



АЛЕКСАНДР
ГУРИН

ДНЕВНИК ОДНОГО ОБЫВАТЕЛЯ

Мне понадобились водительские права. Стоимость обучения в автошколах района показалась высокой, поэтому выбрал компанию из числа недорогих, с большим количеством вариантов мест для практических занятий. Как потом выяснилось, есть множество нюансов: доступных площадок для занятий в разы меньше, автошкола де факто предлагает/навязывает платные дополнительные услуги, потребность в которых неочевидна на начальном этапе, например плата за подачу школьного автомобиля на экзамен, плата за сдачу внутренних экзаменов и т. п. В совокупности за счет таких скрытых услуг стоимость обучения возрастает до 40—50 тыс. рублей, то есть до средней стоимости обучения для автолюбителя московского региона в допандемийный период.

Главный же нюанс состоял в том, что получение водительских прав — самостоятельная успешная сдача экзамена без поддержки — в крупном мегаполисе практически невозможна. Конечно, еще до поступления в автошколу я слышал, что «поддержка» (или, официальным языком, «взятка») за получение водительских прав — это норма, обыденность. Большое число друзей, коллег, знакомых и их друзей рассказывали разные истории с отличающимися деталями, но похожим финалом: заплатишь — поедешь. Такое представление не опровергли в автошколе, наоборот, стало очевидно, что это объективная реальность. Будучи принципиальным человеком, я решил пройти этот путь честно и своим примером показать, что система госэкзаменов для получения водительских прав сбалансирована, комфортна и справедлива. Похоже, я глубоко заблуждался, и об этом мой дневник.

Визит 1. Фальстарт

Окончив автошколу, я подал документы в ближайшее отделение ГИБДД. Записался через сайт «Госуслуги», так как считаю большим удобством электронные сервисы. Первый тревожный маячок сработал, когда ступил на порог

государственного учреждения. На входе посетителя встречают узкие дверные проемы, дополнительные решетчатые металлические двери, а чуть дальше — барьер из рамок металлодетектора и резковатый сотрудник в форме. Охранник требовал от посетителей надевать маски и перчатки, строго раздавал указания, куда идти, и всем своим видом показывал неудовольствие — сильный контраст с улыбчивыми сотрудниками московских МФЦ.

Немного съжившись от такого «гостеприимства», нырнул в узкий длинный полутемный коридор, в котором даже с десятков человек образуют толпу. Приемные окна с табличкой «Госуслуги» нашел на втором этаже. К счастью, живая очередь была небольшой, и уже скоро я протянул в окошко документы об окончании автошколы. Оказалось, что документы из автошколы другого района проверяют несколько дней, и только потом можно сдавать теоретический экзамен. Другими словами, мне нужно повторно прийти только для того, чтобы записаться на сдачу экзамена. Запись ведется в специальном бумажном журнале, который является главным «распорядителем» времени обывателей. Вскоре в системе «Госуслуг» пришло уведомление: «Услуга не предоставлена (отложена по инициативе ГИБДД)». Тогда, пожалуй, я впервые осознал, что переступил порог особого царства, где не работают привычные стандарты. Дальше я был сам по себе, даже без иссиня-прохладной поддержки государственного приложения. Новые открытия и интересные наблюдения ждали меня уже совсем скоро. Обо всем по порядку, но проскакивая технический повторный визит.

Визит 3. Теоретический экзамен

В назначенный день я приехал в отделение ГИБДД для сдачи первого теоретического экзамена. Привычным образом миновав охранника, нырнул в коридор, взлетел на второй этаж и, недолго прождав в очереди, получил назначение на экзамен. Аудитория, отделенная от коридора большим залом квадратной формы, находилась в глубине здания. В ожидании экзамена по периметру помещения по отдельности стояли или небольшими группами кучковались порядка 30—40 человек. Кто-то, очевидно, повторял правила вождения, кто-то молча смотрел в ведомые только им дали, ну а самые общительные вполголоса разговаривали. Молодые лица чередовались с лицами людей постарше. Мужчин было примерно столько же сколько, сколько и женщин. Среди ожидающих экзамен были те, кто присутствовал исключительно с целью моральной поддержки своих близких.

