

## Соотношение понятий «агрессивное» и «опасное» вождение в современной отечественной и зарубежной психологии

Поликарпова М.С.,

магистрант факультета социальной психологии, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
dimirc2013@yandex.ru

С проблемой «агрессивного» вождения сегодня сталкиваются во всех странах мира. Существуют некоторые различия в подходах к определению содержания данного понятия и поэтому применяются различные названия для такого вождения: в странах Европы и некоторых странах Азии это «careless driving» («небрежное вождение») и «dangerous driving» («опасное вождение»). В США и Австралии принято более широкое понятие, в оригинальном написании — «агрессивное поведение на дороге». В обзоре исследований последних лет по проблемам «агрессивного» и «опасного» вождения выявлены сравнительные отличия и сходства понимания понятий «агрессивного» и «опасного» вождения, определены факторы, влияющие на возникновение агрессии у водителей.

**Ключевые слова:** агрессивное вождение, опасное вождение, безопасность на дороге, факторы агрессивного вождения, дорожно-транспортная среда, правила дорожного движения.

### Для цитаты:

Поликарпова М.С. Соотношение понятий «агрессивное» и «опасное» вождение в современной отечественной и зарубежной психологии [Электронный ресурс] // Современная зарубежная психология. 2017. Том 6. №1. С. 44—52. doi: 10.17759/jmfp.2017060106

### For citation:

Polikarpova M.S. Concepts correlations of "aggressive" and "dangerous" driving in modern national and foreign psychology [Elektronnyi resurs]. *Journal of Modern Foreign Psychology*, 2017. Vol. 6, no. 1, pp. 44—52. doi: 10.17759/jmfp. 2017060106 (In Russ., Abstr. in Engl.).

### Введение

В настоящее время решение проблемы безопасности на дорогах имеет большое значение, так как эта проблема касается здоровья и жизни многих тысяч людей. При этом на сегодняшний день существенная часть исследований посвящена изучению психологических факторов, которые отрицательно сказываются на вождении [11; 23; 13], либо личностных особенностей и индивидуально-психологических свойств водителей, в том числе подчеркивается экстремальный характер ситуации вождения [9; 37].

Можно говорить о том, что в России (в деятельностном подходе в отечественной психологии) управление автомобилем определяется как «активное отношение водителя к дорожной обстановке, в котором прослеживается структура деятельности» [16].

Учитывая, что в условиях дорожно-транспортной среды события быстро сменяют друг друга, в деятельности водителя (в частности, в управлении автомобилем) может внезапно возникнуть ситуация, в которой ему будет сложно быстро сориентироваться. В результате этого повышается количество ошибок в принятии решений, и как возможное следствие, у водителя могут возникнуть агрессивные реакции, которые провоцируют возникновение опасности на дороге. Вместе с этим, рассматривая ситуации опасности в условиях дорожно-транспортной среды в рамках уже упомянутого деятельностного подхода, логично говорить не только

о случайно возникающих опасностях, но и о намерениях водителя провоцировать и «активно» создавать такие ситуации.

### Актуальность

Необходимо отметить, что в России 30.05.16 года Правительство Российской Федерации приняло постановление № 477 «О внесении изменения в Правила дорожного движения», в нем впервые было введено понятие «опасное» вождение. Так, в п. 2.7 говорится о том, что «опасное» вождение проявляется «в неоднократном совершении одного или нескольких следующих друг за другом действий, заключающихся:

1. В невыполнении требования уступить дорогу другому транспортному средству при перестроении;
2. В перестроении при интенсивном движении;
3. В несоблюдении дистанции и бокового интервала;
4. В резком торможении;
5. В препятствовании обгону.

Таким образом, «опасным» признаются только многократные нарушения, но учитываются как нарушения одного вида, так и различных видов, причем нарушения должны совершаться в относительно непродолжительный, т.е. краткосрочный промежуток времени. «Опасное» вождение представляет угрозу для других людей тем, что остальные участники дорожного движения не имеют возможности предугадать даль-

нейшие действия водителя, в результате чего в разы повышается вероятность возникновения аварийной ситуации.

8 июня 2016 года в правила дорожного движения были введены изменения, цель которых заключается в снижении аварийности на дорогах и смертности от ДТП, так как по данным ГИБДД чаще всего аварии происходят по причине пренебрежения безопасностью, из-за чего страдают и водители, соблюдающие правила. По поручению первого вице-премьера И.И. Шувалова тогда был создан сайт, на котором были представлены видеоролики, демонстрировавшие различные возможные варианты «опасного» вождения. Однако можно констатировать, что сам термин «опасное вождение» достаточно сложен для понимания и вызывает вопросы у самих водителей. Прежде всего, возникают трудности с определением того, является ли чье-либо вождение «опасным» или нет. Например, сложно оценить, безопасными ли были дистанция или боковой интервал, до того, как ДТП не случилось. Фиксировать же «опасное» вождение предполагается с помощью видеокамер, находящихся на патрульных автомобилях, видеокамер городского наблюдения, а также видеорегистраторов.

