



**МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**

**имени М.В. Ломоносова**

**ЮРИДИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ**

**Кафедра предпринимательского права**

---

**КУРСОВАЯ РАБОТА**

*Юридическая ответственность при использовании беспилотных  
транспортных средств*

**Подготовила:** студентка 3 курса  
дневного отделения группы № 322  
Карикова Р.Д.

**Научный руководитель:**  
Профессор кафедры  
предпринимательского права,  
доктор юридических наук  
Вайпан В.А.

Дата сдачи: \_\_\_\_\_

Дата защиты: \_\_\_\_\_

Оценка: \_\_\_\_\_

*МОСКВА - 2023 год*

## Оглавление

<i>Введение</i> .....	3
<i>Глава I. Основы правового регулирования использования беспилотных транспортных средств</i> .....	5
§1. <i>Понятие беспилотных транспортных средств</i> .....	5
§2. <i>Источники правового регулирования использования беспилотных транспортных средств</i> .....	10
§3. <i>Правовой режим использования беспилотных транспортных средств</i> .....	14
<i>Глава II. Юридическая ответственность при использовании беспилотных транспортных средств</i> .....	18
§1. <i>Понятие и виды юридической ответственности в сфере транспорта</i> .....	18
§2. <i>Квалификация правонарушений при использовании беспилотных транспортных средств</i> .....	21
§3. <i>Проблемы привлечения к юридической ответственности при использовании беспилотных транспортных средств</i> .....	25
<i>Заключение</i> .....	32
<i>Библиография</i> .....	33

## Введение

Уровень развития технологии искусственного интеллекта (далее - ИИ) в наше время достиг необычайных высот. Юниты ИИ сделали возможным для человечества достижения практически любых целей в разных сферах общественной жизни, в частности в транспортной сфере.

Одним из наиболее перспективных направлений развития в рамках этой сферы является создание беспилотных транспортных средств (далее - БТС). Первой в реализации проекта беспилотных автомобилей является американская компания General Motors, которая в 50-ые годы 20 века создала «умный» автомобиль Firebird II. Эксперименты над БТС начали проводиться в 60-70-ые года 20 века. Так, студент Стэнфорда Джеймс Адамас проводил эксперименты над самоуправляющейся тележкой, а его исследования уже были продолжены Джон Маккарти.

Беспилотники, которые мы представляем себе сейчас, были созданы компанией Mercedes-Benz. В 2011 году беспилотник этой компании смог успешно преодолеть расстояние от Мюнхена до Копенгагена. В этом случае речь о полном исключении человека из управления транспортным средством даже не шла.

В Российской Федерации внедрение технологии искусственного интеллекта в транспортную сферу и создание беспилотных автомобилей началось в 2015 году, когда КамАЗ впервые создал беспилотный автомобиль. Дальнейшее более полноценное развитие применения технологии ИИ в БТС было предложено компанией «Яндекс», которое продолжается и сегодня.

Сейчас, можно точно сказать, что «беспилотники» – это ответ современным проблемам человечества. Причем они окружают нас каждый день, но мы просто их не замечаем. На складских помещениях многих крупных компаний, например таких как Aliexpress и Amazon, во всю используются роботы-кладовщики, беспилотные летательные аппараты осуществляют опрыскивание сельскохозяйственной продукции на полях, а в

некоторых странах активно применяются поезда, оснащенные технологией ИИ в метро и на железных дорогах.

В период пандемии многие страны столкнулись с увеличением цен на продовольственные товары, так как из-за высокой заболеваемости коронавирусной инфекцией образовался дефицит водителей, осуществляющих грузоперевозку. Многие компании начали активнее внедрять БТС, в частности грузовики, в которые уже включена технология ИИ. Это позволило существенно снизить издержки на обслуживание самого транспортного средства и ускорить процесс перевозки товаров первой необходимости.

Ввиду стремительного развития ИИ и отсутствия единого правового регулирования применения данной технологии, у законодателя возникает ряд проблем. Наиболее дискуссионной из них является определение юридической ответственности при использовании БТС, а также как эта ответственность распределяется между участниками правоотношений.

Необходимость государственного регулирования использования технологии ИИ является очевидной: государству и обществу в целом нельзя допустить разработку транспортных средств, с применением технологии ИИ, которые будут нести угрозу человечеству. При этом законодатель должен соблюсти баланс: правовое регулирование не должно «тормозить» развитие использования ИИ в транспортной сфере, ограничивать деятельность ученых, исследователей и испытателей, которые стремятся к усовершенствованию технологии, при этом развитие данной технологии должно осуществляться в соответствии с потребностями, целями и идеалами общества.

# Глава I. Основы правового регулирования использования беспилотных транспортных средств

## §1. Понятие беспилотных транспортных средств

БТС в последние годы стали объектом пристального внимания общественности и востребованным проектом для инвестиций. «Беспилотники» являются перспективным направлением развития транспорта и способны произвести революцию в транспортной сфере, которая окажет существенное влияние на жизнь общества.

Технология ИИ, которая уже внедрена в БТС, основана на использовании передовых датчиков (LIDAR<sup>1</sup>), алгоритмов и систем управления, позволяющих автомобилям работать без участия человека.

Если говорить простыми словами, то БТС - транспортные средства, способные работать автономно, без участия человека-водителя. В этой технологии используется сочетание измерительных датчиков (камеры, LIDAR), систем компьютерного зрения (Computer Vision), алгоритмов реального времени, систем управления и обработки сигналов, позволяющих автомобилю воспринимать окружающую обстановку, принимать решения и выполнять действия в режиме реального времени.

Целью создания самоуправляемых автомобилей является повышение безопасности, эффективности и удобства дорожного движения, а также сокращение потребности в водителях-людях.

Существует несколько уровней автоматизации, используемых в самоуправляемых автомобилях, начиная от частично автономных систем и заканчивая полностью автономными системами. Наиболее часто используемой системой классификации является пятиуровневая шкала

---

<sup>1</sup> URL: <https://yandex.ru/blog/company/bespilotnyy-flot-yandeksa-pereshel-na-sobstvennye-lidary-pochemu-eto-vazhno-i-cto-v-nikh-osobennogo?ysclid=ldyvgsxr3d968765506> (дата обращения: 8.02.2023)

автоматизации Общества автомобильных инженеров (SAE) International<sup>2</sup>, которая включает в себя:

Уровень 0: автоматизация отсутствует. Водитель отвечает за все задачи по управлению автомобилем;

Уровень 1: Помощь водителю. Автомобиль оснащен некоторыми автоматизированными функциями, такими как круиз-контроль (поддержание заданной скорости) или контроль полосы движения, но водитель остается ответственным за выполнение большинства задач по управлению автомобилем;

Уровень 2: Частичная автоматизация. Автомобиль может контролировать некоторые аспекты вождения, такие как рулевое управление и ускорение, но водитель должен оставаться внимательным;

Уровень 3: Условная автоматизация. Автомобиль может выполнять некоторые задачи по управлению при определенных условиях, но водитель должен быть готов взять управление на себя в случае необходимости;

Уровень 4: Высокая степень автоматизации. Автомобиль может выполнять все задачи по управлению при определенных условиях, но водитель-человек все равно может потребоваться;

Уровень 5: Полная автоматизация. Автомобиль может выполнять все задачи по управлению при любых условиях и не требует участия человека-водителя.

