

М. О. КРУПКО. ПРАВОСВІДОМІСТЬ ВОДІЇВ ТА ПІШОХОДІВ ЯК ГОЛОВНИЙ ЧИННИК ДИСЦИПЛІНИ НА АВТОШЛЯХАХ УКРАЇНИ

Аналізуються специфічні особливості поведінки водіїв і пішоходів як учасників дорожнього руху та охарактеризовано правосвідомість як первинний фактор впливу на стан дисципліни на дорогах. Автор пропонує заходи підвищення рівня правосвідомості.

Ключові слова: водії, пішохід, правосвідомість водіїв та пішоходів, безпека дорожнього руху.

Анализируются специфические особенности поведения водителей и пешеходов как участников дорожного движения, а также охарактеризовано правосознание как первоначальный фактор, влияющий на уровень дисциплины на дорогах. Автор предлагает способы повышения уровня правосознания водителей и пешеходов.

Ключевые слова: водитель, пешеход, правосознание водителей и пешеходов, безопасность дорожного движения.

In the article makes administrative and juridicial analysis of some specific features of drivers' and pedestrians' behaviour as street traffic participation; also feeling of law and order as primary factor of influence on traffic discipline. The author proposes determination of the feeling of law and order concept and measures of increasing the level of it.

Key words: driver, pedestrian, feeling of law and order of drivers and pedestrians, street traffic safety.

Серед актуальних проблем сьогодення незалежної України особливо слід відмітити проблему безпеки дорожнього руху. За міжнародними стандартами, показники безпеки дорожнього руху в Україні залишаються надто низькими, свідченням чого є високі смертність та травматизм на дорогах країни.

За даними Європейської економічної комісії ООН, щороку у світі на дорогах гинуть близько 1,3 млн. осіб, а кількість поранених становить близько 50 млн.¹ Всесвітня організація охорони здоров'я прогнозує, що 2020 р. дорожньо-транспортні пригоди посідатимуть третє місце у світі серед причин втрати здоров'я після серцево-судинних захворювань та тяжких депресій. Економічні втрати від дорожньо-транспортних пригод становлять від 1 до 3 % світового валового продукту. За останні п'ять років в Україні зареєстровано 293 тис. ДТП, у яких загинуло майже 35 тис. і травмовано понад 286 тис. осіб².

На нашу думку, однією з основних причин високого рівня аварійності на дорогах є низька правосвідомість водіїв та пішоходів. В.В. Новіков у своєму дослідженні зазначає, що правопорушення на дорогах є наслідком причини і зумовлюється сукупністю умов, які спонукають учасника дорожнього руху до скоєння проступку. Причини конкретних проступків у дорожньому русі, як правило суб'єктивні, вони зумовлюються психологічними антисуспільними особливостями конкретного учасника дорожнього руху і проявляються у волі, мотивах, цілях емоціях, відчуттях кожної особи³. Концепцією державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2009-2012 рр. визначені шляхи і способи розв'язання проблеми, серед яких дуже важливим є підвищення ефек-

© КРУПКО Марина Олександрівна – ад'юнкт кафедри адміністративного права та адміністративної діяльності Донецького юридичного інституту ЛДУВС ім. Е.О.Дідоренка

тивності профілактичної роботи, спрямованої на запобігання дорожньо-транспортному травматизму, та рівня правосвідомості учасників дорожнього руху⁴.

Правосвідомість водіїв та пішоходів нерозривно пов'язана з правовою діяльністю, що виникає в процесі дорожнього руху. Щоб детальніше дослідити особливості, властиві правосвідомості водіям та пішоходам дорожнього руху, необхідно розглянути і проаналізувати теоретичні питання, пов'язані з правосвідомістю загалом.

О.Ф. Скакун визначає правосвідомість, як систему ідей, уявлень, емоцій і почуттів, які виражають ставлення індивіда, групи, суспільства до чинного, минулого та бажаного права, а також до діяльності, пов'язаної з правом. У ній відображено правову дійсність у вигляді знань про право, осмислення того, що є правом, яким воно було (ставлення до права минулих років) і яким має бути (ставлення до майбутнього права), а також у вигляді правових настанов поведінки як реакції на оцінку чинного права, роботу правозастосовних органів. Правосвідомість має бути властива не тільки творцям юридичних норм, законодавцям, а й усім громадянам держави⁵.

М.В. Цвік та О.В. Петришин розглядають правосвідомість як сукупність суб'єктивних елементів правового регулювання: ідей, теорій, емоцій, почуттів та правових настанов, за посередництвом яких відображається правова дійсність, формуються ставлення до права та юридичної практики, ціннісна орієнтація щодо правової поведінки, бачення перспектив і напрямків розвитку правової системи з погляду забезпечення гідного існування людини, справедливості у міжлюдських стосунках, ефективної організації життєдіяльності держави і суспільства⁶.

