

## ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

---

УДК 347.4 (075.32)

**Землин Александр Игоревич,**

доктор юридических наук, профессор,  
заслуженный деятель науки Российской Федерации,  
Российский университет транспорта (МИИТ)  
zemlin.aldr@yandex.ru

### **Правовые проблемы инновационного развития транспортной отрасли**

**Аннотация.** В статье отражаются основные положения доклада, прочитанного автором на Международном научно-практическом круглом столе «Теоретико-прикладные перспективы правового обеспечения развития экономики», организованном юридическим факультетом Белорусского государственного университета и Институтом управленческих кадров Академии управления при Президенте Республики Беларусь и состоявшемся 21 октября 2022 г. в Белорусском государственном университете. В связи с особым значением транспорта для экономики любой страны, достижения геополитического единства и суверенитета современного государства необходимость четкого и полного правового обеспечения и системного организационного упорядочивания деятельности в указанной сфере с использованием средств публично-правового регулирования очевидна. В современных условиях российской действительности степень ригористичности правового регулирования транспортных отношений закономерно возрастает. Развитие инновационных технологий и повышение автономности транспорта за счет использования автоматизированной системы вождения влекут за собой смену парадигмы правового регулирования отношений в области организации дорожного движения. Все более широкое использование высокоавтоматизированных транспортных средств детерминирует отход от ранее незыблемых постулатов о необходимости обеспечения постоянного контроля водителя за управлением транспортным средством и презумпции ответственности (в том числе и безвиновной) владельца источника повышенной опасности за вред, причиненный автомобилем. Целями работы являются исследование современного состояния и перспектив правового регулирования отношений, связанных с использованием высокоавтоматизированных автомобилей, на предмет наличия недостатков; поиск путей устранения коллизий и пробелов

правового регулирования. Для уяснения смысла норм действующего законодательства и верификации их на предмет основательности и соответствия потребностям практики в качестве основных поисковых методов, используемых в работе, избраны формально-догматический и системный методы специального правового исследования. По результатам исследования сделан вывод о том, что ряд пробелов в правовом регулировании отношений, связанных с внедрением и использованием высокоавтоматизированных автомобилей, создает существенные препятствия для эффективного развития транспортного комплекса с использованием инновационных технологий. Сформулированные предложения по устранению указанных пробелов могут послужить целям определения направлений дальнейшей научной проработки проблем, имеющих существенное значение для инновационного развития экономики и транспорта.

**Ключевые слова:** высокоавтоматизированный автомобиль; правовое регулирование; инновационное развитие.

Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского научного фонда в рамках научного проекта № 22-28-20334 «Правовые средства обеспечения безопасности использования беспилотных автомобилей в мегаполисе» [<https://rscf.ru/project/22-28-20334/>].

**Aleksandr Ig. Zemlin,**

Doctor of Law, professor, honored scientist of the Russian Federation,  
Russian University of Transport

### **Legal problems of innovative development of the transport industry**

**Abstract.** The current paper has presented the main provisions of the report delivered by the author at the International Scientific and Practical Round Table “Theoretical and Applied Perspectives of Legal Support for the Development of the Economy”, organized by the faculty of law of the Belarus State University and the Institute of management personnel of the academy of management under the president of the Republic of Belarus and held on October 21, 2022, at the Belarus State University. Due to the special importance of transport for the economy, the achievement of geopolitical unity and the sovereignty of any country, the necessity for clear and complete legal support and systematic organizational ordering of activities in this area using public law regulation is of great urgency. In modern conditions of Russian reality, the degree of rigor of the legal regulation of transport relations naturally increases. The development of innovative technologies and increase of the autonomy of transport through