Возвращаясь к понятию БТС, считаю важным сначала дать определение понятию «транспорт». В.А. Вайпан в своей статье «Создание новой правовой среды для цифрового развития транспорта» говорит о том, что: «...под транспортом обычно понимают отрасль экономики, связанную с перемещением людей и грузов из одного места в другое, либо тот или иной вид перевозочных средств»<sup>3</sup>. Также он отмечает, что транспорт представляет

---

<sup>2</sup> URL: [https://www.sae.org/standards/content/j3016\\_202104/](https://www.sae.org/standards/content/j3016_202104/) (дата обращения: 2.02.2023)

<sup>3</sup> Вайпан В.А. Создание новой правовой среды для цифрового развития транспорта. // Право и экономика. 2021. №9. С. 6 // СПС «КонсультантПлюс».

собой «...единый и сложный комплекс путей сообщения и иных сооружений транспортной инфраструктуры, систем управления, транспортных средств и транспортных организаций»<sup>4</sup>. На основании этого определения рассмотрим понятие «беспилотные транспортные средства».

На сегодняшний момент отсутствует единое легальное определение БТС как в российском законодательстве, так и на международном уровне. Но в доктрине используются различные термины, которые характеризуют автономные транспортные средства: автономный автомобиль (autonomous car); высокоавтоматизированное транспортное средство (highly automated vehicle); беспилотный автомобиль (driverless car); беспилотное транспортное средство (unmanned vehicle); полностью автоматизированное транспортное средство (fully automated vehicle); роботизированный автомобиль (robotic car); самоуправляемое транспортное средство (self-driving vehicle)<sup>5</sup>.

Российский законодатель критикует термин «беспилотный», так как этот термин: «не учитывает наличие промежуточных уровней автоматизации»<sup>6</sup> и предпочитает использовать аналоги. Рассматривая нормативно правовые акты, можно проследить тенденцию, что законодатель стремится определять «беспилотники» как «высокоавтоматизированное транспортное средство». Так, в постановлении Правительства Российской Федерации от 9 марта 2022 г. № 309 в самом названии документа заложено понятие «высокоавтоматизированное транспортное средство»<sup>7</sup>. При этом законодатель выделяет два вида этих средств:

---

<sup>4</sup> Вайпан В.А. Создание новой правовой среды для цифрового развития транспорта. // Право и экономика. 2021. №9. С. 6 // СПС «КонсультантПлюс».

<sup>5</sup> Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 N 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» // СПС «КонсультантПлюс».

<sup>6</sup> Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» // СПС «КонсультантПлюс».

<sup>7</sup> Постановление Правительства РФ от 09.03.2022 № 309 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств» // СПС «КонсультантПлюс».

- «высокоавтоматизированное транспортное средство 1 категории» - высокоавтоматизированное транспортное средство, осуществляющее движение с водителем-испытателем, находящимся на месте водителя или переднем пассажирском сиденье;
- «высокоавтоматизированное транспортное средство 2 категории» - высокоавтоматизированное транспортное средство, осуществляющее движение без водителя (в том числе водителя-испытателя) в салоне при удаленных маршрутизации и диспетчеризации со стороны оператора<sup>8</sup>.

По мнению Бегишева И.Р., такая дефиниция: «...представляется наиболее удачной, поскольку она содержит прямое указание на автоматизированную систему вождения...в то же время...не связывают рассматриваемый признак с полным устранением человека от процесса управления транспортным средством, ввиду чего утверждения о «беспилотном» характере подобных устройств видятся несостоятельными»<sup>9</sup>.

С моей точки зрения, понятие «высокоавтоматизированное транспортное средство» сознательно тормозит развитие такой перспективной отрасли, как применение ИИ в транспортной сфере и создание полноценных беспилотных автомобилей, которые будут осуществлять свое передвижение без помощи человека-водителя.

Само «беспилотное транспортное средство» законодатель характеризует как: «высоко- или полностью автоматизированное транспортное средство, функционирующее без вмешательства человека (в беспилотном режиме)»<sup>10</sup>. Но данное определенное не является полным, так как оно отождествляет

---

<sup>8</sup> Постановление Правительства РФ от 09.03.2022 № 309 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств» // СПС «КонсультантПлюс».

<sup>9</sup> Бегишев И.Р. Высокоавтоматизированные транспортные средства: криминальные риски и правовые последствия // Информационное общество. 2022. №4. С. 46 // СПС «КонсультантПлюс».

<sup>10</sup> Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» // СПС «КонсультантПлюс».



понятие «беспилотное транспортное средство» с «беспилотным мобильным средством».

Как утверждает Коробеев А.И. и Чучаев А.И: «беспилотное мобильное средство - это искусственный мобильный объект многоразового или условно многоразового использования, не имеющий на борту экипажа (человека-пилота) и способный самостоятельно целенаправленно перемещаться в пространстве для выполнения различных функций в автономном режиме (с помощью собственной управляющей программы) или посредством дистанционного управления (осуществляемого диспетчером-оператором или диспетчерским центром)...»<sup>11</sup>. Так, понятие «беспилотное мобильное средство» полностью не отражает суть БТС, а скорее отображает суть всех «подвижных» мобильных объектов.

Поэтому многие авторы выделяют дополнительные характеристики, позволяющие выделить БТС среди других объектов. К таким характеристикам относятся: «является транспортным средством; характеризуется автономностью управления, которое может иметь различный уровень автоматизации; существование в рамках определенного комплекса (системы), создающей условия для передвижения БТС; является источником повышенной опасности; высокая технологичность БТС; комплексность правового регулирования»<sup>12</sup>.

Таким образом, самоуправляемые автомобили представляют собой быстро развивающуюся технологию, которая способна изменить привычную нам транспортную среду. Благодаря постоянному совершенствованию и инвестициям, мы, вероятно, станем свидетелями дальнейшего прогресса в этой захватывающей и быстро развивающейся области.

---

<sup>11</sup> Коробеев А.И., Чучаев А.И. Статья: Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности // Lex russica. 2019. № 2. С. 4 // СПС «КонсультантПлюс».

<sup>12</sup> Ананенко А.О. Беспилотные транспортные средства: проблемы практического использования. // Административное право и процесс. 2022. № 8. С. 2 // СПС «КонсультантПлюс».

## **§2. Источники правового регулирования использования беспилотных транспортных средств**

БТС получают все большее распространение и применение в различных сферах общественной жизни, так применение технологии ИИ в БТС происходит для: «автоматизации и оптимизации регулирования транспортных потоков, работы светофоров, для беспилотного такси или для автомобилей собственного передвижения, работы роботов-курьеров, беспилотных машин для сельского хозяйства»<sup>13</sup>.

Важно иметь четкие и всеобъемлющие правовые нормы для обеспечения безопасности транспортного движения. Но, как и в иных инновационных отраслях, законодательное регулирование существенно отстает. И это является нормальным, так как темпы развития современных технологий носят молниеносный характер и законодатель чисто физически не поспевает урегулировать сложившиеся правоотношения. Тем более, нужно всегда делать акцент на том, что в интересах общества иметь состоятельное эффективное правовое регулирование, для создания которого требуется время. Если законодатель будет преждевременно устанавливать правовые рамки в отношении тех или иных еще не до конца установившихся отношений, то это может привести к торможению развития инновационной отрасли. В России правовое регулирование БТС осуществляется на основе совокупности федеральных законов, постановлений и распоряжений.

