

УДК 342.9

Рукавишникова Галина Александровна

курсант факультета подготовки следователей
Уральский юридический институт МВД России
Екатеринбург, Россия
9089133977@mail.ru

Galina A. Rukavishnikova

Cadet of the Faculty of Investigator Training Ural
Law Institute of the Ministry
of Internal Affairs of Russia
Yekaterinburg, Russia

Тенетко Алексей Алексеевич

кандидат юридических наук, доцент, начальник
кафедры административного права и
административной деятельности органов
внутренних дел
Уральский юридический институт МВД России
Екатеринбург, Россия
docentchel@mail.ru

Alexey A. Tenetko

Candidate of Legal Sciences, Associate Professor
Head of the Department of Administrative
Law and Administrative Activity
of Internal Affairs Bodies

Yekaterinburg, Russia

**ПРЕИМУЩЕСТВА ВНЕДРЕНИЯ И
ПРАВОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ
БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ**

**ADVANTAGES OF THE INTRODUCTION AND
LEGAL STATUS OF SELF-DRIVING CARS**

Аннотация

Статья посвящена вопросам применения беспилотных автотранспортных средств. Анализируются преимущества и недостатки их последующего внедрения на территории Российской Федерации. Целью статьи является попытка выявления проблем регулирования сектора беспилотных автотранспортных средств. Методологическую основу исследования составили диалектический, историко-юридический, системно-аналитический, сравнительно-правовой, логический и другие методы научного исследования. Кроме того, в статье представлен правовой обзор текущего регулирования высокоавтоматизированных транспортных средств в Российской Федерации, а также, сделан вывод о необходимости совершенствования законодательства в рассматриваемой области и о дальнейшей целесообразности применения беспилотных автотранспортных средств.

Ключевые слова:

беспилотные транспортные средства,
искусственный интеллект, дорожно-
транспортные происшествия, цифровые
технологии

Abstract

The article is devoted to the use of unmanned vehicles. The advantages and disadvantages of their subsequent implementation on the territory of the Russian Federation are analyzed. The purpose of the article is an attempt to identify problems of regulation of the sector of unmanned vehicles. The methodological basis of the study was dialectical, historical-legal, system-analytical, comparative-legal, logical and other methods of scientific research. In addition, the article presents a legal overview of the current regulation of highly automated vehicles in the Russian Federation, as well as a conclusion about the need to improve legislation in this area and the further feasibility of using unmanned vehicles.

Keywords:

safety, unmanned vehicles, artificial intelligence,
traffic accidents, digital technologies

Цифровизация различных направлений деятельности государства влечет за собой новые возможности экономии и целесообразности дальнейшего применения материальных и духовных ресурсов, и как следствие, приводит к повышению уровня

жизни населения в целом. Одной из перспективных технологий в этой сфере являются беспилотные автотранспортные средства.

Идея полной либо частичной замены человека в управлении транспортным средством впервые была выдвинута компанией General Motors в 30-х годах XX века. Почти через 20 лет инженеры данной компании протестировали первый автомобиль, оснащенный системой автопилота – Firebird II. С этого момента многие известные компании взялись за разработку таких автомобилей, и автоматизация машиностроения постепенно начала переходить на новый уровень своего развития [4].

На сегодняшний день, в этой области существует огромная практика, и в целях иллюстрации подобной тенденции, для начала необходимо рассмотреть классификацию уровней автоматизации системы управления. Так в международном правовом пространстве (США, Китай), выделяют 6 уровней автоматизации. В первом (уровень-0) автоматизация управления полностью отсутствует, все функции по управлению осуществляет исключительно человек. Далее, на 1-4 уровнях автоматизированная система выступает в качестве определенного «помощника», и не исключает при этом участие человека в управлении. Уровень 5 – это полная автоматизация, контроль за вождением осуществляет сама система, без прямого участия человека, при любой окружающей обстановке и дорожных условиях [10].

Последний уровень представляет собой некую «идеальную модель» автоматизированного вождения, то есть прерогатива управления принадлежит исключительно искусственному интеллекту.

На данном этапе развития цифровых технологий в Российской Федерации наиболее распространено применяются автоматизированные системы вождения 0-3 уровней. Например, на многих транспортных средствах присутствуют системы «круиз-контроля». Система позволяет поддерживать постоянную скорость и регулировать её при спуске и подъеме, без участия человека [7, с. 171].

Перспектива перехода на новый «уровень 4» произошла 12 марта 2021 года, когда Правительством РФ был утвержден комплекс мероприятий по тестированию и поэтапному вводу в эксплуатацию на дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств (далее – ВАС).

Относительно правового регулирования ВАС отметим, что на июль 2022 года единого нормативно правового акта в этой сфере не имеется. Попытки создания

федерального закона принимались в 2019-2021-гг., однако все законопроекты были отклонены при первом чтении Государственной Думы РФ.