the use of an automated driving system entail a paradigm shift in the legal regulation of relations in the field of traffic management. The increasing use of highly automated vehicles determines a departure from the previously unshakable postulates about the necessity to ensure a constant driver's control when driving a vehicle and the presumption of responsibility (including innocent) of the owner of a source of increased danger for damage caused by a car. The objectives of the work were to study the current state and prospects for the legal regulation of relations associated with the use of highly automated vehicles, for the presence of shortcomings; search for ways to eliminate conflicts and gaps in legal regulation. In order to understand the meaning of the norms of the current legislation and verify them for their solidity and compliance with the requirements of practice, there were chosen the formal-dogmatic and systemic methods of special legal research as the main search methods used in the work. Based on the study results, there has been concluded that a number of gaps in the legal regulation of relations associated with the introduction and use of highly automated vehicles create significant obstacles to the effective development of the transport complex using innovative technologies. The formulated proposals to eliminate these gaps can serve the purpose of determining directions for further scientific study of problems that are essential for the innovative development of the economy and transport.

**Keywords:** highly automated car; legal regulation; innovative development.

---

Транспортно-правовая проблематика традиционно является важнейшей составляющей правового обеспечения экономической (хозяйственной) деятельности в целом.

О роли транспорта в экономике современных государств свидетельствует внимание, уделяемое лидерами России и Беларуси развитию транспортного комплекса. Президент РФ В. В. Путин, в частности, отмечает, что «транспортная инфраструктура — один из главных драйверов развития экономики, и это направление работы нужно форсировать», особо акцентировав внимание при этом на тот факт, что «логистические цепочки — то, что в нынешних условиях стремительно меняется, приоритеты сотрудничества смещаются в сторону предсказуемых и ответственных партнеров» [[https://www.1tv.ru/news/2022-05-24/429558-vladimir\\_putin\\_nazval\\_transportnuyu\\_infrastrukturu\\_odnim\\_iz\\_glavnyh\\_dravverov\\_razvitiya\\_ekonomiki](https://www.1tv.ru/news/2022-05-24/429558-vladimir_putin_nazval_transportnuyu_infrastrukturu_odnim_iz_glavnyh_dravverov_razvitiya_ekonomiki)].

По мнению Президента Республики Беларусь А. Г. Лукашенко, «транспорт — это «кровеносная система страны», о чем свидетельствует то, что почти 50% валютной выручки от экспорта услуг приносит в Беларусь именно транспортная сфера. Особое значение транспортного комплекса в экономике Беларуси предопределено обстоятельством, особо

отмеченное А. Г. Лукашенко: «Чтобы прибыльно продать свою продукцию на экспорт или поставить на внутренний рынок комплектующие, требуется поистине виртуозная логистика» [<https://sputnik.by/20220912/lukashenko-potreboval-ot-vlastey-virtuoznoy-logistiki-1066750325.html>].

Роль транспортного комплекса все более возрастает. С 2011 г. объем рынка транспортных услуг каждый год увеличивается примерно на 7%. При этом одним из наиболее значимых шагов в логистике является внедрение беспилотного транспорта.

В России с 2015 г. также активно развиваются технологии, позволяющие обеспечить создание беспилотных автомобилей.

Разработка автоматизированной системы вождения, все более широкое использование оснащенных данной системой высокоавтоматизированных транспортных средств преследует своей целью, в первую очередь, решение целого комплекса таких значимых для современной экономики задач, как снижение транспортных расходов за счет сокращения фонда оплаты труда водителей и сопутствующих расходов, оптимизация затрат на содержание, амортизацию, ремонт и страхование транспортных средств, экономия топлива за счет автоматической манеры вождения.

Не менее важен социальный аспект проблемы. Исследователями обоснованно отмечается, что все более широкое использование беспилотного транспорта предопределено рядом обстоятельств, к числу которых следует отнести, в первую очередь, его потенциальную способность минимизации рисков транспортной безопасности, детерминированных «человеческим фактором», роль которого «в системе опасностей возникновения катастроф в связи с нарушением правил эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств чрезвычайно высока» [1, р. 4963].