Использование искусственного интеллекта в транспортной сфере дает обществу уникальную возможность: цифровое управление транспортной системой России. Как отмечает В.А. Вайпан в своей статье «Создание новой правовой среды для цифрового развития транспорта»: «...потребуется разработка административных норм, позволяющих обеспечивать гибкое управление транспортными потоками в режиме реального времени, а также

---

<sup>13</sup> Ручкина Г.Ф., М.В. Демченко Правовое регулирование искусственного интеллекта, роботов и объектов робототехники в транспортной сфере: отечественный и зарубежный опыт. // Международное публичное и частное право. 2021. № 2. С. 2 // СПС «КонсультантПлюс».

планировать развитие транспортного комплекса в цифровом формате»<sup>14</sup>. Также технология искусственного интеллекта сможет обеспечить транспортную безопасность в режиме онлайн, что, как утверждает В.А. Вайпан: «...могло бы существенно повысить управляемость и безопасность транспортного комплекса»<sup>15</sup>.

Некоторые исследователи достаточно критично оценивают состояние законодательного регулирования БТС в России. Например, А.А. Гришин указывает, что «в России на сегодняшний день не сформировано законодательство в области производства и использования беспилотных транспортных средств. Учитывая аргументы специалистов о высоких темпах развития отношений по производству и эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств (далее - ВАТС), а также другой связанной с этими процессами деятельности, можно утверждать, что в современных условиях законодатель вынужден будет урегулировать эти отношения»<sup>16</sup>. Но для начала необходимо всесторонне и полностью изучить действующее законодательство, которое посвящено БТС.

Впервые вопрос разработки законодательства был поднят на круглом столе «Нормативно-правовое регулирование применения беспилотных систем в Российской Федерации», который прошел в Государственной Думе Российской Федерации 30 марта 2016 года<sup>17</sup>. Итогом круглого стола стало принятие решения о внесении изменений в ГК, УК, КоАП и ПДД.

Основы правового регулирования использования юнитов искусственного интеллекта в сфере транспорта наиболее полно отражены в Национальной стратегии развития искусственного интеллекта до 2030 г.

Источниками правового регулирования БТС в Российской Федерации являются:

---

<sup>14</sup> Вайпан В.А. Создание новой правовой среды для цифрового развития транспорта. // Право и экономика. 2021. № 9. С. 10 // СПС «КонсультантПлюс».

<sup>15</sup> Вайпан В.А. Создание новой правовой среды для цифрового развития транспорта. // Право и экономика. 2021. № 9. С. 10 // СПС «КонсультантПлюс».

<sup>16</sup> Гришин А.А. К вопросу о правовом регулировании высокоавтоматизированных транспортных средств как источника повышенной опасности // Экономика. Право. Общество. 2020. Т. 5. N 2 (22). С. 120.

<sup>17</sup> URL: <http://duma.gov.ru/news/12015/> (дата обращения: 1.02.2023)

1. Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования»: в рамках этого распоряжения была утверждена «Концепция обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования»;
2. Федеральный закон от 31.07.2020 N 258-ФЗ (ред. от 02.07.2021) «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации»: на основании этого ФЗ ведется разработка и обсуждение Федерального закона от 29.12.2022 N 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации»;
3. Указ Президента РФ от 10.10.2019 N 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации» (вместе с «Национальной стратегией развития искусственного интеллекта на период до 2030 года»), в котором упоминается термин «беспилотный транспорт»: «для целей настоящей Стратегии используются следующие основные понятия:... г) смежные области использования искусственного интеллекта - технологии и технологические решения, в которых искусственный интеллект используется в качестве обязательного элемента, включая робототехнику и управление беспилотным транспортом...»;
4. Постановление Правительства РФ от 17.10.2022 № 1849 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы

экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы «Беспилотные логистические коридоры» на автомобильной дороге общего пользования федерального значения М-11 «Нева»: это постановление и программа имеют большое значение для развития БТС, так как логистические коридоры для «беспилотников» способствуют «отработке» технологии ИИ, повышению распознавания объектов на специально смоделированной дороге, а это приближает компании к выпуску БТС на дороги общего пользования;

5. Рекомендация Коллегии Евразийской экономической комиссии от 22.12.2020 № 27 «О согласованных подходах к взаимодействию национальных интеллектуальных транспортных систем, в том числе в целях совершенствования транспортного (автомобильного) контроля»: этот НПА имеет важное значение для взаимодействия государств-членов Евразийского экономического союза по разработке мер, направленных на совершенствование законодательства в отношении БТС.

Таким образом, правовое регулирование БТС в России регулируется сочетанием федеральных законов, распоряжений и постановлений. Важно, чтобы производители, операторы и пользователи БТС были знакомы с этими правовыми требованиями и обеспечивали эксплуатацию своих автомобилей в соответствии с применимыми законам. Постоянный мониторинг и пересмотр НПА в отношении БТС будет необходим для того, чтобы они соответствовали технологическому прогрессу и меняющимся общественным потребностям.

### **§3. Правовой режим использования беспилотных транспортных средств**

В России правовой режим использования БТС носит экспериментальный характер. Одним из НПА, направленных на выявление правового режима, является проект Федерального закона №710083–7 «Об опытной эксплуатации инновационных транспортных средств и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». В этом НПА предметом общественных отношений являются взаимоотношения, которые возникают: «в связи с опытной эксплуатацией инновационных транспортных средств, включая высокоавтоматизированные транспортные средства, на автомобильных дорогах общего пользования» (статья 1 ФЗ Проект Федерального закона N 710083-7 «Об опытной эксплуатации инновационных транспортных средств и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

Но, изучив документ, можно прийти к выводу о том, что в нем рассматриваются только те правоотношения, которые могут возникать при использовании БТС в тестовом режиме, а вопрос об отношениях, которые могут возникать при серийном выпуске и массовой эксплуатации БТС в законопроекте не рассматривается. Также интересным аспектом данного Законопроекта является то, что дорогами общего пользования, согласно статье 5 Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» являются: «...автомобильные дороги, предназначенные для движения транспортных средств неограниченного круга лиц». Так, Законопроект не регулирует порядок движения БТС по дорогам, которые находятся в собственности физических или юридических лиц, а также движения по дорогам, находящимся во владении или распоряжении органов местного самоуправления. Данное обстоятельство является препятствием для развития БТС, так как для ввода в эксплуатацию БТС и обеспечения безопасности

дорожного движения необходимо максимально полно изучить дорожные системы, в рамках различных климатических и дорожных условий.

На данный момент законопроект снять с рассмотрения Государственной Думы в связи с отзывом субъектом права законодательной инициативы<sup>18</sup>.