### Проблема понятий «агрессивное вождение» и «опасное вождение»

За рубежом «опасное» вождение рассматривается в юридических, в технических науках, а также в психологии уже достаточно давно по сравнению с Россией. Например, в Великобритании используют словосочетание «опасное вождение» («dangerous driving»), оно обозначает стиль вождения, иной, чем у окружающих или отличающийся от ожидаемого. В США используется более широкое понятие — «агрессивное поведение на дороге» («aggressive behavior on the road»), это означает, что рассматривается не только непосредственное управление автомобилем, но и все поведение, которое осуществляется в рамках дорожно-транспортной среды или конкретной ситуации. Например, оскорбление участников движения или высказывание угроз в их адрес будет считаться агрессивным поведением на дороге. В Австралии тоже используют термин «агрессивное поведение на дороге», там оно рассматривается как преступное поведение, а автомобиль в таком случае становится орудием совершения этого преступного поведения.

В большинстве стран Европы, США, Австралии, а также некоторых стран Азии есть два разных понятия, отличающихся друг от друга. Первое понятие — «небрежное вождение», оно предполагает непреднамеренное отступление от ПДД («careless driving»). Второе — «опасное вождение» (dangerous driving) будет считаться опасным, если водитель осознанно и умышленно нарушает правила. В США, Англии, Германии, Франции, Японии, Сингапуре и в Австралии «небреж-

ное вождение» — это административное нарушение, а «опасное» — уголовное [19].

Примерами «опасного» вождения для данных зарубежных стран могут быть:

1. «Подрезание»;
2. Беспричинное использование звукового сигнала;
3. Необоснованное использование дальнего света;
4. Отсутствие сигнала поворотников, когда это необходимо;
5. Несоблюдение дистанции;
6. «Шашки»;
7. Проявление враждебности к участникам движения (что по сути больше относится к агрессивному вождению).

Более жесткие условия наказания приняты в Канаде, в Уголовном Кодексе Канады (ст. 249) говорится о том, что наказание применимо к тем водителям, которые не учитывают погодные условия, время, состояние дороги, специфику места, состояние транспортного средства, мощность его двигателя, чем создают опасную для общества ситуацию на дороге [12].

В законодательстве Великобритании «опасным» вождением считается:

1. Отсутствие лицензии на вождение;
2. Отсутствие страхового полиса;
3. Превышение скорости;
4. Выбор скорости движения, не соответствующей ситуации и условиям;
5. Гонки на дороге;
6. Отвлечение в процессе вождения;
7. Не соблюдение требований к эксплуатации автомобиля;
8. Преднамеренное вождение автомобиля в состоянии усталости, либо болезни [5].

Наиболее четко определены меры наказания в США. «Опасным» вождением там считается нарушение трех правил подряд, например, резкое торможение, резкое перестроение и создание препятствий для других участников движения. Также в работах психологов, посвященных «опасному» вождению в США зачастую можно встретить понятие «дорожный гнев» («road rage»), за что также полагается наказание вплоть до уголовного. В это понятие входят оскорбления, невербальные (неприличные) жесты, нанесение ущерба другим участникам движения [19].

Еще один фокус внимания зарубежных научных работ сосредоточен на анализе личностных особенностей, которые детерминируют поведение за рулем [24; 27; 42], причем в ряде работ рассматриваются психологические риски, которые могут возникнуть при вождении автомобиля [28; 31; 35; 37]. Тем не менее, между «опасным» и «агрессивным» поведением водителя есть много общего. Оба они являются фактором нарушения безопасности движения. Если рассмотреть их с точки зрения критерия нормативности, то есть соблюдения социальных и правовых норм, агрессивное поведение, конечно, опасно для общества [24].

Агрессивность как черта личности является устойчивым явлением [3], следовательно, агрессивный стиль устойчиво проявляется в поведении водителя. Так как, по мнению Р. Бэрона и Д. Ричардсона, сейчас большинство ученых принимают такое определение агрессии: «агрессия — это любая форма поведения, нацеленного на оскорбление или причинение вреда другому живому существу, не желающему подобного обращения», то агрессивное вождение наносит физический вред участникам движения и причиняет моральный ущерб [18].

Другими словами, понятие «агрессивного» вождения несколько шире, чем понятие «опасного» вождения, так как к «опасному вождению», исходя из принятого 8 июня 2016 года постановления, нельзя отнести, например, такие действия водителя, как:

1. Преследование кого-либо из участников движения;
2. Излишнее, беспричинное использование сигнальных средств;
3. Оказание осознанного давления на других участников дорожного движения с целью изменения ими скоростного режима, либо направления движения и т.д.;
4. Невербальное или вербальное выражение оскорблений, либо угроз;
5. Физическое (с использованием материальных предметов, орудий) влияние на участников движения;
6. Создание помех для участников движения.