В течение получаса в общий зал вышел экзаменатор в полицейской форме — собственно, как и все сотрудники в здании, — который вслух зачитал фамилии и имена. Мне посчастливилось, среди первых попал в просторную аудиторию, где

несколькими рядами стояли столы с компьютерами. После короткого инструктажа начался экзамен, который прошел буднично и, как мне показалось, — за один миг. Сдавшие экзамен подходили с улыбкой или без таковой к экзаменатору, который вписывал результаты и направлял дальше, в уже знакомое приемное окно для записи на пересдачу или для прохождения практического испытания. По правилам, действовавшим до апреля 2021 года, экзамен состоял из трех частей: сдачи теории и двух этапов практического экзамена («площадки» и «города»). Воодушевленный успешной сдачей теории с первого раза и готовый на волне позитива преодолеть следующее испытание, я столкнулся с горькой реальностью: записаться на практический экзамен («площадку») оказалось возможным только через месяц. Бессменный, как оказалось в последующем, сотрудник ГИБДД записал меня на конец января и велел прийти в 8:30. Стоит отметить, что ближайшее доступное время отняли новогодние праздники, но все же это был целый месяц ожидания!

Визит 4. Снежная буря

Ночью накануне испытания начался сильнейший за долгие годы снегопад. В воздухе повис вопрос, будет ли экзамен в условиях снежного бурана и мороза около -20°C . Никаких разумных возможностей связаться, уточнить или перенести сдачу на другой день не было. Доступные мне телефоны отдела ГИБДД не срабатывали, а приложение «Госуслуги» после упомянутого сообщения, как вам известно, самоустранилось. Поехать или отложить это дело на неопределенный срок, через повторную запись — неужели опять на месяц?!

Практика растянутой по времени записи не внушала оптимизма, поэтому, несмотря на непогоду, решил попытать счастья и поехал на экзамен. Добравшись до места назначения под сильным пронизывающим ветром, с трудом нашел экзаменационную площадку. Лучшим ориентиром тогда (и всякий раз позже) была толпа людей. Долго ждать, мучительно топтаться на месте, трепетать, зависеть от высочайшего позволения и снисхождения принимающих экзамен — часть культуры сдачи госэкзамена. И явное свидетельство тому — толпа. Высокий металлический забор отгораживал основную массу людей от самой площадки, где в ожидании своей очереди на морозе топтались первые пятерки-десятки экзаменуемых.

Площадку расчистили от ночных сугробов, но это не мешало продолжающемуся снегопаду дальше изобильно засыпать асфальт. Мне ярко запомнились не снег и мороз, не серая мгла, ограничивающая обзор, а стойкое ощущение дискомфорта и обволакивающий стресс. События первого практического экзамена до сих пор будто в тумане. К своему удивлению обнаружил, что площадка сильно

отличалась от той, что использовалась в автошколе. Те ориентиры, на которые инструктор обращал внимание, либо отсутствовали, либо были иными. Да и в целом схема / очередность прохождения элементов площадки существенно отличалась. Впервые садясь за руль незнакомого автомобиля, любому водителю требуется время, чтобы удобно расположиться, почувствовать габариты и работу сцепления (если речь идет о ручной коробке передач). Разумно было бы также уделить время, чтобы просто успокоиться и согреться с мороза.

Не знаю, что стало решающим фактором провала: мороз, дискомфорт, онемевшие руки-ноги или непонятная суматоха и сюрреализм происходящего, но первое же задание — параллельную парковку — я выполнил неидеально. Весьма строгий и безапелляционный экзаменатор мог рассудить иначе в контексте непогоды и плохой видимости, но что тут говорить — выписал штрафные баллы за то, что прижался к линии разметки. Не буду скрывать, меня переполняло чувство несправедливости и возмущения порядком сдачи, а также злость на себя!

