



ВІДКРИТИЙ ДІАЛОГ

Звіт «Автомайдан»



**Автомайдан:
історія, діяльність, феномен**

Зміст

Від авторів	стор. 3
1. Тези доповіді.....	стор. 4
2. Дорожні журналісти	стор. 4
3. Від «Дорожнього контролю» до «Автомайдану».....	стор. 5
4. Перший «пробіг» і наслідки	стор. 6
5. Діяльність та ключові заходи	стор. 6
6. Управління та організація	стор. 8
6.1. Членство та комунікація	стор. 8
6.2. Засади діяльності	стор. 8
6.3. Керівництво	стор. 8
6.4. Вплив репресій на діяльність Автомайдану	стор. 10
6.5. Етапи діяльності Автомайдану	стор. 11
7. Феномен Автомайдану	стор. 12
8. Переслідування	стор. 13
8.1. Викрадення Дмитра Булатова	стор. 14
8.2. Засідка 23.01.2014	стор. 14
9. Перспективи	стор. 15
10. Рекомендації для нової української влади щодо Автомайдану	стор. 17
Додаток до звіту «Автомайдан».....	стор. 19
Список джерел.....	стор. 26

ВІД АВТОРІВ

Все почалося з символічного проїзду колони автомобілів головною транспортною артерією Києва – така ідея виникла в активістів інтернет-порталу «Дорожній контроль». Ідею підтримали кілька київських підприємств, створивши регулярну (хоч і неформальну) структуру. Ініціатива швидко набрала розмаху, а завдяки підтримці опозиційних медіа та журналістів – широкого розголосу.

За кілька тижнів діяльності про організацію встало відомо не лише в Україні, але і в цілому світі. Активістів почали впізнавати, а їх дії щодо корумпованого уряду Партії регіонів и президента Віктора Януковича виявилися надзвичайно ефективними. Не пройшло багато часу, як представники цієї так званої «кавалерії Майдану» почали активно брати участь в подіях, які відбувалися на найвищому політичному рівні, а їх дії були безпосередньо спрямовані на будівництво нової України.

Ця доповідь, створена аналітиками і волонтерами Фондації «Відкритий Діалог», присвячена ініціативі, відомій завдяки медіа під назвою Автомайдан. Тут представлена генеза Автомайдану, опис перших акцій, а також презентація структури і керівництва організації. Більше того, доповідь містить випадки репресій і політичних переслідувань, здійснених українською владою під час подій листопада 2013 року, а саме масових протестів, які мали наслідком позбавлення влади президента Януковича.

Фондація «Відкритий Діалог»

Автори і редакція доповіді

1. ТЕЗИ ДОПОВІДІ

- Автомайдан не з'явився нізвідки. Його засновниками були журналісти, пов'язані з 2008 року інтернет-порталом «Дорожній контроль». Імпульсом Автомайдану став початок революційного руху під назвою Євромайдан, завдяки якому активісти знайшли можливість розширити свою діяльність (а також, що не менш важливо писати іншими мовами). Це дозволило більш комплексно розповідати про події в Україні більшій кількості людей, ніж це було можливо до революції. Факт появи Автомайдану свідчить не стільки про активність його організаторів, скільки про вплив революції на українське суспільство. До початку революції такого роду організацій було дуже багато, вони не проникали до масової свідомості і не наголошували на силі, але кожна з них діяла в іншій площині суспільно-політичної активності. Початок революції став каталізатором їх розвитку і дозволив «вийти з тіні», надаючи різним їх діям спільну мету і сенс, а також інтегруючи їх завдання в рамках боротьби за запровадження в країні порядку і демократії (див. розділи «Дорожні журналісти», «Від «Дорожнього контролю» до Автомайдану», «Перший «пробіг» і наслідки», а також «Діяльність і ключові заходи»).
- Автомайдан, вийшовши за рамки стандартних дій, яких вживають в демократичних суспільствах, приєднався до діяльності, яка по-справжньому обмежує потенціал авторитарної країни. Автомайдан спричинив тим самим відмежування недемократичної влади від головного її засобу – сили, яка означає інституалізовану систему, здатну в будь-який момент загрожувати безпеці, здоров'ю або життю своїх громадян. Втрата реального впливу української влади на ситуацію довкола Майдану і майданів в регіонах стало основною причиною ініціювати широкомасштабну акцію переслідування Автомайдану. Протягом кількох місяців діяльності цієї організації, її учасники та керівництво стали жертвами різного роду нападів, побиття і викрадення. Окрім того влада використовувала «законні» методи, такі як, наприклад, позбавлення водійських прав чи виписування штрафів за порушення правил дорожнього руху (див. розділи: «Керівництво і організація», «Феномен», а також «Переслідування»).
- Автомайдан – громадська організація, побудована на горизонтальній основі. Свою популярність і визнання отримала не лише завдяки ефективній роботі, але і дякуючи своєму справжньому про-громадському характеру. Активісти ніколи не співпрацювали з жодною політичною силою, дбаючи про збереження незалежності організації. Як початок революції збудив в громадянах України мотивацію робити щось для спільного добра безкорисливо, так її завершення викликало повернення до «класичної» версії, в якій на перший план висуваються приватні інтереси.

2. ДОРОЖНІ ЖУРНАЛІСТИ

Для того, щоб добре зрозуміти феномен Автомайдану варто подивитися на те, як він формувався. Автомайдан, хоч і з'явився спонтанно, не взявся нізвідки. Його основу склали раніше сформовані ідеї, думки і структури, яким українська революція надала імпульс для подальшого розвитку. Основа Автомайдану – група активістів, які організувалися раніше навколо інтернет-видання «Дорожній контроль» і займалися моніторингом і розголошенням випадків порушення прав учасників дорожнього руху українською міліцією, прокуратурою, судами.

Ця ініціатива, будучи громадською, неформальною і незалежною від політичних сил України, з'явилася ще в 2008 році як відповідь на агресивну політику Міністерства внутрішніх справ України стосовно водіїв автомобілів. Свідченням цього стало підвищення у кілька разів плати

за порушення правил дорожнього руху чи практики накладання штрафів і покарання у випадках непередбачених законодавством. Нова політика мала скоріш за все фіскальне підґрунтя (її ціллю було збільшення доходів до бюджету держави), але в той же ж час супроводжувалася корупцією, і здійснювалася на практиці завдяки підтримці незаконних грошових стягнень, прикриваючись порушенням правил дорожнього руху.

Таким чином, «Дорожній контроль» поставив перед собою мету – боротьбу з незаконними діями державних службовців, використовуючи при цьому методи журналістських розслідувань. 17.01.2011 року інтернет-портал «Дорожній контроль» був офіційно зареєстрований як видавництво, завдяки чому активісти отримали можливість користуватися захистом, гарантованим українським законодавством щодо засобів масової інформації. До того соціальні працівники стали офіційними журналістами і розпочали свою широку діяльність, зосереджуючи основну увагу на:

- Зборі інформації про порушення прав органами контролю дорожнього руху, міліцією, судами і прокуратурою щодо учасників дорожнього руху.
- Публікуванню і поширенню інформації, в основному за допомогою інтернет-сторінки roadcontrol.org.ua, а також інших українських медіа.
- Об'єднанні водіїв в боротьбі проти корупції і зловживаннях в рядах дорожнього патруля.
- Організації журналістських втручань (з часом, коли «Дорожній контроль» став відомими, вже сама його присутність на дорогах змушувала міліцію вести себе відповідно до закону і відмовитися від шахрайства.

«Дорожній контроль» до сьогодні функціонувала як організація інформаційного характеру, що займається громадським контролем і користується мережею засобів масової інформації для того, щоб змусити владу діяти згідно законів. Судячи з усіх доступних публічних даних, видавництво можна розглядати як організацію дійсно громадську та як таку, що займається захистом прав водіїв. До початку революції організація «Дорожній контроль» була аполітичною.

