

## АДМИНИСТРАТИВНОЕ ПРАВО И ПРОЦЕСС

УДК 34

С. 10—13

### **ФОРМИРОВАНИЕ МЕЖВЕДОМСТВЕННОГО СТАНДАРТА ПО УПРАВЛЕНИЮ РИСКАМИ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: МЕРОПРИЯТИЯ ПО МИНИМИЗАЦИИ ДЕЙСТВИЯ РИСКООБРАЗУЮЩИХ ФАКТОРОВ, КЛЮЧЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ<sup>1</sup>**

**Горовенко С. В.**

Тюменский государственный медицинский университет

E-mail: tgamyp@yandex.ru

В данной статье продолжается рассмотрение структурных элементов межведомственного стандарта по управлению рисками в сфере обеспечения безопасности участников дорожного движения. Проанализированные ранее автором охраняемые ценности и субъектная структура системы управления рисками позволяет сформулировать мероприятия по минимизации действия рискообразующих факторов, а также ключевые показатели эффективности такой системы.

Ключевые слова: управление рисками, стандарт управления.

### **FORMATION OF INTERDEPARTMENTAL STANDARD FOR RISK MANAGEMENT IN THE FIELD OF ROAD SAFETY: MEASURES TO MINIMIZE THE ACTION OF RISK FACTORS, KEY PERFORMANCE INDICATORS**

**Gorovenko S. V.**

Tyumen State Medical University

E-mail: tgamyp@yandex.ru

This article continues to consider the structural elements of the interdepartmental standard for risk management in the field of safety of road users. The protected values and subject structure of the risk management system analyzed earlier by the author allow to formulate measures to minimize the action of risk factors, as well as key performance indicators of such a system.

Keywords: risk management, management standard.

#### ***Мероприятия по минимизации действия рискообразующих факторов***

Управление вероятностью возникновения рискообразующих факторов возможно на основании объективного анализа эффективности действующего инструментария,

определения временных границ такого анализа, формирования предложений по совершенствованию мер управления рисками. В качестве примера рассмотрим такой фактор как опасное поведение участника дорожного движения.

<sup>1</sup> Материал подготовлен в рамках реализации гранта фонда РФФИ № 17-03-00676.

---

### *Грубое нарушение правил дорожного движения*

Понятие грубого нарушения ПДД российское законодательство не содержит. В этой связи к таковым предлагается относить управление транспортным средством в состоянии опьянения, совершение нарушения ПДД из хулиганских побуждений, а также иные административные правонарушения, влекущие лишение права управления транспортным средством в качестве меры наказания за однократное нарушение.

Следует отметить, что система мер противодействия управлению транспортным средством в состоянии опьянения включает в себя меры уголовной и административной ответственности. Однако возникает вопрос об оценке эффективности данных юрисдикционных мер управления вероятностью нахождения водителей транспортных средств в состоянии опьянения.

Очевидно, что снижение интенсивности мероприятий, направленных на обнаружение таких водителей, приведет к уменьшению количественного показателя выявленных нарушений. Следовательно, необходимо определить стандартный объём затрачиваемых усилий (количество задействованных сотрудников, интенсивность мероприятий и т. п.), направленных на выявление таких нарушений, в течение определенного временного интервала. Также следует определить допустимую величину погрешности получаемого результата. Если на протяжении нескольких периодов анализа существенного снижения количества выявленных нарушений не происходит, то это должно являться основанием для ужесточения мер административной и уголовной ответственности за такие нарушения.

Аналогичная методика может быть применена к иным грубым нарушениям ПДД. Что касается нарушения ПДД из хулиганских побуждений, то данная концепция требует детальной научной проработки понятийного аппарата.

Актуальность исследований в данном направлении определяется тем, что управление транспортным средством является формой эксплуатации источника повышенной опасности. Следовательно, по сути речь идет либо о создании умышленной угрозы жизни участникам дорожного движения, либо о желании нарушителя привлечь внимание к совершаемому противоправному деянию. Использование источника повышенной опасности в указанных целях должно влечь более жесткое наказание.

### *Систематическое нарушение правил дорожного движения*

Проблематика привлечения к административной ответственности за систематическое нарушение правил дорожного движения уже неоднократно освещалась в научной литературе [2; 4]. В этой связи на основании анализа зарубежного и отечественного опыта противодействия данному явлению можно сделать вывод о необходимости внедрения и последующего применения бальной системы учета нарушений ПДД.

Кроме юрисдикционных мер, направленных на снижение вероятности систематического нарушения ПДД, в данном разделе стандарта должен быть определен механизм взаимодействия ГИБДД России со страховыми организациями, действующими в рамках системы ОСАГО. Такое взаимодействие может быть выражено в оценке возможности увеличения страховых тарифов, формируемых в зависимости от факта аварийности (безаварийности) эксплуатации транспортного средства.

