

Дата поступления рукописи в редакцию: 09.04.2026 г.
Дата принятия рукописи в печать: 27.05.2026 г.

DOI: 10.24412/2076-1503-2026-5-243-247

СЕРЕБРЕННИКОВ Иван Николаевич,
адъюнкт 3 факультета
(подготовки научных и научно-педагогических кадров),
Кафедра управления деятельностью подразделений
обеспечения охраны общественного порядка
Академии управления МВД России,
e-mail: vania.serebrennikoff@yandex.ru

Научный руководитель:
КАЛЮЖНЫЙ Юрий Николаевич,
доктор юридических наук, доцент,
e-mail: mail@law-books.ru

ЗНАНИЕ НОРМ О ПРЕЮДИЦИИ И УРОВЕНЬ ПРАВОСОЗНАНИЯ У МОЛОДЫХ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация. Абсолютно каждое физическое лицо в Российской Федерации становится участником дорожного движения. За 24 часа человек может приобрести статус водителя, пассажира, велосипедиста, пешехода, лица, управляющего средством индивидуальной мобильности. Неизменными остаются только правосознание и знания о том, что такое преюдиция и как она работает. В статье автором исследованы уровень правосознания и уровень владения знанием о преюдиции среди участников дорожного движения в Москве (выбраны участники дорожного движения, возраст которых от 18 до 23 лет), а также подготовлены рекомендации для повышения уровня правосознания и уровня владения знанием о преюдиции.

Ключевые слова: участники дорожного движения, правосознание, административное правонарушение, преюдиция, преступление.

SEREBRENNIKOV Ivan Nikolaevich,
Adjunct Professor,
Faculty 3 (Research and Teaching Staff Training),
Department of Public Order Management Academy
of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia

Scientific supervisor:
KALYUZHNY Yuri Nikolaevich,
Doctor of Law, Associate Professor

KNOWLEDGE OF RULES ON PREJUDICE AND THE LEVEL OF LEGAL CONSCIOUSNESS AMONG YOUNG ROAD USERS

Annotation. Absolutely every individual in the Russian Federation becomes a road user. Within 24 hours, a person can acquire the status of driver, passenger, cyclist, pedestrian, or operator of a personal mobility device. Only legal awareness and knowledge of what prejudice is and how it works remain unchanged. In this article, the author examines the level of legal awareness and knowledge of prejudice among road users in Moscow (selected road users aged 18 to 23) and develops recommendations for increasing legal awareness and knowledge of prejudice.

Key words: road users, legal consciousness, administrative offence, prejudice, crime.

Введение.

Актуальность темы обусловлена тем, что существует необходимость повышения уровня правосознания среди молодёжи, особенно в сфере дорожного движения. Преюдиция – это правовая категория, среди учёных не существует единого мнения относительно преюдиции, однако в рамках данной статьи преюдицией необходимо понимать так называемую трансформацию правонарушения из разряда административного правонарушения в разряд преступления (например, ст. 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации). Однако часто молодые участники дорожного движения не осведомлены о правовых последствиях своих действий, в том числе связанных с преюдицией.

Цель и задачи. Выявить уровень знания норм о преюдиции и оценить уровень правосознания среди молодых участников дорожного движения в возрасте от 18 до 23 лет. Задачи – определить степень осведомлённости молодёжи о понятии «преюдиция» и его значение в правоприменении, оценить общий уровень правосознания молодых участников дорожного движения, выявить взаимосвязь между знанием норм о преюдиции и уровнем правосознания, проанализировать факторы, влияющие на формирование правовых установок у молодёжи, разработать рекомендации по повышению правовой грамотности в данной сфере.

Объект. Молодые участники дорожного движения (от 18 до 23 лет).

Предмет. Уровень знания норм о преюдиции и уровень правосознания указанной группы.

Гипотеза исследования. Низкий уровень знания норм о преюдиции коррелирует с общим низким уровнем правосознания у молодых участников дорожного движения.

Методы исследования. Социологический опрос (анкетирование), статистический анализ данных, сравнительный анализ.

Методология исследования. Опрос проведён в Москве в 2024 году среди 500 респондентов

в возрасте от 18 до 23 лет, являющихся участниками дорожного движения (водители, пешеходы, велосипедисты). Анкета включала в себя социально-демографические вопросы, направленные на выявление уровня знания о преюдиции, вопросы для оценки общего уровня правосознания. Обработка данных выполнена с использованием программ SPSS и Excel.

Основная часть.

Правосознание – это, во-первых, форма общественного сознания. Правосознание твердит субъекту права о необходимости неукоснительного соблюдения правовых норм в обществе [3, с. 31].

Посредством размещения в открытых источниках в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» анонимного опроса и проведения анонимного анкетирования среди участников дорожного движения (далее в тексте – ДД) (возрастная группа – от 18 до 23 лет) выяснить истинный уровень правосознания участников дорожного движения, в частности, в городе Москве, и, соответственно, знание норм о преюдиции.