3. ВІД «ДОРОЖНЬОГО КОНТРОЛЮ» ДО «АВТОМАЙДАНУ»

Коли на заклик журналіста Мустафи Найема, українці котрі підтримували ідею європейської інтеграції, стали збиратися на Майдані Незалежності в Києві, українська влада відповіла в типовій своїй манері, тобто, використовуючи всі доступні (легальні, «напівлегальні» і нелегальні) засоби, щоб ускладнити або зробити неможливим здійснення масових акцій опозиції. В арсеналі була також державтоінспекція, завданням якої стало блокування маршрутів до Києва для автобусів і легкових автомобілів, які звозили демонстрантів з усієї України. За повідомленнями «Дорожнього контролю», міліціонери зупиняли водіїв транспортних засобів без жодної видимої причини, мляво розглядали їх документи, розпитували про кількість пасажирів у транспортному засобі і мету поїздки до Києва.

У відповідь на це «Дорожній контроль» провів журналістське втручання в типовому своєму стилі. Завдяки їм проїзд до Києва вдалося місцями відкрити. Пробіг, записаний камерами і опублікований в Інтернеті, сприяв подоланням іншими водіями проблем, викликаних неоднозначною поведінкою державтоінспекторів. На відеозаписах видно, як міліціонери мотивували зупинки автомобілів бажанням «попередити водіїв про складні умови руху» або розпитували, чи знають водії «де саме в центрі Києва можна припаркуватися».

Це втручання, на додаток до звичної діяльності «Дорожнього контролю», було свого роду політичним рішенням, тому що воно було спрямоване безпосередньо на підтримку Євромайдану. Підтвердженням цьому став своєрідний маніфест, опублікований через кілька днів Ростиславом Шапошниковим (керівником проекту «Дорожній контроль») на сторінках порталу roadcontrol.org.ua. За його словами, редакція вирішила виступити з відкритою підтримкою Євромайдану не в гонитві за Європою чи щоб протистояти російській політиці, але через бажання жити в правовій державі, вільній від корупції та шахрайства серед представників влади. З цього моменту колектив «Дорожнього контролю» все частіше брав участь в підтримці протестувальників на Майдані у Києві та інших «майданів» України.

Ідея Автомайдану народилася, ймовірно, в лавах «Дорожнього контролю» з початком Євромайдану, тобто 21.11.2013. Слід зазначити, що Автомайдан жодною мірою не замінив «Дорожнього контролю», так само як і не став його підрозділом. Автомайдан було створено, скоріше, як окремий проект на основі досвіду і методів роботи, раніше розроблених «Дорожнім контролем», що доповнював їх новими, що виникли під час і для цілей революції.

4. ПЕРШИЙ «ПРОБІГ» І НАСЛІДКИ

Увечері, 28.11.2013, команда «Дорожнього контролю» організувала в центрі Києва перший «автопробіг», тобто синхронне проходження автоколонни на підтримку Євромайдану. Авто, що брали участь в пробігові, були прикрашені українськими та європейськими прапорами. Проїжджаючи через місто, водії сигналізували і агітували перехожих приєднатися до протестувальників. У першому «пробігові» взяли участь близько 50 автомобілів. Не обійшлося, однак, без втручання державтоінспекції. «Даїшники» неодноразово намагалися зупинити водіїв без якихось конкретних причин. Насамкінець акція отримала широке висвітлення по всій території України, а також у зарубіжних ЗМІ. Виявилось, що пробіг став яскравим успіхом Євромайдану, а також свого роду «винаходом», який дозволяв ефективно розвивати діяльність протестувальників.

В результаті організації «пробігу» в руках журналістів «Дорожнього контролю» з'явилась нова зброя: на додаток до раніше розроблених методів, вони отримали у своє розпорядження цілу мережу знайомих водіїв, готових в будь-який момент своїми автомобілями приєднатися до акції. Відтепер виявилась можливою мобілізація водіїв в масштабах, які раніше були недосяжними. У той час як до революції ефективність заходів, «Дорожнього контролю» можна було виміряти, насамперед, реакцією громадської думки, то тепер з'явилась можливість здійснення прямого впливу на ситуацію (і не тільки через прореволюційні ЗМІ). Більш того, з тих пір активісти змогли не тільки реагувати на дії влади, але й ініціювати власні акції.

Ця ініціатива була правильно оцінена і розвинена Олексієм Гриценком, який за підтримки колег у «Дорожньому контролі» розпочав організацію інших «автопробігів» у відповідь на насильницький розгін Майдану в Києві в ніч з 29 на 30.11.2013-го.

5. ДІЯЛЬНІСТЬ ТА КЛЮЧОВІ ЗАХОДИ

Починаючи з грудня 2013 року, в українських ЗМІ все частіше стала з'являтися інформація про подальші дії Автомайдану (який надалі так і називали). З самого початку вони були чисто маніфестаційного характеру: організували ще один «пробіг» або «мобільне пікетування» проти так званих олігархів і високопоставлених урядових чиновників, в основному під їх

приватними земельними ділянками. Найбільш видовищна акція була проведена 29.12.2013, коли біля резиденції президента Віктора Януковича в Межигір'ї вдалося зібрати більше тисячі автомобілів. Того ж дня Автомайдан зробив аналогічні візити також до резиденцій:

- Володимира Рибачака (тоді - голови Верховної Ради України);
- Миколи Азарова (прем'єр-міністра України);
- Віктора Ющенка (попереднього президента України);
- Віктора Медведчука (одного з олігархів, неофіційного радника Віктора Януковича).

До кінця перевороту Автомайдан уже не продемонстрував нічого масштабнішого.

Завдяки широкому висвітленню в ЗМІ, Автомайдан почав розростатися далеко за межі Києва. До кінця другого тижня січня відбулися «пробіги», зокрема, в Донецьку, Луцьку, Львові, Одесі, Ужгороді, Харкові, Херсоні, Хмельницькому. Всього за два місяці діяльності активісти організували «мобільні пікетування» біля резиденцій більшості високопоставлених політиків і олігархів, пов'язаних з Партією регіонів, у тому числі:

- Андрія Ключова (голови адміністрації Президента України від 24 січня 2014 р.);
- Віктора Пшонки (колишнього генерального прокурора України);
- Віталія Захарченка (колишнього міністра внутрішніх справ України);
- Дмитра Табачника (колишнього міністра освіти і науки України);
- Рината Ахметова (українського олігарха, ймовірно, одного зі спонсорів Партії регіонів).

«Пробіги» стали настільки популярною формою протесту, що їх почали організувати не тільки в Україні, але і в усьому світі. Найбільші зареєстровано у Філадельфії (США), Едмонтоні (Канада) і Давосі (Швейцарія, акція була проведена під час щорічного міжнародного економічного форуму). Варто відзначити, що в березні, після революції, подібна форма діяльності була перейнята противниками Євромайдану в Харкові (вони організували свої власні «пробіги» на знак протесту проти дій нового уряду) та в Донецьку (автомобілями намагалися заблокувати рух українських танків в Донецьк).

Крім того, Автомайдан взявся за надання «логістичних послуг» протестувальникам на Майдані в Києві. Водії-активісти довели свою корисність організацією цивільних патрулів Майдану, в чиї обов'язки входило виявлення груп «тітушок» (бунтівники і провокатори, фінансовані, ймовірно, Партією регіонів), попередження про їх присутність протестувальників і блокування їх доступу до центру протестів. Автомайдан також зробив внесок у створення Медичної служби Майдану, допомагаючи транспортувати поранених в лікарні або місця проживання, а також для забезпечення протестувальників необхідним обладнанням та товарами, які надходили у Київ майже з усієї України. Також вони були задіяні і в більш складних операціях. Однією з них був «пробіг», організований 1 грудня, наступного дня після жорстокого розгону протестуючих на Майдані Незалежності. За підтримки Автомайдану протестувальники отримали можливість знову зібратися на головній площі Києва.

На основі аналізу повідомлень ЗМІ та організаторів можна зробити висновок, що концепція Автомайдану повністю викристалізувалася тільки на початку грудня.