Еще одним НПА, позволяющим определить правовой режим БТС является Постановление Правительства РФ от 09.03.2022 № 309 "Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств". В соответствии с п. 8 Постановления допускается эксплуатация беспилотных автомобилей на территории г. Москвы, в г. Иннополисе (Республика Татарстан) и на федеральной территории "Сириус". Важно отметить, что в г. Москва и на федеральной территории "Сириус" беспилотные автомобили можно использовать только при нахождении водителя-испытателя в салоне автомобиля, а на территории Иннополиса и в инновационном центре "Сколково" допускается эксплуатация БТС без водителя, но обязательным условием является удаленный контроль оператора-тестировщика. Как отмечает, Андрюхин Н.Г., Ледовская К.Р., можно стать участником этого экспериментального режима и для этого: «необходимо подать заявку и декларацию о безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства (далее - ВАТС) в аккредитованную испытательную лабораторию (центр), которая выдает заключения о соответствии ВАТС требованиям ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» и Постановления об ЭПР. Но до обращения в испытательную лабораторию субъект ЭПР обязан застраховать ВАТС на сумму 10 миллионов рублей».<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/710083-7?ysclid=ldy6nafmnq153327208> (дата обращения: 4.02.2023)

<sup>19</sup> Андрюхин Н.Г., Ледовская К.Р. Проблемные аспекты нормативно-правового регулирования в сфере эксплуатации беспилотных транспортных средств. // Административное право и процесс. 2022. № 12. С. 2 // СПС «КонсультантПлюс».

Также стоит отметить, что 31 декабря 2022 года Правительство РФ запустило новый экспериментальный режим, в рамках которого тестирование БТС (как легковых автомобилей, так и грузовиков) будет осуществляться в 38 субъектах РФ<sup>20</sup>. Введение нового экспериментального режима является существенным прорывом в развитии применения ИИ в транспортной системе, так как позволяет приблизить общество к моменту массового производства БТС, что в свою очередь, позволит лицам без водительских прав (которые, например, в силу своих физиологических особенностей не могут их получить) передвигаться самостоятельно в комфортных условиях по городу и сократит количество ДТП, так как БТС запрограммированы соблюдать правила ПДД (конечно, никто не исключает риски, связанные со сбоем программного обеспечения «беспилотника», но постепенное расширение территории для экспериментального режима позволит минимизировать эти риски).

Таким образом, субъектами отношений, связанных с использованием БТС являются: водитель-испытатель БТС (так как на сегодняшний момент в большинстве случаев БТС разрешено использовать только при наличии водителя внутри салона БТС), оператор БТС, диспетчер, инженер-испытатель и, конечно же, собственник «беспилотника», которыми на данный момент выступают юридические лица, по большей части крупные IT-компании.

Если проводить сравнение между юридической стороной режима, которая представлена совокупностью распоряжений и постановлений Правительства и фактической стороной, то можно проследить прямую зависимость фактической стороны от юридической. И это не является чем-то новым, ведь мы все подчиняемся законам, которые регулируют деятельность в определенной области общественных отношений. Но, позволю сделать и такое предположение, что фактическая сторона правового режима также оказывает сильное влияние на юридическую. Сейчас ни одна IT-компания в мире, которая занимается разработкой и внедрением БТС, не готова

---

<sup>20</sup> URL:

[https://www.economy.gov.ru/material/news/pravительство\\_rasshirilo\\_eksperiment\\_po\\_ekspluatatsii\\_bespilotnyh\\_avto\\_mobiley\\_na\\_38\\_regionov\\_rossii.html](https://www.economy.gov.ru/material/news/pravительство_rasshirilo_eksperiment_po_ekspluatatsii_bespilotnyh_avto_mobiley_na_38_regionov_rossii.html) (дата обращения: 5.02.2023)



«выпускать беспилотник в массы». Так, бизнес показывает законодателю, что он еще не готов к дополнительной ответственности за осуществление своей предпринимательской деятельности, в нашем случае – разработки и внедрения БТС, и законодатель идет ему навстречу, он не усложняет правовое регулирование и обеспечивает комфортные правовые условия для развития технологий.

Таким образом, в России правовой режим беспилотных автомобилей, которые смогли бы осуществлять свою деятельность без водителя-испытателя, находится в стадии разработки. Как можно заметить, Правительство России проявляет большой интерес к продвижению использования автономных транспортных средств и активно работает над нормативными актами, направленными на поддержку этой отрасли.

## **Глава II. Юридическая ответственность при использовании беспилотных транспортных средств**

### **§1. Понятие и виды юридической ответственности в сфере транспорта**

Понятие «транспортные правонарушения» отсутствуют в действующем законодательстве Российской Федерации, равно как и понятие «юридическая ответственность в сфере транспорта». Связано это с тем, что нормы других отраслей права содержат диспозицию к «транспортным правонарушениям».

Как утверждает С.С. Алексеев, в общем и целом: «юридическая ответственность – это применение к правонарушителю предусмотренных санкцией юридической нормы мер государственного принуждения, выражающихся в форме лишений личного, организационного либо имущественного характера»<sup>21</sup>. На основе этого определения можно сформулировать характерные признаки юридической ответственности в сфере транспорта. Так, юридическая ответственность в транспортной сфере – это совокупность правовых норм и мер, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения и защиту прав и интересов всех участников дорожного движения.

Виды юридической ответственности в сфере транспорта:

#### 1. Административная ответственность.

Административная ответственность определяется как: «вид юридической ответственности, которая выражается в применении уполномоченным органом или должностным лицом административного наказания к физическому или юридическому лицу, совершившему административное правонарушение»<sup>22</sup>. Этому виду ответственности посвящены несколько отдельных глав Кодекса об административных правонарушениях (далее – КоАП). Административная ответственность наступает за нарушение таких

---

<sup>21</sup> Алексеев С.С. Теория государства и права: учебник. М.: Норма, 2005. С. 35.

<sup>22</sup> Алехин А.П., Кармолицкий А.А. Административное право России. Общая часть: Учебник для вузов. — М.: Зерцало - М, 2019. С. 246.

правил как превышение скорости (12.9 КоАП), проезд на красный свет (12.12 КоАП), управление транспортом в нетрезвом состоянии (12.8 КоАП) и другие. Виды административных наказаний, которые предусматривает кодекс перечислены в ст. 3.2 КоАП, но более распространенным является такой вид наказания как – административный штраф.

## 2. Гражданско-правовая ответственность.

Е.А. Суханов определяет гражданско-правовую ответственность как: «способ защиты гражданских прав и законных интересов потерпевших, применение которого влечет для правонарушителей дополнительные неблагоприятные юридические последствия (правоограничения)»<sup>23</sup>. Как отмечает П. Журдэн: «...посредством гражданской ответственности право стремится в большей степени обеспечить возмещение отдельным лицам их собственных убытков, чтобы вернуть положение дел в первоначальное состояние, вернуть равновесие, которое было нарушено между членами группы»<sup>24</sup>. То есть, гражданско-правовая ответственность имеет компенсационный характер. Состав гражданского правонарушения составляют: противоправность поведения правонарушителя, возникновение вреда (убытков) на стороне потерпевшего, причинно-следственная связь между действиями правонарушителя и возникшим вредом (убытками) и вина правонарушителя, как обязательный признак гражданского правонарушения. Управление транспортным средством в Гражданском кодексе Российской Федерации (далее – ГК РФ) является источником повышенной опасности (ст. 1079 ГК РФ). В случае причинения ущерба имуществу или здоровью другого участника дорожного движения, виновный будет привлечен к гражданско-правовой ответственности. Это может привести к возмещению ущерба (ст. 1064 ГК РФ), выплате компенсации за моральный вред (ст. 151 ГК РФ) и другим мерам.

## 3. Уголовная ответственность.

---

<sup>23</sup> Суханов Е.А. Гражданское право: учебник : в 4 т. Москва: Статут, 2019. С. 138.

<sup>24</sup> Журдэн П. Принципы гражданско-правовой ответственности. // Вестник гражданского права. 2022. N. С. 3 // СПС «КонсультантПлюс».