Председатель правления «Гильдии автошкол России» С. Лобарев также высказывается за отделение «опасного» и «агрессивного» вождения. Первое он определяет, как неумышленную организацию препятствий для других автомобилистов, то есть когда водитель вынужден так поступить. Например, если на дороге неожиданно выбежал ребенок, то водитель будет вынужден резко затормозить, и тем самым создать опасную ситуацию для других участников движения. «Агрессивным» же он называет вождение, в основе которого лежит злой умысел. Исходя из этого, предполагается, что за «агрессивное» вождение должно следовать более суровое наказание, так как водитель делает это осознанно [4].

Факторы возникновения агрессивного вождения. Для того чтобы поставить вопрос о профилактике и превентивных мерах работы с «опасным» и «агрессивным» вождением, необходимо понимать, какие существуют основные причины возникновения агрессии у водителей.

Анализируя многочисленную литературу по проблематике агрессивного поведения и проявлений агрессии в широком контексте социальных ситуаций, можно констатировать, что в настоящее время доминирует многофакторное представление о причинах агрессии, то есть рассматриваются все возможные причины ее возникновения и проявления.

Так, существуют теории, которые объясняют возникновение агрессии биологическими факторами (например, вероятность возникновения агрессивного поведения выше в период гормональной перестройки организма), но все же агрессия у человека возникает в

связи с определенным социальным контекстом. Таким образом, биологические факторы влияют на возникновение агрессии не напрямую, а их воздействие опосредовано социальным контекстом. Некоторые авторы считают, что агрессивное поведение у человека имеет инстинктивную природу (например, З. Фрейд), или видят в агрессии адаптацию и разрядку напряжения (например, Дж. Туби, Л. Космайдес) [2]. Кроме биологических, существуют и физические факторы (шум, повышенная температура среды, загрязнение воздуха или теснота, увеличенная плотность транспортного потока), которые также могут повышать вероятность возникновения агрессивного поведения при определенных условиях [16]. Так, фактором, который оказывает влияние на психическое состояние водителей, являются пробки. Они могут вызывать у водителей напряжение, которое постепенно может переходить в агрессию [36]. Оказывает влияние и загруженность дорог, и время, которое водитель находится в пути [38].

Некоторые авторы в качестве причин агрессивного вождения указывают на частые стрессы и высокий уровень напряжения, который присутствует в современных мегаполисах [39]. Хотя результаты более современных исследований показывают, что стресс, который происходит непосредственно во время вождения, редко является прямым фактором агрессивного вождения [24; 28].

Также влияние может оказывать отрицательный эмоциональный фон у водителя, который возникает в процессе вождения [29]. Важно, какие события происходили в его жизни до того, как он сел за руль, в каком психологическом состоянии водитель пребывает. Исследования подтверждают, что если эти события имели для водителя негативный оттенок, то, скорее всего, его состояние усугубится в процессе вождения [33]. Среди психологических факторов возникновения агрессии условно можно выделить социально-психологические и личностные (индивидуальные) факторы. Это деление достаточно условно, так как даже личностные черты, которые каким-либо образом могут влиять на вероятность возникновения агрессии у водителей, формируются у человека в социуме.

Например, согласно исследованию, проведенному В. Ермолаевым, О. Макушиной, А. Четвериковой, причинами агрессивного поведения у водителей общественного транспорта являются:

1. Непринятие себя и жизни
2. Недоверие другим
3. Восприятие мира как опасного и неконтролируемого.

Такой фактор, как «непринятие себя и жизни» является индивидуальной особенностью, но формируется он, скорее всего, из-за неудачного взаимодействия с социумом, так же, как и фактор «недоверие другим». Несомненно, индивидуально-психологические факторы также воздействуют на агрессивность конкретного водителя, например, то, насколько он способен контролировать свои эмоции, какой у него темперамент и характер. Изучение индивидуальных особенностей

водителей и их влияния на процесс вождения — это отдельная линия исследований в транспортной психологии и психологии дорожного движения. Например, доказано, что экстраверсия, нейротизм, экстернальность и интернальность влияют на выбор сценария вождения [32; 40]. Говоря же о социально-психологических факторах, необходимо помнить, что они возникают в группах (больших и малых) и воздействуют на каждого конкретного индивида. Другими словами, социально-психологические факторы можно разделить на микро- и макро-социальные факторы.