### *Совершение водителем транспортного средства опасного маневра без нарушения правил дорожного движения*

Как уже было отмечено, реализация мер по управлению данной вероятностью заключается в создании технических условий, препятствующих такому маневру. Таким образом, в стандарте могут быть предусмотрены данные мероприятия, а также условия их первоочередной реализации. Такое утверждение обусловлено общей протяженностью дорог в России, количеством перекрестков и т. д.

### *Коррупционное поведение сотрудников ГИБДД России*

В 2014 году Минтрудом России были подготовлены методические рекомендации по проведению оценки коррупционных рисков, возникающих при реализации функций. На основании данных методических рекомендаций планируется разработка карт коррупционных рисков и мер по их минимизации. Таким образом, мероприятия по данному направлению являются, по сути, частью антикоррупционного стандарта МВД России.

### *Уклонение от административной ответственности за нарушение правил дорожного движения*

Данный рискообразующий фактор возникает при применении средств автоматической фото- и видеofиксации. Следовательно, мероприятия по данному направлению могут выражаться в разработке проекта федерального закона о внесении соответствующих

изменений в КоАП РФ. Кроме того, актуальной является разработка порядка аккредитации (аттестации) представителей институтов общественного контроля. Такой порядок позволит распространить предусмотренный КоАП РФ механизм привлечения к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения, основанный на «презумпции виновности» водителя транспортного средства, на производство по делам об административных правонарушениях, которые могут быть возбуждены на основании материалов, полученных в ходе осуществления общественного контроля.

Мероприятия по минимизации таких рискообразующих факторов, как «выпуск в эксплуатацию механического транспортного средства, имеющего технические неисправности», а также «проектирование, строительство, ремонт и реконструкция дорог и объектов дорожной инфраструктуры без учета требований безопасности дорожного движения», состоят в осуществлении государственной надзорной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения. Следует отметить, что включение в анализируемый стандарт положений ведомственной системы МВД России, касающихся реализации риск-ориентированного подхода к осуществлению надзорной деятельности, является нецелесообразным.

В соответствии с методическими рекомендациями, реализуемыми в данной сфере, риск-ориентированный подход к осуществлению государственного контроля направлен на уменьшение количества плановых проверок в отношении хозяйствующих субъектов, что, в свою очередь, повышает риски проявления указанных рискообразующих факторов. Кроме того, положения риск-ориентированного метода организации государственного надзора за безопасностью дорожного движения подвергались обоснованной критике [3].

Формирование системы мер по управлению вероятностью проявления рискообразующих факторов позволит создать карту рисков. Учитывая, что в настоящее время обязательных требований к форме изложения такой карты не установлено, то могут быть использованы образцы карт коррупционных рисков, предусмотренные методическими рекомендациями по проведению оценки коррупционных рисков в федеральных органах исполнительной власти, осуществляющих контрольно-надзорные функции.

### *Ключевые показатели эффективности деятельности по управлению рисками*

Философия ключевых показателей эффективности весьма проста: «Если вы пытаетесь чем-то управлять, вы должны уметь это измерять. До тех пор, пока что-то не измеряется, на него не обращают внимания» [1]. Исходя из этого, в качестве основного ключевого показателя эффективности системы управления рисками в области обеспечения прав участников дорожного движения предлагается рассматривать *количество страховых выплат, произведенных в рамках системы ОСАГО*. Логика такого предложения заключается в следующем. Действующая в МВД России система государственной статистической отчетности по ДТП не формирует реальных данных об их количестве. Однако любое ДТП, вне зависимости от тяжести наступивших последствий, является основанием для получения страхового возмещения. Таким образом, уменьшение количества страховых случаев в рамках системы ОСАГО позволяет судить об уменьшении количества ДТП и, как следствие, об уменьшении вероятности возникновения транспортного и социального риска. При этом уменьшение количества ДТП означает улучшение качества профилактической работы МВД России, что является основой деятельности данного государственного органа управления.

Отдельные виды рискообразующих факторов могут формировать самостоятельные показатели эффективности деятельности по их минимизации или могут включаться в показатели эффективности реализации программ по обеспечению безопасности дорожного движения различного уровня. Рассмотрим несколько примеров формирования таких показателей.

