

Научная статья

УДК 342

<https://doi.org/10.36511/2078-5356-2023-4-174-179>

Проблемы привлечения к ответственности за нарушения законодательства беспилотными транспортными средствами

Крошилин Александр Евгеньевич

Нижегородская академия МВД России, Нижний Новгород, Россия, jonaton1@yandex.ru

Аннотация. Статья посвящена актуальной проблеме привлечения к уголовной и административной ответственностям в ситуации совершения дорожно-транспортных происшествий с участием беспилотных транспортных средств. Автором предложены варианты привлечения к ответственности за совершение дорожно-транспортных происшествий беспилотными транспортными средствами.

Ключевые слова: беспилотные транспортные средства, дорожно-транспортные происшествия, уголовная ответственность, административная ответственность

Для цитирования: Крошилин А. Е. Проблемы привлечения к ответственности за нарушения законодательства беспилотными транспортными средствами // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. 2023. № 4 (64). С. 174–179. <https://doi.org/10.36511/2078-5356-2023-4-174-179>.

Original article

Problems entailing liability for violating the legislation on unmanned vehicles

Alexander E. Kroshilin

Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Nizhny Novgorod, Russian Federation, jonaton1@yandex.ru

Abstract. The article is devoted to the problem of bringing to criminal and administrative responsibility in the situation of road accidents caused by unmanned vehicles. The options of bringing to responsibility for the commission of road accidents by unmanned vehicles are proposed.

Keywords: unmanned vehicles, traffic accidents, criminal liability, administrative responsibility

For citation: Kroshilin A. E. Problems entailing liability for violating the legislation on unmanned vehicles. *Legal Science and practice: Journal of the Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia*, 2023, no. 4 (64), pp. 174–179. (In Russ.). <https://doi.org/10.36511/2078-5356-2023-4-174-179>.

На сегодняшний день бесспорным является тот факт, что развитие и совершенствование транспортной инфраструктуры и автомобильной промышленности является одной из ключевых задач современного государства, решение которой определяет уровень развития страны в целом и в отдельных ее регионах. Развитие транспортной инфраструктуры и автомобильной промышленности создает потребность в высокотехнологичной продукции и сопровождается развитием сопутствующих отраслей, таких как химической, электронной и других.

В современном мире в связи с развитием информационных технологий реализуется автоматизация многих сфер деятельности. Процесс автоматизации оптимизирует и облегчает рабочие процессы, позволяет исключить труд человека. Данный процесс дошел и до автомобильной промышленности. К таким технологиям с полной уверенностью можно отнести транспортные средства, управляемые программным обеспечением без помощи человека, то есть беспилотные транспортные средства. В нашей статье идет речь только об автомобилях,

© Крошилин А. Е., 2023

в которых предусмотрена возможность управления без помощи водителя и перемещающихся по дорогам общего пользования.

Основные детерминанты внедрения беспилотных технологий заключаются в оптимизации процессов, сокращении временных интервалов движения транспортного средства, модернизации логистики перемещения грузов, снижении расходы на топливо для транспортного средства. Отсутствие водителя в транспортном средстве исключит необходимость нести расходы на оплату его труда. Сущностная детерминанта заключается в значительном снижении расходов на доставку грузов и пассажиров.

По нашему мнению, внедрение транспортных средств, управляемых беспилотно, снизит риски совершения дорожно-транспортных происшествий и количество аварийных участков. Это произойдет вследствие исключения человеческого фактора, а также предсказуемости поведения беспилотных транспортных средств в потоке, что значительно повысит безопасность дорожного движения. Вышеуказанные утверждения опираются на Концепцию обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования [1].

Сегодня разными компаниями в ряде стран ведутся разработки беспилотных транспортных средств. Так, по данным А. Г. Юзаева и В. В. Кукарцева соответствующие разработки ведут *Google* и *Mercedes-Benz*, а среди отечественных производителей КамАЗ и ГАЗ [2, с. 120–122].