Решив, что первый блин комом, вернулся обратно в здание ГИБДД и записался на пересдачу. В каком-то смысле мне повезло, удалось записаться на середину февраля. Пробираясь сквозь действительно огромные сугробы, отправился домой. В новостях потом говорили, что коммунальщики несколько дней убирали снег, что снегопад был сильнейший за десятилетие или даже столетие.

Визит 5. Длительное ожидание

В назначенный день, накануне Дня всех влюбленных, движимый счастливым предвкушением успеха, я повторно отправился на сдачу практического экзамена «площадка». К сожалению, в этот раз я немного опоздал, и, возможно, поэтому меня определили в третий десяток сдающих, что по времени означало несколько часов ожидания. Территория для сдачи экзамена располагалась на заднем дворе отделения ГИБДД и представляла собой большую асфальтированную площадку с обозначенными элементами: параллельная парковка, змейка, заезд в гараж, разворот на узком пространстве, эстакада. На саму площадку допускались первые группы экзаменуемых, а остальным было сказано находиться за периметром, то есть фактически за забором.

Разница между первыми «счастливчиками» и остальной массой обывателей заключалась в том, что первые стояли близко к площадке, могли лицезреть попытки сдать госэкзамен, и имели доступ к удобствам (кстати, туалетов рядом с местом сдачи экзаменов никогда не было и нет) — в их распоряжении были несколько скамеек и навес на открытом воздухе. Длительное ожидание на улице для меня стало большим испытанием.

Здесь уместно упомянуть и нештучную проблему выбора обуви: если наденешь удобную легкую обувь, то замерзнешь, а зимнюю — готовься к проблеме: моя зимняя теплая обувь большого размера и едва помещается в небольшом пространстве для ног и педалей управления: сцепления-тормоза-газа. Не говоря уже о том, что для эффективного управления автомобилем с ручной коробкой передач необходима филигранная работа ногами. Это в особенности касается экзаменационных служебных автомобилей ГИБДД, техническое состояние которых для комфортного управления, как правило, оставляет желать лучшего. Наибольшую сложность представляет сцепление, которое меня сильно подводило в будущем. Конечно, ситуация может отличаться, в зависимости от конкретной машины.

Постоянная смена автомобилей — еще одна проблема для сдающего экзамен. Сужу по личному опыту — дико неудобно, когда каждый раз тебе попадается другой автомобиль, причем зачастую они относятся к разным классам.

Возвращаясь к моему случаю... В тот февральский день я решил рискнуть и надел легкую удобную обувь, чтобы повысить эффективность управления автомобилем и вероятность успешной сдачи. Стоит ли говорить, что это оказалось ошибкой. Из-за длительного ожидания на морозе и переоценки ресурса своего организма я в очередной раз замерз и впоследствии немного простудился. Но в тот момент я был настроен и верил, что овчинка стоит выделки. В этот раз мне достался другой автомобиль. Для меня разница между Ford Mondeo и Renault Logan заключалась не только в габаритах, рулевом управлении, удобстве посадки, размере педалей и в целом различном техническом состоянии автомобилей, но также в манере речи и поведении экзаменаторов, за ними закрепленными. Это сейчас я анализирую причины очередного провала, но тогда в какой-то момент я просто растерялся и на том же первом задании параллельной парковки вновь споткнулся. Поднявшись на второй этаж отделения ГИБДД, я записался на пересдачу на самую раннюю доступную дату — начало марта...

Визит 6. Проклятая эстакада!

