

NB: Административное право и практика администрирования

Правильная ссылка на статью:

Королева Е.Г. Правовое регулирование использования беспилотных транспортных средств в Российской Федерации // NB: Административное право и практика администрирования. 2024. № 1. DOI: 10.7256/2306-9945.2024.1.69837 EDN: IJTTNA URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=69837

Правовое регулирование использования беспилотных транспортных средств в Российской Федерации

Королева Екатерина Геннадьевна

кандидат филологических наук

Заместитель начальника кафедры административного права и административной деятельности полиции, Московский областной филиал ФГКОУ ВО «Московского университета Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.Я. Кикотя»

143103, Россия, Московская область, г. Руза, п. Старотеряево, МОФ МосУ МВД РФ, каб. 316

✉ kat_kor81@mail.ru



[Статья из рубрики "Административное и муниципальное право и безопасность"](#)

DOI:

10.7256/2306-9945.2024.1.69837

EDN:

IJTTNA

Дата направления статьи в редакцию:

08-02-2024

Дата публикации:

15-02-2024

Аннотация: Объектом исследования работы выступила совокупность общественных отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения при использовании беспилотных транспортных средств на дорогах общего пользования. Предметом исследования статьи являются международные и национальные правовые нормы, регулирующие общественные отношения, формирующиеся в связи с внедрением и использованием беспилотных транспортных средств на дорогах общего пользования. Целью данной работы изучение отечественного законодательства и практики использования беспилотных транспортных средств в дорожном движении, а также формулирование предложений и рекомендаций по совершенствованию действующего законодательства в рассматриваемой сфере. Особое внимание уделяется на то что с

момента возникновения идеи создания беспилотного транспорта и последующего использования его на дорогах общего пользования, как в Российской Федерации, так и в других странах, встает вопрос изменения нормативно-правовой базы, регулирующей процесс дорожного движения в условиях возрастающей повсеместной цифровизации.

При подготовке работы использовались общенаучные методы научного познания, такие как диалектический, логический, системный, а также специальные методы: сравнительно-правовой, формально-юридический. Автор приходит к выводу, что правовое регулирование использования беспилотных транспортных средств является актуальной и важной темой, ведь это инновационная сфера, которая имеет потенциал изменить транспортную индустрию и повлиять на существующие нормы и правила движения на дорогах. Для этого необходимо использовать комплексный подход к правовому регулированию использования беспилотных транспортных средств на дорогах общего пользования. В первую очередь следует разработать национальный стандарт «О беспилотных колесных транспортных средствах», который должен содержать как технические требования, предъявляемые к БТС, так и требования, касающиеся безопасности аппаратно-программного комплекса управления таким автомобилям. Кроме этого принять закон, содержащий основные понятия, термины, определения, права и обязанности разработчиков и эксплуатантов БТС, и уже на основе этого закона разрабатывать и вносить изменения в действующие нормативные правовые акты регламентирующие безопасности дорожного движения и юридическую ответственность.

Ключевые слова:

беспилотное транспортное средство, высокоавтоматизированное транспортное средство, автомобиль, водитель, безопасность дорожного движения, правила дорожного движения, дорога, дорожно-транспортное происшествие, правовое регулирование, искусственный интеллект

Развитие транспортных средств является одним из ключевых элементов развития современной цивилизации. Сегодня весь мир, в том числе и Россия, являются свидетелями новой технологической революции, когда транспортные средства постепенно становятся беспилотными. Новая технологическая революция связана напрямую с совершенствованием и ростом технологических решений, основанных на использовании искусственного интеллекта в различных сферах жизни современного общества.

С момента возникновения идеи создания беспилотного транспорта и последующего использования его на дорогах общего пользования, как в Российской Федерации, так и в других странах, встает острый вопрос изменения нормативно-правовой базы, регулирующей процесс дорожного движения в условиях возрастающей повсеместной цифровизации.

