

Олег Николаевич Володин*

**Культура вождения: к вопросу о содержании понятия.
Правовые и психологические основы**

К сожалению, в последнее время происходит рост числа дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), сопровождаемый увеличением тяжких последствий. Основным обстоятельством, его обуславливающим, в обществе и в правоприменительной системе в части нарушения Правил дорожного движения (далее – ПДД, Правила) принято считать «человеческий фактор». «Человеческим фактором называют совокупность всех физических и психических свойств личности и их влияние на успешность деятельности»¹. Главной причиной сложившейся неблагоприятной ситуации с безопасностью дорожного движения выступает отсутствие культуры вождения участников движения, управляющих механическими транспортными средствами. Что

* Директор муниципального бюджетного учреждения «Центр организации дорожного движения города Пенза», кандидат юридических наук.
Director of The Municipal Budgetary Institution “Center For Traffic Management in Penza”,
Candidate of Juridical Science.
E-mail: ov68ppp@ Rambler.ru

¹ Громаковский А., Бранихин Г. Контраварийное вождение. СПб., 2010. С. 13.

это за феномен, культура вождения? Имеет ли он социальные, психологические, правовые природу и содержание? Каковы теоретические основы этого явления?

Вряд ли имеются основания оспаривать утверждение, что «способность, умение и желание водителей соблюдать правила дорожного движения являются главным условием безопасности»¹. Абсолютно понятно, что индивидуальное, личностное отношение участников дорожного движения к ПДД и выполнению их предписаний, дозволений и запретов образует систему координат того состояния дорожного движения, которое мы называем безопасным.

Дорожное движение следует рассматривать как особый вид деятельности, осуществляемой человеком. «Дорожное движение — совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог»². Из этого легитимного определения точно следует, что дорожное движение — процесс взаимодействия участников, т. е. процесс социальный. В связи с этим не вызывает сомнений необходимость регулирования данного процесса, т. е. правового воздействия на указанные общественные отношения. Задача данного регулирования тоже ясна: упорядочивание взаимоотношений участников дорожного движения с целью избежания конфликтов (ДТП).

«Безопасность дорожного движения — состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий...»³. К нормам, образующим поведенческую основу участников дорожного движения с целью достижения состояния безопасности, следует отнести следующие два пункта ПДД:

«1.3. Участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил дорожного движения, сигналов светофоров, знаков и разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков, действующих в пределах предоставленных им прав и регулирующих дорожное движение установленными сигналами».

«1.5. Участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда».

Приведенные нормы ПДД точно обозначают *действия*, которые надлежит выполнять участникам дорожного движения для того, чтобы осуществлять процесс движения *безопасно*. Пункт 1.3 ПДД обязывает участников движения «знать» и «соблюдать», т. е. актуализирует должное поведение сквозь призму познания. При этом «знать» не означает зубрить, или поверхностно ознакомиться с текстом. По смыслу Правил действие «знать» означает точное и уверенное овладение предметом, средствами его регулирования и способами исполнения. В свою очередь, такая степень знания ПДД по логике законодателя обязательно влечет за собой необходимость соблюдения, причем *осознанного*, когда из нескольких вариантов поведения водитель выбирает тот,

¹ Лукьянов В. В. Безопасность дорожного движения. М., 1978. С. 75.

² Правила дорожного движения Российской Федерации. М., 2014. С. 3.

³ О безопасности дорожного движения : федеральный закон РФ от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ. URL : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_154765/ (дата обращения: 23.02.2014).

который соответствует ПДД. Данную логику законодателя следует считать верной и совершенно оправданной. Иначе лишена всякого смысла аксиома: не выполнил Правила — совершил правонарушение.

Пункт 1.5 ПДД на первый взгляд не носит конкретно-обязывающего характера. Однако в нем говорится о «долженствовании», т. е. об обязанности действовать определенным образом, без риска причинения другим участникам дорожного движения потенциального либо реального ущерба.

Вождение механического транспортного средства является процессом, требующим специальных практических навыков и определенного рода знаний. Под вождением в *психофизиологическом смысле* следует понимать ряд двигательных (управляющих) операций мышечного аппарата — физических действий распределенного характера с максимальным задействованием органов осязания и реакцией на динамическую окружающую действительность (дорожную обстановку). Управляющие операции, производимые водителем, осуществляются в форме физических действий — движение рулем, педалями, ручкой коробки передач и других, и их сочетания. Распределенный характер указанных действий выражается в том, что одновременно водитель выполняет разные операции с помощью разных органов — наблюдает в зеркала заднего вида и следит за знаками и разметкой, переключает передачи рукой и выжимает ногой педаль сцепления и т. п. Психической основой вождения следует считать отражение в сознании водителя окружающей действительности. Соответственно, органы восприятия водителя должны быть полностью активированы, т. к. скорость перемещения современных автомобилей, скорость смены окружающей обстановки настолько велики, что малейший пропуск дорожных факторов неминуемо грозит повлечь утрату контроля за обстановкой и, как следствие, контактный конфликт — ДТП. Это накладывает особые обязательства на мышление и особенно — на реакцию водителя. Она всегда должна быть своевременной и правомерной.