6. УПРАВЛІННЯ ТА ОРГАНІЗАЦІЯ

Автомайдан був більше ініціативою і механізмом діяльності, ніж організацією. Його діяльність не була формалізована, а це означає, що сьогодні дані про Автомайдан не з'являються ні в одному офіційному публічному реєстрі. Досі не встановлено його формальну структуру. Як наслідок, важко знайти де-небудь єдиний список активістів або людей, офіційно відповідальних за свої дії – як керівництво, так і рядові члени Автомайдану брали участь на добровільній основі, без будь-яких зобов'язань.

6.1. Членство та комунікація

Всі бажаючі взяти участь в акції були зареєстровані на створеному спеціально для цього веб-сайті, що знаходиться за адресою <http://automaidan.org.ua/>. Цей сайт був єдиною спробою систематизувати діяльність Автомайдану, хоча з часом і вона перестала бути винятковою лінією зв'язку «керівництво-учасники». Справді, для того, щоб приєднатися до Автомайдану, достатньо було зателефонувати до одного з організаторів конкретної акції. У підсумку найбільш важливою платформою для обміну інформацією між членами стала спеціальна відкрита група на Facebook, де кожен бажаючий міг попросити про допомогу інших учасників, а крім того — спеціальна сторінка фанів Автомайдану, яка мала більш пропагандистську функцію.

6.2. Засади діяльності

Спосіб діяльності Автомайдану був не складний. Кожного разу, коли ситуація вимагала втручання, вистачало поінформувати про це за допомогою інтернету (згадана вище група і сторінка на Фейсбуці), а якщо подія відбувалася у загальному місці – за допомогою радіо. Якщо ж хтось з активістів знаходився поблизу і зміг мобілізувати ще кілька інших активістів – доходило і до інтервенцій.

Таким чином, виникає питання: які ситуації варто було вважати «інтервенціями»? Спектр діяльності Автомайдану був настільки широким, що всі, хто мав автомобіль могли допомогти. Часом доходило до організації мітингів або протесту, а часом і блокування «тітушок» на київському Майдані. Автомайдан реалізовував себе і в якості охорони лікарень, де знаходились госпіталізовані після заворушень на вул. Грушевського, після «зустрічі» з силовими структурами, які вивозили за місто поранених, щоб брутально їх там побити (така практика неодноразово була застосована представниками «Беркуту»).

6.3. Керівництво

Керівництво Автомайдану, так і його члени було неформальне і створювалось в хронологічному порядку (хто створив, той і керівник), діяло на основі авторитету серед своїх членів. В засобах масової інформації згадуються насамперед такі лідери:

- Дмитро Булатов – найбільш відомий лідер Автомайдану («голос Автомайдану»), був одним з головних активістів організації до 22 січня, коли його жорстоко побили (див. розділ «Переслідування»). Приватний бізнесмен.

(На фотографіях: Дмитро Булатов, з правого боку: в лікарні після побиття)



- Олексій Гриценко – за даними ЗМІ, один із засновників Автомайдану; зробив внесок у проведення спільної протестної акції водіїв відразу після насильницького розгону Майдану в Києві 1 грудня 2013. Особиста інформація: син політика Анатолія Гриценко (міністра оборони України в 2007-2012 роках), член партії «Громадянська позиція».
- Сергій Коба – один з найбільш відомих лідерів Автомайдану, активіст Помаранчевої революції. 23 січня з'явилася інформація, що він залишив Україну через загрозу репресій.
- Сергій Хаджинов – один з лідерів Автомайдану. Особиста інформація: співробітник міжнародної компанії, що бере участь у виробництві промислової хімії.
- Сергій Поярков – активіст Автомайдану, відомий політичний коментатор, головний автор і «охоронець» ідеї аполітичності Автомайдану (разом з Ростиславом Шапошніковим). Особиста інформація: художник.

Окрім відомих активістів, серед лідерів цього руху повинні бути названі журналісти «Дорожнього контролю» та інших видань, чия робота особливо сприяла зростанню значення Автомайдану. До них відносяться:

- Андрій Дзіндзя – відповідальний за здійснення «оперативних завдань» в журналі «Дорожній контроль». Брав активну участь у ініціативах Автомайдану. Через таку діяльність був заарештований і зазнав переслідувань (див. «переслідування»).
- Ростислав Шапошніков – журналіст, засновник і керівник проекту «Дорожній контроль». Став жертвою репресій ще до початку Майдану, так як становив потенційну «загрозу» корумпованій системі. Його викрали, жорстоко побили і викинули по дорозі. В ході розвитку революційних подій розгорнув свою діяльність за межами України. На території Польщі співпрацював з фондом «Відкритий Діалог». Продовжив роботу у США.

(На фотографіях: Ростислав Шапошніков, на фото праворуч: у лікарні, після викрадення та жорстокого побиття невідомими).



- Єгор Воробйов – прес-секретар «Дорожнього контролю».
- Тетяна Чорновол – журналістка «Української правди», брала активну участь у пропаганді ініціатив Автомайдану. Наприкінці грудня 2013 її жорстоко побили невідомі. Варто звернути увагу на разючу схожість даного випадку з випадком Ростислава Шапошнікова.

(На фотографіях: Тетяна Чорновол, зображення праворуч і внизу: після жорстоких катувань).



6.4. Вплив репресій на діяльність Автомайдану

Під впливом репресій і переслідувань, зазначених у підрозділі «переслідування», діяльність Автомайдану, безсумнівно, змінилася. Коли влада застосовувала тільки легальні (читай «напівлегальні»), в основному адміністративні засоби репресій проти активістів, Автомайдан продовжував активну діяльність, демонструючи неймовірну стійкість до переслідувань. Тільки тоді, коли влада почала вдаватися до незаконних методів, які передбачали застосування сили і терору, активність Автомайдану фактично зменшилася. До самого кінця революції активістам Автомайдану так і не вдалося відновити первісний стан діяльності організації.

Найбільш «болючими» заходами, які негативно відобразилися на організаційних можливостях Автомайдану, були:

- арешт Андрія Дзіндзі на два місяці;
- викрадення і жорстоке катування Дмитра Булатова, одного з найвідоміших лідерів Автомайдану. Ця подія фактично виключила його з керівництва організації;

- використання терору виявилось настільки ефективним, що в страху за своє здоров'я і життя Сергій Коба також залишив Україну.

Влада виключила з діяльності Автомайдану найбільш ініціативних лідерів, що, безсумнівно, призвело до ослаблення організації.

6.5. Етапи діяльності Автомайдану

Інтенсивність та масштаби акцій зазнавали змін відповідно до перебігу основних подій революції. Спостерігаючи цю мінливість у часі, можна виділити наступні етапи діяльності Автомайдану.

Хронологія революції	Фаза діяльності Автомайдану	Короткий опис
21.11.2013 – початок революції	Кристалізація (від 21.11. до 01.12.2013)	<ul style="list-style-type: none"> • листопад 2013 р.: перші акції ДК, спрямовані на підтримку Євромайдану; • розробка нових методів протесту; • поширення ідеї «мобільної підтримки» революції; • 01.12.2013.: перший «автопробіг» названий у медіа «Автомайданом».
29-30.11.2013 - жорстоке придушення протестів на Майдані Незалежності в Києві		
	«Фестиваль Автомайдану» (від 1.12.2013 до 23.01.2014)	<ul style="list-style-type: none"> • Організація великої кількості «автопробігів», пікетів, маніфестацій і патрулів за участі водіїв з усієї України; • 29.12.2013.: пік мобілізації автомайданівців, організація кількох пікетів під резиденціями найвідоміших українських олігархів та високо посадовців.
16.01.2013 – введення в дію т. зв. «диктаторських законів»	Придушення «фестивалю» (від 23.01.2014 до 20.02 2014)	Застосування репресій проти активістів Автомайдану, а саме: <ul style="list-style-type: none"> • організація засідок в ніч з 22 на 23.01.2014; • викрадення і побиття Дмитра Булатова 23-
19-23.01.2013 – ескалація насилля, сутички на вул. Грушевського в Києві		

		30.01.2014; <ul style="list-style-type: none"> • втеча з України Сергія Коби. Спад/обмеження активності Автомайдану.
19-22.02.2014 – кульмінація революційних подій в Україні; спеціальні підрозділи відкривають вогонь по протестувальниках; Майдан висуває ультиматум владі; Віктор Янукович втікає з Києва; перемога революції.	Декомпозиція через політизацію (від 20.02.2014 до сьогодні; дивись підрозділ «перспективи»)	<ul style="list-style-type: none"> • перемога революції і формування нової більшості у Верховній Раді роблять невизначеним майбутнє Автомайдану; • як тільки Сергій Коба по поверненню до Києва оголосив про перехід Автомайдану до опозиції, до організації почали проникати політичні кар'єристи з метою заробити політичний капітал на бренді «Автомайдан»; • деякі засновники Автомайдану, не бажаючи вплутуватися в політику, почали залишати організацію, інші намагаються надати Автомайдану політичного значення.