Основной особенностью беспилотных транспортных средств является их способность действовать без прямого участия человека, что обуславливает необходимость использования новых технологий, способных обеспечить их работу. Речь, прежде всего, идет об адаптивных системах искусственного интеллекта, управляющих машинами без водителя при обеспечении бесперебойного и безопасного взаимодействия с окружающей средой [\[4, с. 25\]](#).

Обратимся к понятию «беспилотное транспортное средство»: беспилотное транспортное

средство (далее – БТС) представляет высоко- или полностью автоматизированное транспортное средство, функционирующее без вмешательства человека (в беспилотном режиме), оснащенное автоматизированной системой вождения, которая действует в пределах конкретной среды штатной эксплуатации применительно к некоторым или всем поездкам без необходимости вмешательства человека в качестве запасного варианта обеспечения безопасности дорожного движения (Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р).

Выделим основные аспекты, позволяющие утверждать о необходимости внедрения и использования БТС на дорогах нашей страны: во-первых, это повышение безопасности на дорогах. БТС оснащены передовыми системами искусственного интеллекта, компьютерным зрением и другими сенсорами, позволяющими им обнаруживать препятствия, рассчитывать оптимальные траектории и избегать аварий [\[6, с. 245\]](#). Благодаря отсутствию человеческого фактора, связанного с усталостью, алкоголем или эмоциональным состоянием, использование БТС способно снизить количество дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП), и соответственно уменьшить тяжесть их последствий.

Во-вторых, повышение транспортной эффективности. БТС могут работать в условиях интенсивного дорожного трафика, их способность координировать скорость и траекторию движение помогает значительно сократить время в пути и улучшить пропускную способность дорог.

В-третьих, БТС могут обеспечить транспортной доступностью людей, которые по объективным причинам не могут управлять автомобилем самостоятельно (такие как инвалидность, малолетний возраст и отсутствие права управления автомобилем).

В-четвертых, внедрение БТС позволят снизить издержки и затраты на транспорт и логистику, связанные с зарплатами водителей и экспедиторов, что позволит уменьшить стоимость доставки товаров и грузов.

Однако на пути использования беспилотного транспорта на дорогах общего пользования в настоящее время имеются проблемы, связанные с безопасностью использования автономных систем управления транспортным средством и правового регулирования [\[1, с. 60\]](#).

Отметим сразу, что термин «Беспилотное транспортное средство» употребляется в нормативных актах наравне с другими терминами: высокоавтоматизированное транспортное средство (ВАТС), роботизированное транспортное средство, самоуправляемое транспортное средство и т.д. Но ни один из вышеприведенных терминов не является общепризнанным и нормативно закрепленным.

По своим содержательным характеристикам беспилотное транспортное средство представляет искусственный объект многоразового использования, не имеющий водителя, способный самостоятельно и целенаправленно перемещаться в пространстве с целью перевозки грузов или пассажиров в автономном режиме.

Способность осуществлять беспилотное перемещение в пространстве в автономном режиме отличает беспилотное транспортное средство от транспортных средств с дистанционным управлением, которые так же при своем перемещении не имеют водителя, однако управляются дистанционно человеком (внешним водителем) [\[7, с. 113\]](#).

Использование БТС на дорогах общего пользования представляет собой новую и

сложную область, которая требует разработки, апробации и внедрения инновационных правовых норм в сфере использования беспилотных транспортных средств на дорогах общего пользования.

Согласимся с А.Ю. Кузьминой, которая справедливо отмечает, что внедрение научно-технических разработок в различные сферы жизнедеятельности человека требует законодательного регулирования, так как от этого напрямую зависит обеспечение нормального функционирования всего государственного механизма, а также регулирование поведения людей [\[3, с. 120\]](#).

В первую очередь, при анализе современного состояния правового регулирования использования БТС обратимся к положениям Конвенции о дорожном движении (Заклучена в г. Вене 08.11.1968), которая содержит требование о том, что каждое транспортное средство или состав транспортных средств, которые находятся в движении, должны иметь водителя. Именно данная Конвенция составляет унифицированные правила правового регулирования практически во всем мире в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Однако, анализ законодательства Российской Федерации показал, что в нормативных правовых актах, регламентирующих дорожное движение нет упоминания о том, что транспортным средством должен управлять водитель, кроме это отсутствует и запрет на применение систем автоматизации вождения.