К микро-социальным можно отнести, например, влияние неадекватного стиля воспитания на уровень конфликтности индивида. Можно предположить, что на эмоциональном состоянии водителей скажутся, например, угрозы или оскорбления со стороны других участников движения или пассажиров, находящихся рядом в автомобиле. К макро-социальным факторам относятся влияние общественных, экономических условий, демографических процессов в целом, то есть они связаны с общими тенденциями развития общества. На водителей может оказывать опосредованное влияние, например, просмотр телепередач, различных новостных сюжетов или даже рекламы автомобилей, в которых есть элементы агрессии. Безусловно, влияние СМИ на агрессивность неоднозначно, и прямое негативное воздействие СМИ на большинство людей не признается рядом авторов (М. Хьюсманн) [18]. Так, существует еще несколько условий того, что увиденное или услышанное человеком сообщением отразится на его поведении. Например, важным условием является то, считает ли человек, что в том, что он увидел, был элемент агрессии или нет, осознал он это или не осознал. Поэтому влияние СМИ на агрессивность водителей — неоднозначное явление, которое требует более детального и индивидуального рассмотрения в каждом конкретном случае (А. Бандура и Р. Уолтерс). Следует также подчеркнуть, что на возникновение агрессии оказывают влияние негативные установки (предрассудки) по отношению к той или иной группе людей [3]. Так, водители могут неосознанно разделять других участников движения на «приятных» и «неприятных», на «чужих» и «своих», поддаваясь влиянию стереотипов, присваивать им определенные «ярлыки».

Кроме того, в настоящее время проводятся исследования, посвященные влиянию таких социально-демографических факторов, как пол, возраст и стаж вождения на агрессивность водителей. Эти исследования показывают, что молодые водители более склонны к агрессивному вождению, чем более опытные и старшие [29; 40]. Опытные водители менее агрессивны, чем «новички», а мужчины чаще проявляют агрессию, чем женщины [42].

К факторам «агрессивного» вождения также можно отнести мнимую анонимность водителей, когда люди находятся внутри автомобиля, им кажется, что их нельзя идентифицировать, и они начинают чувствовать некую защищенность и безопасность [6]. Особенно ярко это может проявляться в условиях мегаполиса, где водителей окружает большое количество незнакомых людей [21].

Возможно, что водитель совершает ошибки в процессе вождения по причине отвлечения, рассеянности внимания. Среда мегаполиса содержит множество объектов, что способствует отвлечениям [36]. Но в таком случае важно понимать, что в действиях водителя нет умысла и агрессивных посылов, хотя со стороны может показаться, что он ведет себя агрессивно.

Анализ поведения водителей, которые попали в автомобильные аварии, показал, что они осознавали опасность своих действий, но в более чем половине случаев хотели показать свою «смелость на дороге» и нарушали правила дорожного движения, в 41% случаев не учитывали интересы остальных участников движения, а в 37% случаев превышали скорость, так как пытались скорее добраться до места назначения [20]. В некоторых случаях «агрессивное» вождение может быть вызвано употреблением алкоголя или психоактивных веществ [25].

## Заключение

Таким образом, проблема «агрессивного» вождения в настоящее время в большинстве случаев рассматривается с точки зрения психологических факторов, которые могут отрицательно повлиять на процесс вождения автомобиля, в том числе исследуются личностные особенности и свойства водителей, либо подчеркивается экстремальный характер ситуации вождения, т.е. проблема изучается с точки зрения экстремальной психологии, но практически отсутствуют исследования, посвященные теме социальных представлений самих водителей об «агрессивном» и «опасном» вождении, т.е. не рассматривается социальный контекст данного вопроса.

Понятия «агрессивного» и «опасного» вождения на самом деле достаточно близки, и различия в их понимании зависят от традиции, которая существует в каждой конкретной стране — европейской или же традиции, принятой в США. Для России характерно представление, согласно которому, понятие «агрессивное вождение» несколько шире, чем «опасное вождение». Так, согласно закону, принятому 8 июня 2016 года, некоторые конкретные проявления агрессии, осуществляемые в процессе вождения, не входят в перечень действий, которые классифицируются по данному закону как «опасное» вождение.