7. ФЕНОМЕН АВТОМАЙДАНУ

Як представлено в розділі «Переслідування» даної доповіді, українська влада завзято боролася за згортання діяльності Автомайдану. Тому необхідно дослідити феномен даної організації та її значення для всієї революції, а воно – зважаючи на реакцію урядових структур – було величезним.

Відправною точкою для аналізу має бути недемократична природа влади, котра у своїй діяльності не тільки не спирається на підтримку суспільства, а й діє всупереч його волі. Така влада здатна працювати незалежно від коливань громадської думки, змін в суспільних настроях і волевиявленні народу, що виражаються в справедливих, демократичних виборах або через діяльність громадянського суспільства. Основним джерелом недемократичної влади є сила, під якою розуміється не тільки перевага фізичного насилля, але і «переважання страху», тобто потенційне застосування сили на шкоду громадянину без будь-якої відповідальності за вчинені дії. Недемократична влада спирається на суспільство, поки останнє діє у відповідності з традиційними, мирними і демократичними формами, обмежуючи себе символічними акціями (протести, пікети, пропаганда і інформаційна компанія). Уряд, що працює в умовах недемократичної інституційної системи, не буде

відчувати страх перед обуреним суспільством, поки воно не розпочне дії, що потенційно можуть обмежити його фактичний вплив або підірвати його функціонування. З цієї причини усі дії, до яких вдавалися основні опозиційні партії України ще до початку революції виявлялися абсолютно неефективними проти влади, що чимраз більше віддалялася від демократичних правил гри.

Влада залишалася байдужою до вимог народу, навіть коли той зібрався на Майдані Незалежності та майданах всієї України, продовжуючи мирні акції протесту. Натомість виявилось легко контролювати. Використовуючи усі доступні ресурси, в тому числі підвідомчі медіа-компанії, можна було маніпулювати інформацією про події в столиці, наприклад, занижувати кількість протестувальників, що зібралися на майданах, зображати їх у негативному світлі, дискредитувати лідерів опозиції і т.д. Інформація про акції протесту, а з нею і «імпульс мобілізації» поширювалася в Україні дуже повільно. Протести проводилися тільки в центрах великих міст, уряд дбав, щоб вони не виходили за ці межі. У цьому контексті діяльність Автомайдану виявилася надзвичайно актуальною – першою функцією, яку відіграв Автомайдан уже на початку революції було поширення і просування ідеї Майдану навколо Києва, а з часом і по всій Україні. Автомайдан перетворився на живого свідка подій і, дякуючи позитивному іміджу та підтримці медіа, що забезпечувалася зокрема через «Дорожній контроль», фактично заохочував людей долучитися до протестів.

Ще однією важливою функцією Автомайдану була організація антиурядових акцій у більш чутливих для влади пунктах, ніж міські центри. Активісти Автомайдану слушно підкреслюють, що навіть півмільйонний марш центральними вулицями Києва не здатний викликати реакції влади, поки справа не дійде до того, чому остання надає першочергового значення – в даному випадку йдеться про приватне майно, що накопичується за замкнутими дверима. Олігархи і високопоставлені урядові чиновники, пов'язані з Партією регіонів і Президентом Віктором Януковичем вважали своє майно недоторканим, поки люди стікалися на майдани. Ситуація змінилася, коли Майдани від міських центрів переїхали під вікна їх будинків.

Автомайдан, як зазначалося раніше, зробив свій внесок у збільшення мобільності Євромайдану, що таким чином розвинув свою діяльність в областях, набагато ширших за рамки однієї площі. Автомайдан, таким чином, долучився до порушення зон політичної системи, «зарезервованих» виключно під владу, підриваючи таким чином авторитет і дії останньої. Реакція влади проявилася у переслідуваннях активістів, про що розповідається в наступному розділі.

Влучно описав феномен Автомайдану один з його лідерів, Олексій Гриценко: «Давно зрозумів, що 50 людей і 50 машин – це небо і земля з точки зору створених незручностей. Півсотні людей легко відтіснити, а 50 машин – сам спробуй!».

8. ПЕРЕСЛІДУВАННЯ

Влада неодноразово намагалася перешкоджати діяльності Автомайдану, послідовно застосовуючи нижче перераховані засоби придушення. Спочатку застосовувалися методи були більш-менш законними, наприклад вибіркове застосування зобов'язуючих правових приписів. Коли такі дії виявились абсолютно безрезультатними, влада перейшла до методів абсолютно нелегальних, наприклад, прийняття нових правових норм, які розширювали арсенал авторитарних методів впливу (так звані диктаторські закони від 16.01.2014 року).

Загалом, на фоні того, як Автомайдан обертів нарощував силу під час революції, влада перейшла до наступних кроків:

- широке поширення покарання учасників Автомайдану штрафами за недоведені порушення правил дорожнього руху;
- позбавлення активістів Автомайдану водійських прав (метод виявився вкрай неефективним, адже кожен активіст, у якого відібрали права, для наступної акції звертався по допомогу до друзів, що, в свою чергу, призвело до росту кількості активних учасників Автомайдану);
- журналістські провокації, спрямовані проти лідерів Автомайдану, з метою їх дискредитації в очах громадськості;
- викрадення і побиття лідерів Автомайдану;
- введення Верховною Радою України кримінальної відповідальності за такі заходи, як керування автомобілем в колоні з більше, ніж п'яти транспортних засобів.

Протягом того, як масштаби революції зростали, посилювалися репресії проти активістів Автомайдану, чия діяльність (як описано в розділі «Феномен») була абсолютно неприйнятною для влади. Два з найбільш резонансних актів утисків активістів Автомайдану (тобто викрадення Дмитра Булатова і засідка 23.01.2014.) наведені нижче.

8.1. Викрадення Дмитра Булатова

23.01.2014, активісти Євромайдану отримали звістку про зникнення Дмитра Булатова. Як повідомила його дружина, він не виходив на зв'язок більше доби. Той факт, що зникнення Булатова пов'язане з арештом близько п'ятнадцяти активістів Автомайдану о 4:00 ранку біля однієї з лікарень Києва (водії Автомайдану патрулювали лікарню для захисту поранених від можливого викрадення). Серед затриманих мав бути і Дмитро Булатов. Після отримання інформації про його зникнення, активісти Автомайдану оголосили нагороду в 10 тисяч доларів за інформацію, яка допомогла б знайти Булатова. Згодом розмір нагороди збільшили до 25 тисяч доларів.

30.01.2014 Дмитро Булатов вийшов на зв'язок з друзями і повідомив, що його викрали і катували. Злочинцями була група невідомих чоловіків, котрі розмовляли (відповідно до слів Булатова) з російським акцентом. Після катувань Дмитра вивезли за межі міста і викинули з машини. Він зміг самостійно дістатися села Вишеньки Бориспільського району (під Києвом) і попросити про допомогу. Потім доставлений його доставили до лікарні в Києві, а звідти відправили на лікування до Литви. Після завершення госпіталізації він збирався летіти до Німеччини, де живе частина його родини.

У нього були численні травми по всьому тілу. З його слів (і згідно з нанесеними пораненнями) зловмисники відрізали йому вухо, і навіть намагалися розіпнути його, про що свідчать рани на руках і ногах.

Слід уточнити, що на основі наявної інформації неможливо прямо зв'язати викрадення Булатова з українською владою.