В этой связи, уже сейчас в нашей стране предпринимаются действия по использованию БТС в дорожном движении, так Правительством Российской Федерации были приняты Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств (Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р), Программа экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств (Постановление Правительства РФ от 09.03.2022 № 309) и Транспортная стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р). Указанные нормативные акты определяют цели внедрения беспилотных транспортных средств и принципиальные подходы к обеспечению безопасного взаимодействия беспилотных транспортных средств с другими участниками дорожного движения. Отметим, что после принятия указанных нормативных актов на дорогах нашей страны в тестовых режимах уже стали появляться и участвовать в дорожном движении беспилотные автомобили.

Одновременно существуют определенные сложности в правовом и организационном регулировании использования беспилотных транспортных средств в процессе дорожного движения. Эти сложности связаны с несколькими факторами.

Во-первых, встает вопрос о разрешении «моральной» проблемы, связанной с принятием решений по управлению автомобилем искусственным интеллектом. Существует дилемма, связанная с тем, должен ли беспилотный автомобиль быть спроектирован таким образом, чтобы вне зависимости от обстоятельств обеспечивать безопасность и жизнь пассажира, даже если это означает причинение вреда другим участникам дорожного движения в экстренной ситуации. Или же беспилотный автомобиль должен совершить все возможное, чтобы участки дорожного движения, включая пешеходов, не подвергались никакому риску.

Во-вторых, существует запрет на участие в дорожном движении транспортных средств,

которые не соответствуют установленным техническим требованиям и не имеют сертификатов и иных обязательных документов, разрешающих эксплуатацию автомобиля. Это означает, что предоставление такого разрешения требует особых мер и процедур, связанных с проверкой и подтверждением соответствия транспортных систем определенным стандартам и требованиям.

В целом, вопросы правового регулирования доступа БТС на дороги общего пользования являются актуальными и требуют единой и обоснованной позиции государственных и международных органов, чтобы обеспечить безопасность и эффективность использования беспилотных автомобилей в повседневной жизни.

Таким образом можно согласиться с мнением Т.А. Тухватуллина и Е.С. Кондратова, которые предполагают, что использование полностью беспилотных транспортных средств потребует переосмысления и корректировки российской правовой базы, регулирующей правоотношения в сфере транспорта, поскольку помимо решения проблем правового регулирования, собственно выпуска инновационных средств передвижения на автомобильные дороги и адаптации под них действующей транспортной инфраструктуры, потребуется определиться с вопросом о юридической ответственности за дорожно-транспортные происшествия с участием таких машин [\[4, с. 31\]](#).

Анализ научной и юридической литературы показал, что исследователями и юристами предлагаются различные пути модернизации современного российского законодательства по правовому обеспечению использования БТС на дорогах общего пользования.

Одни специалисты предлагают внести изменения в действующее законодательство регулирующее безопасность дорожного движения, например, в ФЗ от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [\[2\]](#) и Правила дорожного движения Российской Федерации (Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090), другие специалисты считают целесообразным вариантом правового регулирования допуска на дороги общего пользования БТС путем принятия специального закона «О беспилотных транспортных средствах», который должен содержать нормы регулирующие основные вопросы эксплуатации беспилотных транспортных средств.

Однако и первые и вторые придерживаются одинаковой позиции, что назрела необходимость разработки положений о юридической ответственности за использование БТС, которая должна содержаться в нормах уголовного, административного и гражданского законодательства. Так А.О. Ананенко отмечает в своей работе, что существуют проблемы правления к уголовной и административной ответственности за нарушения норм и правил использования БТС. Что касается обязанности по возмещению вреда, причиненного БТС как источником повышенной опасности, то обязанность граждан, юридических лиц, деятельность которых связана с использованием БТС, уже установлена соответствующими нормами ГК РФ [\[2, с. 155\]](#). В свою очередь И.Г. Устинова указывает, что особая сложность правового регулирования использования беспилотных транспортных средств обусловлена рядом причин, и выделяет следующие: в российском уголовном законодательстве отсутствуют нормы, устанавливающие ответственность как за преступления, совершенные в процессе использования БТС; неоднозначной является квалификация ДТП, которое может произойти при участии БТС; ни одна из правовых норм УК РФ не регулирует отношения, возникающие в случае внешнего вмешательства в функционирование беспилотных транспортных средств [\[5, с. 326\]](#).