В действующем Уголовном кодексе Российской Федерации (далее – УК РФ) термин "уголовная ответственность" встречается часто (напр., ст. 1, ч. 2 ст. 2, ст. ст. 4, 8, 75, 76, 78 и др.), но самое определение в кодексе отсутствует. В юридической доктрине уголовная ответственность рассматривается как: «...неблагоприятные последствия, претерпеваемые лицом, осужденным судом за совершение преступления, в развернутом виде реализующиеся в трех стадиях: вынесения ему приговора, исполнения назначенного судом наказания (основного и дополнительного) и срока судимости»<sup>25</sup>. Транспортным преступлением посвящена глава 27 УК РФ. Субъектами за указанные преступления являются лица, достигшие 16-летнего возраста, причем в независимости от того, обладало ли данное лицо в момент совершения преступления правом на управление транспортным средством или нет.

В случае совершения тяжких нарушений правил дорожного движения (далее – ПДД), которые предусматривают наступление дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП) с тяжелыми последствиями (ч.1 ст. 264 УК РФ) или наезд на пешехода с летальным исходом (ч.3 ст. 264 УК РФ), виновный будет привлечен к уголовной ответственности в соответствии с действующим УК РФ. Санкциями за данные правонарушения являются наказание в виде лишения свободы (ч.4 ст. 264 УК РФ), принудительных работ (ч. 2 ст. 264 УК РФ) или других мер.

В целом, юридическая ответственность в сфере транспорта имеет целью обеспечение безопасности дорожного движения и защиту прав и интересов его участников. Все участники должны соблюдать ПДД и нести ответственность за совершенные правонарушения.

---

<sup>25</sup> Комиссарова В.С., Крылова Н.Е, Тяжкова И.М. Уголовное право Российской Федерации. Общая часть: Учебник для вузов. М.: Статут, 2012. С. 187.

## **§2. Квалификация правонарушений при использовании беспилотных транспортных средств**

БТС на данный момент являются транспортными средствами, обладающими техническими недостатками, которые содержат в себе существенные риски, влияющие на безопасность использования БТС для окружающих. К сожалению, случаи гибели водителя в результате неадекватного поведения программного обеспечения БТС существуют. Так, в 2016 году был зарегистрирован первый случай летального исхода в результате столкновения БТС с другим транспортным средством<sup>26</sup>. Статистика 2021 года гласит, что в целом автономные транспортные средства участвовали в большем количестве аварий: 9 аварий на миллион пройденных миль по сравнению с 4 для обычных автомобилей<sup>27</sup>. Однако по сравнению с травмами, полученными при столкновениях обычных транспортных средств, травмы были незначительными.

БТС можно считать источником общественной опасности, исходя из ст. 1079 ГК РФ и п. 18 Постановление Пленума ВС РФ от 26.01.2010 № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина».

Квалификация правонарушений при использовании БТС может быть разделена на несколько категорий: нарушения, связанные с программным обеспечением, нарушения, связанные с инфраструктурой, нарушения, непосредственно связанные с водителем, а также наличие кибератак.

---

<sup>26</sup> URL:

[https://www.rbc.ru/technology\\_and\\_media/27/07/2016/5797db099a79474d12094efe?ysclid=lg0lift6ot345913480](https://www.rbc.ru/technology_and_media/27/07/2016/5797db099a79474d12094efe?ysclid=lg0lift6ot345913480)  
(дата обращения: 3.04.2023)

<sup>27</sup> URL: <https://www.gerberinjurylaw.com/autonomous-self-driving-vehicle-statistics-2021/> (дата обращения: 03.04.2023)

В навигации, созданной Allen & Overy (Autonomous and connected vehicles: navigating the legal issues. 2017)<sup>28</sup> описываются несколько моментов, которые могут влиять на правонарушения, при использовании БТС.

Первая категория нарушений связана с программным обеспечением, которое управляет БТС. В случае сбоя в программном обеспечении, БТС может стать причиной ДТП. Директива Совета от 25 июля 1985 г. о сближении законов, регламентов и административных положений государств-членов, применяемых к ответственности за неисправную продукцию (85/374/ЕЭС)<sup>29</sup> предусматривает то, что ответственность за дефектную продукцию будет нести производитель этой продукции.

Вторая категория нарушений связана с инфраструктурой. Этот пункт мы можем рассматривать в нескольких направлениях: возможные изменения в инфраструктуре, которые не предусмотрела программа БТС, а также недостаточная оснащенность и низкое качество инфраструктуры в некоторых регионах России. Первое направление предусматривает тот факт, что БТС не учел изменения в дорожной инфраструктуре, такие как ремонт дороги (отсутствие знаков, мигающие жёлтым светофоры, что может привести к ДТП. Скорее всего, этот пункт опять же будет связан со сбоем в программном обеспечении беспилотника. Второе направление связано с неисправностью дорожных систем в некоторых регионах нашей страны. По данным Росстата, общая протяженность дорог превышает 1,56 млн км, из них на трассы Росавтодора приходится 65 тысяч км<sup>30</sup>. Необходимость приведения всей дорожной системы в соответствии с ГОСТом<sup>31</sup> является достаточно очевидной, так как это поможет снизить количество аварий между всеми участниками дорожного движения.

---

<sup>28</sup> URL: <http://www.allenoverly.com/SiteCollectionDocuments/Autonomous-and-connected-vehicles.pdf> (дата обращения: 3.04.2023).

<sup>29</sup> URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31985L0374> (дата обращения: 3.04.2023)

<sup>30</sup> URL: <https://rosavtodor.gov.ru/opendata/7717509757-kalendar/view?ysclid=lg0rsjv92c96147989> (дата обращения: 03.04.2023)

<sup>31</sup> ГОСТ Р 50597-2017 Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля // СПС «КонсультантПлюс».

Как небольшое дополнение, нужно учитывать тот факт, что беспилотники «обкатываются» только на определенных территориях, как например автомобильная дорога М-11 «Нева»<sup>32</sup>, в которой созданы определенные контролируемые условия для использования БТС. В соответствии с действующими экспериментальными режимами беспилотники не тестируются, например, в горной местности, так как она представляет собой зону повышенной опасности. Таким образом, как поведет себя программное обеспечение БТС в новых условиях можно только предполагать.

Третья категория нарушений связана с владельцем транспортного средства. Если в ходе расследования будет выяснено, что ДТП случилось исключительно по вине водителя транспортного средства (например, при отключении автопилота и реализации деятельности БТС исключительно на ручном управлении), то предполагается вполне логичным и справедливым, если это лицо будет нести ответственность за ДТП.

Четвертое направление нарушений связано с киберугрозами, которыми могут подвергаться БТС. Почему это происходит? Как описывается в навигации, созданной Allen & Overy (Autonomous and connected vehicles: navigating the legal issues) производители БТС взаимодействуют с большим количеством посредников, в числе которых поставщики услуг, сотрудники компании, органы государственной власти, также отдельные потребители. Все это приводит к вынужденной передаче конфиденциальной информации, который пользуются умелые «хакеры». Подключение БТС к Интернету и все более широкое использование электронных устройств в автомобилях открывают возможность для того, что сам автомобиль как часть «Интернета вещей» может стать целью кибератак. И.Р. Бегишев также отмечает, что киберугрозы напрямую влияют на безопасность при использовании автоматизированного транспорта. Так, злоумышленник может использовать

---

<sup>32</sup> Постановление Правительства РФ от 17.10.2022 N 1849 "Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры" на автомобильной дороге общего пользования федерального значения М-11 "Нева" // СПС «КонсультантПлюс».

