

А.С.К., 2003. 1024с.

4. Про організацію трудових відносин в умовах воєнного стану: Закон України від 15 березня 2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2136-20#Text>.

**Максим КОЛОДЯЖНИЙ,**  
кандидат юридичних наук,  
старший науковий співробітник, завідувач  
відділу кримінологічних досліджень  
НДІ вивчення проблем злочинності  
ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України

## **ПРАВОВА КУЛЬТУРА УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЯК СКЛАДОВА СУСПІЛЬНИХ ЦІННОСТЕЙ ТА ПРАВОПОРЯДКУ**

Сучасна соціальна дійсність в Україні характеризується багатьма ризиками та загрозами на шляху до сталого і мирного розвитку нашої держави й суспільства. Період 2020–2023 рр. був для усього світу та України справжнім випробуванням через пандемію COVID-19, спровокованої витіком із лабораторії КНР смертельного вірусу та його подальшим поширенням усіма континентами (хочеться у це вірити). 24 лютого 2022 р. став своєрідним відліком появи страшної (в усіх значеннях цього слова) форс-мажорної обставини у виді широкомасштабної російської військової агресії. Вона є причиною загибелі та поранень сотень тисяч військовослужбовців ЗСУ та мирного населення, руйнування та пошкодження десятків тисяч інфраструктурних об'єктів.

Разом із тим має місце не менш небезпечна соціальна загроза, що має місце як на глобальному, так і національному рівнях. Йдеться про явище протиправності (кримінальної та адміністративної) у сфері безпеки дорожнього руху (далі – БДР). Через неї у світі щороку гине понад 1,35 млн осіб (одна смерть кожної 24 с). На жаль, це явище існувало до 2022 р., має місце зараз та, без сумніву, поширюватиметься й заподіюватиме колосальні людські втрати та економічну шкоду ще найближчі десятиліття.

Для України дорожньо-транспортна смертність й травматизм учасників дорожнього руху уявляє особливу небезпеку внаслідок незадовільного рівня БДР. Думка про те, що вимушена міграція мільйонів українців за кордон, зменшення індексу автомобілізації, скорочення інтенсивності дорожнього руху у 2022–2024 рр. позитивно й істотно відбилися на БДР, є хибною. На це вказує два чинники: 1 – поява неіснуючих до війни нових соціальних факторів; 2 – конкретні статистичні дані про смертність і травматизм на дорогах України.

Під час війни з'явилося чимало чинників, які негативно відбилися на

рівні БДР у нашій державі, зокрема: спорудження на дорогах держави фортифікаційних загороджень; вимкнення вуличного освітлення; знищення та пошкодження доріг, мостів та інших об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури; залучення патрульної поліції до виконання неспецифічних оборонних завдань; відключення системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху (далі - ПДР) тощо [1].

Перелічені вище та низка інших обставин призвели до погіршення БДР в Україні у період правового режиму воєнного стану, можливо, за виключенням перших місяців війни. Так, за даними Департаменту патрульної поліції, у 2023 р. порівняно із 2022 р. збільшилась кількість ДТП із загиблими та травмованими на 26,9 % (23 642 проти 18 628 відповідно), чисельність загиблих учасників дорожнього руху на 9,4 % (3 053 проти 2 791 відповідно), чисельність травмованих під час ДТП осіб на 27,5 % (29 502 проти 23 145 відповідно) [2].

Якщо проаналізувати причини, з яких настали ДТП, які щороку узагальнюються Департаментом патрульної поліції, то переважна більшість із них залежить від поведінки учасників дорожнього руху: починаючи від переходу пішоходами дороги у невстановленому місці, – закінчуючи керуванням водіями транспортними засобами у стані сп'яніння. Звідси більшість ДТП в Україні відбувається через «людський фактор». Він зводиться до поведінки учасників дорожнього руху, що має ознаки самовпевненості, агресивності, ризикованості, необачності, непередбачуваності, непослідовності, спонтанності, розчинені нехтуванням власним інстинктом самозбереження. Існування такої поведінки мільйонів учасників дорожнього руху в Україні, що має відносно масовий характер, є результатом низького рівня правосвідомості та правової культури громадян нашої держави. Саме цей фактор перебуває в основі суспільних цінностей та корелює зі станом правопорядку у нашій країні.

Доки транспортні засоби керуватимуться людиною з її вадами і недоліками, доти у детермінаційному комплексі автотранспортних правопорушень визначальним чинником буде саме «людський фактор». У цьому зв'язку виникає логічне й водночас непросте фундаментальне запитання: Як впливати на «людський фактор» протиправності у сфері БДР? Однозначно на нього відповісти природньо неможна. В останніх наукових дослідженнях на цю тематику наголошується на необхідності «культуризації» учасників дорожнього руху шляхом посилення їх відповідальності за порушення ПДР [3], доповненої низкою інших заходів. Частково з такою позицією можна погодитись, хоча б з огляду на те, що правова охорона суспільних відносин у царині БДР є невід'ємною частиною відповідної державної політики. Однак при цьому варто встановити певні умовні межі застосування превенції та державного примусу у всіх його проявах.