В *юридическом смысле* вождение — это действия собственника и гражданина, реализующего свое правообладание транспортным средством и свое право на беспрепятственное перемещение в рамках установленных государством процедур. В соответствии со ст. 35 Конституции РФ и ст. 209, 213 Гражданского кодекса РФ в собственности граждан может находиться любое имущество, в том числе автомобили, другие транспортные средства; собственнику принадлежат права владения, пользования и распоряжения своим имуществом. Согласно с ч. 1 ст. 27 Конституции РФ каждый, кто законно находится на территории Российской Федерации, имеет право свободно по ней передвигаться. Юридическое значение термина «вождение» в системе российского права «географически» находится в ареале межотраслевого комплексного института прав и свобод личности.

Необходимо отметить, что законодательство справедливо не только наделяет правами лицо, управляющее механическим транспортным средством, но и возлагает на него обязанности. Так, в соответствии с ч. 3 ст. 17 Конституции РФ осуществление прав и свобод человека и гражданина не должно нарушать права и свободы других лиц, что создает вполне реальные гарантии для соблюдения прав и свобод всех без исключения участников дорожного движения. Это и образует установленные государством пределы

осуществления прав собственника и рамки поведения участников дорожного движения, конвертированных в конкретные применимые нормы, содержащиеся в ПДД.

В научной литературе под правовой культурой понимается исторически сложившаяся система овеществленных и идеальных явлений в сфере действия права и их отражение в сознании и поведении людей¹. В литературе имеются множественные, скорее, эмоциональные формулировки, справедливость которых коллидирует с необходимостью теоретико-правовой определенности.

Профессор А. Б. Венгеров указывает, что «правовая культура характеризует уровень правосознания, включает степень знания права... характеризуется она и интенсивностью убеждений в ценности права»². Очевидно, что автор придает понятию «правовая культура» интеллектуальное и аксиологическое значение.

Академик В. П. Сальников пишет, что «в правовой культуре индивида также присутствуют специальные элементы ее логической структуры — нормативные суждения или деонтические модальности, включающие такие модальные операторы, как “обязательства”, “разрешено”, “запрещено». Нормативные суждения складываются на фундаменте правовых знаний, оценок и содействуют саморегулированию правового поведения личности»³. Последний вывод представляется особенно значимым, поскольку в дорожном движении практически невозможно *коллективное* поведение: водитель механического транспортного средства управляет автомобилем единолично — считывает информацию, оценивает обстановку, принимает соответствующие решения, производит маневры и т. д. Соответствие указанного алгоритма Правилам безусловно является индикатором правовой культуры конкретного участника дорожного движения.

Известно, что правовой смысл явления «культура», выражается прежде всего в *уровне* правосознания. Так, академик А. Н. Леонтьев указывал, что «человеческое сознание — это... необыкновенно сложное движение отражения человеком окружающего его мира, его собственной деятельности в этом мире и его самого»⁴. Степень точности восприятия индивидом окружающей обстановки в дорожном движении напрямую влияет на правильность принимаемых решений и, соответственно — на их соответствие ПДД. Уровень правосознания как качественный критерий индивида является базовым условием правомерного поведения (соблюдения ПДД). «Правосознание — психологическая основа реализации права»⁵.

Итак, в основе правомерного поведения участников дорожного движения, прежде всего водителей механических транспортных, лежит знание и соблюдение ПДД. Указанные действия осуществляются только *осознанно*, т. е. водитель в процессе движения призван вести напряженную интеллектуальную

¹ См.: Ратинов А. Р., Ефремова Г. Х. Правовая психология и преступное поведение. Теория и методология исследования. Красноярск, 1988. С. 8.

² Венгеров А. Б. Теория государства и права : учебник. 6-е изд., стер. М., 2009. С. 571.

³ Теория государства и права : курс лекций / под ред. Н. И. Матузова и А. В. Малько. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2007. С. 634.

⁴ Леонтьев А. Н. Лекции по общей психологии : учеб. пособие для студентов. 4-е изд., стер. М., 2007. С. 104.

⁵ Еникеев М. И. Юридическая психология. С основами общей и социальной психологии : учебник. 2-е изд., перераб. М., 2010. С. 283.

