често” – 6.3 %. Като цяло отговорите са положителен атестат за поведението на пътните полицаи.

При сравняването на отговорите по региони Сливен и Смолян 93 % от анкетираните отричат някога да е имало намеци от страна на полицаите за подкуп. Само регион Пазарджик се откроява на другия полюс като 55 % от анкетираните са дали предимство на отговора, че често при рутинна проверка пътните полицаи са намеквали за „почерпка”. При всички останали региони предимството е на отричането за намеци за подкуп от страна на полицаите.

3. Мнение на гражданите относно възможностите за намаляване на корупцията на пътя

Мнението на респондентите относно заплатите на пътните полицаи е дадено в таблица 23.

Таблица 23

Считате ли, че заплатите на служителите от Пътнат полиция са ниски и това е предпоставка за корупционни прояви?

Избран отговор	Брой отговори	Относителен дял (в %)
Да категорично	246	53,2
Да, но само отчасти	132	28,6
Не	84	18,2

Повече от половината анкетирани считат категорично, че заплатите на полицаите не са достатъчни и това е предпоставка за корупционни прояви. Една трета считат, че заплатите са ниски, но това е само отчасти предпоставка за корупция.

Една пета част от гражданите не считат, че заплатите на пътните полицаи са ниски и това е предпоставка за корупция. За 65 % от отговорилите категорично, че заплатата на полицаите е ниска и е нормално да се предложи дребна сума, подарък или услуга за избягване на санкция при нарушаване на правилата за движение.

Мнението на анкетираните по въпроса за заплатите на полицаите, разпределено по региони е дадено в таблица 24. Както се вижда в повечето региони гражданите считат, че заплатите на служителите са ниски и това е предпоставка за корупция. Най-изявени са положителните отговори в региони Видин, Габрово, Сливен, Смолян и София. Само в региони Добрич, Стара Загора и Търговище преобладава мнението, че ниските заплати определят нивото на корупция.

Таблица 24

Считате ли, че заплатите на служителите от Пътната полиция са ниски и това е предпоставка за корупционни прояви?

Регион	Относителен дял (в %)		
	да, категорично	да, но само отчасти	не
Благоевград	70,0	25,0	5,0
Бургас	53,3	30,0	16,7
В. Търново	55,9	29,4	14,7
Варна	44,0	40,0	16,0
Видин	70,0	30,0	-
Враца	65,0	20,0	15,0
Габрово	75,0	16,7	8,3
Добрич	23,1	15,4	61,5
Кърджали	30,0	30,0	40,0
Кюстендил	-	50,0	50,0
Ловеч	57,1	21,4	21,4
Монтана	50,0	50,0	-
Пазарджик	60,0	5,0	35,0
Перник	41,7	33,3	25,0
Плевен	47,4	36,8	15,8
Пловдив	53,6	28,6	17,9
Разград	30,0	40,0	30,0
Русе	24,0	60,0	16,0
Силистра	30,0	50,0	20,0
Сливен	86,7	13,3	-
Смолян	78,6	14,3	7,1
София	100	-	-
София регион	86,5	13,5	-
Стара Загора	29,4	17,6	52,9
Търговище	-	45,5	54,5
Хасково	25,0	55,0	20,0
Шумен	64,3	21,4	14,3
Ямбол	100	-	-

Мнението на респондентите относно мерките, които биха намалили възможността за корупционни прояви в пътния контрол е дадено в таблица 25.

Гражданите поставят на първо място увеличаване на заплатата на полицаите като мярка за намаляване на корупцията в пътния контрол. Този отговор е избран от 45,6 % от попълнените анкетата и поставя отново въпроса за възнаграждението на служителите на МВР, което трябва да е достатъчен стимул за отказване на всякакъв подкуп и опити за подкуп от страна на провинили се шофьори. Рискът от загубване на работата и съответната заплата трябва да спре полицаия от помисли за спечелване на допълнителни доходи по нерегламентиран път.

Таблица 25

Номерирайте по степен на важност мерките, които биха намалили възможността за корупционните прояви в пътния контрол

Избран отговор	Брой пъти поставен на първо място		Брой пъти поставен на второ място		Брой пъти поставен на трето място		Брой пъти поставен на четвърто място	
	брой	%	брой	%	брой	%	брой	%
Ежедневен контрол над автоконтрольорския състав на пътя	66	20,4	60	18,5	78	24,1	120	37,0
Екипиране на полицейските автомобили с видеоапаратура, заснемаща и записваща действията на автоконтрольора	113	34,5	100	30,5	83	25,3	32	9,8
Промяна в законовите уредби, регламентиращи дейността на пътните полицаи	94	28,1	80	24,0	92	27,5	68	20,4
Увеличаване заплатата на полицаите	156	45,6	62	18,1	46	13,5	78	22,8

Забележка: Сумите превишават 100 % поради възможността за избиране на повече от един отговор

Други 34,5 % от анкетираните поставят на първо място екипиране на полицейските автомобили с видеоапаратура, заснемаща и записваща действията на автоконтрольора. Това е най-съвременното решение за защита на полицаите на пътя и се използва в напредналите в това отношение страни. Разбира се въвеждането на подобна техника е скъпо струващо действие, но очевидно ползващо се с най-голямо доверие сред водачите на автомобили. Значимостта на въвеждането на камери се определя и от необходимостта полицаия да се защити в правомерността на действията си при евентуално обвинение.