8.2. Засідка 23 січня

Особливе місце серед засобів репресій, які використовувала колишня влада, займає масштабна кампанія проти автомайданівців в ніч з 22 на 23.01.2014 року. Були організовані щонайменше три засідки на активістів Автомайдану, кожна з яких проходила за схожим сценарієм. Використавши описану раніше схему реагування Автомайдану (див. розділ

«Управління та організація»), зловмисники поширили неправдиву інформацію про те, що нібито комусь була необхідна допомога автомайданівців. Коли активісти прибули в призначене місце, на них без попередження напали міліціонери озброєні кийками і газовими балончиками. Жертви цього нападу були жорстоко побиті. Співробітники спеціального підрозділу міліції «Беркут» протягом багатьох годин катували затриманих, часто демонструючи невмотивовану жорстокість. Автомобілі автомайданівців були повністю знищені, також були вкрадені гроші, телефони та інші цінні речі, що належали активістам. Побитим протягом декількох годин постійно відмовляли в медичній допомозі і забороняли зв'язуватись зі своїми сім'ями і адвокатами. Насамкінець, більшість затриманих тої ночі були безпідставно звинувачені у нападі на міліціонерів при виконанні та були порушені кримінальні справи за Статтями 294 і 296 Кримінального кодексу України (масові заворушення, хуліганство), що карається строком до 15 років позбавлення волі.

9. ПЕРСПЕКТИВИ

Аналізуючи діяльність Автомайдану безсумнівно важко обрати правильну часову форму розповіді. З одного боку, помилково писати про Автомайдан в минулому часі, адже це припускає, що його діяльність припинилась з перемогою революції, і з усуненням недемократичної влади Партії регіонів і Віктора Януковича, це явище втратило свою актуальність і в подальшому не матиме ніякого впливу на розвиток подій в країні. Такий сценарій доволі сумнівний. З іншого боку, описуючи феномен Автомайдану у теперішньому часі, виникає враження, що організація працює і буде працювати в своїй оригінальній формі і на основі тих же принципів, якими керувалася до цього, але це також не відповідає дійсності. Тому варто всесторонньо проаналізувати зміни в організації, а також спробувати спрогнозувати її майбутнє.

Дійсно, явище Автомайдану динамічно змінюється з плином часу. Як вказується в таблиці у розділі «Управління та організація», фази діяльності Автомайдану тісно пов'язані з поточною ситуацією в країні. У той час як масово ширилась нестримна корупція, а настрої в суспільстві не вказували на можливість раптових змін політичної ситуації, активно діяла редакція «Дорожнього патруля». Вибух революції спровокувало накопичене соціальне невдоволення населення. Дякуючи Майдану, багато різних організацій, що до того були самі по собі, знайшли спільну мову, а це в свою чергу дало змогу тепер більш чітко і зрозуміло описати явища в Україні. На основі «Дорожнього контролю», а також низки інших досвідчених активістів сформувалась структура, яка добре вписалась в рамки революції. Все почалось з «фестивалю Автомайдану» - активісти організовували серію гучних заходів, в тому числі численні пікети резиденцій впливових українських олігархів і політиків. Ця діяльність потім була жорстоко придушена владою, що, безсумнівно, призвело до подальшої зміни долі організації. Ця зміна розпочалась з перемоги революції - у Верховній Раді сформували нову більшість, а Президент Віктор Янукович втік з країни. Автомайдан опинився на боці переможців, а в його лавах виникла дискусія про подальше життя організації.

На момент підготовки цієї доповіді можна помітити кілька різних тенденцій. З одного боку, Сергій Коба, повернувся до Києва і оголосив перехід Автомайдану в опозицію, пояснюючи це тим, що кожен орган повинен бути під контролем своїх громадян. Така позиція керівництва організації припускає: а) Автомайдан продовжуватиметься навіть після революції, і б) організація прагне зберегти неполітичний хід своєї діяльності. Коба також додав, що Автомайдан не має наміру брати участь в новому розподілі влади і не збирається бути політичним бенефіціаром перемоги революції. Однак, не виникає сумнівів, що ця позиція знаходиться у відкритому протиріччі з фактами, що постають після перемоги революції. Так,

27.02.2014 року на засіданні Верховної Ради України було призначено міністром спорту та молоді Дмитра Булатова, одного з лідерів Автомайдану, а це, безсумнівно, означало акт переходу успіху Автомайдану як організації на її членів, але у політичному вимірі. Тому зараз ми маємо справу з протилежними поглядами лідерів на вектор розвитку Автомайдану.

Аналогічно різні тенденції можна спостерігати на рівні «низів організації», тобто неформальних членів Автомайдану. Зараз відбувається поступова демобілізація участі в акціях, тому що, на думку не тільки Автомайдану, а й всього Євромайдану, поставлені завдання повільно починають виконуватись. Однак на місце старих активістів приходять нові, які ставлять перед собою мету не стільки у захисті громадян від зловживання влади, а скільки вважають Автомайдан зупинок одним з пунктів своєї політичної кар'єри. Автомайдан (як вже згадувалося раніше) ніколи не мав своїх офіційних структур, тому перевірка списку членів практично неможлива – на рівні організації та її офіційних членів немає органу, який міг би здійснити хоч якісь підрахунки. З точки зору революції, ця формула працювала дуже добре, тому що дозволяла швидко і ефективно мобілізувати велику кількість учасників акцій. Проте коли революція добігла кінця (або принаймні зменшилися в масштабах), така неформальна організація створює ґрунт для деяких зловживань. За повідомленнями лідерів «Дорожнього контролю» (пов'язаного з ініціативою створення Автомайдану), почали з'являтися політичні активісти під виглядом учасників Автомайдану, що мають на меті отримати високий соціальний капітал на початку своєї громадської і політичної діяльності. Аналогічним чином багато нових активістів приписують себе до керівництва Автомайдану, щоб долучитись до їх успіху, тим самим ще більше підігриваючи розчарування серед теперішніх активістів. В результаті таких явищ відбувається поступовий розпад організації шляхом її політизації.

З розглянутих вище процесів виникають два основні сценарії подальшого розвитку явища Автомайдану:

Варіант перший: політизація і продовження діяльності. Цілком можливо, що лідери Автомайдану, які виступають за подальше функціонування організації, прагнутимуть відповідати цій формулі. Безсумнівно кроком у цьому напрямку має бути реєстрація та формалізація діяльності. Це потрібно, в першу чергу, для того, щоб зберегти контроль над організацією та запобігти її подальшому розпаду. За такого вектору розвитку відбудеться поступова політизація Автомайдану, але за умов зміцнення стабільності в державі його діяльність буде обмежена. Так, відходячи від організації маніфестацій, пікетів, демонстрацій та патрулів він може перетворитися на соціальну базу для одного з політиків Майдану (можливо для Булатова?). До того ж Автомайдан зможе продовжувати успішно виконувати функцію організації-групи активістів, яка дбає про захист прав автомобілістів та учасників дорожнього руху, при цьому залишаючись поруч з впливовими політиками. Реалізація цього варіанту на даний час малоімовірна, але не виключена.

Варіант другий: якщо головною тенденцією все ж стане розпад організації, варто очікувати поступового зниження її значущості в суспільстві, і аж до повного припинення її діяльності. Так само, як зародження Автомайдану було продиктовано початком революції, так і його зникнення може бути початком розпаду громадянської ініціативи. Цей варіант особливо ймовірний, враховуючи розбіжності між лідерами Автомайдану. Крім того, можна спрогнозувати проміжний варіант, за якого керівництво переводить Автомайдан в «режим очікування», тобто тимчасове припинення діяльності організації з можливістю поновлення в будь-який час, якщо цьому сприятимуть обставини.

10. Рекомендації для нової української влади щодо Автомайдану

Після першої, «київської» фази Майдану до влади прийшов уряд Арсенія Яценюка. Склад нового кабінету побудований з суміші колишніх опозиційних діячів парламенту і громадських активістів Майдану. Одним з нових міністрів був призначений активіст Автомайдану Дмитро Булатов, який очолив Міністерство молоді та спорту. Це, звичайно, лише маленький крок у бік побудови нової, діючої в інтересах громадян держави, але цей крок, як і будь-яка інша спроба включити «структури Майдану» в процес реформування держави, є дійсно позитивним [1]. Після призначення Булатова в уряд повинні послідувати подальші кроки, спрямовані на залучення активістів Автомайдану заради модернізації України.