Помимо того, как показал зарубежный опыт, в период пандемии коронавирусной инфекции COVID-19 применение беспилотных транспортных средств в условиях мегаполиса может стать фактором, «во-первых, минимизирующим риски распространения инфекционных заболеваний, а, во-вторых, средством обеспечения доступности транспортных услуг в сложной эпидемиологической обстановке» [2].

Опыт свидетельствует о том, что понимание значимости правового урегулирования отношений, возникающих в связи с внедрением инновационных технологий, осознается «лишь после столкновения с внезапно возникающими для реализаторов инновационных решений проблемами» [4, р. 238].

Поскольку появление и все более широкое внедрение высокоавтоматизированных транспортных средств, включающих в свой состав беспилотные автомобили, представляет, как свидетельствует практика, еще неосознанный до конца разработчиками и реализаторами внедренческих процедур вызов традиционной системе управления

дорожным движением, основанной на принципе постоянного контроля водителя за дорожной обстановкой и, соответственно, его ответственности за причинение вреда источником повышенной опасности, постольку активно и регулярно предпринимаемые попытки нормативно урегулировать возникающие отношения, не имея научной проработки, имеют бессистемный характер и не влекут за собой должного решения вопроса.

Основательность этого утверждения подтверждается результатами сравнительно-правового анализа опыта технически развитых государств.

В качестве предмета анализа вполне приемлемым представляется опыт КНР, где динамика осознания важности решения правовых вопросов наиболее очевидна. Если еще два года назад законодательство КНР полностью исключало саму возможность испытаний автономных транспортных средств на скоростных автомагистралях, то уже к началу 2021 г. для тестирования интеллектуальных подключенных транспортных средств было открыто 2 тыс. км дорог общего пользования, выдано более 400 лицензий компаниям на проведение тестов беспилотного вождения. При этом общий пробег дорожных испытаний превысил 2 млн км [5]. Значимым, имеющим прорывной характер событием стало вступление с 1 августа 2022 г. в силу Положения об управлении интеллектуальными и подключенными транспортными средствами в Шэньчжэньской особой экономической зоне, в соответствии с которым вводится постоянное регулирование для высокоавтоматизированных автомобилей с водителем за рулем, а также разрешается использование полностью автоматизированных автомобилей в специально отведенных зонах [<https://www.globaltimes.cn/page/202207/1269924.shtml>].

В США и Европейском Союзе начало 2022 г. также характеризуется беспрецедентным ростом правотворческой активности, направленной на обеспечение скорейшего перехода от стадии экспериментального регулирования (так называемых «регуляторных песочниц») к этапу ограниченного введения всеобщего регулирования в области высокоавтоматизированных транспортных средств. В частности, 11 марта 2022 г. Национальная администрация безопасности дорожного движения США пересмотрела требование Федеральных стандартов безопасности транспортных средств об обязательном присутствии руля в конструкции автомобиля, таким образом устранив ключевое регуляторное препятствие для внедрения полностью автономных автомобилей [<https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/2022-03/Final-Rule-Occupant-Protection-Amendment-Automated-Vehicles.pdf>]. С 6 июля 2022 г. в Европейском Союзе действует Регламент Европейского парламента и Совета 2019/2144 о требованиях к безопасности транспортных средств, в котором, среди прочего, выдвигаются базовые требования к безопасности

высокоавтоматизированных и полностью автоматизированных автомобилей (ст. 11).

Специалисты в области использования автоматизированных транспортных средств из стран Евросоюза отмечают, что значимым фактором, препятствующим продвижению технологий автономного вождения, является неурегулированность целого ряда вопросов как на уровне законодательства отдельных государств, так и Европейского Союза в целом. При этом подчеркивается насущная необходимость гармонизации национальных законодательств, так и активизация работы в рамках Венской конвенции о дорожном движении 1968 г.