Наиболее успешным законопроектом в области определения правового статуса ВАТС является законопроект № 710083-7 [3].

Транспортное средство без водителя представляется относительно новым явлением, ставящим перед законодателем множество вопросов, поэтому целесообразным видится провести анализ отдельных положений законопроекта на предмет соответствия основным составляющим безопасности дорожного движения и обеспечения прав граждан.

Во-первых, право на вождение является специальным правом, получение которого требует прохождения определенного экзамена, и, в случае эксплуатации ВАТС, право на управление переходит искусственному интеллекту. Но, если вопрос о наделении человека правом управления ТС уже закреплен в законодательстве на должном уровне, то в отношении ВАТС, требуется выработка определённых критериев на их соответствие необходимому уровню безопасности. Ч. 2 ст. 4 законопроекта № 710083–7 предусматривает, что Правительство РФ будет устанавливать порядок допуска ВАТС к участию в дорожном движении, однако сведений о полномочиях Правительства РФ по определению порядка установления требований безопасности в законопроекте не имеется. В этом случае предполагается, что требования соответствия будут устанавливаться по общему порядку в соответствии с Техническим регламентом Таможенного союза (ТР ТС 018/2011), однако проблемы могут возникнуть с высокоавтоматизированными транспортными средствами, в которых применены новые конструктивные решения, качественно изменяющие их основные эксплуатационные показатели, как итог, данные инновационные транспортные средства не смогут оцениваться по общим критериям, что потребует введение дополнительных требований по их оценке [6].

Во-вторых, ввиду того что автомобиль – это «источник повышенной опасности», актуальность приобретает вопрос об ответственности субъектов в дорожно-транспортном происшествии. В нормах законопроекта предлагается весьма справедливый вариант решения. Так, в случае ДТП, ответственность по возмещению имущественного и неимущественного ущерба возлагается на владельца либо оператора (человека, осуществляющего дистанционное управление) беспилотного автомобиля. В последующем, в случае если аварийная ситуация произошла из-за

конструктивных недостатков беспилотника, то владелец имеет право предъявить иск заводу-изготовителю. То есть, фактически законопроект вводит новых участников дорожного движения: оператор ВАТС, владелец ВАТС, аккредитованный изготовителем эксплуатант, и другие [3].

Анализируя отдельные положения законопроекта, следует отметить высокий уровень проработанности основных вопросов в области обеспечения безопасности дорожного движения, но несмотря на это, законопроект был отклонён, причиной тому стал отзыв авторами законодательной инициативы.

1 июля 2022 года Министерство транспорта РФ объявило о плановой правотворческой инициативе нового законопроекта в сфере эксплуатации беспилотных транспортных средств. Из интервью заместителя Минтранса РФ Д.С. Зверева, после внесения законопроекта в рамках нового экспериментально-правового режима планируется запуск беспилотных грузовых перевозок по федеральной магистрали М-11 «Нева». В рамках предыдущего тестового режима, установленным Постановлением Правительства РФ № 1415 до 1 июля 2022 года, в конце весны 2022 года компания «Яндекс» уже стала использовать беспилотные автомобили при перевозке пассажиров. Встретить самоуправляемые транспортные средства можно на дорогах города Москвы [5].

Таким образом, считаем, что на данный момент в Российской Федерации имеется существенная перспектива использования высокоавтоматизированных транспортных средств, начала их дальнейшей эксплуатации уже положены в российском законодательстве.

Использование беспилотных автомобилей, в целом, имеет ряд весьма значимых преимуществ:

1. Экономия временных ресурсов. Осуществление управления автомобиля искусственным интеллектом позволит избавить человека от необходимости длительного нахождения за рулем, поэтому в процессе поездки человек сможет заниматься деятельностью любого другого рода.

2. Экономия средств на оплату труда водителей, осуществляющих перевозку грузов и пассажиров.

3. Возможность использования беспилотных автомобилей лицам, не имеющим права управления транспортным средством, в том числе инвалидам и несовершеннолетним.

4. Сокращение количества дорожно-транспортных нарушений. Большая часть ДТП происходит в результате «человеческого фактора» (то есть ошибок людей либо намеренного нарушения или игнорирования ими правил дорожного движения), так в 2021 году на территории Российской Федерации официально было зарегистрировано порядка 133 тыс. дорожно-транспортных происшествий [1]. Говоря о статистике аварийных случаев с участием беспилотных автомобилей, обратимся к зарубежному опыту. Согласно данным американской компании электромобилей Tesla ДТП с участием электрокара на автоматизированном управлении (автопилот) в 8,5 раз безопаснее, чем без него, а на 2021 год известно лишь об одном аварийном случае со смертельным исходом, по вине искусственного интеллекта технического средства [2].