Активістам Автомайдану слід задуматися про отримання спеціальних повноважень у сфері контролю за дотриманням порядку на дорогах і боротьби з корупцією в рядах автоінспекції. Доцільним видається введення на базі їх суспільної структури добровільної дорожньої міліції, котра підтримує та контролює роботу української дорожньої служби. Це вписувалося б у відповідну створювану нову модель державного управління, яка б відповідала теперішнім соціальним реаліям України. Дана модель дає змогу розподілити повноваження між «міцним адміністративним центром» держави та організаціями громадянського суспільства, в ролі «регуляторів» і «наглядачів» за державною політикою, заснованої на громадянах, які мають великі перспективи участі та активності. Такий шлях вирішення кризи ідеально вписується не лише в українську традицію самоорганізації, а й в історичний контекст революції, що створила багато спонтанних центрів самопомоги, які варто було б легалізувати і включити в нову структуру держави а також відповідає політиці європеїзації країни, тобто державобудівництва на фундаменті європейських традицій і цінностей. Такий крок спричинить вже сьогодні низку реальних переваг:

- По-перше, посилення підтримки ідеї та потенціалу модернізації держави, розроблених Майданом, за рахунок перенесення обов'язку реформування держави на громадян. Фактична участь у будівництві нових, реформованих державних структур позитивно вплине на консолідацію суспільства, надавши йому риси громадянськості і допоможе подолати розрив між народом і (поки) антигромадянською державою;
- По-друге, що впливає з вищезазначеного, допоможе стабілізувати ситуацію в країні. Громадяни, знаючи, що вони співвідповідальні у наведенні порядку після тривалої кризи, виконуватимуть свою роль може навіть краще, ніж призначенці на державні посади, які мають набагато нижчий рівень соціальної довіри, ніж активісти Майдану. Більше того, застосування поняття «стабілізація як справа всього народу» може допомогти полегшити роботу уряду, щоб він міг зосередитися на таких питаннях, як ті, що стосуються російської агресії;
- По-третє, від такого рішення виграє і сама держава, перед якою відкриється можливість відновлення довіри між громадянами на основі більш тісної співпраці.

Однак варто звернути увагу на ряд чинників, які перешкоджають втіленню в життя такого плану. Перш за все - глухий кут в діалозі по лінії «Майдан-уряд» щодня перешкоджає включенню структур Майдану в роботу зі стабілізації країни. Подальше посилення феномену «розкладання і політизації Автомайдану» і поглиблення розколу між його активістами: тими, які вирішили співпрацювати з новоствореним урядом та іншими, які оголосили перехід в опозицію (див. попередній розділ). Також сьогодні спостерігаються суперечки між редакцією «Дорожнього контролю» і колишнім лідером Автомайдану Дмитром Булатовим. Поглиблення конфлікту може в довгостроковій перспективі унеможливити співпрацю, що

означатиме нереальність шансу допомогти модернізувати державу і створити якісно нову державну політику.

Друга, безсумнівно, несприятлива обставина в цій ситуації - це слабка фінансова система держави, що, очевидно, стає на перешкоді підтримці інституалізації Автомайдану (йдеться про оснащення). У цьому плані слід було б врахувати - через призму діяльності нової громадянської влади на основі структури і методів Автомайдану - потенційні вигоди і доходи до державного бюджету в результаті ефективної діяльності по боротьбі з корупцією.

Останній фактор є політичною волею і реальними намірами нового уряду. Будь-які майбутні рішення і політика, як по відношенню до Автомайдану, так і до інших організацій, пов'язаних з колишнім Майданом, будуть являти собою свого роду «лакмусовим папірцем» визначення відповідності нової влади нововообраному європейському шляху.

ДОДАТОК ДО ЗВІТУ «АВТОМАЙДАН»

Філіп Шимборські (координатор)
Константи Ходковські (редакція)
Вікторія Жуган,
Оксана Чіх,
Наталя Басько,
Міхал Марек,
Каміль Сай

У даному додатку продемонстровано детальне відтворення організованої акції службовців української міліції, спрямованої на захоплення якнайбільшої кількості членів Автомайдану, у якій міліція не цуралась безправної та небаченої жорстокості. Метою представленої нижче історії є відкриття читачеві лаштунків, за якими переслідування активістів на Майдані, та показ „процедури насильства” й масштабу порушень, скоєних представниками влади. Відтворення перебігу подій стало можливим завдяки роботі волонтерів і працівників Фонду «Відкритий Діалог», які перебували у Києві.

Засідки на Автомайдан 23 січня - заручники Януковича

Уночі з 22 на 23 січня 2014 р. міліція і службовці «Беркута» організували щонайменше три засідки на членів Автомайдану. Усі три відбувались за ідентичним сценарієм: активістам передавали фальшиву інформацію, начебто потрібна була їх допомога, а коли вони приїжджали на визначене місце, то на них нападали без попередження озброєні палицями і газометами міліціонери. Над активістами знущались протягом кількох годин, часто демонструючи незвичайну жорстокість. Більше того, автомобілі затриманих нищили вщент, крали їхні гроші, телефони й інші цінні предмети. Побитим протягом багатьох годин не надавалась медична допомога, їм не дозволяли зв'язатись з ріднею та адвокатами. Врешті, більшість затриманих цієї ночі було звинувачено у нападі на службовців «Беркута» і порушенні ст. 294 і 296 Кримінального кодексу України (масові заворушення, хуліганство), що карається позбавленням волі на строк до 15 років. Затримані особи (та особи, затримані в ході заворушень на вулиці Грушевського) відразу ж стали приводом для спекуляцій в переговорах уряду з опозицією та протестуючими.

Напад на вул. Щорса

23 січня 2014 року уночі, близько 3 години, Андрій Шминдюк та Ігор Кобзар їхали автомобілем по вул. Щорса в Києві. Під час руху вони зауважили по лівій стороні дороги кілька припаркованих автомобілів з включеним аварійним сигналом, а навколо них невелику групу людей. Підозрюючи, що він став свідком дорожньо-транспортної пригоди, Шминдюк, який керував автомобілем, з'їхав на ліву сторону дороги і зупинився поруч з припаркованими транспортними засобами. Кобзар вийшов, щоб з'ясувати ситуацію, і, коли йому сказали, що ситуація знаходиться під контролем, він повернувся до машини. Найімовірніше, в той же час на правому узбіччі дороги зупинився «Volkswagen», з якого вийшли Денис Рубцов і Микита Горський. Чоловіки також підійшли до групи, яка зібралась біля автомобілів.

Раптом зі сторони вул. Літньої підбігла група з 20-30 міліціонерів у формі підрозділу

«Беркут». Без жодного попередження службовці почали бити вікна автомобілів і лупцювати людей, які у них знаходились. Денис Рубцов і Микита Горський знаходилися ще поза автомобілем. Пробували добігти до транспортного засобу, однак міліціонери наздогнали їх раніше. Шминдюк і Кобзар сиділи усередині свого автомобіля, тому міліціонери били їх через розбиті вікна. Тільки частині людей, які випадково зібралися, вдалося втекти від міліціонерів.



Ілюстрація 1 – розбитий автомобіль Дениса Рубцова (фот. сім'ї власника)

Проти Кобзаря двічі застосовано перцевий газ, спрямований в обличчя з близької відстані. Його бито палицями по голові, він отримав також сильні удари у вуха та у ділянку коліна. Міліціонери витягнули чоловіків з автомобілів, після чого кинули їх на землю і продовжували бити. Кожного з постраждалих чоловіків било одночасно 3-5 міліціонерів. Більшість ударів були спрямовані в голову. Через деякий час зупинились і почали зносити затриманих до міліцейського автобуса, де кидали їх на підлогу один на одного. Ігор Кобзар пам'ятає, що невідомий офіцер міліції, бачачи як службовці несуть Кобзаря, крикнув по-російськи: «Зачекайте, це може бути один з наших» («Подождите, это кто-то из наших»). Кобзареві зняли капюшон, після чого, коли виявилось, що він не „свій“, його посадили в автобус. Також жінка, яка виступає як свідок подій, в матеріалі відео телебачення УРТ описує, як один з міліціонерів, що били, розпізнає одну з жертв і кричить: «Це наші» («Это свои»). Наприкінці, в міліцейському автобусі знаходилось шість чоловіків: Шминдюк, Кобзар, Рубцов, Горський, Дмитро Сайдаков та Олег Фролов.

