

УДК 342
ББК 67.401

ИССЛЕДОВАНИЕ ПРАВОВОЙ КУЛЬТУРЫ И ПСИХОЛОГИЧЕСКИХ КАЧЕСТВ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

К. Е. Коваленко

Алтайский государственный университет (Барнаул, Россия)

А. С. Кузьмина

Алтайский государственный университет (Барнаул, Россия)

(Исследование выполнено при поддержке гранта Президента Российской Федерации для государственной поддержки молодых российских ученых МК-5088.2018.6)

В настоящее время существует ряд проблем, порождающих такие последствия, как существенное количество дорожно-транспортных происшествий, что в свою очередь неизбежно ведет к созданию опасной ситуации на дороге в целом, повышению уровня тревоги субъектов дорожного движения и снижению уровня правосознания указанных лиц в связи с уверенностью в своей безнаказанности.

Актуальность данной темы чрезвычайно высока для современного общества. Только изучая такие вопросы в теории и уделяя им большое значение на практике, мы сможем повысить уровень правосознания субъектов дорожного движения, а как следствие, обеспечить более спокойную ситуацию на дороге, с высоким уровнем соблюдения правил дорожного движения. Изучение опыта Китая позволило разработать рекомендации для совершенствования российской политики в области безопасности дорожного движения.

Способность к овладению навыками безопасного вождения лишь частично ограничивается психологией водителей и может быть частично компенсирована интенсивными занятиями по приобретению водительского опыта. Экстремальный характер деятельности водителей подчеркивается широко обсуждаемыми вопросами личностного фактора в обеспечении безопасности дорожного движения. Формирование безопасной модели поведения особенно важно на начальной стадии процесса, чтобы изменить отношение к безопасности у критического большинства населения. При этом основной акцент должен быть сделан на личной заинтересованности водителей в решении проблемы безопасности дорожного движения, на необходимости разумного, ответственного и дисциплинированного поведения на дорогах, внимания участников дорожного движения друг к другу, показа позитивных фактов культуры и мастерства вождения.

Ключевые слова: правосознание, опасное вождение, законодательство, государство, закон.

RESEARCH OF LEGAL CULTURE AND PSYCHOLOGICAL QUALITIES OF VEHICLE DRIVERS

K. E. Kovalenko

Altai State University (Barnaul, Russia)

A. S. Kuzmina

Altai State University (Barnaul, Russia)

Currently, there are a number of problems causing such consequences as a significant number of road accidents, which in turn, inevitably leads to the creation of a dangerous situation on the road as a whole, an increase in the level of anxiety of road users and a decrease in the legal awareness of these people's confidence in their impunity.

The relevance of this topic is extremely high for modern society, only by studying such questions in theory and giving them great importance in practice, we will be able to raise the level of legal awareness

of road users, and as a result, ensure a calmer situation on the road, with a high level of compliance with traffic rules. A study of the experience of China has allowed to develop recommendations for improving the Russian policy in the field of road safety.

The ability to master the skills of safe driving is only partially limited by the psychology of the drivers and can be partially compensated for by intensive lessons in gaining driving experience. The extreme nature of the activities of drivers is emphasized by the widely discussed issues of the personal factor in ensuring road safety. The formation of a safe behavior model is especially necessary at the initial stage of the process in order to change the attitude towards safety among the critical majority of the population. The main focus should be on the personal interest of drivers in solving the problem of road safety, on the need for reasonable, responsible and disciplined behavior on the roads, attention of road users to each other, showing positive facts of culture and driving skills.

Keywords: sense of justice, dangerous driving, legislation, state, law.

Наше современное государство, отвечающее признакам правового государства, включает такой важный элемент, как высокий уровень правосознания его граждан. Подробнее обратимся к определению данного понятия, которое дает С. С. Алексеев. Правосознание — чисто субъективное явление; оно состоит из представлений людей о праве (действующем, относящемся к прошлым эпохам, желаемом); субъективного отношения к самому феномену права, его ценностям; правовой психологии и даже из индивидуальной или массовой эмоциональной реакции на право, подчас интуитивной, подсознательной (как, скажем, во многих случаях реакции на нарушения норм писаного права) [1].