На този фон се вижда едно недоверие на анкетираните във възможността на полицията за самоконтрол като цяло. Отговорът, че ежедневния контрол над автоконтрольорския състав на пътя е поставен на последно място от 37,0 % от попълнителите анкетата.

Въпросът за заплащане на глоба на място за извършено нарушение е дискутиран многократно с променливи мнения. Отговорите на анкетираните и избраните аргументи са дадени в таблица 26.

Повече от половината анкетираните са съгласни да платят глоба на място за извършено нарушение на правилата за движение. Половината от тях или 42,7 % биха го направили за да си спестят време и нерви от висене на опашки за плащане на глобата. Една четвърт от съгласните да си платят глобата твърдят, че не биха при никакви обстоятелства предложили дребна сума, подарък или услуга вместо консумиране на наказанието. Останалите три-четвърти са отговорили положително

относно „предлагането на дребна сума, подарък или услуга” като са избрали едно или друго условие за това и това е сигнал към законодателството за максимално опростяване на процедурите по плащане на наложено наказание.

Таблица 26

Подкрепяте ли идеята, да се предостави възможност на полицаите, установили нарушението да налагат минималната за съответното нарушение глоба, която да можете да заплатите на място срещу квитанция?

Избран отговор	Брой отговори	Относителен дял (в %)
да, защото това ще ми спести време и нерви от висене по опашки	197	42,7
да, защото по този начин ще платя минималният размер на глобата предвиден от закона за съответното нарушение	103	22,3
да, но само при изрично мое съгласие	66	14,3
не, защото това ще повиши корупцията	62	13,4
не, защото в момента глобите са трудно събираеми	33	7,2

Една четвърт – 22,3 % от анкетираните подкрепят идеята за заплащането на минималната за съответното нарушение глоба по квитанция на място. Тук анкетираните приемат априори, че при плащане на място глобата е минималната за извършеното нарушение.

При сумиране на положителните отговори може да се направи извода, че три-четвърти от анкетираните са готови да платят на ръка за извършеното нарушение независимо от това дали ще им се издаде документ за това.

Една пета част или 20,6 % не са съгласни глобата да се плаща на място поради възможността да се повиши корупцията или защото глобите в момента са трудно събираеми.

4. Обобщение на критичните бележки и предложения на гражданите

В рамките на анкетата беше дадена възможност гражданите да дадат критични бележки и предложения в свободен текст относно тяхната сигурност и защитност от корупционен натиск на пътя, както и за подобряване на действащото законодателство по отношение на ограничаване на корупцията сред пътните полицаи. Анкетираните граждани от почти всички региони имат конкретни бележки по отношение на повдигнатите въпроси. Най-голям е делът на респондентите, които са на мнение, че за намаляване на корупцията сред полицейските служители е

необходимо преди всичко да се подобри техния социален статус чрез увеличаване на заплатите и също така оборудването им с добра екипировка и техника във връзка с изпълнението на техните служебни задължения. Така мислят близо една четвърт от общия брой на отразилите своето лично становище в анкетата граждани.

На следващо място респондентите отбелязват, че за ограничаването на корупционните прояви сред полицейските служители е необходимо да се провежда така наречения явен видеоконтрол или с други думи да се инсталира техника за видеонаблюдение на определени за целта места (било мобилни, т.е. монтирани на служебния автомобил, на ревера на полиция или на стационарен пост, както е направено вече в центъра на София) и да се заснемат всички действия на МВР служителя по отношение комуникацията му с водачите на МПС, като същевременно с това по този начин ще се доказва и самото нарушение на водача. Друго което анкетираните желаят да се промени е контролът към самите полицаи – т.е. те са категорични, че той трябва да се засили и също така на провинилият се недобросъвестен и корумпиран служител да се налагат своевременно безкомпромисни санкции. Разбира се част от анкетираните предлагат подобни строги дисциплинарни мерки да се предвидят и за гражданите които предлагат подкупи, в което разбира се има резон, тъй като по-принцип за корупцията са виновни и двете страни - който предлага и който взима подкуп.