уязвимость цифровой системы роботизированного автомобиля. Кроме того, существует угроза перехвата конфиденциальных данных, изменения важной информации о скорости, местоположении и направлении движения автомобиля, а также возможность получить контроль над транспортным средством, что будет способствовать созданию аварийной ситуации<sup>33</sup>.

Интерес в рамках этой темы вызывает насколько ответственные производители за исправление уязвимостей программного обеспечения с помощью обновлений программного обеспечения после того, как автомобиль будет продан. В Нидерландах Consumentenbond (Ассоциация потребителей Нидерландов) подала иск против Samsung за то, что она не выпустила должным образом обновления для своих смартфонов, работающих на ОС Android. Samsung выиграл этот иск, поэтому представляется логичным, что и компания-производитель БТС не обязана обновлять программное обеспечение в своих автомобилях. Но, как тоже понятно, вирус в программном обеспечении БТС представляет большую общественную опасность, чем необновленный Android. Поэтому вопрос остается открытым.

В целом, использование БТС представляет новые вызовы для правовой системы. Большой вопрос – привлечение к юридической ответственности лиц, который будет рассмотрен в следующем параграфе.

---

<sup>33</sup> Бегишев И.Р. Правовое регулирование беспилотных транспортных средств // Транспортное право. 2021. № 3. С. 9 // СПС «КонсультантПлюс».



### **§3. Проблемы привлечения к юридической ответственности при использовании беспилотных транспортных средств**

Проблема привлечения к юридической ответственности при использовании беспилотных транспортных средств является актуальным вопросом и вызывает серьезные обсуждения в правовой сфере. На законодательном уровне необходимо определить субъект ответственности, основания и механизм привлечения этого субъекта к ответственности.

Многие исследователи также поднимают вопрос морально-этической ответственности. Так, И.Р. Бегишев рассуждает о том: «...какое действие принять автопилоту, когда жертвы неизбежны, но есть возможность выбора этих жертв?»<sup>34</sup>. Данная проблема была описана в 1967 г. ученым из Англии Филиппой Фут. Она назвала ее «проблемой вагонетки» и сформулировала так: какое решение должен принять человек, если у него есть возможность переключить ход движения вагонетки, несущейся по рельсам напрямик на пятерых человек, привязанных к рельсам, при том что на втором пути, на который есть возможность переключить ход движения, привязан только один человек.

С моей точки зрения, поднимать «проблему вагонетки» в отношении БТС является не совсем корректным, в виду того, что компании и программисты этой компании пишут код, исходя из типичного поведения типичного водителя транспортного средства на дороге, в соответствии с ПДД. Ни один программист не задает программу для БТС: «езжай в стену» или «не езжай в стену», так как это не соотносится с нормальным поведением человека на дороге. Так и с «проблемой вагонетки»: при возникновении нетипичной ситуации БТС должно применить «торможение в пол». Это исходит и из простых правил логики, и из абз. 2 п. 10.1 ПДД.

---

<sup>34</sup> Бегишев И.Р. Правовое регулирование беспилотных транспортных средств // Транспортное право. 2021. № 3. С. 4 // СПС «КонсультантПлюс».

Возвращаясь к вопросу о гражданско-правовой ответственности, можно выделить следующих субъектов, в зависимости от причин, вызвавших ДТП:

- I. Первая группа подлежит деликтной ответственности в результате возникновения какой-либо ошибки в программном коде беспилотника, техническом дефекте самого транспортного средства, повлекшем ДТП:
  - a. Компания разработчик
  - b. Конкретный программист, создавший код для БТС
  - c. Производитель транспортного средства
- II. Вторая группа подлежит ответственности в случае, когда БТС был осознанно переведен владельцем транспортного средства из автономного режима в ручной или когда в действиях водителя усматривается прямой умысел, направленный на наступление ДТП, например для подачи иска против компании разработчика или для совершения мошеннических действий в области страхования:
  - a. лица, владеющие беспилотным транспортным средством
- III. Третью группу составляют лица, которые, как было описано в прошлом параграфе, осуществляют кибератаки или подвергают программное обеспечение БТС киберугрозам:
  - a. Киберпреступники

По моему мнению, рассматривая любое ДТП с участием БТС в рамках гражданско-правовой ответственности, нужно принимать во внимание, что владелец БТС – это потребитель, а исходя из действующего законодательства, слабая сторона правоотношений (эта идея поддерживается и в Законе от 07.02.1992 N 2300-1 (ред. от 05.12.2022) «О защите прав потребителей» и в Распоряжении Правительства РФ от 28.08.2017 N 1837-р «Об утверждении Стратегии государственной политики РФ в области защиты прав потребителей на период до 2030 года»). Потребитель не обладает

соответствующими знаниями и навыками, которые обладают компании-производители БТС.

Однако П.М. Морхат отмечает, что «наблюдение за всеми пользователями и в случае необходимости вмешательство могут оказаться неосуществимыми или чрезмерно затратными для производителей, важно обеспечить, чтобы сами пользователи технологий и юнитов искусственного интеллекта были в достаточной степени заинтересованы принимать меры предосторожности и вкладываться в собственное обучение в этой области»<sup>35</sup>. Из этого тезиса можно сделать вывод, что будущие водители БТС будут проходить специальные курсы по обучению использованию БТС. Однако это не умаляет ответственность продавца, в нашем случае компании-производителя.

С уголовной ответственностью всё предстоит гораздо сложнее. В настоящий момент в УК РФ (равно как и в других кодексах) отсутствуют нормы, которые бы содержали положения о совершении правонарушений с использованием искусственного интеллекта. Как уже было упомянуто ранее, глава 27 УК РФ посвящена преступлениям в сфере транспорта. Но, прежде чем вносить изменения в действующий кодекс необходимо определиться с составами преступлений. Субъектами преступлений являются те же лица, которые будут нести деликтную ответственность, за исключением компании-производителя, которая является юридическим лицом. Оно не может нести ответственность в соответствии с действующим УК РФ. Проще, с точки зрения, правовой дилеммы, ввести ответственность юридического лица, что не является новшеством для правовой системы Великобритании, США и Франции.

Интерес представляет законодательство Германии, так как оно входит в романо-германскую правовую систему, равно как и законодательство России.

---

<sup>35</sup> Морхат П. М. Ответственность третьих лиц за совершение автономными юнитами искусственного интеллекта причиняющих вред действий // Государственная служба и кадры. 2018. N 3. С. 47 // СПС «КонсультантПлюс».

Законодательство Германии предусматривает шесть уровней систем управления беспилотными автомобилями.

Автомобили делятся на две категории:

1) автомобили с высокоавтоматизированной функцией вождения (Kraftfahrzeuge mit hochautomatisierter Fahrfunktion);

2) автомобили с полностью автоматизированной функцией вождения (Kraftfahrzeuge mit vollautomatisierter Fahrfunktion). При этом субъекты уголовной ответственности за ДТП с участием легковых автомобилей первой категории совпадают с субъектами уголовной ответственности за преступления против безопасности дорожного движения<sup>36</sup>. Однако в Законе не уточняется, какой из указанных уровней систем управления позволяет относить автомобиль с полностью автоматизированной функцией вождения, поэтому нам нужно обратиться к правовой доктрине.