Третья попытка сдать «площадку» была успешнее предыдущих. Можно сказать, я почти сдал этот этап практического экзамена, но на эстакаде — финишном участке — из-за сцепления и нежелания его сжигать-компенсировать прогазовкой, мой автомобиль немного откатился, что повлекло за собой несдачу. Забавно, что на этом участке госэкзамена сотруднику ГИБДД всегда прислуживал инструктор, вероятнее всего, из местной автошколы, он раболепно подносил и устанавливал конус позади автомобиля. Интересно, это прислуживание просто засчитывалось в плюс к карме? И кто на самом деле должен был выполнять эту механическую функцию? В любом случае сотрудник ГИБДД был милым приятным человеком,

который, казалось, вместе со мной расстроился — на последнем отрезке провалиться обиднее всего.

На самом деле в тот день мне запомнился не только экзамен, но и неожиданно обнаруженный в длительном его ожидании позитив. Оказалось, что общение с другими ожидающими приятно скрашивает время и лично меня настраивает на нужный лад. Собственно, с того дня я невольно начал узнавать личный опыт и мнения множества людей о сдаче госэкзаменов.

Можно предположить, что по странному стечению обстоятельств мне попадались люди с уникальным опытом, который не отражает общую картину в целом. Все же склоняюсь к мысли, что на выборке десятка-другого человек, откровенно обменивающихся информацией, можно получить ценные данные и некоторый срез общественного мнения.

Итог случайно проведенного исследования удручающий и говорит о широком распространении и принятии бытовой коррупции в России как неизбежного зла. Сфера получения водительских прав, похоже, является одной из тех, где проникновение коррупции наиболее широкое. В связи с последними достижениями по повышению качества госуслуг, в том числе через создание системы многофункциональных центров, такое положение дел при получении водительских прав бросается в глаза. Изменение процедуры сдачи госэкзаменов не только не улучшило ситуацию, но повысило негласные «расценки» на поддержку. Среди получающих водительские права много молодежи, которая знакомится с жестокой реальностью жизни в стране. Вполне возможно, что первый опыт дачи взятки россияне обретают именно в момент получения водительских прав.

В день неудачного взятия эстакады я познакомился с девушкой, которая тоже вознамерилась самостоятельно, без поддержки сдать госэкзамены. Это была ее третья попытка и, судя по разговору, она была близка к отчаянию, начала сомневаться в возможности достижения задуманного. Для нее это был вызов, желание выделиться среди своих знакомых, поголовно выбирающих иной, более легкий путь. Она пробовала сдать экзамен до меня и, к сожалению, не сдала. Подобные истории я услышу еще много раз...

Визит 7. Новый порядок

Утро в день моего седьмого визита в отделение ГИБДД было холодным и пасмурным. Обогнув здание, я издали обратил внимание на отсутствие привычной толпы у ворот на площадку. Несколько человек растерянно оглядывались по сторонам в поисках прохода к месту сдачи экзамена, схема которого была размещена на заборе. Сбылся страшный прогноз для всех претендентов на получение

ние водительских прав — новые правила сдачи госэкзаменов стали применяться с 1 апреля для тех, кто обучался и готовился по старым требованиям. Этакая разновидность обратной силы действия закона.

Страх перед неизвестным и непонятным сполна оправдался — путаница и хаос были верными спутниками первых месяцев сдачи экзамена. Площадку как отдельный этап практического экзамена отменили, перенесли проверку навыков вождения в городские условия. Теперь представьте картину: Москва, промзона, дорога с тротуаром вдоль длинного забора, ни одного дерева, скамейки или навеса. Ничего вокруг. И толпа людей, около сотни человек, под морозящим холодным дождем, кто с зонтиком, а кто без, ожидающих непонятного испытания, которое состоится неизвестно когда.

Как я писал ранее, для всех сдающих практический госэкзамен объявляют время для сбора 8.30 утра. Первая машина с сотрудником ГИБДД приехала в районе 10 часов утра, вторая — минут через 15. Еще несколько автомашин подъехало в течение полутора часов. С таким количеством людей экзамен растянулся до вечера. При этом никаких комфортных условий ни тогда, ни сейчас не предусмотрено.