В автобусі міліціонери (у кількості 10-15 чол.) дали били і знущались над затриманими. Непритомного Микиту Горського били по обличчю боксерською рукавицею. Кобзареві міліціонери відрізали великий жмут волосся, який потім запхали йому у рот і змусили жувати. Кобзар також отримав кілька сильних ударів по голові. В автобусі міліціонери провели обшук затриманих, забираючи у них телефони і найбільш цінні предмети, а також готівку і кредитні картки. Вилучені предмети і гроші не були повернуті, ані внесені у протокол.

Автобус із затриманими проїхав, петляючи, до дільничного відділу Печерського району (РВВС). По дорозі міліціонерів дуже занепокоїв автомобіль, який прямував услід за автобусом. З цього приводу було здійснено кілька телефонних дзвінків з вимогою „прибрати“ його. У закритому дворі дільничного відділу затриманих вивели з автобуса і кинули в сніг. Тут також міліціонери били затриманих. Через деякий час з будинку відділу вийшов невідомий чоловік, який криком сповістив міліціонерів, що вони привезли „не тих людей, що потрібно“. Кільканадцять хвилин пізніше, міліція завантажила затриманих назад в автобус, цього разу садячи їх на металевих каркасах з яких попередньо знято пластикові

сидіння. Затриманим наказано тримати руки за головою. Автобус попрямував до дільничного відділу міліції Дарницького району, куди добрався близько 4 години, по дорозі за ним стежили автомобілі Автомайдану.

Затриманих висадили на подвір'ї дільничного відділу Дарницького району, вишикували в колону і наказали їм підняти руки. Потім через задній вхід їх введено до будівлі, де вони залишалися до післяобідніх годин того дня. Біля 6 години затриманим дозволено зв'язатись з адвокатами та ріднею, а після обіду розпочато перевезення поранених до чергової лікарні на вул. Братиславській, 3.

Засідки у Кріпосному провулку

Близько 3 години ночі в соціальних медіа з'явилась неправдива інформація, начебто «Беркут» затримав групу активістів Автомайдану і звозить їх автобусами в район станції метро «Лівобережна», тобто, на інший берег Дніпра. Автомобілі Автомайдану намагались контролювати рух цих автобусів.

Біля години 4:40 в район Кріпосного провулку прибуло кілька інших автомобілів: «Dacia», яким керував Олександр Шевченко, «Daewoo», за кермом якого був Олександр Кравцов, «Nissan» Юлії Волкової, таксі без розпізнавальних знаків «Dacia», яким керував Рудольф Абрамян. Кравцов є членом Автомайдану і в той час слідкував за міліцейським автобусом, в якому повинні були знаходитися затримані активісти майдану, Абрамян перевозив пасажирів у рамках виконання своєї роботи, а інші водії стверджують, що у Кріпосному провулку знаходились, їдучи додому. Тим не менш, у записі з відеореєстратора, розміщеного в одному з автомобілів Автомайдану, чути голос із-за кадру, який згадує про п'ять автомобілів, які працювали разом. У всіх автомобілях крім водіїв знаходилися пасажири.

Автомобілі під'їхали вулицею Грушевського зі сторони станції метро «Арсенальна». На перехресті з Кріпосним провулком вулиця була заблокована кордоном міліції, тому водії пробували повернути в Кріпосний провулок, щоб продовжувати їзду в сторону центру міста, однак дорогу заблокував автомобіль дорожньої міліції ДАІ, який стояв поперек вулиці. Службовці ДАІ наказали водіям розвернутись і прямувати вулицею Грушевського. Під час маневру розвороту таксі Рудольфа Абрамяна протаранив міліцейський автобус «Беркута». Усі автомобілі, які знаходилися на перехресті, були оточені численною групою працівників «Беркута», які без попередження почали розбивати вікна в транспортних засобах, а потім жорстоко бити людей, які знаходились у них і витягувати їх на вулицю.



Ілюстрація 2 – розбиті автомобілі на вул. Грушевського (фот. Автомайдану)



Ілюстрація 3 – розбите таксі Рудольфа Абрамяна (фот. Автомайдану)

Міліціонери кинули пійманих людей на землю, потім били їх палицями і копали. Били однаково як чоловіків, так і жінок. Міліціонери забирали у затриманих цінні предмети і готівку, а також цінніші речі зі зруйнованих автомобілів [2]. Пізніше, принаймні, 15 осіб завантажено до міліцейського автобуса, де їх продовжували лупцювати. Після 5 години автобус проїхав в іншу частину Маріїнського парку. Там затриманих вивели з автобуса, а Юлія Волкову відпустили. Чоловіків вивели у парк, де їх змусили стояти на колінах на снігу (при температурі, яка сягала мінус 18 °С) і били. Службовці пробували змусити Ігора Пальоха кричати «Люблю Беркут», а коли чоловік відмовився, міліціонер вдарив його в обличчя, ламаючи ніс. Ігор Пальоха і Дмитро Сергієнко також твердять, що їх змушували до стояння навколішки на ганчірках, щоб їхній одяг просочився цим запахом (що давало б припущення, що чоловіки мали в руках „коктейлі Молотова”).



Ілюстрація 4 - розбитий Nissan (фот. автомайдан)

Між 6:00 та 7:00 ранку затриманих розвезли міліцейськими автобусами до різних РВВС: Оболонського, Дарницького та Деснянського. Незважаючи на те, що більшість затриманих

отримали серйозні травми під час затримання і тортур, їм не було надано медичну допомогу. Важко поранених почали перевозити в чергову лікарню на вул. Братиславській, 3 лише з 11:00. Останніх поранених привезли туди близько першої години ночі 24 січня.

Близько 4:00 ранку до Нестора Дідика та Андрія Ленца, котрі знаходились на Майдані Незалежності, підійшли незнайомі люди, з вигляду схожі на активістів Євромайдану. Ці люди попросили допомогти витягнути застряглий в снігу автомобіль з речами для Майдану. Ленц і Дідик зібрали групу чоловіків (близько 11 осіб) і виїхали з Майдану на жовтому «Volkswagen Transporter». Автомобілем керував Андрій Лісовенко.

Близько 5:20 автомобіль звернув з вулиці Грушевського в Кріпосний провулок. У машині перебувало 8-10 осіб, котрі повертались з Майдану Незалежності. На середині довжини вулиці, на висоті входу до будівлі Національного військово-історичного музею проїзд був заблокований ДАІ та «Беркутом». Міліціонери затримали автомобіль і наказали пасажирам та водієві вийти на вулицю і лягти на проїжджій частині. За словами Ярослава Пужака, котрий знаходився в задній частині автомобіля, пасажирів, котрі виходили, міліціонери били палицями. Лісовенко пам'ятає, що бити почали, коли затримані лежали на землі. Міліціонери били їх палицями і ногами по голові та спині. Потім конфіскували гроші та цінні предмети [3]. Як і під час інших акцій «Беркута» цієї ночі міліціонери не складали протоколів і привласнили конфісковані речі. Потім вони почали вибивати скло в автомобілі, розбили фари, вирвали задні двері, а всередину автомобіля кинули гранату. В результаті автомобіль було майже повністю зруйновано.