Според отделни групи от граждани е необходимо да се подобри кадровия подбор на автоконтрольорския състав, да се увеличи инициативността на законодателните органи в борбата им с корупцията в полицията, както и да се направи нещо по въпроса със събираемостта на глобите. Част от респондентите считат, че пътния контрол трябва да премине изцяло в ПП –КАТ, като също така те са негативно настроени и по отношение тактическите действия на полицаите, т.е. според тях се правят умишлено засади или капани на водачите, с цел на всяка цена да се хване нарушител, а не се набляга на контрола в т.нар. конфликтни места с повишен риск от ПТП. Интересно е да се спомене и мнението на една макар и малка част от гражданите които мислят, че корупцията би могла да се ограничи само ако няма финансови взаимоотношения между полиция и водача или ако има такива то плащането да става чрез терминално устройство от полицейската кола или по Интернет след заснемане на нарушението. Като обобщение може да се каже, че съществува и друга възможност за корупционната склонност на по-голямата част от водачите, а именно тя да е породена преди всичко от неосведомеността им за

конкретните санкции предвидени в ЗДвП за извършеното нарушение, тъй като все още в много от случаите наказанията не са чак толкова високи (макар според последните изменение на ЗДвП да има завишаване) и могат да бъдат понесени дори от хора с по-нисък социален статус.

ИЗВОДИ

1. Общоприетото схващане на анкетираните е, че корупцията сред полицаите не е широко разпространена или поне не повече отколкото в другите държавни институции и частния сектор. На обратното становище са значителен дял от респондентите от Перник и всеки четвърти или пети от регионите Стара Загора, Хасково, Благоевград и Разград.

2. Една четвърт от респондентите не биха сигнализирали за корупционни прояви от страна на полицаите, докато останалите три четвърти под една или друга форма имат склонност да го направят или са го правили като последните, т.е. тези които безусловно биха изобличили неправомерните действия на полицаите съставляват една по-малка част или около една пета от общия брой респонденти. В регионите Монтана, Сливен и Кърджали хората са най-антикорупционно настроени и заявяват, че и на практика са го доказали, докато в Добрич, Силистра и Габрово най-висок е процентът на тези които не биха съобщили за корупционен натиск от страна на полицаите.

3. Движението с превишена или несъобразена скорост и положителния тест за алкохол са двата основни вида нарушения на водачите на МПС за които пътните полицаи най-често биха поискали подкуп. При първия вид това се случва най-често в СДВР, Перник и Добрич, докато при втория тези корупционни прояви са най-чести в Сливен и Ямбол.

4. Според анкетираните граждани полицаите са най-склонни към корупционно поведение, когато спрат водачи за нарушенията изискващи съставянето на акт за административно нарушение и такива свързани с отнемането на голям брой контролни точки. С други думи и в двата случая водачите са притиснати от обстоятелствата и това предполага по-големи възможности за спекулации от страна на контролния орган.

5. Предотвратяването на отнемането на контролни точки е причината водачите да са склонни да дадат подкуп на спрелия ги за нарушение пътен полицаи.

6. Пътните полицаи формират корупционни нагласи в зависимост от поведението и репликите на водачите спрени от тях за проверка. Най-често това става когато водачът помоли за по-снизходително отношение или когато директно им намекне, че е от взаимен интерес, ако проявят разбиране. С малко по-нисък дял са респондентите според които тази корупционна склонност се проявява и в случаите когато водачът чинно си признае че е бързал но след това започне да се оправдава, че по-принцип кара внимателно.

7. Наблюденията на анкетираните показва, че най-чести са случаите на корупция от страна на служители извън Пътна полиция - КАТ обозначени само със синя лампа или надпис „Полиция”, осъществяващи пътен контрол. На второ място по корумпираност респондентите поставят именно пътните полицаи а на трето служители на ГД”АА”- ДАИ.

8. Резултатите от изследването показват, че въпросът с времето на извършване на проверките като предпоставка за корупционно поведение у полицаите не е от значение или с други думи всичко зависи от самия проверяващ.. Разбира една друга част от респондентите –(втората по относителен дял група) изразяват различно становище по въпроса, а именно че при контрола нощно време, т.е. предимно през тъмната част от денонощието пътните полицаи често проявяват склонност към корупционно поведение.

9. Анализът на резултатите от изследването показва, че мнението на анкетираните е различно по отношение корупционните подбуди у полицаите в зависимост от мястото на извършване на пътен контрол у нас. С равни относителни дялове са хората които считат, че мястото не е от значение, че такива прояви се наблюдават най-вече на входовете и изходите в населените места, както и че това става предимно на републиканските пътища извън населените места с висока интензивност на движението.

10. Разнопосочно е и становището на респондентите по въпроса дали на тях лично им се е случвало при извършено нарушение полицаят да им поиска пари. С най-голям относителен дял са анкетираните които не са попадали в подобна ситуация, но от друга страна не малко са и тези които са се сблъскали макар и порядко с подобен проблем или са чували за това от техни колеги. Най-малка е групата водачи които категорично са посочили, че често им се случвало да бъдат обект на корупционни действия от страна на проверяващия ги служител.