Таким образом, правовое регулирование использования беспилотных транспортных

средств является актуальной и важной темой, ведь это инновационная сфера, которая имеет потенциал изменить транспортную индустрию и повлиять на существующие нормы и правила движения на дорогах.

Если обратиться к международному опыту, то можно отметить, что на сегодняшний день, например, в Европейском союзе (далее – ЕС) нет единого нормативно-правового акта, полностью регулирующего использование БТС. Однако Европейский союз разрабатывает набор общих правил и стандартов, которые будут применяться к БТС при их эксплуатации на дорогах общего пользования. Основным документом, регулирующим данную сферу, является Директива «Об общих рамках для размещения ITS в сфере дорожного транспорта и взаимодействия с другими видами транспорта» (Принята в г. Страсбурге 07.07.2010). Указанный нормативный акт устанавливает правила в отношении транспортных систем, включая БТС, которые находятся под управлением водителя, даже если в некоторых ситуациях они могут функционировать в автономном режиме. Директива также определяет принципы взаимодействия между транспортными системами с водителем и другими участниками дорожного движения [\[8, с. 160\]](#).

Национальные правительства ЕС также активно занимаются разработкой своего национального законодательства и стратегий в отношении использования БТС. Однако остается некоторая неопределенность и несогласованность между национальными подходами, что создает некоторые препятствия для гармонизации правового регулирования использования БТС в ЕС. Для преодоления этих проблем ЕС поддерживает диалог и сотрудничество между всеми заинтересованными сторонами, включая производителей, органы государственной власти, представителей общественности и научных исследователей. В ЕС в настоящее время ведутся работы по созданию единой нормативной базы и стандартов, которые обеспечат безопасность и эффективность БТС на дорогах общего пользования. Важным аспектом такого регулирования является сотрудничество между государствами-членами, индустрией и общественностью, чтобы обеспечить успешную интеграцию БТС в транспортную систему ЕС.

Учитывая вышесказанное, мы приходим к выводу что в нашей стране необходимо использовать комплексный подход к правовому регулированию использования беспилотных транспортных средств на дорогах общего пользования. В первую очередь следует разработать национальный стандарт «О беспилотных колесных транспортных средствах», который должен содержать как технические требования, предъявляемые к БТС, так и требования, касающиеся безопасности аппаратно-программного комплекса управления таким ТС. Далее принять рамочный закон, содержащий основные понятия, термины, определения, права и обязанности разработчиков и эксплуатантов БТС, и уже на основе этого закона разрабатывать и вносить изменения в действующие нормативные правовые акты регламентирующие безопасности дорожного движения и юридическую ответственность.

Библиография

1. Амеличкин А.В. К вопросу о правовых проблемах использования высокоавтоматизированных транспортных средств в дорожном движении // Административное и муниципальное право. – 2021. – № 3. С. 59-73.
2. Ананенко А.О. Юридическая ответственность в области использования беспилотных транспортных средств // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2021. № 6 (82). С. 155-161.

