

Моторова Анна Владимировна

старший преподаватель

Плясунова Екатерина Сергеевна

студентка

Мефодьева Кристина Витальевна

студентка

ФГБОУ ВО «Чувашский государственный

университет им. И.Н. Ульянова»

г. Чебоксары, Чувашская Республика

К ВОПРОСУ О ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ ЦИФРОВЫХ ИННОВАЦИЙ В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ (НА ПРИМЕРЕ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ) ИННОВАЦИЙ

Аннотация: статья посвящена анализу законодательных и иных нормативных правовых актов, регламентирующих создание экспериментальных правовых режимов в Российской Федерации. Авторами рассмотрены основные направления функционирования регуляторных «песочниц» в транспортной отрасли, изучены механизмы, права и вопросы ответственности субъектов, участвующих в использовании цифровых инноваций. На основании анализа предложены пути решения возникающих проблем.

Ключевые слова: экспериментальный правовой режим, регуляторные «песочницы», правовое регулирование, цифровые технологии, беспилотный автомобиль.

Цифровая революция затронула практически все стороны нашей жизни. Автономные автомобили больше не являются изобретением писателей-фантастов или вымыслом кинокартин. Беспилотные транспортные системы упрощают жизнь человека во всех сферах его жизни, гибриды самолета и судна позволяют перевозить грузы как по воздуху, так и по воде без затрат на пересадки, «общительные» автомобили позволяют управлять процессом вождения дистанционно.

Дроны доставляют еду и товары вместо курьеров. Умный транспорт – это реальность.

В последнее десятилетие технологии и инновации развиваются слишком быстро. Законодатель не успевает адекватно реагировать на возникающие новые общественные отношения, что приводит к некоторым проблемам коммерциализации и в целом внедрения и распространения цифровых технологий, сервисов и иных инновационных продуктов. Отсутствие соответствующей реакции государства может значительно затормозить развитие данных технологических трендов.

Анализ законодательства различных стран позволяет сделать вывод об отсутствии на сегодняшний день единых подходов в правовом регулировании внедрения цифровых технологий. Используется самый широкий набор инструментов: от принятия специальных законов, регулирующих определенные цифровые инновации до саморегулируемых или договорных отношений. Тем не менее, одним из самых востребованных механизмов на сегодня стали экспериментальные правовые режимы (регуляторные «песочницы», цифровые «песочницы»), которые уже применяются в Австралии, Великобритании, Канаде, Китае, ОАЭ, Сингапуре, США, Швейцарии и ряде других стран.

Экспериментальный правовой режим в сфере цифровых инноваций – применение в отношении участников экспериментального правового режима в течение определенного периода времени специального регулирования по направлениям разработки, апробации и внедрения цифровых инноваций [5].

В Российской Федерации первым законом в сфере правового регулирования цифровых правоотношений стал Федеральный закон от 24.04.2020 №123-ФЗ «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». Таким образом, первая российская регуляторная «песоч-

ница» была создана в Москве в целях стимулирования использования технологий искусственного интеллекта, определения дальнейших мер по корректировке действующего законодательства [3, с. 180].

Минэкономразвития России предоставляет предпринимателям системный механизм тестирования правовых отношений, которые возникают в связи с внедрением новых передовых технологий. Регуляторные «песочницы» позволяют протестировать цифровые инновации и установить соответствующий правовой режим, необходимый для их эксплуатации в дальнейшем. На сегодняшний день возможно реализовать такой режим в следующих направлениях: медицина, транспорт, сельское хозяйство, финансовый рынок, онлайн-торговля, строительство, промышленность.

Сегодня большое количество крупных мировых автомобильных компаний уже разрабатывают беспилотные автомобили и планируют внедрить их в ближайшем будущем. Например, Ford, Jaguar Landtover и ГАЗ активно тестируют свои беспилотные автомобили.

Беспилотные автомобили для автоматического движения используют интеллектуальные системы машинного зрения, набор камер, радаров, датчиков и спутниковую навигацию. При таком объеме новых технологий возникает вопрос безопасности участников дорожного движения. Очевидно, что такие важные отношения нуждаются в правовом регулировании, единых правовых подходах. Уязвимость цифровой системы роботизированного автомобиля может стать легкой добычей для злоумышленников, которые могут перехватить конфиденциальные данные или получить контроль над транспортным средством, что может повлечь возникновение аварийной ситуации.

Ненадежное программное обеспечение является серьезной проблемой на пути к переходу к беспилотному транспорту. Переоценка водителем возможностей систем частичной и условной автоматизации уже явилась причиной нескольких дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом. Сни-

жая вовлеченность водителя в процесс управления, системы автоматизации провоцируют его переключать внимание на другие действия (чтение, просмотр различного контента, общение с пассажирами или по телефону, сон) [4].

Так, в 2018 году беспилотный внедорожник Volvo, принадлежащей компании Uber, передвигался в автономном режиме с водителем-испытателем в городе Темпе штата Аризона. Женщина решила перейти дорогу в неполюженном месте и свернула на проезжую часть. В результате она была сбита автомобилем компании. Врачам ее спасти не удалось. Как отметили специалисты, ни техника, ни человек не смогли бы своевременно среагировать на такую ситуацию и предотвратить ее [1].