Узагальнюючи вищевикладене, можна дійти висновку, що правосвідомості притаманне насамперед усвідомлення необхідності установлення визначеного порядку в суспільстві шляхом відповідного врегулювання соціальних відносин.

За своїм змістом правосвідомість структурно об'єднана в правову психологію і правову ідеологію. За суб'єктами (носіями) правосвідомість поділена на індивідуальну, групову, масову та суспільну. В сенсі глибини відображення правової дійсності вирізняють три рівні правосвідомості: побутову, професійну, наукову. У процесі правового регулювання правова свідомість виконує низку основних функцій, до яких передусім належать гносеологічна, оцінна та регулятивна.

Таким чином, охарактеризувавши загальні риси правосвідомості загалом, можна окремими загальні риси, властиві правосвідомості в галузі дорожнього руху. По-перше, носіями правосвідомості в галузі дорожнього руху є учасники дорожнього руху, а саме особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів. По-друге, правосвідомість в сфері дорожнього руху є одним із найважливіших чинників розвитку праворозуміння. Аналіз, оцінка чинного законодавства і практики в галузі дорожнього руху дають змогу виявити недоліки та на основі певного досвіду, враховуючи науково-технічний прогрес, удосконалювати правове регулювання дорожнього руху. По-третє, важливим фактором формування правосвідомості учасників дорожнього руху є стан доріг і об'єктів дорожньої інфраструктури.

До числа важливих функцій правосвідомості водіїв та пішоходів належать виховна та інформаційна. Саме від виховання навичок додержуватися елементарних правил безпеки дорожнього руху іноді залежить життя та здоров'я людини. Інформаційна функція зумовлена знанням вимог норм права для дотримання законодавства у сфері безпеки дорожнього руху. Інформацію про правові знання в

області дорожнього руху учасники цих відношень одержують не тільки з офіційних джерел, але і безпосередньо спілкуючись між собою в процесі життєдіяльності⁷.

Підтримуючи думку О.Л. Міленіна, що правосвідомість у галузі дорожнього руху можна охарактеризувати як один із різновидів правосвідомості в цілому, що характеризує відношення до правових явищ, також їх знання в окремії сфері людської життєдіяльності, виступає у вигляді цілісної системи поглядів, переконань, уявлень, оцінок, настроїв і почуттів як усього суспільства, так і окремих соціальних груп, у першу чергу, учасників дорожнього руху, котрий обумовлений впливом науково-технічного прогресу, спрямований на встановлення такого правового режиму в області дорожнього руху, який забезпечував би безпечну реалізацію прав і обов'язків під час дорожнього руху (повну беззастережну безпеку учасників дорожнього руху)⁸.

Таким чином, узагальнюючи вищевикладене, спробуємо розглянути правосвідомість водіїв та пішоходів окремо, позаяк ці дві групи учасників дорожнього руху мають істотні відмінності в плані юридичної природи своїх прав та обов'язків. Тож правосвідомість водіїв можна визначити як систему ідей, уявлень, емоцій і почуттів, що характеризує відношення водія до правових явищ та їх знання в галузі дорожнього руху.

Слід погодитися з думкою В.В. Новікова, що адміністративні проступки у дорожньому русі здебільшого вчиняють особи, які добре знають або у крайньому випадку достатньо ознайомлені з Правилами дорожнього руху, але не мають внутрішнього переконання у необхідності суворого їх дотримання.

Спробуємо виділити низку факторів, які спонукають водія до порушень правил дорожнього руху :

1. Ступінь неналежної правової підготовки водія. Якість навчання у автошколах та організація підготовки викладачів (інструкторів) потребує серйозної уваги.

2. Відсутність морального засудження з боку суспільства.

Натепер система суспільного впливу на свідомість учасників дорожнього руху практично відсутня та потребує підтримки на державному рівні.

3. Впевненість у безкарності за порушення Правил дорожнього руху, причиною чого є відсутність системного контролю за дотриманням водіями Правил дорожнього руху, а також прогресивної системи покарань за порушення.

4. Стан доріг та автомобільна інфраструктура.

Автори роботи розуміють, що існують також інші причини, які призводять до порушень Правил дорожнього руху. Водночас їх вивчення дасть змогу глибше розібратися в причинах, що їх викликають.