Известно, что у субъекта права может быть несколько статусов. Статус участника ДД является приобретаемым в процессе жизнедеятельности. Но кто из участников ДД считает себя приоритетнее? Необходимо разобраться в данном вопросе подробнее. Условно категории участников ДД мы можем разделить на тех, кто имеет специальное право на управление транспортным средством (далее в тексте – ТС) и на тех, кто не имеет его (в нашем случае, 250 человека имеют специальное право на управление ТС). Авторы выявили внутреннюю связь между правовым сознанием человека и получением специального права на управление ТС.

Формирование правосознания, как в общем смысле, так и в части соблюдения Правил дорожного движения Российской Федерации (далее в тексте – ПДД РФ) должно начинаться с самого раннего возраста. Первичным агентом социализации выступает именно семья, поэтому в рамках данного исследования необходимо выяснить, с какого возраста своим детям говорили о важности соблюдения ПДД РФ.

Возраст начала формирования правосознания родителями (%)



По результатам анкетирования мы можем заметить, что с 59% опрошенных респондентов (с большинством) впервые заговорили о необходимости соблюдения правовых норм, в частности, соблюдения норм ПДД РФ только в начальной школе. Казалось, данный результат отличный, ведь с остальными говорили ещё раньше или чуть позже, однако тут стоит пояснить следующее.

Дошкольнику объясняют, что проезжую часть можно переходить только на зелёный сигнал пешеходного светофора и по пешеходному переходу, поскольку на «зебре» именно пешеход является приоритетным. Однако это неправильно прививать Малолетнему, поскольку в дальнейшем он считает себя главным участником ДД и не смотрит влево и вправо, когда переходит проезжую часть по пешеходному переходу, ведь для него горит зелёный сигнал. Прогнозируемым результатом будет является дорожно-транспортное происшествие.

Ребёнку необходимо пояснять следующий важный аспект: участники ДД являются равноправными субъектами, поэтому отношения должны строиться исключительно на принципе взаимного уважения.

В пубертатном возрасте у несовершеннолетнего стоит выбор, во сколько лет он хочет получить специальное право на управление ТС. Некоторые участники ДД, осуществляя свою жизнедеятельность со статусом пешехода или пассажира, вовсе отказываются от получения водительского удостоверения, так как действия водителей, попадающие под понятие «опасное вождение» — это достаточно часто встречающееся явление, с которым необходимо бороться. Очень часто в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» (далее в тексте — Интернет) участники

ДД размещают фотографии и видеоматериалы о нарушениях ПДД РФ, свои недовольства и своё мнение о происходящем с комментариями в «группой» форме.

В рамках данной научной статьи также разделим участников ДД на пешеходов и водителей. Водитель ТС считает себя главным, поскольку он, во-первых, не сможет мгновенно снизить скорость до нуля, как это может сделать пешеход, а во-вторых, он управляет источником повышенной опасности, поэтому пешеходы могли бы уступать дорогу не самим водителям, а их ТС.

Пешеход считает себя главным, поскольку, во-первых, водитель управляет источником повышенной опасности, а значит, обязан внимательно управлять своим ТС и следить за передвижениями пешеходов, а во-вторых, с детства учат тому, что главным является принцип «пешеход всегда прав».

В данном случае мы можем увидеть «перекладывание ответственности по принципу солидарности». Это неправильно сформированная позиция, поскольку в данном случае мы обращаем внимание не на своё ситуативное поведение, а на поведение второго участника ДД.

Мы считаем, что абсолютно нормально, когда субъективное мнение меняется, ведь это свидетельствует о том, что субъект права развивается, однако мы проанализируем, какое значение имеет для субъективного мнения наличие специального права на управление ТС. В начале исследования мы уже выяснили, сколько лиц имеют водительское удостоверение, а также выяснили мнение по отношению к другим участникам ДД.

Чаще всего, учиться в автошколе субъекты права начинают в возрасте от 16 до 19 лет, а до этого являются пешеходами, пассажирами или

пользователями средств индивидуальной мобильности. Получается интересная взаимосвязь, ведь когда участник ДД не имеет специального права на управление ТС, то он ругается на водителей, что именно они не умеют соблюдать ПДД РФ, а значит, они виноваты в ДТП и формировании отрицательных эмоций в процессе ДД. Однако в случае получения водительского удостоверения этим же самым субъектом и управления ТС, он уже забывает о своём мнении о дорожной обстановке в населённом пункте, и говорит о том, что именно пешеходы не умеют соблюдать ПДД РФ, а значит, они виноваты в ДТП и формировании отрицательных эмоций в процессе ДД. И в данном случае мы можем заметить, что работает принцип «перекладывание ответственности».

Если говорить о том, почему именно субъекты права нарушают ПДД РФ, то в данном слу-

чае может быть сразу несколько причин. Необходимо проанализировать полученные данные и сделать определённые выводы. По результатам анкетирования выяснено, что 95% всех участников ДД нарушают ПДД РФ. И не стоит говорить о соразмерности, ведь кто-то проводит градацию по нарушенным правилам. Например, высказывается мнение о том, что в случае неиспользования водителем или пассажиром ремня безопасности, это является мелким административным правонарушением. Однако всё это влияет на аварийность, последствия дорожно-транспортных происшествий, поэтому нельзя пренебрегать ПДД РФ.