В настоящее время по дорогам Российской Федерации уже передвигается значительное количество автомобилей, имеющих системы, исключающие управление транспортным средством водителем, то есть с возможностью беспилотного управления. Одним из распространенных производителей таких транспортных средств являются автомобили компании *Tesla*. В настоящее время подобное средство на дорогах общего пользования встречается редко. Ограничивает массовое появление на дорогах беспилотных транспортных средств их стоимость, цена данных автомобилей для рядовых потребителей в нашей стране является высокой и относит данные транспортные средства к премиальным автомобилям. Это обусловлено высокой стоимостью разработок соответствующего программного обеспечения, создание новых технологий часто сопровождается большими затратами. Однако со временем беспилотные транспортные средства будут массово распространены на дорогах всех стран. Об этом

суждении говорят все предпосылки развития современной автомобильной индустрии.

Важно отметить ряд проблем, возникающих при появлении на дорогах автомобилей, управляемых беспилотно. В мире недооценка возможностей транспортных средств, управляемых без помощи человека, уже явилась причиной дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом, что также отмечает П. А. Голуб [3, с. 62]. На наш взгляд, сегодня транспортные средства с беспилотным управлением не могут обеспечить необходимый уровень безопасности дорожного движения, так как дорожная среда не готова к появлению транспортных средств под управлением программного обеспечения. Данное утверждение обусловлено тем, что нет реального механизма контроля данного рода транспортных средств, нет точного представления об их поведении на дорогах, законодательно не регламентировано их применение.

Так, нормативно не урегулирован вопрос о привлечении к ответственности за нарушения правил дорожного движения или дорожно-транспортных происшествий совершенных беспилотным транспортным средством. Если посмотреть нормативные постулаты в уголовном и административном законах, то однозначно состав преступления или административного правонарушения включает в себя четыре элемента. Отсюда возникает вопрос ответственности субъекта противоправного деяния, совершенного беспилотным транспортным средством.

В Уголовном кодексе Российской Федерации (далее — УК РФ) по статье 264 «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» привлечь к уголовной ответственности представляется возможным физическое лицо, управляющее транспортным средством, соответственно, если наступают последствия, влекущие тяжкий вред здоровью или смерть человека. «Вполне возможно сформулировать новую статью УК РФ, которая могла бы называться «Нарушение правил эксплуатации беспилотного транспортного средства», в которой следует разграничить ответственность производителя, собственника и оператора БПТС», — предлагает А. О. Ананенко [4, с. 155–161].

В классическом варианте к ответственности привлекается лицо, управляющее транспортным средством, по вине которого произошло дорожно-транспортное происшествие и, соответственно, которое физически находилось в транспортном средстве. В Венской конвенции

по дорожному движению 1968 года определено, что каждое транспортное средство, которое находится в движении, должно иметь водителя.

С появлением беспилотных транспортных средств появляются разные возможности управления транспортным средством. Так, человек может дистанционно управлять беспилотным транспортным средством, существует вариант управления, когда человек может вмешаться в процесс управления по мере необходимости. Кроме того, какое-либо лицо, имеющее возможность управлять беспилотным транспортным средством, может вообще отсутствовать. В данной статье мы сделаем акцент на беспилотных транспортных средствах, управляемых без помощи человека, то есть управляемых только соответствующим программным обеспечением.

Необходимо отметить, что субъектом административного правонарушения может быть вменяемое физическое лицо, достигшее к моменту правонарушения шестнадцатилетнего возраста (ст. 2.3 КоАП РФ) [5], а также юридическое лицо. Таким образом, транспортное средство, управляемое автоматически, без участия физического лица, не может быть подвергнуто административной ответственности.

Кроме того, в уголовном праве установлено, что субъект преступления — это вменяемое физическое лицо, которое умышленно или по неосторожности совершило общественно опасное деяние, достигшее возраста уголовной ответственности и в некоторых случаях обладающее специальными признаками, предусмотренными нормами Особенной части УК РФ [6, с. 122].