Как видно из определения, правосознание включает в себя несколько взаимосвязанных компонентов. Для того, чтобы понять, каким образом можно повлиять на ситуацию, разберемся с его отдельными аспектами.

Говоря о такой составной части понятия правосознания, как представление людей о праве, остановим наше внимание на том, что такие представления должны формироваться не только при получении водительского удостоверения, а пополняться на протяжении всей жизни, на уровне получения образования в школах, колледжах, университетах.

Также необходимо определить содержание понятия «правовая культура». Правовая культура — это прежде всего «качественно насыщенное» правосознание. Правовая культура всегда связывается с оценкой уровня знания и понимания права, степенью веры в право, развитостью чувства законности и права, осознанием его миссии в социальном прогрессе.

По мнению некоторых авторов, представление о праве необходимо начинать формировать еще в дошкольных образовательных организациях, более того, оно должно брать свои истоки в семейном воспитании с самого раннего детства [2, 3]. В образовательных организациях необходимо обязательное введение соответствующих дисциплин, направленных на усвоение правил дорожного движения, акцентирование внимания обучающихся на проблемах, возникающих в связи с отсутствием тех или иных знаний в области безопасности дорожного движения и тех последствиях, которые они влекут [3].

На наш взгляд, одним из важнейших этапов формирования правосознания водителей будет обучение в автошколах, соответственно, законодателю следует принять ряд мер, направленных на предоставление более качественных услуг по правовому обучению водителя, проведения мероприятий по правовому воспитанию.

На практике нередки ситуации, когда в автошколах будущих водителей учат обходить установленные законом правила. Верна ли позиция преподавателей в таких школах в данном аспекте? Нам представляется, что нет. На дороге это приводит к самым страшным последствиям. В такой ситуации не приходится говорить о развитии правосознания, ведь только человек с уже достаточно сформированным высоким уровнем правосознания сможет осознать всю абсурдность получения подобных знаний [4–6]. Соответственно, как было упомянуто выше, необходимо уделять большее внимание этим вопросам на более ранних этапах обучения с самых низких уровней образовательных организаций, таких как детские сады, школы и т. д.

Еще одной мерой развития правосознания может служить распространение информации в СМИ, по телевидению, направленной на повышение уровня правосознания субъектов дорожного движе-

ния в целом [7]. Безусловно, нужно как можно больше говорить о правомерном поведении на дороге, уделить этому особое внимание в рекламное время на телевидении, посвящать этому вопросу статьи в газетах и журналах, на радио, тем самым оказывая влияние на сознание человека, ориентировать его на правомерное поведение.

Нужно отметить, что понятие «правосознание» тесно связано с правом и моралью. Соответственно, воздействовать на правосознание личности и его правовую культуру необходимо и через призму моральных ценностей. Нужно включать в рекламу элементы моральных и нравственных категорий, способных оказать влияние на поведение субъекта на дороге.

Если посмотреть на статистику дорожно-транспортных нарушений в Китае [5], то можно отметить следующее:

1. В Китае самая высокая в мире смертность из-за дорожно-транспортных происшествий. По большей степени по вине водителей-самоучек.

2. По статистике в здесь погибает примерно 20 из 100 тыс. человек.

3. В этой стране большую роль играют дорожные знаки. Так, в некоторых провинциях правительство усовершенствовало дорожные знаки из-за неправильного обучения вождению.

Полезный опыт Китая нужно перенимать, а именно:

1) внедрять инструменты гражданского контроля;

2) вносить изменения в нормативно-правовые акты;

3) установить дорожные знаки, напоминающие о вежливом поведении на дорогах (по аналогии с зарубежной практикой);

4) вносить изменения в образовательную программу автошкол:

— проводить направленную психологическую работу в автошколах, способствующую быстрой и эффективной адаптации неопытных водителей;

— увеличивать количество часов практического вождения при обучении;

5) менять работу в рекламно-информационной сфере;

6) обеспечивать формирование первоначальной социально приемлемой положительной модели с ориентацией на безопасное и бережное вождение.