11. Водачите на скъпи западни автомобили и бизнесмените управляващи нови служебни МПС в най-голяма степен проявяват склонност да дадат определена сума пари на полицаия срещу допускане на определен компромис от негова страна.

12. Най-поддатливи на корупция са полицейските служители от възрастовата група 25 – 35 години, следвани от възрастовата група 35 – 45 години.

13. Според гражданите, участващи в анкетата полицаите от съседни региони се опитват най-често да рекетират водачите. Това означава, че анонимността е добра почва за създаване на корупционна среда и се потвърждава и от класирания на второ място отговор, че полицаите, осъществяващи контрол по автомагистралите и пътищата от международно значение рекетират най-често.

14. Една трета от анкетиранияте граждани твърдят, че им се е случвало да им поискат пари, подарък или услуга за нерегистрирането на извършено от тях нарушение на правилата за движение.

15. Повече от три четвърти от анкетиранияте са склонни да предложат дребна сума, подарък или услуга за да избегнат санкция при нарушаване на правилата за движение.

16. Повече от половината анкетирани отричат да е имало намеци за подкуп от страна на пътните полицаи, спрели ги за проверка. Една четвърт считат, че начина на проверка подсказва неясно за „откупуване” на изрядността.

17. Повече от половината анкетирани са съгласни да платят глоба на място за извършено нарушение на правилата за движение.

18. Повече от половината анкетирани считат категорично, че заплатите на полицаите не са достатъчни и това е предпоставка за корупционни прояви. Една трета считат, че заплатите са ниски, но това е само отчасти предпоставка за корупция.

19. Гражданите поставят на първо място увеличаване на заплатата на полицаите като мярка за намаляване на корупцията в пътния контрол.

Насоки за намаляване на корупционните възможности при провеждането на пътен контрол

На пръв поглед като, че ли е лесно да се даде формулата за пресичане на корупцията. Факт е обаче, че ефективността на предприетите до момента

антикорупционни мерки е ниска. Това е така защото И двете страни (предлагашата и приемащата), поради взаимната изгода, която получават нямат интерес от разкриване на истината. Практиката показва, че е много трудно да се открият директни улики за наличие на корупция. Явно съществуват и други фактори, които предполагат договорка между заинтересованите страни и “уреждане” на проблема извън рамките на закона. Остава да се потърсят причините, които остават скрити за обществото и ръководството на министерството.

1. Подбор на кадрите.

Според проучвания направени в чужбина⁷ личностните качества на служителите са на първо място като предпоставка за взимане на подкуп.

Полицейските служби от държавите членки на ЕС, както и в САЩ са реагирани чрез коригиране на редица съществуващи правила за набиране на служители и тяхното обучение, както и чрез въвеждане на нови процедури. Управлението на човешките ресурси се разглежда в четири направления: набиране на кадри, обучение/етика, професионално удовлетворение и управление на полицейската отговорност.

При набирането на кадри в САЩ например е въведено изискването да се повиши минималната възраст на кандидатстващите от 21 на 23 години като възраст, на която човек е по-отговорен за постъпките си. Тезата за зависимост между възраст и склонност към корупция се потвърждава и от данни за Чешката полиция (1). Преобладаващият брой разследвани служители спада към най-младата възрастова група (до 30 години), която представлява почти половината от всички извършители. От гледна точка на продължителността на работа в системата през 2004 г. най-висок е броят на извършителите със стаж до 10 години (58,7%). С нарастване на прослуженото време процентът на полицейските служители, извършили престъпление, значително намалява.

Първоначалното обучаване е първата стъпка в борбата срещу корупцията. Кандидатите за полицейски служители трябва да се запознаят със сериозността и размерите на проблема корупция. Незасягането на темата или премълчаването ѝ е неправилно и по-късно може да стимулира проявите на корупция. Една нова

⁷ <http://www.csvr.org.za/papers/papnypd.htm>

антикорупционна стратегия е разработена в Ню Йорк, която акцентира върху морала и честността на полицейските служители, особено за тези на ръководни длъжности. Добрата им подготовка в тази връзка спомага за посрещане на предизвикателствата на професията и компетентно справяне с проблемите.

Обичайната хипотеза е, че удовлетворените от професията си служители са по-устойчиви на поддаване към корупция. Другата теза е, че при една широко разпространена корупция съществува страх някой да бъде посочен като изключително честен – открояващ се на общия фон. Ето защо е належащо въпросът за корупционната среда да бъде дискутиран още в процеса на първоначално обучение.