Ілюстрація 5 - знищений «Volkswagen Transporter» (фото надане Автомайданом)

Одному з пасажирів ймовірно вдалося втекти і дістатися до Майдану Незалежності. Решту міліціонери відвезли автобусом до Маріїнського парку. Під час поїздки міліціонери били затриманих при найменшій спробі рухатися (це тривало всю ніч, поки їх не привезли у відділок міліції). У парку затриманих змушували довго (близько півтори години) стояти на колінах в снігу, а при найменших порухах їх били по спині й голові. З декількох затриманих зняли верхній одяг (необхідно нагадати, що температура вночі знизилася до -18°C).

Близько 8:00 затриманих знову посадили до міліцейського автобуса. Ігор Мисяк пам'ятає, що по дорозі автобус зупинився в невідомому місці під Києвом, затриманих вигнали на вулицю, де вони повинні були стояти на морозі, в той час, як міліціонери писали в автобусі протоколи затримання. Нарешті затриманих відвезли до Оболонського РВВС. За словами іншого свідка затриманих тримали на морозі вже у внутрішньому дворі відділення міліції (ймовірно затриманих везли в декількох автобусах).

Лише близько 12:00-13:30 затриманим дозволили зв'язатися з родичами та адвокатами. За весь час їм не було надано медичної допомоги. Лише ввечері того дня почали проводити

медичний огляд поранених. Частина затриманих залишилася в лікарні, одного відпустили зі статусом свідка, решті були пред'явлені звинувачення за ст. 296 (хуліганство) та ст. 294 (участь у масових заворушеннях) Кримінального кодексу України.

Звинувачення і попереджувальні заходи

Кількох затриманих відпустили без пред'явлення звинувачень (Рудольф Абрамян) або ж вони отримали статус свідка (Ярослав Пужак). Більшості були пред'явлені звинувачення за ст. 296 (хуліганство) або ст. 294 (масові заворушення) за новим Кримінальним кодексом, із загрозою позбавлення волі до 6 і 15 років. 25 і 26 січня відбулися судові розгляди в судах першої інстанції (Оболонський районний суд, Дарницький районний суд, Деснянський районний суд, Шевченківський районний суд).

Під час розглядів були виявлені численні порушення, які допустили слідчі і прокуратура. Протоколи писали не на місці події, а через багато годин у відділеннях; не був проведений огляд на місці; міліціонери заявляли, що у затриманих були виявлені небезпечні предмети, але не надавали жодних доказів; серед свідків обвинувачення (виключно міліціонерів) знаходились люди, які взагалі не були присутні на місці події; обвинувальні акти були написані загальними фразами, без конкретних фактів [4], в обвинувальних актах осіб, затриманих на вул. Щорса, вказане місце і обставини події взагалі не відповідали фактам [5].

Судді в більшості випадків не вислуховували свідків захисту, не погоджувалися приєднати докази (відеозаписи) на користь обвинувачених. Незважаючи на те, що за законом обвинувальна заява міліціонера не є достатньою умовою для взяття під варту, суди першої інстанції вибрали проти всіх обвинувачених запобіжний захід у вигляді двомісячного арешту.

3-14 лютого в київському Апеляційному суді по більшості справ запобіжний захід було змінено на домашній арешт постійний або тимчасовий – з 20:00 до 7:00 наступного дня.

7 лютого вступили в дію зміни до Кримінального кодексу України, згідно з якими злочини за ст. 296 перестали кваліфікуватися, як тяжкі. У зв'язку з цим всіх обвинувачених по даній статті, які перебували під арештом, необхідно було негайно звільнити під домашній арешт або міліцейський нагляд. Тим часом, 8 січня в суботу прокуратура провела коригування: всі звинувачення в хуліганстві (ст. 296) були перекваліфіковані в масові заворушення (ст. 294), що є тяжким злочином.

21 лютого рішенням парламенту України всі справи, порушені проти затриманих 23 січня, були припинені [6].

Підсумки, «заручники» Януковича

Всі дії органів влади, тобто судів, прокуратури та міліції стосовно затриманих (і пізніше обвинувачених) справляли враження керованих з одного центру, а конкретні рішення, що стосуються обвинувачення або застосування запобіжного заходу виникали швидше з поточних політичних вимог, ніж з реальної ситуації.

Увечері 23 січня на барикаді по вул. Грушевського на кілька годин було оголошено перемир'я, представники опозиційних партій вирушили на переговори до президента Януковича. Після переговорів були оголошені умови уряду: взамін на звільнення всіх будівель, зайнятих протестуючими, а також припинення самого Майдану всі затримані 19-23 січня (в тому числі затримані автомайданівці) повинні бути відпущені під домашній арешт до розгляду їхніх справ. В той же день ввечері, в той час, як більшість затриманих були

відправлені до лікарень, люди на Майдані проголосували проти умов уряду і за продовження боротьби. На наступний день київські суди застосували проти всіх обвинувачених найсерйозніший запобіжний захід, який могли (суддя Мамонтова, яка двома днями раніше була єдиною, хто присудив домашній арешт затриманим Євромайданівцям, була звільнена з займаної посади).

Аж до подій «кривавого вівторка» 18 лютого доля обвинувачених, яких почали називати не інакше, як «заручниками», залишалася розмінною монетою в переговорах влади і опозиції. У першій половині лютого, коли сутички на вулицях Києва припинилися, а уряд намагався затягнути переговори, прокурори, які в першій інстанції вимагали повного арешту, в Апеляційному суді почали говорити про цілодобовий або нічний домашній арешт. Апеляційний суд майже у всіх випадках виконав цю вимогу.

Список джерел:

1. Така «суміш» не відповідає реальній соціально-політичній дійсності, а закріплює чітку маргіналізацію ролі активістів Майдану. Звідси можна зробити висновок, що включення діячів у список нового уряду було косметичною процедурою, тим не менш важливою та бажаною.
2. У Абрамяна міліціонери забрали 5000 гривень готівкою, два мобільних телефони і навігатор GPS. У Ігора Пальохи та Дениса Сергієнка вилучили мобільні телефони.
3. Згідно свідчень Андрія Лісовенко міліціонери вкрали у нього 6000 гривень, 700 доларів США, і мобільний телефон.
4. Наприклад, «обвинувачений зустрівся в (даному місці) з іншими особами з метою доведення до масових заворушень».
5. За заявами свідків обвинувачення і слідчих події відбувались у Лабораторному провулку, на відстані 100-150 м від вул. Щорса. Але на знімках з розбитими автомобілями та записах камер відеоспостереження точно видно вул. Щорса.
6. Українська правда // Рада звільнила від переслідувань усіх активістів Майдану. - <http://www.pravda.com.ua/news/2014/02/21/7015541/>

Фонд «Відкритий Діалог» був заснований в Польщі в 2009 році з ініціативи Людмили Козловської, яка зараз займає посаду президента Фонду. Засновницькі цілі Фонду включають захист прав людини, демократії та верховенства права на пострадянському просторі, з особливою увагою до найбільших країн СНД: Росія, Казахстан і Україна.

Фонд здійснює свої цілі за допомогою організації спостережних місій, включаючи спостереження за виборами і моніторинг ситуації за дотриманням прав людини в країнах СНД. За результатами спостережень Фонд випускає звіти і поширює їх серед інституцій ЄС, ОБСЄ та інших міжнародних організацій, міністерств закордонних справ та парламентів країн ЄС, аналітичних центрів і медіа.

На додачу до наглядової і аналітичної діяльності Фонд активно співпрацює з членами парламентів, які беруть участь у зовнішній політиці, займаються проблемою дотримання прав людини і взаємовідносин з країнами СНД, для того, щоб підтримати процес демократизації та лібералізації внутрішніх політик на пострадянському просторі. Важливою сферою діяльності Фонду також є підтримка програм для політичних в'язнів і біженців.

00-580 Warsaw

11a Szucha Avenue, office 21

E-mail: odfoundation@odfoundation.eu

www.odfoundation.eu

+48 22 307 11 22

Звіт опубліковано 27.02.2014

Printed by: OPEN DIALOG FOUNDATION

Фото на обкладинці: korrespondent.net

Для отримання більш детальної інформації, будь ласка, звертайтеся:

Константи Ходковські - konstanty.chodkowski@odfoundation.eu

Людмила Козловська - lyudmylakozylovska@odfoundation.eu

Фонд «Відкритий Діалог»