Примеры знаков дорожного движения на дорогах Китая

На сегодняшний день уже предпринимаются многие меры к созданию такой рекламы, зачастую можно встретить рекламные баннеры, призывающие водителя задуматься о тех последствиях, к которым приведет неправомерное поведение на дороге. Безусловно, это одна из эффективных мер, способствующая повышению уровня правосознания участников дорожного движения [8, 9]. Мы считаем, что необходимо как можно больше использовать такой метод для воздействия на водителя.

До этого мы говорили о вопросах воздействия на правосознания водителя путем формирования представлений о праве, а также косвенном воздействии на субъективное восприятие, остановимся на элементе реакции на массовое нарушения норм права [10–12].

С этой задачей в настоящее время хорошо справляются новости и интернет, в социальных сетях существуют даже специальные группы и публичные страницы, где обсуждаются дорожные инциденты. Такие ресурсы могут играть предупредительную роль [13], здесь субъект дорожного движения может увидеть реальные события, которые зачастую оборачиваются весьма плачевными последствиями [14–16]. Однако подобная мера имеет ряд спорных вопросов, не все могут согласиться с тем, что это несет некий образовательный эффект, также вызывает сомнение размещение ужасающих фото и видео, ведь их могут увидеть родственники и друзья жертв таких инцидентов [17]. Однако СМИ отражают далеко не целостную картину дорожно-транспортных происшествий, статистика показывает цифры намного выше, так стоит ли заострять на этом внимание общественности — вопрос достаточно дискуссионный.

Мы считаем, что необходимо сбалансированно отражать подобную информацию, с одной стороны, уделяя этому внимание, повышая общественный интерес, как следствие, оказывая давление на субъекта и заставляя его задуматься о поведении на дороге, что неизбежно ведет к повышению правосознания; с другой стороны, не отражать детально каждое событие, иначе ситуация может обернуться запугиванием субъектов дорожного движения, привести к повышению стрессовых состояний у водителей.

Меры, которые обсуждались выше, имеют достаточную силу, но говоря о категории правового государства, следует признать одним из действенных методов воздействия на правосознание, а как следствие, и на правовую культуру личности, создание таких норм права, которые бы мотивировали водителей действовать только в рамках закона.

В настоящее время существуют некоторые бонусы для водителей, впервые нарушающих закон, это один из факторов, благоприятно влияющих на их поведение [18–20]. Однако, на наш взгляд, такие меры — это пример реакций на нарушение права, т. е. такая мера мотивирует действовать в рамках правил тех, кто часто нарушает закон, относительно же других категорий водителей это скорее поощрительная мера.

Также существуют мнения отдельных авторов о том, чтобы воздействовать на поведение субъектов дорожного движения путем ужесточения негативных санкций. Так, Ю. Ч. Тлехас исследует вопрос легитимации ужесточения наказания за правонарушения [21]. Предложенная позиция — одна из мер воздействия на поведение личности.

Мы предлагаем посмотреть на ситуацию с другой стороны, в этой связи необходимо обратить внимание на введение дополнительных позитивных санкций для водителей, не нарушающих закон, возможно, в рамках снижения транспортного налога или стоимости обязательного страхования. Подобные меры должны оказать влияние на субъективное восприятие личности, а также на ее правовое поведение, что, в свою очередь, будет способствовать улучшению состояния в сфере безопасности дорожного движения.

Таким образом, исследуя меры по повышению правосознания и правовой культуры личности водителя автотранспортного средства, мы выделили три основных аспекта: во-первых, улучшение качества и рост количества получаемого материала в сфере знаний правил безопасности дорожного движения, во-вторых, активное привлечение СМИ и интернет-ресурсов к вопросам нарушения правил дорожного движения, в-третьих, совершенствование законодательства в виде введения положительных санкций за соблюдение закона.

Проблема нарушений правил дорожного движения существовала на разных стадиях развития общества [22]. Выполнение хотя бы части заявленных мер будет благоприятно сказываться на существующей сегодня проблеме, поэтапное внедрение или улучшения существующих на современном этапе механизмов также окажет большое положительное влияние, что поможет избежать дорожно-транспортных проблем в будущем.