3. Кузьмина А.Ю. Правовой режим автономного автотранспортного средства: современное состояние законодательного регулирования // В сборнике: Актуальные вопросы юридической науки и практики. материалы III Всероссийской научно-практической конференции со студенческим участием. Хабаровск, 2022. С. 119-126.
4. Тухватуллин Т.А., Кондратова Е.С. Правовое регулирование эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в российской федерации: проблемы и перспективы // Транспортное право и безопасность. 2023. № 2 (46). С. 22-32.
5. Устинова И.Г. Актуальные вопросы уголовно-правовой регламентации противоправного использования беспилотных транспортных средств // Образование и право. 2020. № 12. С. 324-328
6. Samani A.R., Mishra S., Dey K. Assessing the effect of long-automated driving operation, repeated take-over requests, and driver's characteristics on commercial motor vehicle drivers' driving behavior and reaction time in highly automated vehicles // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. 2022. Т. 84. Pp. 239-261.
7. Saykin A.M., Buznikov S.E. Principles of building competitive motion control systems for highly automated vehicles // Journal of Physics: Conference Series. Сер. «International Conference on Actual Issues of Mechanical Engineering, AIME 2021» 2021. Pp. 121-133.
8. Schmittner C., Macher G. Automotive cybersecurity standards - relation and overview // Lecture Notes in Computer Science. 2019. Т. 11699 LNCS. Pp. 153-165.

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

РЕЦЕНЗИЯ

на статью на тему «Правовое регулирование использования беспилотных транспортных средств в Российской Федерации».

Предмет исследования.

Предложенная на рецензирование статья посвящена актуальным вопросам правового регулирования использования беспилотных транспортных средств в Российской Федерации. Автором рассматривается сама проблема отсутствия специального регулирования в отношении беспилотных транспортных средств, а также на основании, в том числе, сравнительно-правового метода исследования предлагаются пути развития законодательства в России. В качестве конкретного предмета исследования выступили нормы действующего законодательства, материалы практики, мнения ученых, зарубежное законодательство.

Методология исследования.

Цель исследования прямо в статье не заявлена. При этом она может быть ясно понята из названия и содержания работы. Цель может быть обозначена в качестве рассмотрения и разрешения отдельных проблемных аспектов вопроса о правовом регулировании использования беспилотных транспортных средств в Российской Федерации. Исходя из поставленных цели и задач, автором выбрана методологическая основа исследования.

В частности, автором используется совокупность общенаучных методов познания: анализ, синтез, аналогия, дедукция, индукция, другие. В частности, методы анализа и синтеза позволили обобщить и разделить выводы различных научных подходов к предложенной тематике, а также сделать конкретные выводы из материалов практики. Наибольшую роль сыграли специально-юридические методы. В частности, автором активно применялся формально-юридический метод, который позволил провести анализ и осуществить толкование норм действующего законодательства (прежде всего, норм административного законодательства РФ). Например, следующий вывод автора: «уже сейчас в нашей стране предпринимаются действия по использованию БТС в дорожном движении, так Правительством Российской Федерации были приняты Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств (Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р), Программа экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств (Постановление Правительства РФ от 09.03.2022 № 309) и Транспортная стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р). Указанные нормативные акты определяют цели внедрения беспилотных транспортных средств и принципиальные подходы к обеспечению безопасного взаимодействия беспилотных транспортных средств с другими участниками дорожного движения. Отметим, что после принятия указанных нормативных актов на дорогах нашей страны в тестовых режимах уже стали появляться и участвовать в дорожном движении беспилотные автомобили».

Положительно следует оценить возможности сравнительно-правового метода исследования, при котором автор сопоставляет российский опыт с опытом зарубежных стран. В частности, отметим следующий авторский вывод: «Если обратиться к международному опыту, то можно отметить, что на сегодняшний день, например, в Европейском союзе (далее – ЕС) нет единого нормативно-правового акта, полностью регулирующего использование БТС. Однако Европейский союз разрабатывает набор общих правил и стандартов, которые будут применяться к БТС при их эксплуатации на дорогах общего пользования. Основным документом, регулирующим данную сферу, является Директива «Об общих рамках для размещения ITS в сфере дорожного транспорта и взаимодействия с другими видами транспорта» (Принята в г. Страсбурге 07.07.2010). Указанный нормативный акт устанавливает правила в отношении транспортных систем, включая БТС, которые находятся под управлением водителя, даже если в некоторых ситуациях они могут функционировать в автономном режиме. Директива также определяет принципы взаимодействия между транспортными системами с водителем и другими участниками дорожного движения».

Таким образом, выбранная автором методология в полной мере адекватна цели исследования, позволяет изучить все аспекты темы в ее совокупности.

Актуальность.