У вирішенні поставленої складної соціальної і правової проблеми допоможе прогресивна зарубіжна практика провідних держав ЄС, які

досягнули значних результатів в забезпеченні дорожнього руху. Україна, як кандидат на вступ до ЄС, зобов'язана імплементувати відповідні норми європейських країн у сфері транспортної безпеки, а також адаптувати наявний позитивний досвід, що сформувався у сфері БДР. Є чітке переконання у тому, що акцентування уваги правозастосувачем на регулярному посиленні відповідальності за ті або інші правопорушення у сфері БДР в Україні, є помилковим підходом. Він аж ніяк не узгоджується зі стратегією Vision Zero (Мета: Нуль), яка впроваджується у Швеції з 1997 р., у Норвегії – з 1999 р. [4]. Саме завдяки цій парадигмі, новітній філософії забезпечення БДР та асиметричній державній політиці у вказаній сфері у зазначених країнах удалось досягти вагомих результатів, які призвели до істотного скорочення смертності та дорожньо-транспортного травматизму. З урахуванням цього саме стратегія Vision Zero покладена в основу європейської моделі забезпечення дорожнього руху, метою якою є зведення смертей на дорогах ЄС до 2050 р. до нульового значення.

Стратегія Vision Zero враховує «людський фактор» при аналізі детермінації автотранспортних правопорушень. При цьому «відповідальність» (не у правовому, а соціальному значенні цього поняття) зосереджується не лише на учасникові дорожнього руху, винність якого доведена у встановленому Законом порядку, а на всіх суб'єктах, залучених до сфери БДР. Тобто з визнанням обов'язку учасників дорожнього руху дотримуватись ПДР паралельно загострюється увага на обов'язку для: парламенту – приймати справедливі та виважені нормативно-правові акти; поліції – сумлінно нести службу, не допускати прояви корупції, здійснювати профілактику автотранспортних правопорушень й встановлювати їх причини та умови, усувати останні; дорожніх служб - будувати якісні дороги, вчасно ремонтувати їх; медиків - надавати оперативну і фахову медичну допомогу постраждалим під час ДТП; громадськості – здійснювати постійний соціальний моніторинг сфери БДР та звертати увагу широкого загалу на існуючі проблеми.

Правосвідомість і правова культура має стосуватись не тільки і не стільки пішоходів та водіїв, а й значно ширшого кола соціальних акторів. Від них залежить адекватність чинного законодавства України у сфері БДР, його відповідність актам права ЄС, зосередженість до виконання поліцейськими не лише репресивно-превентивної, а й, головним чином, профілактичної та соціально-обслуговуючої функцій та ін.

Підвищення рівня правової культури багатьох суб'єктів, залучених до галузі БДР, окрім впливу на їх свідомість і поведінку жорсткістю санкцій статей КУпАП та КК України, має здійснюватись й в інший, не менш ефективний, спосіб. Він зводиться до того, щоб соціальна проблема дорожньо-транспортної смертності й травматизму стала активно обговорюватись на усіх рівнях в українському суспільстві: від Верховної Ради України та Кабінету Міністрів України – до навчальних класів шкіл, центрів раннього розвитку

дітей та вузьких громадських кіл. Для цього необхідна відповідна інформаційна політика держави, як елемент загальної внутрішньої державної політики України у сфері БДР, поєднаної з багатьма проявами правової пропаганди. Дорослі мають своїми законослухняними діями надавати приклад своїм дітям та молодшому поколінню загалом: не перевищувати швидкість при керуванні транспортним засобом; відмовитись від провокування поліцейських у наданні їм неправомірної вигоди для уникнення відповідальності за вчинення автотранспортного правопорушення; не переходити дорогу у не встановленому місці, а тим більше, на червоне світло світлофору для пішоходів; слідкувати за технічним станом власного транспортного засобу; знати свої права і обов'язки, як учасника дорожнього руху, відповідно до вимог ПДР тощо.

Позитивні зрушення у справі підвищення рівня правосвідомості та правової культури населення, націленої на забезпечення дорожнього руху, так чи інакше корелюватимуть з поліпшенням стану законності у державі, а відтак – з рівнем злочинності в Україні. Ці процеси тісно пов'язані між собою – тому заслуговують на увагу у межах продовження цього важливого теоретико-методологічного і прикладного дискурсу.

---

1. Batyrgareieva V., Kolodyazhny M., Netesa N. War as a Challenge to Road Safety: Damage to Society and the Economy of Ukraine. *Baltic Journal of Economic Studies*. Vol. 9. № 5. Riga, Latvia: Baltija Publishing, 2023. P. 48-56. DOI: <https://doi.org/10.30525/2256-0742/2023-9-5-48-56>.

2. Статистика ДТП в Україні за 2023 рік. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>.

3. Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням: монографія / В. В. Голіна, С. С. Шрамко; Нац. акад. прав. Наук України ; НДІ вивч. Проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків: 2023. 184 с.

4. Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія. Харків: Право, 2022. 300 с.