Несмотря на значительный список положительных качеств беспилотных транспортных средств, существуют и некоторые недостатки, главным из которых является стоимость. Средняя цена, на 2022 год, поддержанного автомобиля с системой круиз-контроля достигает порядка 1,5 млн рублей, а стоимость беспилотного автомобиля начинается от 3.6 млн. рублей. Данная цена на данный момент просто недоступна для большинства граждан, возможно, со временем их стоимость начнет уменьшаться, однако в любом случае, доступность приобретения появится далеко не у каждого человека.

Подводя итоги, учитывая высокий уровень демократии в Российской Федерации, применение цифровых технологий тесно взаимосвязано с вопросом безопасности населения, и целесообразность применения ВАС в дальнейшем прежде всего видится в упрощении некоторых процессов деятельности человека и сокращении числа аварийных случаев. Однако, необходимо отметить еще один важный момент, касающийся вопроса систем безопасности беспилотных автомобилей [9; с. 121].

Возможность дистанционного управления автомобилями даст толчок к появлению преступлений в этой сфере. Взломав систему безопасности транспортного средства, хакеры смогут совершить угон автомобиля, либо намеренно причинить иной имущественный, моральный или физический вред гражданам и государству. Так, например, в 2011 году группа исследователей через систему беспроводной связи «Bluetooth» смогла полностью перехватить управление тормозами, рулем и педалью газа на автомобиле марки «Ford» [8].

Данный инцидент показывает значимость повышения уровня защищенности систем безопасности, по-нашему мнению проблема носит первостепенный характер, поэтому работа в этой области также необходима.

Анализируя тенденции нормативного регулирования и практического использования цифровых технологий в области эксплуатации беспилотных автотранспортных средств, прослеживается необходимость фундаментального переосмысления отдельных норм законодательства Российской Федерации. Выработка отдельных стратегий, международное сотрудничество и использование зарубежного опыта, в целях избавление от текущих недостатков в беспилотных автомобилях, позволит повысить эффективность функционирования транспортного и логистического сектора. В перспективе дальнейшее внедрение рассматриваемых технологий приведет к уменьшению экономических, временных и иных ресурсов, снижению количества правонарушений, сокращению количества дорожно-транспортных происшествий и к обеспечению основных прав и свобод граждан в целом.

Список использованных источников

1. Аналитические обзоры состояния безопасности дорожного движения. – Текст : электронный // Научный центр безопасности дорожного движения : официальный сайт. – 2022. – URL: https://нцбдд.мвд.рф/dop_stranici/obzory-2021 (дата обращения: 02.07.2022)

2. Есть ли будущее у беспилотных авто | Ключевые игроки, аварии и перспективы автопилота. – Текст : электронный // Hakon-invest.ru : новостной портал. – 2022. – URL: <https://hakon-invest.ru/est-li-budushee-u-bespilotnyh-avto-klyuchevye-igroki-avarii-i-perspektivy-avtopilota/> (дата обращения: 02.07.2022)

3. Об инновационных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Законопроект №910152-7. – Текст : электронный // Государственная Дума Российской Федерации : официальный сайт. – 2020. – URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/910152-7> (дата обращения: 02.07.2022)

4. История беспилотных автомобилей. – Текст : электронный // Bepilot.com : новостной портал. – 2022. – URL: <https://bepilot.com/info/istoriya> (дата обращения: 03.07.2022)

5. О проведении эксперимента по эксплуатации на автодорогах высокоавтоматизированных транспортных средств: Постановление Правительства РФ от 26 ноября 2018 года №1415. – Текст : электронный // Правительство Российской Федерации : официальный сайт. – 2020. – URL: <http://government.ru/docs/34831/> (дата обращения: 02.07.2022)

6. Сазонова, М. Беспилотные автомобили: как планируется регулировать их эксплуатацию в России? / М. Сазонова. – Текст : электронный // Гарант.ru : [сайт]. – 2021. – 2 июл. – URL: <https://www.garant.ru/article/1471258/> (дата обращения: 02.07.2022)

7. Степанян, А. Ж. Проблемы регулирования беспилотных транспортных средств // Вестник университета им. О.Е. Кутафина (МГЮА). 2019. № 4. С. 169-174.

8. Хижняк, Н. С. Беспилотные автомобили станут лакомой целью для хакеров. / Н.С. Хижняк. – Текст : электронный // Hi- News.ru : [сайт]. – 2014. – 29 янв. – URL: <http://hi-news.ru/technology/bespilotnye-avtomobili-stanut-lakomoj-celyu-dlya-hakerov.html> (дата обращения: 10.07.2022).

9. Юзаева А. Г., Кукарцев В. В. Беспилотные автомобили: опасности и перспективы развития // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. 2016. Т.2. №1. С. 120-122.

10. Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles. – Text : electronic // SAE International. – 2018. – URL: https://www.sae.org/standards/content/j3016_201806/ (Accessed: 02.07.2022)