Существует множество выявленных факторов, которые могут привести к агрессивному вождению, но при этом проблема агрессивного поведения на дороге не теряет своей остроты. Представляется логичным, что на фоне признания факта — агрессивное вождение часто приводит к автомобильным авариям — требуется продолжать изучение того, какие еще существуют факторы, провоцирующие проявление агрессии у водителей. Тогда станет возможным проведение профилактических и превентивных мероприятий по предотвращению их влияния, что должно привести к уменьшению количества аварий и дорожно-транспортных происшествий.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Берковиц Л. Агрессия: Причины, последствия и контроль. СПб.: Прайм-Еврознак, 2001. 512 с.
2. Бриль М.С. Ситуации, провоцирующие агрессивное поведение // Вестник психотерапии. 2011. Т. 44. № 39. С. 39–54.
3. Бэрн Р., Ричардсон Д. Агрессия. СПб.: Питер, 1998. 336 с.
4. В «опасном вождении» предложили прописать злой умысел [Электронный ресурс] // Газета «Известия» выпуск от 31 марта 2016 . URL: <http://izvestia.ru/news/608145> (дата обращения: 10.10.2016).
5. Дороднов А.Г. Обусловленность криминализации опасного вождения в праве Англии // Вестник Нижегородской академии МВД России. 2012. № 20. С. 146–148.
6. Ермолаев В.В., Макушина О.П., Четверикова А.И. Социально-психологические детерминанты проявления агрессии водителями пассажирского транспорта на российских дорогах // Социальная психология и общество. 2013. № 2. С. 108–118.
7. Ермолаев В.В., Четверикова А.И. К вопросу о критериях профессионально-психологического отбора водителей // Педагогика и психология образования. 2014. № 2. С. 105–112.
8. Змановская Е.В. Девиантология (Психология отклоняющегося поведения): Учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений. М.: Издательский центр «Академия». 2003. 288 с.
9. Информационный портал [Электронный ресурс]. URL: <http://www.b2bos.ru/issledovaniya/1884> (дата обращения: 28.10.2016).
10. Клебельберг Д. Транспортная психология. М.: Транспорт, 1989. 367 с.
11. Климов Е.А. Индивидуальный стиль деятельности в зависимости от типологических свойств нервной системы. Казань: Изд-во Казанского ун-та, 1969. 278 с.
12. Копылов М.Н., Дороднов А.Г. Ответственность за опасное вождение по уголовному праву Канады // Образование. Наука. Научные кадры. 2012. № 3. С. 33–36.
13. Крайг Г., Бокум Д. Психология развития. СПб.: «Питер», 2006. 940 с.
14. Лобанова Ю.И. Стиль вождения: определяющие факторы, характеристики, направления оптимизации // Российский гуманитарный журнал. 2015. № 1. Т. 4. С. 76–84.
15. Майерс Д. Социальная психология. СПб.: «Питер», 1997. 688 с.
16. Петров В.Е. Психологический анализ проблемы опасного стиля управления транспортным средством [Электронный ресурс] // Современные научные исследования и инновации. 2016. № 8. Р. 556–565. URL: <http://web.snauka.ru/issues/2016/08/70377> (дата обращения: 09.08.2016).
17. Повышение безопасности дорожного движения во всем мире // Первая Всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения. 62 Сессия Генеральной Ассамблеи ООН Резолюция No62/244. М., 2009. С. 3–3.
18. Румянцева Т.Г. Агрессия: проблемы и поиски в западной философии и науке. М., 1991. 350 с.
19. Строева О.А. Теоретические аспекты понятия «агрессивное вождение» и предупреждение опасных дорожно-транспортных происшествий // Научно-методический электронный журнал «Концепт». 2016. Т. 15. С. 2441–2445.
20. Чичерина М.П. Виктимологический анализ и профилактика дорожно-транспортных происшествий, совершаемых водителями частных легковых автомобилей: Автореф. дис. ... канд. юр. наук. М., 2001. 20 с.
21. Age and gender differences in perceived accident likelihood and driver competences / L. Glendon, [et al.] // Risk Analysis. 1996. Vol. 16. № 6. P. 755–762. doi:10.1111/j.1539-6924.1996.tb00826.x
22. Aggressive behavior while driving as predictor of self-reported car crashes / El. Joannes, [et al.] // Journal of Safety Research. 2002. Vol. 33. № 4. P. 431–443. doi:10.1016/S0022-4375(02)00053-1
23. 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
24. 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
25. Batters 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.
26. 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
27. 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.x
28. Gold C., Müller 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.