Немецкая доктрина выделяет несколько критериев автоматизированных транспортных средств (automatisierte Fahrzeug):

1) высокая степень управляемости, обеспечиваемая системой БТС;  
2) высокая способность системы реагировать на аварийные ситуации во время движения;

3) отсутствие ответственности водителя за управление транспортным средством<sup>37</sup>.

Первый уровень системы управления предполагает, что все решения водитель принимает самостоятельно, хотя в автомобиле могут быть установлены некоторые автоматические системы. Второй уровень относится к системе помощи водителю (Assistenzsysteme), при которой система управления автомобилем отвечает за выполнение различных второстепенных функций, таких как расчет расстояния между транспортными средствами. Третий уровень называется частичной автономизацией (Teilautomatisierung). Он предполагает, что водитель передает автоматизированным системам ряд

---

<sup>36</sup> König C. Die gesetzlichen Neuregelungen zum automatisierten Fahren. NZV 2017. С. 60.

<sup>37</sup> Das selbstfahrende Kraftfahrzeug und die Bewältigung dilemmatischer Situationen //zis-online.com URL:[http://www.zis-online.com/dat/artikel/2016\\_9\\_1046.pdf](http://www.zis-online.com/dat/artikel/2016_9_1046.pdf) (дата обращения: 9.04.2023)

второстепенных функций управления автомобилем: разгон, торможение, парковку и ряд других. При этом управление машиной продолжает осуществлять водитель, принимающий решения в случае возникновения нештатных ситуаций.

В случае ДТП с участием автомобиля, относящегося к одному из уровней 1-3, водитель будет привлечен к уголовной ответственности при наличии тяжких телесных повреждений или смерти потерпевшего<sup>38</sup>. По позиции большинства немецких ученых эти автомобили относятся к категории высокоавтоматизированных (но не полностью автоматизированных), поэтому субъекты уголовной ответственности за ДТП с их участием совпадают с субъектами уголовной ответственности за ДТП с участием обычного автомобиля.

Система уровня 4 позволяет автомобилю самостоятельно выполнять высокоавтоматизированное вождение (*hochautomatisierten Fahren*), она отвечает за выполнение наиболее важных действий во время вождения: смена колеи, обгон, ручное управление<sup>39</sup>. Система должна информировать водителя об аварийных ситуациях, в которых последний должен взять на себя управление. Напротив, водитель, который использует транспортные средства с системой управления 5-го уровня, предусматривает возможность вообще не брать контроль над БТС на себя. Система управления 6 уровня позволяет сидеть в машине только пассажирам.

Таким образом, по уголовному законодательству Германии автомобили с системами управления уровня 4-6 относятся к категории беспилотных транспортных средств. Субъекты уголовной ответственности за несчастные случаи с участием таких транспортных средств отличаются от субъектов уголовной ответственности за несчастные случаи с автоматизированным

---

<sup>38</sup> König C. Die gesetzlichen Neuregelungen zum automatisierten Fahren. NZV 2017. С. 60.

<sup>39</sup> Das selbstfahrende Kraftfahrzeug und die Bewältigung dilemmatischer Situationen

// bundestag.de [Electronic resource]. URL:

<https://www.bundestag.de/resource/blob/562790/c12af1873384bcd1f8604334f97ee4b9/wd-7-111-18-pdf-data.pdf>

(дата обращения: 09.04.23).

автомобилем. Соответственно, в случаях, когда водитель берет на себя управление, водитель будет нести уголовную ответственность за телесные повреждения или смерть потерпевшего. Кроме того, водитель должен взять на себя управление беспилотным автомобилем в силу «очевидных обстоятельств» (auf Grund der offensichtlicher Umstände). Согласно официальным комментариям, в обоих случаях у водителя есть 10 секунд, чтобы взять управление транспортным средством на себя<sup>40</sup>. Соответственно, в ситуациях, когда беспилотный автомобиль не подавал аварийную сигнализацию, доказательства необходимости взять на себя управление не следовали из ситуации, или у водителя было время менее 10 секунд, водитель не несет уголовной ответственности за аварию с участием беспилотного автомобиля.

Законодательство Германии предусматривает только одну возможность, когда владелец БТС не несет уголовную ответственность за преступление: в случае, если будет доказана техническая неисправность, сбой в самом БТС. Тогда к уголовной ответственности будут привлекать производителя БТС. Практическая реализация привлечения производителя к уголовной ответственности сталкивается с проблемой выявления конкретных лиц на стороне производителя. Немецкие ученые высказывают мнение, что невозможно определить конкретных лиц, которые могут быть привлечены к уголовной ответственности<sup>41</sup>. Однако большинство немецких юристов не разделяют эту позицию. Они выступают за выявление всей «цепочки поставок» (Lieferkette), чтобы определить, кто несет уголовную ответственность за аварию с беспилотным автомобилем. При этом привлечь к уголовной ответственности всех лиц, причастных к производству

---

<sup>40</sup> Dobrindt gründet Ethikkommission für automatisiertes Fahren. wiwo.de  
[URL:https://www.wiwo.de/politik/europa/selbstfahrende-autos-dobrindt-gruendet-ethikkommission-fuer-automatisiertes-fahren/14513384.html](https://www.wiwo.de/politik/europa/selbstfahrende-autos-dobrindt-gruendet-ethikkommission-fuer-automatisiertes-fahren/14513384.html) (дата обращения: 9.04.23)

<sup>41</sup> Autonomes Fahren ist ein Hirngespinnst//kn-online.de [Electronic resource]. URL: <https://www.kn-online.de/Nachrichten/Schleswig-Holstein/Experten-Interview-Autonomes-Fahren-ist-ein-Hirngespinnst> (дата обращения: 15.04.19).

программного обеспечения для беспилотного автомобиля, невозможно. Речь может идти только о лицах, ответственных за разработку той части программного кода автомобиля, которая содержала ошибку, вызвавшую ДТП.

Таким образом, российское законодательство может перенять опыт немецких коллег и не нагромождать систему уголовного законодательства сложным институтом, как «уголовная ответственность юридического лица», а привлекать конкретное физическое лицо, которое ответственно за неисправность в конкретной части программного кода БТС.

## Заключение

Юридическая ответственность и современные инновации тесно связаны друг с другом. Законодательство может влиять на решение производителей выпускать БТС в массовое производство. Если риски наступления юридической ответственности производители считают слишком высокими, то они могут отложить внедрение БТС до тех пор, пока технологии не позволят обеспечить более высокий уровень безопасности.

Законодательство также может оказать положительное влияние на доверие общественности к использованию БТС. Осознание того, что ответственность, как дамоклов меч, висит над головой изготовителя, может вселить в общественность уверенность в том, что изготовитель не будет экономить на безопасности. С другой стороны, при определении ответственности уровень развития техники может быть принят во внимание. Производитель может, например, избежать ответственности за качество продукции, если он докажет, что состояние научных и технических знаний в то время, когда он выпустил БТС, не позволяло обнаружить наличие дефекта. Но наличие обновлений, которые являются неотъемлемой частью БТС, вряд ли огородят его от ответственности.