Соответственно, если в ходе дорожно-транспортного происшествия беспилотным транспортным средством причинен вред, за который устанавливается уголовная ответственность, то возникает коллизия по аналогии с административной ответственностью. Нет субъекта преступления и нет состава преступления.

В настоящее время в Государственной Думе Российской Федерации рассматривается законопроект, который устанавливает ответственность за совершение дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения беспилотными транспортными средствами на владельца транспортного средства или его производителя.

В законопроекте указано, что привлекать к материальной ответственности за дорожно-транспортные происшествия необходимо владельца, который и будет возмещать нанесенный материальный ущерб в случае виновности в дорожно-транспортном происшествии

беспилотного транспортного средства. Если же дорожно-транспортное происшествие произойдет вследствие конструктивной особенности транспортного средства, то возмещать ущерб необходимо будет изготовителю беспилотного транспортного средства.

В случае совершения административного правонарушения в рамках нарушения правил дорожного движения зафиксированного камерами видеофиксации изначально виновным считается владелец транспортного средства, если же автомобилем управляет иное лицо, то собственнику необходимо доказать факт совершения административного правонарушения иным лицом. В аналогичном случае с беспилотным транспортным средством и изначально в законопроекте законодатель предлагает привлекать владельца транспортного средства к ответственности. Таким образом, в первом случае при фиксации камерой нарушений правил дорожного движения у нас есть то или иное физическое лицо, которое управляет транспортным средством, то есть субъект административного правонарушения. Во втором же случае физическое лицо, управляющее транспортным средством отсутствует. В итоге, привлечь к ответственности владельца транспортного средства, на наш взгляд, не представляется возможным. Законодательство на данный момент не регламентирует такие ситуации, а законопроект устанавливает один из вариантов привлечения к ответственности владельца транспортного средства, не опираясь на действующие нормы законодательства.

При совершении дорожно-транспортного происшествия по вине беспилотного транспортного средства с причинением вреда здоровью или смерти человека, еще более сложная ситуация, так как степень общественно опасного деяния значительно выше, а в рамках уголовного производства есть возможность привлечь к ответственности только физическое лицо. Возникают вопросы: «Кто будет привлекаться к уголовной ответственности и кто будет отбывать срок в местах лишения свободы?». Законопроект говорит о том, что необходимо привлекать к ответственности владельца или изготовителя транспортного средства. Но только в случае, когда владелец надлежащим образом не следил за техническим обслуживанием транспортного средства, а изготовитель допустил ошибки в ходе производства беспилотного транспортного средства конструктивного характера.

По нашему мнению, при совершении административного правонарушения или уголовно

наказуемого деяния беспилотным транспортным средством по действующему законодательству привлекать к ответственности владельца транспортного средства не представляется возможным. Так как лицо не является субъектом административного или уголовного производства. Владелец транспортного средства не совершал никаких противоправных действий. Привлечение к уголовной ответственности лица, не совершившего никаких действий по нарушению законодательства, нам представляется абсурдным. Сюда же необходимо отнести ситуации по возложению материальной ответственности на владельца беспилотного транспортного средства. Отсутствие субъекта административного правонарушения или уголовного производства является следствием отсутствия состава преступления или административного правонарушения, соответственно.

Для определения субъекта законодателью необходимо установить правила эксплуатации беспилотных транспортных средств с учетом погодных условий и своевременного технического обслуживания. И только в случае совершения дорожно-транспортного происшествия, сопряженного с нарушением правил по техническому обслуживанию беспилотных транспортных средств, дает право поднять вопрос о возможности признать субъектом противоправного деяния и привлечения к уголовной ответственности владельца транспортного средства. Однако на настоящий момент законодательство не регулирует данные аспекты, и вопрос остается открытым. Однозначно можно сказать, что необходимо внести изменения в законодательство и предусмотреть все особенности пользования беспилотных транспортных средств.