2. Подобряване на заплащането на служителите от пътната полиция

Известно е, че заплатите на полицейските служители не са от най-високите в страната. Според разпределението на бюджета за 2006 г. и неофициална информация от печата на първо място по средномесечна заплата е Конституционния съд с 1580,25 лв, на второ място Народното събрание с 1087,90 лв, президентството е на трето място с 928,58 лв и на четвърто място е МВР с 711 лв.⁸ Полицейския труд не е атрактивен с нощните дежурства, работа на ненормиран работен ден, работа с престъпен контингент и др. Работата в полицията определено се нуждае от адекватно заплащане за компенсиране на отрицателните страни. От друга страна другите звена на държавна издръжка като учители, лекари и др. също имат претенциите за по-високо заплащане. В рамките на бюджета не е възможно да се задоволят изискванията на всички и трябва да се търсят възможности за допълнително увеличаване на доходите без да се натоварва първоизточника.

Заплатата трябва да е такава, че да откаже служителя от съблазънта да вземе подкуп и пренебрегне опасността от загубване на работата си. Чуждестранните изследвания също споменават за повишаване на заплатата до ниво, което да е достатъчно за пресичане на явлениято корупция. В същото време като алтернатива се предлага повишаване на доходите на желаещите с допълнителна възможност за приходи. Така всеки желаещ ще може да повиши приходите си по законен начин и въпросът с малката или недостигаща заплата ще отпадне като мотив за вземане на

⁸ Кой колко получава, в-к Труд, 15.02.2006 г.

суми на ръка. Възможностите за допълнителна работа не са много и са ограничени в рамките на ЗМВР като например охраняването на спортни мероприятия, митинги и други подобни в извън работното време.

Трябва да се отбележи, че една от антикорупционните мерки дискотирана за полицията на Ню Йорк е била също да се увеличат заплатите на полицаите. Въпреки, че тя не е била приложена като компенсация е повишена възможността на полицаите да работят в извън работно време – така наречената “secondary job” или вторична работа. По този начин те легално могат да повишат доходите на семейството си.

3. Прецизиране на заплащането при полагане на извънреден труд

Един от проблемите на служителите от пътният контрол е полагането на извънреден труд след работно време. Много често се налага да се обслужи ПТП, настъпило в края на работното време или да се запази ситуацията до идването и завършването на процесуалните действия от страна на дознателите. Също така при привличането на състава за охрана на масови мероприятия или съпровождане и конвой на лица и пратки се налага работа извън работно време. В Закона за Министерство на вътрешните работи (ЗМВР) е предвидено компенсиране на работата извън редовното работно време с допълнителен годишен отпуск и с възнаграждение за извънреден труд за работата в почивни и празнични дни. Въпросът е уреден със Инструкция за реда за разпределяне на работното време в МВР, отчиташа и компенсиращане работата на държавните служители извън редовното работно време (отменяща заповед I- 77/11.4.03г., действала до 1.09.2006 г.).

Съгласно Инструкцията, полагането на извънреден труд се документира в специална тетрадка, на основата на която преките ръководители изготвят съответните протоколи. Отчитането се прави на всеки три месеца и тогава естествено се получава съответстващото възнаграждение. Този период е предвиден за държавните служители в структурни звена, в които характерът на работата изисква да се работи непрекъснато, включително в почивни и празнични дни.

Работата на пътният контрол е подобна на формулираната в чл. 4, ал. 2 от Инструкцията, където е указано, че в структурните звена, в които характерът на работата изисква непрекъсваемост на работния процес се въвежда работа на смени по утвърден месечен график. В работата на пътният контрол има смени, но през

нощта и в празнични дни е в съкратен вариант на разстановката и се явява като дежурства за обслужване на настъпилите произшествия т. е. трудът се полага на смени, но не изцяло по смисъла на Инструкцията, където при сегашната нормативна уредба за работещите на смени звена положеният редовен и извънреден труд се отчита и заплаща на тримесечен период.

Друга особеност е, че отчитането на положения редовен труд е месечно за разлика от отчитането на работещите на смени, което се изчислява сумарно за тримесечен период. Последният период е твърде голям и не стимулира към активност.

Би било много по-добре отчитането и изплащането на възнагражденията да става всеки месец и съставът, ангажиран в тези мероприятия да планира и разчита на допълнителните си доходи месечно.

Прилагането на тези изисквания ще доведе до едно по-голямо уважение към труда на автоконтрольорския състав и респективно ще повиши авторитета на професията. Разбира се заплащането и компенсирането на извънредния труд зависи най-много от преките началници, които приемат рапортите на служителите за полагане на извънреден труд. Налага се извода, че е необходимо по-гъвкаво отчитане и заплащане на положения извънреден труд.