12 марта 2021 г. Правительством России был утвержден комплекс мероприятий по тестированию и поэтапному вводу в эксплуатацию на дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств (ВАТС). 8 июня был представлен законопроект «О высокоавтоматизированных транспортных средствах» (ВАТС), подготовленный Министерством транспорта РФ, который закрепляет правила эксплуатации для беспилотных автомобилей, передвигающихся по дорогам без участия водителя [6].

Постановление Правительства России от 26 ноября 2018 г. №1415 «О проведении эксперимента по эксплуатации на автодорогах высокоавтоматизированных транспортных средств» регламентирует эксперимент, который проводится на территориях города Москвы (Сколково) и Республики Татарстан (Иннополис) с 1 декабря 2018 г. по 1 марта 2022 г. [7, с. 278].

2 июля 2021 г. был принят федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в связи с принятием Федерального закона «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации», в соответствии с которым внесены изменения в федеральные законы «О безопасности дорожного движения», «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электри-

ческого транспорта», «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Таким образом, была предоставлена возможность создания регуляторной «песочницы» для развития технологий ВАТС.

В связи с нововведениями в транспортной сфере возникает вопрос об ответственности в случае дорожно-транспортных происшествий. С одной стороны, виноват владелец транспортного средства, который при приобретении берет на себя груз ответственности. Однако возникновение аварийных ситуаций может произойти из-за ошибки системы, которая призвана регулировать распознавание препятствий и своевременное торможение. В таком случае, выделяется третья сторона правоотношений – разработчик или программист, отвечающий за исправность системы. При широком внедрении беспилотных автомобилей на компанию-разработчика будут возложены колоссальные суммы ущерба. В итоге, водителем беспилотного транспортного средства будет считаться не только лицо, которое непосредственно находится в транспортном средстве за рулем и запустило в работу все ее системы, но и лицо, которое имеет дистанционный доступ к системе автопилота и может ее отключить / включить или иным образом удаленно повлиять на работу беспилотного автомобиля, иными словами оператор с доступом к автопилоту. Это одно из самых важных обстоятельств, поскольку в случае ДТП ответственность может быть возложена на такого оператора, а не только на владельца беспилотного транспортного средства.

Особенности беспилотников заключаются в том, что управляет транспортным средством не водитель, а некое программное обеспечение, в функционировании которого возможны как системные (производственные) ошибки, так и персональные ошибки в рамках эксплуатации конкретного автомобиля. Фактически потребуется ввод новых субъектов дорожного движения: оператор беспилотника – по аналогии с авиадиспетчером – лицо, удаленно наблюдающее за эксплуатацией и имеющее техническую возможность вмешательство в его управление; изготовитель – лицо, установившее автоматизированную систему в транс-

портное средство; аккредитованный изготовителем эксплуатант – станция технического обслуживания и, собственно, владелец автомобиля – лицо, которому оно принадлежит и только на праве собственности. Российскому уголовному законодательству, возможно, также предстоит столкнуться с уголовной ответственностью юридических лиц. Одной из проблем станет установление причинной связи между нарушенными правилами и наступившим преступным результатом [2, с. 127].

Таким образом, использование регуляторных «песочниц» является эффективным механизмом внедрения беспилотных автомобилей в повседневный обиход пользователей. Это позволит осуществлять мониторинг хода реализации эксперимента в целях выявления необходимости внесения изменений в действующее законодательство. Такие условия стимулируют различные разработки в сфере цифровых инноваций.

Регуляторные «песочницы» сегодня являются неким прообразом нового регулирования, их широкое применение станет важным шагом для становления цифрового общества.

Список литературы

1. Беспилотник Uber сбил насмерть пешехода из-за настроек автопилота // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/technology/news/2018/05/08/768916-bespilotnik-uber-sbil> (дата обращения: 25.01.2023).

2. Грачева Ю.В. Высокоавтоматизированные транспортные средства: угрозы информационной системе безопасности и правовая ответственность / Ю.В. Грачева, А.И. Коробеев, С.В. Маликов [и др.] // Государственная власть и местное самоуправление. – 2020. – №12.

3. Кузнецов А.К. Экспериментальный правовой режим («регуляторные песочницы») в контексте развития внедрения цифровых инноваций / А.К. Кузнецов // Актуальные проблемы юридической науки и правоприменительной прак-

тики: сб. материалов XI Междунар. науч.-практ. конф., посв. 30-летию юрид. факультета (3 декабря 2021 г., Чебоксары). – Чебоксары: Изд-во Чуваш. ун-та, – 2021. – С. 178–184.

4. О Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования: распоряжение Правительства РФ от 25 марта 2020 г. №724-р // Официальный интернет-портал правовой информации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 25.03.2020).

5. Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации: федер. закон от 31.07.2020 №258-ФЗ (ред. от 02.07.2021) // Официальный интернет-портал правовой информации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 31.07.2020).

6. Сазонова М. Беспилотные автомобили: как планируется регулировать их эксплуатацию в России? / М. Сазонова [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.garant.ru/article/1471258/> (дата обращения: 25.01.2023).

7. Стрейкмане Л.Р. Правовой режим беспилотных транспортных средств в Российской Федерации / Л.Р. Стрейкмане // Молодой ученый. – 2019. – №24 (262). – С. 276–279.