29. *Jenenkova O.* Personal Characteristics of Aggressive Drivers in the Perception of Drivers and Road Traffic Inspectors // Psychological Thought. 2014. Vol. 7. № 1. doi:10.5964/psyc.v7i1.40
30. *Koumakib M., Darvirib C.* 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
31. *Kremez A.S., Bonch-Bruevitch V.V., Dementienko V.V.* Comprehensive approach to improvement driver-cased accidents risk // Proceedings of the 6th International Conference on Driver Behaviour and Training 2013. Helsinki, 2013. P. 70–70.
32. *Lam L.T.* Factors associated with young drivers' car crash injury: Comparisons among learner, provisional, and full licensees // Accident Analysis & Prevention. 2003. Vol. 35. № 6. P. 913–920. doi:10.1016/S0001-4575(02)00099-4
33. *Lawton R., Nutter A.A.* comparison of reported levels and expression of anger in everyday and driving situations // British Journal of Psychology. 2002. Vol. 93. № 3. P. 407–423. doi:10.1348/000712602760146521
34. *Lupton D.* Road rage: drivers' understandings and experiences // J Sociol. 2002. № 38. P. 275–290.
35. *Miller G., Taubman B.-A. O.* Driving styles among young novice drivers — The contribution of parental driving styles and personal characteristics // Accident Analysis & Prevention. 2010. Vol. 42. № 2. P. 558–570. doi:10.1016/j.aap.2009.09.024
36. *Oesch S.L.* Passenger and nighttime restrictions for young drivers // Paper presented before the Maryland House. Virginia, 2009.
37. Preventing risky driving: A novel and efficient brief intervention focusing on acknowledgement of personal risk factors / M. Paavera, [et al.] // Accident Analysis and Prevention. 2013. Vol. 50. P. 430–437. doi:10.1016/j.aap.2012.05.019
38. *Sansone R.A., Sansone L.A.* Road Rage. What's Driving It? // Psychiatry (Edgmont). 2010. Vol. 7. № 7. P. 14–18.
39. *Sharkin B.* Road rage: risk factors, assessment, and intervention strategies // J Couns Dev. 2004. Vol. 82. № 2. P. 191–198. doi:10.1002/j.1556-6678.2004.tb00301.x
40. *ShyngleK. B., Nyitor A.S., Samuel E.O.* Psychosocial factors influencing aggressive driving among commercial and private automobile drivers in Lagos metropolis // The Social Science Journal. 2012. Vol. 49. № 1. P. 83–89. doi:10.1016/j.soscij.2011.07.004
41. *Taubman-Ben-Ari O., Yehiel, D.* Driving styles and their associations with personality and motivation // Accident Analysis & Prevention. 2012. Vol. 45. P. 416–422. doi:10.1016/j.aap.2011.08.007
42. The effects of personality traits on driving-related anger and aggressive behaviour in traffic among Serbian drivers / D. Jovanovic, [et al.] // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. 2011. Vol. 14. № 1. P. 43–53. doi:10.1016/j.trf.2010.09.005

## Concepts correlations of "aggressive" and "dangerous" driving in modern national and foreign psychology

*Polikarpova M.S.,*

*master degree student, faculty of Social psychology, Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia, dimirc2013@yandex.ru*

At present people in nearly all the countries of the world confront with the problem of “aggressive driving”, which is particularly acute in the cities. The concept of “aggressive driving” exists in many countries of the world. But there are some differences in approaches to the definition of the content of this notion, which results in giving different names for this kind of driving. For example, in most European countries, as well as in some Asian countries people use the terms “careless driving” and “dangerous driving” (“dangerous driving”). In the United States and Australia a broader concept like “aggressive behaviour on the road” is in use. In foreign countries, there are laws and rules of the road, according to which “aggressive” driving is punishable by a fine, and in some cases, even carries criminal penalties. In Russia, the problem of “aggressive driving” nowadays has started to be treated at the legislative level, and on May, 2016 the Government of the Russian Federation enacted a regulation No. 477 “On amending the road traffic regulations of the Russian Federation”, which introduced the concept of “dangerous driving”, and on 08.06.16 the “Law on dangerous driving” was adopted. The term “dangerous driving” is not easy for understand and it raises questions among drivers, who are not completely aware of what exactly is considered to be “dangerous driving” and how to implement this notion in practice. This article provides an overview of current foreign and national researches, concerning the problem of “aggressive” and “dangerous driving”, identifies the differences and similarities between the concepts of “aggressive” and “dangerous driving” as they are understood in Russia and abroad, and describes the factors that influence the emergence of aggression in drivers.

**Keywords:** aggressive driving, dangerous driving, road safety, factors of aggressive driving, road-transport environment, road traffic regulations.