Актуальность заявленной проблематики не вызывает сомнений. Имеется как теоретический, так и практический аспекты значимости предложенной темы. С точки зрения теории тема правового регулирования использования беспилотных транспортных средств в Российской Федерации сложна и неоднозначна. Такие средства все чаще используются субъектами, однако в отсутствии специального регулирования сложно говорить о безопасности. Сложно спорить с автором в том, что «Развитие транспортных средств является одним из ключевых элементов развития современной цивилизации. Сегодня весь мир, в том числе и Россия, являются свидетелями новой технологической революции, когда транспортные средства постепенно становятся беспилотными. Новая

технологическая революция связана напрямую с совершенствованием и ростом технологических решений, основанных на использовании искусственного интеллекта в различных сферах жизни современного общества. С момента возникновения идеи создания беспилотного транспорта и последующего использования его на дорогах общего пользования, как в Российской Федерации, так и в других странах, встает острый вопрос изменения нормативно-правовой базы, регулирующей процесс дорожного движения в условиях возрастающей повсеместной цифровизации».

Тем самым, научные изыскания в предложенной области стоит только поприветствовать.

Научная новизна.

Научная новизна предложенной статьи не вызывает сомнений. Во-первых, она выражается в конкретных выводах автора. Среди них, например, такой вывод:

«в нашей стране необходимо использовать комплексный подход к правовому регулированию использования беспилотных транспортных средств на дорогах общего пользования. В первую очередь следует разработать национальный стандарт «О беспилотных колесных транспортных средствах», который должен содержать как технические требования, предъявляемые к БТС, так и требования, касающиеся безопасности аппаратно-программного комплекса управления таким ТС. Далее принять рамочный закон, содержащий основные понятия, термины, определения, права и обязанности разработчиков и эксплуатантов БТС, и уже на основе этого закона разрабатывать и вносить изменения в действующие нормативные правовые акты регламентирующие безопасности дорожного движения и юридическую ответственность». Указанный и иные теоретические выводы могут быть использованы в дальнейших научных исследованиях.

Во-вторых, автором предложены идеи по совершенствованию законодательства в данной сфере, что может быть полезно в правотворческой деятельности.

Таким образом, материалы статьи могут иметь определенный интерес для научного сообщества с точки зрения развития вклада в развитие науки.

Стиль, структура, содержание.

Тематика статьи соответствует специализации журнала «NB: Административное право и практика администрирования», так как она посвящена правовым проблемам, связанным с правовым регулированием использования беспилотных транспортных средств в Российской Федерации.

Содержание статьи в полной мере соответствует названию, так как автор рассмотрел заявленные проблемы, в целом достиг цели исследования.

Качество представления исследования и его результатов следует признать в полной мере положительным. Из текста статьи прямо следуют предмет, задачи, методология и основные результаты исследования.

Оформление работы в целом соответствует требованиям, предъявляемым к подобного рода работам. Существенных нарушений данных требований не обнаружено.

Библиография.

Следует высоко оценить качество использованной литературы. Автором активно использована литература, представленная авторами из России и из-за рубежа (Амеличкин А.В., Ананенко А.О., Тухватуллин Т.А., Кондратова Е.С., Samani A.R., Mishra S., Dey K. и другие).

Таким образом, труды приведенных авторов соответствуют теме исследования, обладают признаком достаточности, способствуют раскрытию различных аспектов темы.

Апелляция к оппонентам.

Автор провел серьезный анализ текущего состояния исследуемой проблемы. Все цитаты

ученых сопровождаются авторскими комментариями. То есть автор показывает разные точки зрения на проблему и пытается аргументировать более правильную по его мнению.

Выводы, интерес читательской аудитории.

Выводы в полной мере являются логичными, так как они получены с использованием общепризнанной методологии. Статья может быть интересна читательской аудитории в плане наличия в ней систематизированных позиций автора применительно к вопросам формирования правового регулирования использования беспилотных транспортных средств в Российской Федерации.

На основании изложенного, суммируя все положительные и отрицательные стороны статьи

«Рекомендую опубликовать»