В связи с вышеизложенным мы считаем, что необходимо в законодательстве установить субъекта противоправного деяния за нарушение правил дорожного движения беспилотными транспортными средствами либо установить исключения для данного вида транспортных средств.

Нам представляется возможным решить вопрос об ответственности за совершение дорожно-транспортных происшествий по средствам исключения в целом возможного факта совершения дорожно-транспортного происшествия. Иными словами, создание высокого уровня программного обеспечения и своевременное обслуживание полностью автоматизированных транспортных средств позволит исключить дорожно-транспортные происшествия, совершаемые по вине беспилотного транспортного средства.

Следовательно, можно предположить, что данного рода транспортными средствами управляет программное обеспечение, которое может быть усовершенствовано до искусственного интеллекта.

Определение «искусственный интеллект» сформулировано в Федеральном законе от 24 февраля 2020 года № 123 «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 статьи 6 и 10 Федерального закона от 24 апреля 2020 года № 123-ФЗ «О персональных данных» [7] и звучит следующим образом: «искусственный интеллект — комплекс технологических решений, позволяющий имитировать когнитивные функции человека (включая самообучение и поиск решений без заранее заданного алгоритма) и получать при выполнении конкретных задач результаты, сопоставимые, как минимум, с результатами интеллектуальной деятельности человека». Комплекс технологических решений включает в себя информационно-коммуникационную инфраструктуру (в том числе информационные системы, информационно-телекоммуникационные сети, иные технические средства обработки информации), программное обеспечение (в том числе, в котором используются методы машинного обучения), процессы и сервисы по обработке данных и поиску решений.

Соответственно, если беспилотное транспортное средство самостоятельно принимает решения, решает конкретные задачи, анализирует выполненные задачи, тем самым самообучается, то однозначно идет речь о беспилотном транспортном средстве, управляемом искусственным интеллектом. Однако, как нам это позволит решить вопрос ответственности за совершенное противоправное деяние в рамках дорожно-транспортного происшествия беспилотным транспортным средством?

Полагаем, необходимо предусмотреть в уголовном и административном законодательстве возможность привлечения к ответственности искусственного интеллекта, то есть привлекать к ответственности в качестве субъекта преступления, административного правонарушения. Необходимо пересмотреть существующие положения о признании субъектом преступления или административного правонарушения физического или юридического лица

и добавить к этим субъектам искусственный интеллект.

В самых тяжелых случаях, это как, например, гибель человека в дорожно-транспортном происшествии по вине беспилотного транспортного средства, возможно установить санкцию для такого рода субъекта — уничтожение искусственного интеллекта его разработчиком. Для последнего это повлечет колоссальные издержки материального характера, вплоть до его банкротства. За менее тяжкие преступления представляется возможным установить ответственность по ограничению возможностей искусственного интеллекта, исключить часть функции, в рамках которых произошло преступление.

Что же касается административной ответственности, то, на наш взгляд, за нарушение правил дорожного движения беспилотным транспортным средством ответственность необходимо возложить также на искусственный интеллект. Из этого следует, что владелец беспилотного транспортного средства исключается как возможный субъект административного правонарушения.

Кроме того, в случае совершения противоправного деяния беспилотным транспортным средством вследствие конструктивной особенности к ответственности необходимо привлекать производителя транспортного средства.

Резюмируя изложенное, требуется дифференцировать производителя транспортного средства и разработчика искусственного интеллекта, так как в реальной жизни это могут быть разные лица. Соответственно, производитель транспортного средства может по договору с разработчиком искусственного интеллекта внедрить искусственный интеллект в транспортное средство. В таком случае ответственность за нарушения законодательства беспилотным транспортным средством не ложится на производителя транспортного средства. Указанные предложения внесут существенные изменения в первую очередь в уголовное законодательство, так как установление возможности привлечения к уголовной ответственности искусственного интеллекта будет означать привлечение к ответственности юридического лица, что на настоящий момент невозможно.

Список источников

1. О концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования: распоряжение Правительства Российской Федерации от 25 марта 2020 года № 724-р.

Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 20.10.2023).

2. Юзаев А. Г. и Кукарцев В. В. Беспилотные автомобили: опасности и перспективы развития // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. 2016. Т. 2. С. 120–122.

3. Голуб П. А. Уголовная ответственность за нарушение ПДД беспилотным транспортным средством // COLLOQUIUM-JOURNAL. 2019. № 28-11 (52). С. 61–62.

4. Ананенко А. О. Юридическая ответственность в области использования беспилотных транспортных средств // Вестник Университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА). 2021. № 6. С. 155–161.

5. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 года № 195-ФЗ (ред. от 4 августа 2023 года). URL: <https://base.garant.ru/12125267/> (дата обращения: 20.10.2023).

6. Плотноков А. И. Уголовное право России общая часть: учебник для бакалавров. Оренбург, 2016.

7. 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 статьи 6 и 10 Федерального закона «О персональных данных»: федеральный закон от 24 апреля 2020 года № 123-ФЗ. Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 20.10.2023).

8. Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года: распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2022 года № 4261-р. Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 20.10.2023).

9. О правилах дорожного движения: постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090. Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 20.10.2023).

10. Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения: приказ МВД России от 2 мая 2023 года № 264. Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 20.10.2023).

References

1. On the Concept of Ensuring Road Safety with the Participation of Unmanned Vehicles on Public Roads: decree of the Government of the Russian Federation no. 724-r of March 25, 2020. Access from the reference legal system "ConsultantPlus" (accessed 20.08.2023). (In Russ.)

2. Yuzaev A. G., Kukartsev V. V. Unmanned vehicles: dangers and development prospects. *Actual problems*

of aviation and cosmonautics, 2016, vol. 2, pp. 120–122. (In Russ.)

3. Golub P. A. Criminal liability for violation of traffic regulations by an unmanned vehicle. *COLLOQUIUM-JOURNAL*, 2019, no. 28-11 (52), pp. 61–62. (In Russ.)

4. Ananenko A. O. Legal responsibility in the field of the use of unmanned vehicles. *Bulletin of the O. E. Kutafin University (MGUA)*, 2021, no. 6, pp. 155–161. (In Russ.)

5. Code of the Russian Federation on Administrative Offenses no. 195-FZ of December 30, 2001 (ed. of August 4, 2023). URL: <https://base.garant.ru/12125267/> (accessed 20.08.2023). (In Russ.)

6. Plotnikov A. I. Criminal law of Russia general part: textbook for bachelors. Orenburg, 2016. (In Russ.)

7. On conducting an experiment to establish special regulation in order to create the necessary conditions for the development and implementation of artificial intelligence technologies in the subject of the Russian Federation — the federal city of Moscow and amendments to

articles 6 and 10 of the federal law “On Personal Data”: federal law no. 123-FZ of April 24, 2020. Access from the reference legal system “ConsultantPlus” (accessed 20.08.2023). (In Russ.)

8. On approval of the Strategy for the Development of the Automotive Industry of the Russian Federation until 2035: decree of the Government of the Russian Federation no. 4261-r of December 28, 2022. Access from the reference legal system “ConsultantPlus” (accessed 20.08.2023). (In Russ.)

9. On the rules of the road: decree of the Government of the Russian Federation no. 1090 of October 23, 1993. Access from the reference legal system “ConsultantPlus” (accessed 20.08.2023). (In Russ.)

10. On approval of the Procedure for Supervision of Compliance by Road Users with the requirements of the legislation of the Russian Federation on road safety: order of the Ministry of Internal Affairs of Russia no. 264 of May 2, 2023. Access from the reference legal system “ConsultantPlus” (accessed 20.08.2023). (In Russ.)

Статья поступила в редакцию 10.09.2023; одобрена после рецензирования 25.10.2023; принята к публикации 12.12.2023.

The article was submitted 10.09.2023; approved after reviewing 25.10.2023; accepted for publication 12.12.2023.