### REFERENCES

1. Berkovits L. Agressiya: prichiny, posledstviya i kontrol' [Aggression: Causes, consequences and control]. Saint-Petersburg: Praim-Evroznak, 2001. 512 p. (In Russ.).
2. Bril' M.S. Situatsii, provotsiruyushchie aggressivnoe povedenie [Situations that provoke aggressive behavior]. *Vestnik psikhoterapii [journal of psychotherapy]*, 2011. Vol. 44, no. 39, pp. 39–54. (In Russ.).
3. Beron R., Richardson D. Agressiya [Aggression]. Saint-Petersburg: Piter, 1998. 336 p. (In Russ.).
4. V «opasnom vozhdenii» predlozhili propisat' zloi umysel [Elektronnyi resurs] [In “dangerous driving” was proposed to prescribe malice]. *Gazeta «Izvestiya» vypusk ot 31 marta 2016 [the newspaper “News” edition from March 31, 2016]*. Available at: <http://izvestia.ru/news/608145> (Accessed: 10.10.2016). (In Russ.).
5. Dorodnov A.G. Obuslovlennost' kriminalizatsii opasnogo vozhdeniya v prave Anglii [Conditionality of criminalizing dangerous driving by the law of England]. *Vestnik Nizhegorodskoi akademii MVD Rossii [Bulletin of Nizhny Novgorod Academy of the MIA of Russia]*, 2012, no. 20, pp. 146–148. (In Russ.).
6. Ermolaev V.V., Makushina O.P., Chetverikova A.I. Sotsial'no-psikhologicheskie determinanty proyavleniya agressii voditelyami passazhirskogo transporta na rossiiskikh dorogakh [Socio-psychological determinants of aggression by drivers of passenger transport on the roads of Russia]. *Sotsial'naya psikhologiya i obshchestvo [Social psychology and society]*, 2013, no. 2, pp. 108–118. (In Russ.).
7. Ermolaev V.V., Chetverikova A.I. K voprosu o kriteriyakh professional'no-psikhologicheskogo otbora voditelei [The question of the criteria of professional psychological selection of drivers]. *Pedagogika i psikhologiya obrazovaniya [Pedagogy and psychology of education]*, 2014, no. 2, pp. 105–112. (In Russ.).
8. Zmanovskaya E. V. Deviantologiya (Psikhologiya otklonyayushchegosya povedeniya): uchebnoe posobie dlya studentov vysshikh uchebnykh zavedenii [Deviantology (Psychology of deviant behavior): A Textbook for students of higher educational institutions]. Moscow: Izdatel'skii tsentr «Akademiya», 2003. 288 p. (In Russ.).
9. Informatsionnyi portal [Information portal] [Elektronnyi resurs]. Available at: <http://www.b2bos.ru/issledovaniya/1884> (Accessed 28.10.2016). (In Russ.).
10. Klebel'sberg D. Transportnaya psikhologiya [Transport psychology]. Moscow: Transport, 1989. 367 p. (In Russ.).
11. Klimov E.A. Individual'nyi stil' deyatel'nosti v zavisimosti ot tipologicheskikh svoystv nervnoi sistemy [Individual style of activity depending on typological properties of the nervous system]. Kazan': Izd-vo Kazanskogo un-ta, 1969. 278 p. (In Russ.).