Досконалі технічні засоби (дорожні знаки, попереджувальні написи, розмітка, світлофори, огорожі, світлова сигналізація) Переважна більшість світлофорних об'єктів застаріла та не відповідає європейським вимогам. Це сприяє перенавантаженню транспортних магістралей, створенню умов для порушення правил дорожнього руху та виникнення ДТП. Важливим чинником ризику порушень Правил дорожнього руху та виникнення ДТП є реклама, розміщена в межах зони руху вулиці, дороги, над смугами руху.

Отже, рівень підготовки водіїв є надто низьким, причиною цього є невідповідна якість навчання у навчальних закладах, які готують водіїв. По-перше, слід здійснити акредитацію навчальних закладів, які готують водіїв на державному рівні, та привести їх роботу у відповідність до міжнародних стандартів; по-друге, приділяти значну увагу праворозумінню осіб, які навчаються. Ще на етапі навчання у кожного водія повинні сформуватися стереотипи законослухняної

поведінки на дорозі.

Психологічні особливості, досвід правослухняної поведінки, вироблені до автоматизму, позитивні поведінкові манери, зумовлюють не тільки слухняне дотримання правил, але і творчий підхід до ситуацій на дорозі, що полягає у взаємодії з іншими суб'єктами дорожнього руху, а також у ставленні до ключових проблем, що існують у дорожньому русі України сьогодні»⁹.

Статистика свідчить, що молодими водіями зі стажем до двох років (яких до 5 %) скоєно 22% від усіх ДТП, що сталися з вини водіїв, а зі стажем до 5-ти років (12,5 %) – 40%. Цій категорії водіїв слід приділити особливу увагу. Наприклад, у Німеччині у 2005 року засновано спеціальну федеральну програму під назвою «SAFE-NET PLUS» – «Подальше поширення досвіду безпечного водіння серед початкуючих водіїв». Нею передбачений добровільний вступ на наступні курси молодих водіїв, які закінчують автошколу, і видачу їм не постійних, а тимчасових («пробних») водійських посвідчень зі встановленням випробувального терміну не менше року. Курс додаткового навчання орієнтований на вдосконалення навичок управління автомобілем у різних шляхових ситуаціях. Щоб стимулювати процес вступу до клубу, «SAFE-NET PLUS» надає його членам непогані пільги, а саме право на вигідних умовах узяти в оренду на рік новий автомобіль в одному з автосалонів, який є учасником програми¹⁰.

Досвід країн розвиненої автомобілізації доводить, що успішність реалізації програм і рішень, серед них і у сфері дорожнього руху, багато в чому залежить від суспільної підтримки. Найбільшу роль у формуванні й поширенні суспільної думки відіграють засоби масової інформації. Необхідно запроваджувати систематичні телевізійні художні, інформаційні і навчальні передачі, спрямовані на роз'яснення, ілюстрування проблем безпеки дорожнього руху та виховання населення. Слід упроваджувати моду на культурну поведінку на дорогах, адже людина передусім налаштована на типи поведінки і підходи, які відповідають вищим зразкам, сучасним тенденціям.

У соціальній групі в процесі спілкування вступають у дію закони наслідування, навіяння, зараження, що, безумовно, впливає на оточуючих.

Слід удосконалити систему інформаційного забезпечення учасників дорожнього руху щодо транспортних ситуацій на дорогах, заторів та відносно можливих маршрутів об'їзду перенасичених ділянок. адже досить часто порушення правил безпеки дорожнього руху відбуваються в ті години, коли рух найбільш інтенсивний, за несприятливих погодних умов, у темний час доби.

Як зазначає О.Л. Міленін, досвід багатьох країн переконує, що найбільш ефективною є політика примусу, яка призвела до зменшення кількості порушень та тяжких наслідків дорожньо-транспортних пригод у європейських країнах. Упевненість водія в тому, що правопорушення буде виявлено, неминуче впливає на його психіку і свідомість, примушуючи діяти відповідно до правових установок.

Статистика дорожньо-транспортних пригод показує, що більшість із них трапляється в межах населеного пункту за участю пішоходів. Правосвідомість цієї категорії учасників дорожнього руху перебуває на пересічному рівні, адже більшість пішоходів не має глибоких правових знань про законодавство в сфері дорожнього руху через відсутність у них транспортних засобів, а отже і навичок керування.

Отже, правосвідомість пішоходів можна охарактеризувати, як систему ідей, уявлень, емоцій і почуттів, що характеризує ставлення пішохода до правових явищ у галузі дорожнього руху та найчастіше походить із повсякденної практики.

Вважаємо за доречне виокремити низку чинників, які спонукають пішохода до порушень Правил дорожнього руху:

1. Інфраструктура вулиць, яка не відповідає сучасним вимогам. Недостатня кількість надземних і підземних пішохідних переходів, спеціальних велосипедних доріжок, наявність яких могла б значно скоротити дорожньо-транспортний травматизм.