Водительские права получают редкие выжившие. Такое ощущение, что право управлять автомобилем нужно выстрадать или купить. Ближайший туалет на автозаправочной станции находится в километре. Стоит ли говорить, что сдающие были в настороженном, я бы сказал — почти шоковом состоянии от происходящего.

Люди уезжали и не возвращались, иногда экзаменационная машина приезжала обратно слишком быстро. По коллективным наблюдениям и обсуждениям, экзамен успешно сдавал каждый десятый экзаменуемый в лучшем случае, но больше склонялись к статистике 1 из 20. Судя по напряженным лицам находившихся поблизости инструкторов местных автошкол, новые порядки взбудоражили всех. Догадка о причинах их волнений появилась потом, но об этом позже.

Ритуал подачи машин в тот день заслуживает отдельного внимания. Как я уже отметил, сам процесс растянулся на несколько часов. На тротуаре колышется-волнуется огромная масса людей, вдруг подъезжает автомобиль, и вся толпа к нему устремляется. Люди окружают одинокого экзаменатора, у которого в руках стопка бумажных дел, и жадно вслушиваются в называемые им имена и фамилии. Назвав с десятков имен, он садится в автомобиль с первым кандидатом, а толпа растекается обратно по тротуару, дробясь на небольшие группы и ожидая своей участи. Счастливики, чья судьба на ближайшие несколько часов была предрешена!

Подаваемые для сдачи экзамена машины были столь разнообразны по маркам, классам, типам кузова, что вскоре стало ясно — их берут отовсюду. Надписи

автошкола на некоторых из них говорили об этом. Вероятно, с поисками машин было связано откладывание начала экзамена на несколько часов, ведь откуда взяться достаточному числу экзаменационных автомобилей, если продолжительность экзамена увеличилась? Вот их и собирали по сусекам.

Самым приятным во всей этой «игре на выживание» было чувство локтя и общение. Сплоченные общим чувством дискомфорта и хаоса, люди охотно согревались беседой. Что еще делать в долгие часы ожидания! Столько разных историй, мнений и советов редко где можно услышать. Большинство обсуждений сводилось к неудобству и несправедливости формата сдачи госэкзамена.

Мне запомнился разговор с местным жителем, чья супруга сдавала экзамен. В ходе беседы речь как-то зашла о размере «поддержки». Мое возмущение суммой в 30 тыс. рублей — средняя сумма по Москве — человек понял иначе и сказал, что это стоит 10 тыс. Увидев мое удивление, он с кем-то созвонился и уточнил, что по такой расценке можно было сдать до новых правил, а с 1 апреля цена возросла из-за «увеличившихся» рисков. Не знаю, ставить ли эту информацию в заслугу реформы или наоборот. В любом случае изменение порядка должно было негативно повлиять на статистику успешной сдачи госэкзаменов. Статистика по итогам 2021 года в сравнении с предыдущими годами может пролить свет на этот вопрос.

Прошло несколько часов, прежде чем пришла моя очередь сдавать госэкзамен. Порадовавшись успеху супруги этого местного жителя, которая сдала практически экзамен до меня, я сел за руль автомобиля с позитивным настроем. Несмотря на усталость от длительного ожидания, я чувствовал, что мое уверенное вождение в городских условиях позволит мне успешно сдать. Но, выполнив за пять-семь минут несколько простых маневров, я получил указание от экзаменатора развернуться. Я развернулся, когда увидел короткий отрезок пунктирной линии, прерывающий двойную сплошную, за что получил штрафные баллы и несдачу! Оказалось, я не разглядел знак «движение прямо», который, на мой взгляд, крайне неудачно установлен за парковочным карманом немного в глубине от дороги, хорошую видимость которого перекрывает знак парковки. Я не спорил, помня о совете инструктора автошколы — никогда не спорить. Взбежав на второй этаж отделения ГИБДД, увидел много знакомых лиц, которые так же, как и я, записывались на пересдачу. Меня записали в тот самый бумажный журнал на середину мая.