12. Kopylov M.N., Dorodnov A.G. Otvetstvennost' za opasnoe vozhdenie po ugovnomu pravu Kanady [Liability for dangerous driving under Canadian criminal Law]. *Obrazovanie. Nauka. Nauchnye kadry*, 2012, no. 3, pp. 33—36. (In Russ., Abstr. in Engl.).
13. Kraig G., Bokum D. Psikhologiya razvitiya [Psychology of development]. Saint Petersburg: «Piter», 2006. 940 p. (In Russ.).
14. Lobanova Yu.I. Stil' vozhdeniya: opredelyayushchie faktory, kharakteristiki, napravleniya optimizatsii [Driving Style: determinants, characteristics and directions of improvement]. *Rossiiskii gumanitarnyi zhurnal [The Liberal Arts in Russia]*, 2015. Vol. 4, no. 1, pp. 76—84. (In Russ.).
15. Maiers D. Sotsial'naya psikhologiya [Social psychology]. Saint Petersburg: Piter, 1997. 688 p. (In Russ.).
16. Petrov V.E. Psikhologicheskii analiz problemy opasnogo stilya upravleniya transportnym sredstvom [Psychological analysis of the problem hazardous style of vehicle control] [Elektronnyi resurs]. *Sovremennye nauchnye issledovaniya i innovatsii [Modern scientific researches and innovations]*, 2016, no. 8, pp. 556—565. Available at: <http://web.snauka.ru/issues/2016/08/70377> (Accessed 09.08.2016). (In Russ.).
17. Povyshenie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya vo vsem mire [Improving road safety around the world]. *Pervaya Vsemirnaya ministerskaya konferentsiya po bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya. 62 Sessiya General'noi Assamblei OON Rezolyutsiya No62/244 [First global Ministerial conference on road safety. The 62nd Session of the UN General Assembly Resolution No62/244]*. Moscow, 2009, pp. 3. (In Russ.).
18. Rumyantseva T.G. Agressiya: problemy i poiski v zapadnoi filosofii i nauke [Aggression: problems and searches in Western philosophy and science]. Moscow, 1991. 350 p. (In Russ.).
19. Stroeva O.A. Teoreticheskie aspekty ponyatiya «agressivnoe vozhdenie» i preduprezhdenie opasnykh dorozhno-transportnykh proisshestvii [Theoretical aspects of the concept of “aggressive driving” and warning of dangerous traffic accidents]. *Nauchno-metodicheskii elektronnyi zhurnal «Kontsept» [Scientific-methodical electronic journal «Concept»]*, 2016. Vol. 15, pp. 2441—2445. (In Russ.).
20. Chicherina M.P. Viktimologicheskii analiz i profilaktika dorozhno-transportnykh proisshestvii, sovershaemykh voditeilyami chastnykh legkovykh avtomobilei. Avtoref. dis. ... kand. yur. nauk. [Victimological analysis and prevention of road accidents committed by drivers of private passenger cars: Abstract of the thesis of candidate of legal Sciences]. Moscow, 2001. 20 p. (In Russ.).
21. Glendon L. et al. Age and gender differences in perceived accident likelihood and driver competences. *Risk Analysis*, 1996. Vol. 16, no. 6, pp. 755—762. doi:10.1111/j.1539-6924.1996.tb00826.x
22. Joannes El. et al. Aggressive behavior while driving as predictor of self-reported car crashes. *Journal of Safety Research*, 2002. Vol. 33, no. 4, pp. 431—443. doi:10.1016/S0022-4375(02)00053-1
23. 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, pp. 758—767. doi:10.1016/j.aap.2012.06.029
24. 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, no. 3, pp. 881—892. doi:10.2466/pr0.2000.87.3.881
25. 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, no. 2, pp. 96—99.
26. DulaCh.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, no. 2, pp. 263—282. doi:10.1111/j.1559-1816.2003.tb01896.x
27. 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, no. 2, pp. 431—443. doi:10.1111/j.1559-1816.2001.tb00204.x
28. Gold C., Müller 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. pp. 28—28.
29. Jenenkova O. Personal Characteristics of Aggressive Drivers in the Perception of Drivers and Road Traffic Inspectors. *Psychological Thought*, 2014. Vol. 7, no. 1. doi:10.5964/psyc.v7i1.40
30. Koumakib M., Darvirib C. Aggressive behavior while driving as predictor of self-reported car crashes. *Journal of Safety Research*, 2002. Vol. 33, no. 4, pp. 431—443. doi:10.1016/S0022-4375(02)00053-1
31. Kremez A.S., Bonch-Bruevitch V.V., Dementienko V.V. Comprehensive approach to improvement driver-cased accidents risk. Proceedings of the 6th International Conference on Driver Behaviour and Training 2013. Helsinki, 2013. pp. 70—70.
32. Lam L. T. Factors associated with young drivers' car crash injury: Comparisons among learner, provisional, and full licensees. *Accident Analysis & Prevention*, 2003. Vol. 35, no. 6, pp. 913—920. doi:10.1016/S0001-4575(02)00099-4
33. Lawton R., Nutter A.A. comparison of reported levels and expression of anger in everyday and driving situations. *British Journal of Psychology*, 2002. Vol. 93, no. 3, pp. 407—423. doi:10.1348/000712602760146521
34. Lupton D. Road rage: drivers' understandings and experiences. *J Sociol*, 2002, no. 38, pp. 275—290.



35. Miller G., Taubman B.-A.O. Driving styles among young novice drivers — The contribution of parental driving styles and personal characteristics. *Accident Analysis & Prevention*, 2010. Vol. 42, no. 2, pp. 558—570. doi:10.1016/j.aap.2009.09.024
36. Oesch S.L. Passenger and nighttime restrictions for young drivers. *Paper presented before the Maryland House*. Virginia, 2009.
37. Paavera M. et al. Preventing risky driving: A novel and efficient brief intervention focusing on acknowledgement of personal risk factors. *Accident Analysis and Prevention*, 2013. Vol. 50, pp. 430—437. doi:10.1016/j.aap.2012.05.019
38. Sansone R.A., Sansone L.A. Road Rage. What's Driving It? *Psychiatry (Edgmont)*, 2010. Vol. 7, no. 7, pp. 14—18.
39. Sharkin B. Road rage: risk factors, assessment, and intervention strategies. *J Couns Dev*, 2004. Vol. 82, no. 2, pp. 191—198. doi:10.1002/j.1556-6678.2004.tb00301.x
40. Shyngle K.B., Nyitor A.S., Samuel E.O. Psychosocial factors influencing aggressive driving among commercial and private automobile drivers in Lagos metropolis. *The Social Science Journal*, 2012. Vol. 49, no. 1, pp. 83—89. doi:10.1016/j.soscij.2011.07.004
41. Taubman-Ben-Ari O., Yehiel D. Driving styles and their associations with personality and motivation. *Accident Analysis & Prevention*, 2012. Vol. 45, pp. 416—422. doi:10.1016/j.aap.2011.08.007
42. Jovanovic D. et al. The effects of personality traits on driving-related anger and aggressive behaviour in traffic among Serbian drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2011. Vol. 14, no. 1, pp. 43—53. doi:10.1016/j.trf.2010.09.005