В области противодействия совершенному водителем транспортного средства опасного маневра может быть предусмотрен *количественный показатель по применению средств технического воспрепятствования смешиванию потоков движения транспортных средств, а также пешеходов* (например, количество перекрестков с разделенными [выделенными] потоками движения, количество нерегулируемых перекрестков с принудительным ограничением скорости, протяженность дорог с разделительными [заградительными] барьерами). Следует обратить внимание, что подобные показатели предусмотрены Паспортом приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», утвержденным президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому

развитию и приоритетным проектам, протокол от 21.11.2016 № 10. Однако данный документ не является нормативным правовым актом и, как следствие, не носит нормативно обязывающий характер для органов государственного управления. Также отметим, что частично такие показатели предусмотрены в ФЦП в качестве мероприятий, направленных на развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов, повышение безопасности дорожных условий.

В области противодействия несвоевременному оказанию медицинской помощи пострадавшим в результате дорожно-транспортного происшествия должен быть установлен *временной показатель прибытия специалистов, уполномоченных на профессиональное оказание первой медицинской помощи, основанный на действующих нормативах.*

В области минимизации иных риск-образующих факторов установление показателей эффективности в настоящее время представляет собой определенную сложность, так как определение количественного критерия не исключает возможность манипуляции

статистическими данными. Однако в любом случае мероприятия по управлению рисками должны приводить к снижению страховых выплат по ОСАГО.

### **Заключительные положения**

В данном разделе должны быть закреплены вопросы координации деятельности субъектов системы управления рисками, порядок внесения изменений в данный стандарт.

В заключение отметим, что порядок стандартизации процедуры управления рисками в сфере государственного управления нормативно не закреплен. Действующие стандарты риск-менеджмента могут быть использованы в крайне ограниченном объеме в силу принципиального отличия публичной сферы управления от бизнес-процессов. Тем не менее, существующие методические указания в сфере разработки антикоррупционных стандартов деятельности контрольно-надзорных органов, применения риск-ориентированного подхода к их деятельности позволят в будущем сформировать базовый стандарт управления рисками в публично-правовой сфере.

### **Список литературы**

1. Акмаева, Р. И. Компенсационный менеджмент. Управление вознаграждением работников : учеб. пособие / Р. И. Акмаева, Н. Ш. Епифанова. — М. : Прометей, 2018. — 584 с. — URL: <http://iknigi.net/avtor-nelli-epifanova/146124-kompensacionnyu-menedzhment-upravlenie-voznagrazhdeniem-rabotnikov-nelli-epifanova/read/page-20.html>.
2. Головкин, В. В. Лишение права управления транспортным средством в системе административных наказаний: современные тенденции и перспективы / В. В. Головкин, О. И. Бекетов, В. И. Майоров // Административное право и процесс. — 2017. — № 7. — С. 25—29.
3. Костылев, А. К. Проблемные вопросы реализации риск-ориентированного подхода при осуществлении федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения / А. К. Костылев // Вестник Уральского финансово-юридического института. — 2018. — № 1 (11). — С. 87—90.
4. Романькова, С. А. Бальная система учета правонарушений как механизм сдерживания водителей, систематически и злостно нарушающих Правила дорожного движения в России / С. А. Романькова // Административное и муниципальное право. — 2014. — № 11. — С. 1181—1186.

### **References**

1. Akmaeva, R. I. Kompensatsionnyu menedzhment. Upravlenie voznagrazhdeniem rabotnikov : ucheb. posobie / R. I. Akmaeva, N. Sh. Yepifanova. — M. : Prometey, 2018. — 584 s. — URL: <http://iknigi.net/avtor-nelli-epifanova/146124-kompensacionnyu-menedzhment-upravlenie-voznagrazhdeniem-rabotnikov-nelli-epifanova/read/page-20.html>.
2. Golovko, V. V. Lishenie prava upravleniya transportnym sredstvom v sisteme administrativnykh nakazaniy: sovremennyye tendentsii i perspektivy / V. V. Golovko, O. I. Beketov, V. I. Mayorov // Administrativnoe pravo i protsess. — 2017. — № 7. — S. 25—29.
3. Kostylev, A. K. Problemnye voprosy realizatsii risk-orientirovannogo podkhoda pri osushchestvlenii federalnogo gosudarstvennogo nadzora v oblasti bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya / A. K. Kostylev // Vestnik Uralskogo finansovo-yuridicheskogo instituta. — 2018. — № 1 (11). — S. 87—90.
4. Romankova, S. A. Balnaya sistema ucheta pravonarusheniy kak mekhanizm sderzhivaniya voditeley, sistematically i zlostno narushayushchikh Pravila dorozhnogo dvizheniya v Rossii / S. A. Romankova // Administrativnoe i munitsipalnoe pravo. — 2014. — № 11. — S. 1181—1186.

Дата поступления статьи в редакцию: 29.12.2018.