Визит 8. Сбой системы. Бумажный документооборот

В день экзамена по прогнозам гидрометеорологов нас ожидала аномальная жара +30 °С — как говорили, первая за 124 года! Разительная разница со сдачей экзамена в мороз и снежную бурю. На том же тротуаре у бетонного забора

привычно собралось с полсотни-сотня человек. Машины с сотрудниками ГИБДД начали подъезжать с небольшой задержкой в 30—45 минут, и через 1,5—2 часа практически не осталось нераспределенных по экзаменаторам людей. К этому времени, несмотря на прошлый опыт длительного ожидания, я заподозрил неладное и вместе с другими ребятами, оказавшимися в схожей ситуации, мы отправились в само здание ГИБДД, находившееся в километре от нас.

Выяснилось, что дело одного из ребят при распределении затерялось, и его записали на послеобеденное время, а мою запись в журнале не нашли, зато появилась версия, что могли просто вычеркнуть, так как по местным правилам после трех неуспешных попыток записаться на пересдачу можно только по истечении месяца. Другими словами, меня ошибочно записали, а потом вычеркнули, разумеется, никто об этом не предупредил, и я впустую потратил полдня. Во всем этом я нашел один плюс — сдавать не придется в аномальную жару, солнце уже вовсю припекало. Очевидно, что система записи на госэкзамены крайне архаична, неудобна и коррупциогенна. В Москве давно пора эту функцию выполнять на базе сервиса mos.ru.

Визит 9. Победа была близка!

Впервые спустя два месяца с момента вступления в силу новых правил процедура сдачи экзамена стала более упорядоченной. Сотрудники ГИБДД в течение полутора часов распределили всех экзаменуемых на пятерки. И хотя сама по себе такая система распределения кажется устаревшей и крайне некомфортной для людей, это был прогресс. Из интересных новшеств — на маршрут выезжало два автомобиля: в одном был экзаменатор и кандидат, а в следующем за ним находились другие 4 кандидата. Механика была простой — проваливший экзамен выходил, а на его место садился другой кандидат, и экзамен начинался заново. За рулем второй подвизившей экзаменуемых машины находился не сотрудник ГИБДД, а человек из местной автошколы, как мне показалось. Находчиво, но эта практика продержалась недолго, и при последующей сдаче экзамена в июне ничего такого уже не было.

Да, все верно — я в очередной раз не сдал экзамен! Не знаю, можно ли считать это положительным моментом, но сдавал я последним из пятерки. Начал с того, что заглох при начале движения. За все время экзамена это произошло пять раз. Честно говоря, мне трудно понять, как такое стало возможным. Дело в том, что я опытный водитель с 10-летним стажем — просто мои водительские права были выданы в другом государстве. С истечением их срока действия и после закрытия границ из-за пандемии коронавируса я решил получить водительские права в Москве. Я всегда ездил на «механике» и поэтому хорошо знаком с работой

сцепления. Если не считать технические причины, то на ум приходит несколько версий: ошибка водителя или манипуляция экзаменатора, который также имеет доступ к педали сцепления. За всю водительскую практику у меня никогда не было такого количества ошибок.

Тем не менее, если верить официальным результатам экзамена — тем более что они не были мной оспорены, — я пять раз заглох и получил 5 штрафных баллов. С экзаменатором я достаточно долго ездил по району, выполняя все задания: парковка параллельная, заезд в гараж и т. п. В какой-то момент я поверил, что успешно сдам экзамен, но сотрудник ГИБДД направил машину по второстепенной дороге внутри складской зоны, где вообще не было движения. Там, на узкой запыленной дороге без нанесенной разметки у длинного бетонного забора стояла грузовая фура. Не меняя направления движения, я проехал мимо нее. На что экзаменатор сказал остановить машину по причине несдачи экзамена и получения предельного числа штрафных баллов. 5 баллов за то, что заглох пять раз, и за то, что я не показал указателями поворота свой маневр — объезд фуры. Примерно в этот момент я начал понимать тщетность сдачи экзамена без «поддержки».