4. Осигуряване на възможност за допълнителна работа

Друга алтернатива за увеличаване на доходите на полицейските служители е възможността за допълнителна работа. Не случайно 62,8 % от анкетирания ПП споделят мнението, че регламентирания в момента възможности за полагане на допълнителен труд в извън работно време не са достатъчни, а 10,3 % го третират като първостепенна мярка за намаляване на корупционните прояви.

Както вече се спомена в някои държави като Италия, САЩ и т.н. законово е предвидена възможност за полагане на допълнителен труд. В полицейските организации на тези държави има специализиран отдел в рамките на човешки ресурси, който разпределя работата и следи за нарушения. Контролът по изпълнение на задълженията е непрекъснат и наказанията за нарушения са много строги. Охраната на обектите е предимно през нощта, разпределя се почасово, обикновено на 6 часа и всеки служител има ограничен лимит за полагане на извънреден труд

месечно. Парите от положения извънреден труд се изплащат с месечното възнаграждение като се заплащат всички данъци и осигуровки върху тях. Предлагаме в МВР да се създаде нормативна база и да „излезе” на пазара с предложение за осигуряване на охрана на обекти. За целта трябва да се изработят определени тарифи за заплащане и всяка фирма или организация да може да кандидатства за подобна охрана. По този начин може да се постигне мултипликационен ефект като например:

- увеличаване на полицейското присъствие през нощта и намаляване на престъпността;
- намаляването на многобройните фирми за охрана, някои от които въпреки нормативните изисквания работят на ръба на закона;
- възможност за увеличаване на доходите на желаещите да работят допълнително в рамките на закона.

5. Прецизиране на глобите и административнонаказателната дейност

В проведената анкета с гражданите беше поставен въпросът “Кое според вас подтиква водачите към даване на подкуп?” като един от отговорите беше: високия размер на глобите. Той е избран от 34,6% от анкетираните граждани и 21,6% от полицейските служители. За 2005 г. средно месечната заплата, обявена от НОИ е 331,62 лв., а минималната работна заплата е 150 лв. Ако съпоставим минималното наказание за превишена скорост – 5 лв, с минималната работна заплата, то се явява 3.3 % от нея.

Разумно би било да съществува и алтернатива при определяне на санкциите за извършени нарушения – възможност за плащане на по-малка сума в момента на констатирането му или избиране на друг вид наказание. Пример за по-гъвкав подход е гр. Сан Франциско, САЩ. Глобата за нарушенията превишена скорост, неотстъпване на предимство или неспиране на знак “стоп” варира от 75 до 400 долара в зависимост от съответните разпоредби в местното законодателство и вземайки под внимание извършените до този момент нарушения⁹. При средна месечна заплата от 3017,83 долара за 2001 г.¹⁰ сумата от 75 долара се явява 2,5 % от дохода. В различните щати съществуват стандартни глоби за отделните видове

⁹ <http://www.nolo.com/article.cfm/ObjectID/B3407C77-A661-4A84-9EC239EB95F0550E/catID/CF015A63-6B69-4EED-A34B6F4035C8BE0E/104/263/ART/>

¹⁰ <ftp://ftp.bls.gov/pub/news.release/History/annpay.09242002.news>

нарушения като паричното наказание за превишената скорост зависи и от размера на превишението. По принцип глобата е отпечатана върху фиша, с който се връчва наказанието. В случай че не е, сумата може да бъде проверена чрез обаждане до съда, разглеждащ нарушенията на правилата за движение (“traffic court”). След плащане на глобата наложеното наказание ще фигурира в продължение на три години във досието на водача и ще се тълкува като рецидив при определяне на наказанието за друго подобно нарушение в рамките на периода. Самите досиета са достъпни и съдържат историята на нарушенията, отнеманията на книжка и други детайли за даден водач и са на разположение в “on-line” режим на адрес: DrivingRecord.org. Съществува и друг сайт¹¹ - MVRs, съдържащ същите данни от цялата страна. Начин за избягване регистрирането на нарушението в досието е да се посещава “неделно училище”. Това спестява и допълнителните финансови натоварвания, произтичащи от увеличаване на застраховката през следващите години.

Таблица 27

Наказания за някои нарушения според ЗДвП

Нарушение	Глоба лева	Глоба при повторност лева
Употреба на алкохол	от 100 до 300	200 до 500
Управление на нерег. МПС и др.	От 50 до 200	150 до 300
Превоз на опасен товар	От 200 до 300	300 до 400
Упр. след като е лишен от права и др.	от 100 до 300	
Управление. на авт. с претоварване и др.	от 100 до 500	150 до 1500
Изм. констр на МПС и др.	от 100 до 1000	1000 до 5000
Спряло, неозн. МПС	от 50 до 150	
За настъпило ПТП	от 100 до 200	
Без винетка	1000, 500, 200, 100	
Нарушение за престой и др.	20 до 150	
Без ГТП	до 50	
За превишена скорост	5, 10, 20, 30, 70	150
Без документи	10	
Непр. парк и др.	20	
Непр. парк и др.	30	
Непр. мин през пеш. пътека	40	