2. Упевненість у безкарності за порушення правил дорожнього руху, причиною якої є недосконале законодавство в галузі дорожнього руху. Так, ч. 1 ст. 127 «Кодексу України про адміністративні правопорушення» передбачено, що порушення Правил дорожнього руху пішоходом тягне за собою попередження або накладення штрафу від трьох до п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян України¹¹. Однак при оформленні протоколу порушення правил дорожнього руху виникають труднощі у зв'язку з тим, що інспектор Державтоінспекції навіть не може отримати від них посвідчення, яке підтвердить його особу. Це пов'язано з тим, що законодавством України не передбачене постійне носіння документів, що підтверджують особу, із собою.

3. Законодавство в галузі безпеки дорожнього руху не забезпечує належної пропаганди безпеки дорожнього руху, результатом чого є низька правова культура пішоходів.

Застаріла педагогічна парадигма профілактики дитячого транспортного травматизму є результатом низького рівня правосвідомості.

Наразі особливе занепокоєння викликає зростання кількості дорожньо-транспортних пригод з дітьми.

З-поміж основних заходів підвищення рівня правосвідомості пішоходів можна виділити такі:

По-перше, слід ужити заходів щодо забезпечення необхідної кількості підземних, надземних, регульованих пішохідних переходів, тротуарів, пішохідних доріжок та огорож.

По-друге, необхідно вдосконалити законодавство щодо вимог відносно виконання Правил дорожнього руху пішоходами, системи контролю за пішохідним рухом та системи стягнення штрафів з пішоходів. Доцільно було би видати окремо норми і правила поведінки пішоходів під час дорожнього руху.

По-третє, масова просвітницька робота в галузі дорожнього руху повинна мати підтримку на державному рівні. Як зазначено вище слід упроваджувати моду на культурну поведінку на дорогах.

Відносно такої категорії пішоходів, як діти, необхідно стимулювати в школах та позашкільних закладах поширення освіти з питань дорожньої безпеки. Формування у дітей транспортної культури вимагає не тільки кардинального перегляду її змістовних і технологічних засад, але і розвитку й удосконалення наявної, застарілої педагогічної парадигми профілактики дитячого транспортного травматизму.

Підвищення рівня правосвідомості має величезне значення, позаяк має результатом посилення поваги громадян до закону. При цьому повагу до закону слід розуміти як повагу не тільки у вузькому, спеціальному сенсі (як до нормативно-правового акта), а й до всіх без винятку державно-правових явищ. Належний стан правосвідомості в галузі дорожнього руху є однією з головних передумов високого рівня дисципліни водіїв та пішоходів, що забезпечить превенцію порушень на автошляхах України, дозволить запобігти настанню небажаних наслідків. Ураховуючи вищевикладене, слід розробити низку організаційно-правових заходів, спрямованих на стимулювання дотримання правил дорожнього руху.

1. Підвищення безпеки дорожнього руху в світі: визначення регіональних і державних цілей в області скорочення кількості жертв дорожньо-транспортних випадків: Звіт ЕЭК ООН. – Женева, 2010. – С. 1. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: // http://www.unecsc.org/trans/roadsafe/docs/Recommendations_2010r.pdf2. 2. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року: проект розпорядження Кабінету Міністрів України [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://auto.meta.ua/autolaw/useful_info/strateg_gai/ 3. Новіков В.В. Адміністративно-правові основи профілактики порушень правил дорожнього руху: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – К., 1997. – С. 14. 4. Концепція державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2009-2012 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua> 5. Скакун О.Ф. Теорія держави і права: Підручник / Пер. з рос. – Х.: Консум, 2001. – С. 90. 6. Цвік М.В. Загальна теорія держави і права: Підручник для студентів юридичних вищих навчальних закладів / М.В. Цвік, О.В. Петришин, Л.В. Авраменко та ін. – Х.: Право, 2009. – С. 533. 7. Бура Н.А. Функции общественного правосознания. – К.: Наук. думка, 1986. – С. 48. 8. Міленін О.Л. Правосвідомість учасників дорожнього руху: Дис. ... канд. юрид. наук. – Х.: НУВС, 2001. – С. 83. 9. Карева М.П. Право и нравственность в социалистическом обществе. – М., Госюриздат, 1951. – С. 182. 10. Организация дорожного движения в крупных городах [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.auto016.ru/materials/interesting/organizatsiya-dorozhnogo-dvizheniya-v-krupnykh-gorodakh>. 11. Кодекс України про адміністративні правопорушення // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – Додаток до № 51. – Ст. 1122.