Библиографический список

1. Алексеев С. С. Теория права. М., 1995. 320 с.
2. Губарева А. В., Коваленко К. Е., Кузьмина А. С. Факторы, определяющие административные правонарушения, в области дорожного движения // Бизнес, менеджмент и право. 2018. № 5 (39). С. 32–34.
3. Glendon L. [et al.]. Age and gender differences in perceived accident likelihood and driver competences // Risk Analysis. 1996. Vol. 16. № 6. P. 755–762. DOI:10.1111/j.1539-6924.1996.tb00826.
4. Joannes El. [et al.]. Aggressive behavior while driving as predictor of self-reported car crashes // Journal of Safety Research. 2002. Vol. 33. № 4. P. 431–443. DOI:10.1016/S0022-4375 (02) 00053-1.
5. Berdoulata E, Vavassorib D, Sastrea M. T. Driving anger, emotional and instrumental aggressiveness, and impulsiveness in the prediction of aggressive and transgressive driving // Accident Analysis & Prevention. 2013. Vol. 50. P. 758–767. DOI:10.1016/j.aap.2012.06.029.
6. Blanchard E. B., Barton K. A., Malta L. Psychometric properties of a measure of aggressive driving: the Larson driver's // Psychological Reports. 2000. Vol. 87. № 3. P. 881–892. DOI:10.2466/pr0.2000.87.3.881.
7. Butters J. E., Mann R. E, Smart R. G. Assessing road rage victimization and perpetration in the Ontario adult population: the impact of illicit drug use and psychiatric distress // Can J Public Health. 2006. Vol. 97. № 2. P. 96–99.
8. Dula Ch.S, Ballard M. E. Development and evaluation of a measure of dangerous, aggressive, negative emotion, and risky driving // Journal of Applied Social Psychology. 2003. Vol. 33. № 2. P. 263–282. DOI:10.1111/j.1559-1816.2003.tb01896.x.
9. Ellison-Potter P., Bell P., Deffenbacher J. The effects of trait driving anger, anonymity, and aggressive stimuli on aggressive driving behavior // Journal of Applied Social Psychology. 2001. Vol. 31. № 2. P. 431–443. DOI:10.1111/j.1559-1816.2001.tb00204.
10. Gold C., Muller T., Bengler K. Identification of characteristic parameters for the detection of risky driving behaviour // Proceedings of the 6th International Conference on Driver Behaviour and Training 2013. Helsinki, 2013. P. 28–28.
11. Борисова С. Е. Правовое воспитание и психологические качества водителей транспортных средств // Юридическая психология. 2015. № 4. С. 25–28.
12. Веремеенко И. И. Реализация КоАП РФ // Законность. 2003. № 3. С. 15–17.
13. Виговский Е. В. Субъекты административных правоотношений // Трудовое право. 2003. № 5. С. 1–2.
14. Головки В. В. Новое в законодательстве об административных правонарушениях на транспорте // Транспортное право. 2002. № 3. С. 1–5.
15. Комаров С. А. Общая теория государства и права: учебник для бакалавриата и магистратуры. М., 2018. 506 с.
16. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» : Постановление Правительства РФ от 20.02. 2006 № 100 // Собрание законодательства Российской Федерации от 27 февраля 2006 г. № 9. Ст. 1020.
17. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» : Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 N 864 // Собрание законодательства Российской Федерации от 14 октября 2013 г. N 41. Ст. 5183.
18. Правила дорожного движения // Официальный сайт ГИБДД РФ. URL: <http://www.1gai.ru/autopnews/-statistikal> (дата обращения: 10.03.2017).
19. Румянцева Т. Г. Агрессия: проблемы и поиски в западной философии и науке. М., 1991. 350 с.
20. Строева О. А. Теоретические аспекты понятия «агрессивное вождение» и предупреждение опасных дорожно-транспортных происшествий // Концепт : научно-методический электронный журнал. 2016. Т. 15. С. 2441–2445.
21. Тлехас Ю. Ч. Культурная легитимация правил дорожного движения // Вестник Адыгейского государственного университета. 2010. Серия 1. С. 5–10.
22. Чичерина М. П. Виктимологический анализ и профилактика дорожно-транспортных происшествий, совершаемых водителями частных легковых автомобилей : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2001. 20 с.