Във Франция също е разработена много гъвкава система за плащане на глоби, като се стимулира издължаване на сумата в един по-къс срок от 15 дни, при което се заплаща само 2/3 от нейния размер¹². Глобата за превишена скорост до 20 км/ч е 68

¹¹ <http://www.dmv.org/il-illinois/driving-records.php>

¹² <http://www.controleradar.org/en/fines.html>

евро, което при средна заплата за 2004 г. 1849 евро¹³ представлява 3,7 % (ако се плати в 15-дневен срок е 45 евро или 2,4 %).

Възможността за налагане на смекчено наказание (глоба в по-малък размер или друга мярка) е способ за избягване на корупционни условия. При наличие на алтернатива провинилият се водач би се въздържал от предлагане на парични суми. Ето защо предлагаме да се възстановят и така наречените “неделни училища”, където в рамките на няколко часа да се изслушват лекции

6. Намаляване на бюрокрацията при налагане на наказанието

Съгласно чл. 157, ал. 6 ЗДвП, при съставяне на акт за нарушение контролният талон се отнема за срок до един месец. През този период актът за нарушението заменя контролния талон. След отнемане контролният талон се изпраща в съответния сектор КАТ по месторегистрация на водача, откъдето трябва да се вземе след изтичане на срока. Когато талонът е отнет в друг регион, понякога срокът от един месец не е достатъчен за пристигането му. Налага се удължаване на срока на действие на акта за нарушение и водачът е принуден да посети сектора отново. Работното време на секторите КАТ-ПП съвпада с обичайното за страната и ако човек не работи на смени трябва да напуска работа, още повече, че трябва да се яви лично за вземане на талона. Ето защо, според анкетиранияте граждани втората по важност причина за корупцията на пътя е “Избягване на тремавата процедура и чакането на опашки при заплащане на глобата”, поради което те предпочитат да платят на място.

7. Липса на съвременна нормативна система за начина на контрол на пътя

Друг фактор за създаване на корупционна среда е остарялата нормативна система. Както е известно нормативният документ за тактиката и методите на работа на пътната полиция е Инструкцията за пътен контрол, която е на повече от 20 години. С течение на времето в отделните региони са се наложили различни форми за осъществяване на пътния контрол, в по-големите като София, Пловдив, Варна и Бургас съставът, работещ по ЗДвП, е съсредоточен в секторите КАТ-ПП, докато в

¹³ http://www.insee.fr/en/ffc/Liste_theme.asp?theme_id=4

останалите градове - в съответното РПУ. Това създава определени неудобства при осъществяването на методическия контрол и създаването на нормативните документи.

Една превантивна практика за предотвратяване на корупционно поведение би било съобщаването на дежурния по КАТ за всяко действие на патрула. Задължително трябва да е при спиране на съответния автомобил веднага да се съобщава например: “Спирам автомобил Лада с номер за неправилно изпреварване.” или “Спирам автомобил Мерцедес с номер за преминаване на червен сигнал.”, или просто “за проверка на документите”. При спиране на пешеходец се диктува и прави запис на ЕГН. Това действие не изисква допълнителни финансови средства и трябва да залегне в нормативните документи за работата на пътя. Тук трябва да споменем, че в САЩ записките в личните дневници на служителите се признават от съдебните органи за доказателство по разглеждани дела.

Проблемът с недобрата нормативна база е свързан и с личното чувство на удовлетвореност от упражняваната професия. Според международния опит удовлетворените от професията си служители са по-устойчиви на поддаване към корупция.

В антикорупционната стратегия разработена в Полицейското управление на Ню Йорк се акцентира върху морала и честността на офицерите и особено върху отговорността на полицейските ръководители. Счита се, че управлението и контролирането на дейността на полицаия е много съществено във връзка с вътрешния контрол. Една от целите на такъв контрол е повишаване на чувството за почтеност сред състава. При ежедневните си инструктажи и проверки ръководителите трябва да се стремят да подчертават и стимулират проявите на почтеност и честност, констатирани при проверки или по друг повод сред подчинените си.

8. Повишаване на контрола над автоконтрольорския състав

Спазването на нормите, които са записани в действащата инструкция, обезпечава редовен контрол и пълна отчетност за работата на автопатрула. За целта е необходимо ръководителите на смяната, на групата, и на сектора да контролират ежедневно състава, да попълват резултатите от проверката и да водят документация

за това. За улесняване на работата отчетните документите трябва да бъдат усъвременени с оглед компютърната им обработка. Самата проверка може да е и неформален разговор със служителя на мястото на носене на наряда. Ако се прилагат формите за постоянен контрол върху служителите, те ще намалят до голяма степен случаите на корупционните прояви.