Визит 10. Глупость

Последняя моя попытка пересдачи также прошла неудачно. Дело в том, что со слов сотрудников ГИБДД, для прохождения практического экзамена дается полгода с момента сдачи теоретического экзамена. Из-за действующих ограничений для пересдачи не ранее 1 месяца после последней попытки у меня не было возможности перенести экзамен, так как доступный интервал времени закончился. Подхватив ангину за неделю до, на экзамене был немного рассеян и по сумме штрафных баллов его не сдал.

Резюме

Итогом моей эпопеи о самостоятельной сдаче госэкзамена для получения водительских прав стали безрезультатные 10 визитов, или 60+ часов жизни. Мой личный пример не является исключительным — подобные затруднения испытывали многие из тех, с кем я общался в ходе сдачи экзаменов, а также родные, близкие и знакомые. Обращу внимание, что я имею десятилетний опыт вождения, проехал безаварийно за рулем больше 10 000 часов, что, по мнению некоторых экспертов, считается достаточным для закрепления профессионального навыка. Действующая система сдачи государственных экзаменов на право управления транспортными средствами непрозрачна и затратна по времени, некомфортна и несправедлива для людей.

Большая часть затраченного мной времени прошла впустую — в ожидании экзамена. И это, на мой взгляд, основная и самая простая область для возможных положительных преобразований (реформы). Для взрослого человека в крупном мегаполисе найти столько свободного времени для безуспешных попыток сдачи экзамена — вопрос героического или глупого поведения. Ведь с работы нужно отпрашиваться — брать отгул или отпуск за свой счет. Время имеет ценность и цену! Чем крупнее город — тем больше их размер, значимость. Если перевести мои 60 часов в денежный эквивалент (упущенная заработная плата или иная выгода), то при среднем уровне дохода взрослого москвича 100 тысяч рублей фактические затраты на получение водительских прав при сдаче госэкзамена составляют 37,5 тыс. рублей. Согласитесь, что в этом контексте средний размер взятки за получение водительских прав в Москве 30 тыс. рублей (в Санкт-Петербурге — 20 тыс. рублей) представляется выгодным делом. Именно поэтому одна из основных причин высокой степени коррупциогенности этой сферы в крупных городах — «пожирающая время» система.

Стандарты предоставления госуслуг, в том числе запись на конкретное время сдачи госэкзамена, необходимо в полном объеме распространить на работу ГИБДД. Процедура прохождения госэкзаменов, их этапы, затрачиваемое гражданами время должны быть прозрачны и понятны; все действия, статусы, рабочие комментарии с ответственными лицами должны отслеживаться в электронных (цифровых) системах.

Некомфортность процедуры сдачи госэкзаменов заключается в нечеловеческих условиях ожидания практических экзаменов на открытом воздухе, в отсутствие базовых удобств, в том числе туалета. Испытываемый гражданами стресс из-за дискомфорта при сдаче экзамена снижает объективность оценки способностей управления транспортным средством.

Указанный стресс в значительной степени провоцирует обстановка сдачи экзамена, многое зависит от манеры поведения экзаменаторов — сотрудников ГИБДД. Негативным фактором в российской действительности следует считать также ношение сотрудником ГИБДД формы установленного образца. По широко известным психологическим тестам известно, что люди склонны попадать под влияние авторитета, а форма является одним из важных внешних атрибутов власти. С учетом неоднозначного отношения в России к сотрудникам правоохранительных органов сдача госэкзамена в текущем формате в меньшей степени показывает объективные результаты.