работу. При наличии разных вариантов поведения водитель всегда выберет правильный, правомерный, т. е. соответствующий нормам Правил. «Правомерное поведение — поведение, цели, способы и результаты которого не противоречат основным устоям общества, выраженным в правовых нормах»¹. Соглашаясь с приведенной формулировкой, укажем, что уважение к другим участникам дорожного движения, искреннее нежелание причинить им вред не из-за страха перед последующим наказанием, а в силу личной человечности и порядочности — весомый и достойный аргумент правомерного поведения.

Проведенный анализ позволил сформулировать общие итоговые выводы о теоретико-правовых и психолого-юридических характеристиках такого явления, как «культура вождения».

1. Культура вождения — комплексное явление социального характера, индивидуального свойства, т. е. присущее конкретной личности, представляющее собой качественную характеристику процесса управления индивидом механическим транспортным средством и проявляющееся во взаимодействии с другими участниками дорожного движения.

2. Уровень культуры вождения напрямую зависит от степени интеллектуального развития индивида и способностей к объективному мышлению.

3. Правовая природа культуры вождения заключена в понимании и соблюдении личностью баланса гарантированных государством прав и возложенных обязанностей.

4. Правовой основой культуры вождения следует считать точное и уверенное знание правовых норм, регулирующих поведение водителя в процессе дорожного движения, свободное ориентирование в нормативном материале.

5. Психолого-юридическое содержание культуры вождения заключается в способности личности объективно ориентироваться в правах и обязанностях участника движения, на этой основе — принимать решения о должном поведении (прежде всего — самоограничениях) в процессе дорожного движения.

6. Культура вождения позволяет водителю в меняющейся дорожной обстановке выбрать единственно верное, всегда правомерное решение.

7. Культура вождения заключается в соблюдении Правил дорожного движения, мотивированном скорее не правовыми, а нравственными установками личности.

8. Навыки практического вождения, опыт водителя являются дополнительными условиями его безопасного поведения. Культура вождения не существует отдельно от практического опыта, но навык не может заменить осознанности поведения водителя.

Настоящая публикация предполагает дальнейшее исследовательское развитие, в связи с чем мы будем рады появлению научной дискуссии по заявленной проблематике и будем благодарны конструктивной и творческой критике, замечаниям и советам коллег.

Пристатейный библиографический список

1. Венгеров, А. Б. Теория государства и права : учебник для юрид. вузов / А. Б. Венгеров. — 6-е изд., стер. — М. : Омега-Л, 2009. — 607 с.

¹ Еникеев М. И. Юридическая психология. С основами общей и социальной психологии : учебник. 2-е изд., перераб. М., 2010. С. 283.

2. Громаковский, А. Контраварийное вождение / А. Громаковский, Г. Бранихин. — СПб. : Питер, 2010. — 192 с.

3. Гуревич, П. С. Философия : учебник для психологов / П. С. Гуревич. — 2-е изд., стер. — М. : Изд-во Моск. психолого-социального ин-та; Воронеж : НПО «МОДЭК», 2007. — 1128 с.

4. Лукьянов, В. В. Безопасность дорожного движения / В. В. Лукьянов. — М. : Транспорт, 1978. — 246 с.

5. Ратинов, А. Р. Правовая психология и преступное поведение. Теория и методология исследования / А. Р. Ратинов, Г. Х. Ефремова. — Красноярск : Изд-во Красноярск. ун-та, 1988. — 256 с.

References

1. Gromakovskij, A. Kontravarijnoe vozhdzenie [Defensive Driving] / A. Gromakovskij, G. Branihin. — SPb. : Piter, 2010. — 192 p.

2. Gurevich, P. S. Filosofija: uchebnik dlja psihologov [Philosophy: textbook for psychologists] / P. S. Gurevich. — 2-e izd., ster. — M. : Izd-vo Psychological And Social Institutu Publisher; Voronezh : NPO «MODJeK», 2007. — 1128 p.

3. Luk'janov, V. V. Bezopasnost' dorozhnogo dvizhenija [Road Safety] / V. V. Luk'janov. — M. : Transport, 1978. — 246 p.

4. Ratinov, A. R. Pravovaja psihologija i prestupnoe povedenie. Teorija i metodologija issledovanija [Legal Psychology And Criminal Conduct. Theory And Methodology of Study] / A. R. Ratinov, G. H. Efremova. — Krasnoyarsk : Krasnoyarsk Institute Publisher, 1988. — 256 p.

5. Vengerov, A. B. Teorija gosudarstva i prava: uchebnik dlja jurid. vuzov [Theory of State And Law: juridical institute textbook] / A. B. Vengerov. — 6-e izd., ster. — M. : Omega-L, 2009. — 607 p.