9. Недостатъчното използване на технически средства за установяване на нарушения и налагане на санкции

Техническите средства навлизат все по-широко в процеса на контролиране на пътното движение. Съвременните видеокамери за следене на движението позволяват без много допълнителни усилия да се заснемат нарушителите на правилата за движение и да им бъдат наложени наказания. Записът на самото нарушение може да бъде отделен от останалата част, да бъде съхранен в отделен файл и на тази основа срещу нарушителя да се предяви административна мярка. По този начин се избягва прекият контакт между нарушител и наказващ, съответно възможността за реализиране на корупционни практики намалява.

Друга сполучлива форма за предотвратяване на корупционно поведение и от двете страни – проверяващ и нарушител, е заснемането на действията на полица от камера, монтирана в полицейския автомобил. Служителят е длъжен да контактува с нарушителя в обсега на камерата и при включено записващото устройство. Записът може да служи за доказателство при обвинение в корупция, превишаване на права или неправомерни действия. За целта е необходимо и съответно изменение на законодателната уредба, което да позволи приемането на видеозаписите като доказателствен материал от съда.

ЛИТЕРАТУРА

1. Възможности на полицейския контрол за подобряване безопасността на движението по пътищата София 2001г.
2. Икономическата цена на корупцията. Коалиция 2000/Център за икономическо развитие. 1999. София, с.34
3. Интерпол: Глобални стандарти за борба с корупцията в полицията. AG-2001-RAP-14.
4. *Souryal, S.S.* Etiology of police corruption: an inside view. *Police Chief.*, 46, 1979
5. *Frich, P. J. Kabele.* Корупцията като социален феномен. В: Корупцията по чешки, Пр., G+G, 1999.
6. *Херзогова, З* Корупцията в полицията - медийна тема или ежедневна реалност. Криминалистика (електронно издание) бр.2 2004
7. Етичен кодекс на полицаия. *The Police Chief*, June 1990.
8. *Inciardi, J.* Наказателна отговорност. Пр., 1994, с. 290.
9. www.transparency.cz
10. *Prenzler, T.- Harrison, A- Ede, A:* The Royal Commission into the NSW Police Service: Implications for reform. *Current Affairs Bulletin*, vol. 72, May 1996,
11. *Klitgaard, R.E.* Adjusting to reality: Beyond “State versus Market” in economic development. San Francisco, ICES Press, 1991.
12. *Ahlf, E.H.* Ethishe Aspekte zur Korruptionsbekämpfung. *Kriminalistik*, 1996.
13. *Коваржик, З.* Професионална мотивация на полицейските служители. Криминалистика, 1996, № 1, 53 – 65, и № 3, 207 – 220.
14. *Saboral, E.* За някои проблеми на полицейската субкултура във връзка с корупцията. В: Полицейска теория и практика. Бр., Полицейска академия на Словашката република, 1999, № 2, с. 5.
15. *Bayley, D. H.- Mendelsohn, M.* Minorities and the police. New York, The Free Press, 1969, p. 106.
16. *Frich, P., C. Walek.* Crossing the thin blue line: An internal annual review of anticorruption strategies in the police. Prague, Center for Police Studies, Transparency International, 2001, www.transparency.cz

Пояснителни бележки:

За намиране на 2: (пасивна и активна корупция)

www.csd.bg/fileSrc.php?id=300

1. Корупцията в полицията в страните–членки и кандидат–членки на Европейския съюз, А. Пахман, превод, рег. № 4744/ 06.10. 2006 г

ANNEX

LINKS TO SPECIAL ANTI-CORRUPTION AGENCIES' WEBSITES

Botswana: Directorate on Corruption and Economic Crime

http://www.gov.bw/government/directorate_on_corruption_and_economic_crime.html

Brunei: Anti-Corruption Bureau

<http://www.anti-corruption.gov.bn/>

Malaysia: Anti-Corruption Agency

<http://www.jaring.my/bpr>

Macao: Commission against Corruption

<http://www.ccac.org.mo>

Pakistan: National Accountability Bureau

<http://www.nab.gov.pk>

Swaziland: Anti-Corruption Commission

<http://www.icac.org.hk/news/issue7eng/button3.htm>

Singapore: Corrupt Practices Investigation Bureau

<http://www.cpiib.gov.sg>

Slovenia: Office for the Prevention of Corruption

<http://www.gov.si/vrs/ang/government/Office-for-prevention-corruption.html>

Hong Kong: Independent Commission against Corruption

<http://www.info.gov.hk/info/icac.htm>

South Korea: Korea Independent Commission against Corruption

<http://www.kicac.go.kr/english/legal/>

New South Wales: Independent Commission against Corruption

<http://www.icac.nsw.gov.au/>