Отметим, что выявлена положительная корреляция между знанием норм о преюдиции и общим уровнем правосознания: среди тех, кто знает о преюдиции, большая часть не совершает грубых нарушений ПДД РФ.

Причина нарушений ПДД РФ (%)



Анализ диаграммы показывает, что, во-первых, для участников ДД сумма административного штрафа не является значимой, а во-вторых, наблюдается высокое самомнение. В данном случае можно говорить об определённых проблемах. Во-первых, в случае повышения размера административного штрафа за административные правонарушения в области безопасности дорожного движения (далее в тексте – БДД), казалось, проблема будет решена, однако не каждый нарушитель ПДД РФ привлекается к административной ответственности, так как сотрудников дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения физически не хватит на всей территории обслуживания. Во-вторых, низкая взысканность административного штрафа. В случае привлечения к административной ответ-

ственности водитель будет пытаться укрыться от административного наказания.

Соответственно, мы можем говорить о том, что ответственность за повышение уровня правового сознания участников ДД ложится на подразделения пропаганды БДД [1, с. 10], однако это не так. Повышение правосознания и ответственного отношения к участникам ДД – это комплексная работа, на которой должно быть сосредоточено внимание всех членов общества и всех государственных органов [3, с. 165]. Стоит также говорить о том, что в настоящее время сотрудников подразделений пропаганды БДД недостаточно.

Результаты исследования.

По результатам проведённого исследования мы можем сделать вывод о том, что уровень пра-

восознания изученной возрастной категории (от 18 до 23 лет) в части соблюдения ПДД РФ в городе Москве находится на среднем уровне, но с положительной динамикой, однако не стоит забывать о том, что существуют исключения. Соответственно, уровень знаний о преюдиции также является средним.

Обсуждение результатов. В настоящее время руководство Министерства внутренних дел Российской Федерации нацелено на улучшение обстановки на дороге. Для этого принимаются все усилия: закупается необходимо обмундирование, обновляется автопарк, вводятся новые регламенты для оптимизации служебной деятельности. В целом, мы можем отметить положительную динамику в области обеспечения безопасности дорожного движения по всем направлениям, в том числе и по формированию правосознания у участников дорожного движения.

Рекомендации. Автором подготовлены следующие рекомендации для дальнейшего направления деятельности по повышению уровня правосознания среди участников ДД:

- 1) комплекс мер, направленных на формирование высокого уровня правосознания, необходимо начинать с дошкольного возраста, а в дальнейшем только закреплять его;
- 2) информировать население об изменениях в ПДД РФ;
- 3) привлекать сотрудников подразделений пропаганды БДД для проведения пропагандистских мероприятий и повышать их численность;
- 4) распространять информацию о привлечении к юридической ответственности злостных нарушителей ПДД РФ;
- 5) повышение знаний среди участников ДД относительно знаний норм о преюдиции;
- 6) общественное порицание нарушителей ПДД РФ.

Заключение.

Исследование показало, что уровень знания норм среди молодых участников дорожного движения крайне низкий (только 10% имеют представление о преюдиции). Это коррелирует с общим уровнем правосознания.

Для решения проблемы необходимо комплексная деятельность среди заинтересованных субъектов. Дальнейшие исследования могут быть направлены на сравнение результатов в разных регионах Российской Федерации.

Список литературы:

[1] Абрамов, А.В. Роль сотрудников ГИБДД в повышении правовой культуры и формировании правосознания участников дорожного движения / А.В. Абрамов // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. – 2021. – № 1 (4). – С. 8-13.

[2] Жигулин, А.А. Правовое сознание молодежи / А.А. Жигулин // Территория науки. – 2016. – № 1. – С. 31-35.

[3] Калюжный, Ю.Н. Основные направления пропаганды безопасности дорожного движения, обращённые на формирование правовой подготовки участников дорожного движения / Ю. Н. Калюжный // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): Федеральное государственное казённое образовательное учреждение высшего профессионального образования «Орловский юридический институт Министерства внутренних дел России имени В.В. Лукьянова», 2017. – С. 165-169.

References:

[1] Abramov, A.V. The role of traffic police officers in improving the legal culture and the formation of legal awareness of road users/A.V. Abramov// Management of activities to ensure road safety: condition, problems, ways to improve. – 2021. – № 1 (4). – S. 8-13.

[2] Zhigulin, A.A. Legal consciousness of youth/ A.A. Zhigulin//Territory of science. – 2016. – № 1. – S. 31-35.

[3] Kalyuzhny, Yu.N. The main directions of propaganda of road safety, addressed to the formation of legal training of road users/Yu. N. Kalyuzhny// Management of activities to ensure road safety (condition, problems, ways to improve): Federal state educational institution of higher professional education "Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov," 2017. – S. 165-169.