Другими словами, сдача практического экзамена на вождение после длительного ожидания на морозе и без туалета сотруднику ГИБДД в форме с резковатой манерой общения, обусловленной работой в силовой структуре, настолько

снижает объективность оценки навыков вождения, что в целом делает систему госэкзаменов несправедливой.

Существующая система в условиях российской действительности сама по себе генерирует высочайшие коррупционные риски. Описываемые далее проблемы присущи всей системе, но в крупных городах влияют на уровень коррупции в большей степени, так как для городов с численностью от 250 000 человек растет уровень дохода и формируется благодатная почва — экономический смысл для дачи взяток. В данной статье практически не затронута система отношений «ГИБДД — автошколы», интегрированных в общую систему сдачи госэкзаменов и, как я полагаю, также негативно влияющих на коррупциогенность сферы.

Основные проблемы:

- ⇒ Совмещение контрольных функций и функции приема госэкзамена в одном госоргане (конфликт интересов / зависимость между гражданами — автошколами — органами внутренних дел).
- ⇒ Землячество. Местные отделения ГИБДД срачиваются с представителями местных автошкол, которые, например, помогают ГИБДД различными ресурсами (автомобили для сдачи экзаменов). Не говоря о прямых проявлениях коррупции — взятках за успешную сдачу экзамена выпускниками автошкол.
- ⇒ Отсутствие классических агент-принципал отношений между принимающей госэкзамен силовой структурой и гражданами. Нет разумного баланса прав и обязанностей. Гражданам сложно получить разъяснения, защищать свои права и законные интересы.
- ⇒ Использование атрибутов власти, в том числе формы, в процессе сдачи экзамена, что повышает уровень стресса граждан, снижает объективность оценки навыков. Возможность давления авторитетом. Навязывание де-факто отношений «власть — подчинение».
- ⇒ Некомфортные (на грани «пытки») условия сдачи госэкзаменов на открытом воздухе, в условиях особенностей климата в России, без туалетов и т. п.
- ⇒ Отсутствие точного времени начала экзамена, отсутствие возможности граждан повлиять на качество предоставляемой госуслуги. Чрезмерная трата времени граждан на ожидание начала экзамена
- ⇒ Отсутствие грамотного регламента и цифровизации процедуры сдачи экзамена в полном виде, то есть на всех этапах предоставления услуги через порталы «Госуслуг». В отличие от многих других сервисов граждане не владеют информацией, не управляют услугой.

⇒ Изменение процедуры сдачи экзаменов с апреля 2021 года носит характер закона с обратной силой действия. Выпускники автошкол до 2021 года обучались по старым правилам, поэтому новые правила внесли неопределенность, повлекли за собой незнание своих прав. Это серьезно нарушает принцип справедливости и объективности оценки знаний и навыков.

Предложения:

1. Передать функции по приемке государственных экзаменов для получения водительских прав в крупных городах с населением свыше 250 тыс. человек от органов внутренних дел в гражданские органы местной власти. По аналогии с передачей функции сбора штрафов за нарушение правил дорожного движения в Москве городским властям. Есть опыт построения и перераспределения госфункций через Центр организации дорожного движения (ЦОДД). Размах коррупции и ужасные условия приемки экзаменов говорят о необходимости незамедлительной передачи функции гражданским службам Москвы.

2. Изменить/улучшить регламент сдачи государственных экзаменов. Предусмотреть техническую возможность записи гражданином на конкретное время для прохождения экзамена через порталы госуслуг (местные или федеральные). Предусмотреть возможность управления записью, в том числе отмены в случае необходимости. За последнее десятилетие в России и, в частности, в Москве, электронные сервисы (порталы) предоставления государственных и социально значимых услуг развились до достаточного уровня. По непонятной причине сфера сдачи госэкзаменов для получения водительских прав в значительной степени остается архаичной, неудобной и контрастирует со всеми другими сервисами.