Повышенный риск юридической ответственности и перспектива нанесения ущерба репутации компании вынуждают производителей откладывать внедрение автоматизированных технологий, используя это время для того, чтобы сделать БТС более безопасным. С рациональной точки зрения обществу имеет смысл внедрять БТС тогда, когда они смогут осуществлять перемещение по городу безопаснее чем водители-люди.



## Библиография

### I. Нормативные правовые акты

1. Федеральный закон «О проведении эксперимента по установлению специального регулирования в целях создания необходимых условий для разработки и внедрения технологий искусственного интеллекта в субъекте Российской Федерации - городе федерального значения Москве и внесении изменений в ст. 6 и 10 Федерального закона "О персональных данных» от 24.04.2020 № 123-ФЗ // СПС «КонсультантПлюс».
2. Указ Президента РФ от 10.10.2019 N 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации» (вместе с «Национальной стратегией развития искусственного интеллекта на период до 2030 года»), в котором упоминается термин «беспилотный транспорт»: «для целей настоящей Стратегии используются следующие основные понятия:... г) смежные области использования искусственного интеллекта - технологии и технологические решения, в которых искусственный интеллект используется в качестве обязательного элемента, включая робототехнику и управление беспилотным транспортом...» // СПС «КонсультантПлюс».
3. Постановление Правительства РФ от 17.10.2022 N 1849 "Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры" на автомобильной дороге общего пользования федерального значения М-11 "Нева" // СПС «КонсультантПлюс».

4. Постановление Правительства РФ от 09.03.2022 № 309 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств» // СПС «КонсультантПлюс».
5. Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» // СПС «КонсультантПлюс».
6. ГОСТ Р 50597-2017 Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля // СПС «КонсультантПлюс».

## **II. Международные нормативные акты**

1. Рекомендация Коллегии Евразийской экономической комиссии от 22.12.2020 № 27 «О согласованных подходах к взаимодействию национальных интеллектуальных транспортных систем, в том числе в целях совершенствования транспортного (автомобильного) контроля»: этот НПА имеет важное значение для взаимодействия государств-членов Евразийского экономического союза по разработке мер, направленных на совершенствование законодательства в отношении БТС.
2. König C. Die gesetzlichen Neuregelungen zum automatisierten Fahren. NZV 2017. С. 60.

## **III. Учебные пособия**

1. Алексеев С.С. Теория государства и права: учебник. М.: Норма, 2005.

2. Алехин А.П., Кармолицкий А.А. Административное право России. Общая часть: Учебник для вузов. — М.: Зерцало - М, 2019.
3. Комиссарова В.С., Крылова Н.Е, Тяжкова И.М. Уголовное право Российской Федерации. Общая часть: Учебник для вузов. М.: Статут, 2012.
4. Суханов Е.А. Гражданское право: учебник : в 4 т. Москва: Статут, 2019.

### **III. Публикации в периодике**

1. Вайпан В.А. Создание новой правовой среды для цифрового развития транспорта. // Право и экономика. 2021. № 9 // СПС «КонсультантПлюс».
2. Гришин А.А. К вопросу о правовом регулировании высокоавтоматизированных транспортных средств как источника повышенной опасности // Экономика. Право. Общество. 2020. Т. 5. N 2 (22) // СПС «КонсультантПлюс».
3. Андрюхин Н.Г., Ледовская К.Р. Проблемные аспекты нормативно-правового регулирования в сфере эксплуатации беспилотных транспортных средств. // Административное право и процесс. 2022. № 12 // СПС «КонсультантПлюс».
4. Журдэн П. Принципы гражданско-правовой ответственности. // Вестник гражданского права. 2022. N 3 // СПС «КонсультантПлюс».
5. Бегишев И.Р. Правовое регулирование беспилотных транспортных средств // Транспортное право. 2021. № 3 // СПС «КонсультантПлюс».
6. Бегишев И.Р. Высокоавтоматизированные транспортные средства: криминальные риски и правовые последствия // Информационное общество. 2022. №4.

7. Морхат П. М. Ответственность третьих лиц за совершение автономными юнитами искусственного интеллекта причиняющих вред действий // Государственная служба и кадры. 2018. N 3.
8. Ручкина Г.Ф., М.В. Демченко Правовое регулирование искусственного интеллекта, роботов и объектов робототехники в транспортной сфере: отечественный и зарубежный опыт. // Международное публичное и частное право. 2021. № 2 // СПС «КонсультантПлюс».
9. Коробеев А.И., Чучаев А.И. Статья: Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности // Lex russica. 2019. № 2 // СПС «КонсультантПлюс».
10. Ананенко А.О. Беспилотные транспортные средства: проблемы практического использования. // Административное право и процесс. 2022. № 8 // СПС «КонсультантПлюс».

#### **IV. Электронные ресурсы**

1. URL: <http://duma.gov.ru/news/12015/>
2. URL: <https://yandex.ru/blog/company/bespilotnyy-flot-yandeksa-pereshel-na-sobstvennye-lidary-pochemu-eto-vazhno-i-cto-v-nikh-osobennogo?ysclid=ldyvgsxr3d968765506> (дата обращения: 8.02.2023)
3. URL: [https://www.sae.org/standards/content/j3016\\_202104/](https://www.sae.org/standards/content/j3016_202104/) (дата обращения: 2.02.2023)
4. URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/710083-7?ysclid=ldy6nafmnq153327208>
5. URL:  
[https://www.economy.gov.ru/material/news/pravitelstvo\\_rasshirilo\\_eksperiment\\_po\\_ekspluatacii\\_bespilotnyh\\_avtomobiley\\_na\\_38\\_regionov\\_rossii.html](https://www.economy.gov.ru/material/news/pravitelstvo_rasshirilo_eksperiment_po_ekspluatacii_bespilotnyh_avtomobiley_na_38_regionov_rossii.html)

6. URL:  
[https://www.rbc.ru/technology\\_and\\_media/27/07/2016/5797db099a79474d12094efe?ysclid=lg0lift6ot345913480](https://www.rbc.ru/technology_and_media/27/07/2016/5797db099a79474d12094efe?ysclid=lg0lift6ot345913480)
7. URL: <https://www.gerberinjurylaw.com/autonomous-self-driving-vehicle-statistics-2021/>
8. URL: <http://www.allenoverly.com/SiteCollectionDocuments/Autonomous-and-connected-vehicles.pdf>
9. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31985L0374>
10. URL: <https://rosavtodor.gov.ru/opendata/7717509757-kalendar/view?ysclid=lg0rsjv92c96147989>
11. Das selbstfahrende Kraftfahrzeug und die Bewältigung dilemmatischer Situationen// bundestag.de. URL:  
<https://www.bundestag.de/resource/blob/562790/c12af1873384bcd1f8604334f97ee4b9/wd-7-111-18-pdf-data.pdf> (дата обращения: 09.04.23).
12. Dobrindt gründet Ethikkommission für automatisiertes Fahren. wiwo.de  
URL: <https://www.wiwo.de/politik/europa/selbstfahrende-autos-dobrindt-gruendet-ethikkommission-fuer-automatisiertes-fahren/14513384.html>  
(дата обращения: 9.04.23)
13. Autonomes Fahren ist ein Hirngespinnst//kn-online.de [Electronic resource].  
URL: <https://www.kn-online.de/Nachrichten/Schleswig-Holstein/Experten-Interview-Autonomes-Fahren-ist-ein-Hirngespinnst> (дата обращения: 15.04.19).