В России, которая является страной, отстающей как по масштабам внедрения технологий автономного вождения, так и разработки правовой основы использования высокоавтоматизированных транспортных средств, полностью беспилотное такси применяется для перевозки пассажиров исключительно в пределах закрытых территорий, таких как Инновационный центр «Сколково», Иннополис. Помимо того, в ряде регионов проведен эксперимент по тестированию беспилотных автомобилей без водителей на дорогах общего пользования, по результатам которого предполагается сделать выводы о целесообразности и эффективности применения высокоавтоматизированных транспортных средств [[https://www.rbc.ru/technology\\_and\\_media/08/05/2020/5eb422529a7947216bff14c3](https://www.rbc.ru/technology_and_media/08/05/2020/5eb422529a7947216bff14c3)].

Внедрение высокоавтоматизированных автомобилей в транспортный комплекс страны ставит перед правом как общественным регулятором ряд серьезных вызовов.

Относительно необходимости принятия незамедлительных мер в целях приведения в соответствие законодательства с потребностями внедрения инновационных технологий на транспорте хотелось бы особо отметить, что обоснованность этого тезиса подтверждается выводами ученых — представителей научной школы «Транспортное право», отмечающих если не объективную закономерность, то устойчивую, неоднократно фиксируемую по результатам историко-правового анализа, взаимосвязь между появлением новых видов транспорта, основанных на принципиально новых технологических решениях, и соответствующих потребностям их внедрения и обеспечения реализации процессов применения, с одной стороны, и революционными изменениями транспортного законодательства, — с другой [3, p. 68—69].

Критическое осмысление правовых актов и их проектов, направленных на регулирование исследуемых правоотношений, приводит к неутешительным выводам. В частности, в подготовленном Минтрансом России проекте федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» дана дефиниция

высокоавтоматизированного транспортного средства как «транспортного средства, оснащенного автоматизированной системой вождения и допущенного к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации», сформулировано определение автоматизированной системы как «технического средства, обеспечивающего динамическое управление транспортным средством». Предлагаемое разработчиками определение автоматизированной системы вождения основано на технократическом подходе, вполне приемлемом для решения узко профильных задач, но сомнительном с точки зрения формальной логики и не соответствующем подходам, реализованным в действующих на момент разработки, а также существующих на настоящий момент правовых документах.

В обоснование сказанного следует отметить следующее. Согласно определению, содержащемуся в Технологическом словаре [<https://rus-telecom-dict.slovaronline.com/4315>], техническое средство рассматривается как «изделие, оборудование, аппаратура или их составные части, функционирование которых основано на законах электротехники, радиотехники и (или) электроники, содержащие электронные компоненты и (или) схемы, которые выполняют одну или несколько следующих функций: усиление, генерирование, преобразование, переключение и запоминание».

Межгосударственный стандарт ГОСТ 34.003-90 «Информационная технология. Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Автоматизированные системы», действовавший на момент подготовки и внесения на рассмотрение законопроекта, устанавливал, что под автоматизированной системой понимается система, состоящая из персонала и комплекса средств автоматизации его деятельности, реализующая информационную технологию выполнения установленных функций. При этом ГОСТ 34.003-90 было установлено, что автоматизированную систему образуют: пользователь автоматизированной системы; эксплуатационный персонал; организационное обеспечение автоматизированной системы; методическое обеспечение; техническое обеспечение; лингвистическое обеспечение; правовое обеспечение и др. ГОСТ 34.003-90 было установлено, что совокупность всех технических средств, используемых при функционировании автоматизированной системы, составляет техническое обеспечение, которое представляет собой всего лишь один из видов обеспечения автоматизированной системы.

Следовательно, при определении автоматизированной системы вождения разработчиками законопроекта не были учтены такие важнейшие составляющие автоматизированной системы, как: программное обеспечение, определяемое как совокупность программ на носителях данных и программных документов, предназначенная для отладки, функционирования и проверки работоспособности системы; информационное обеспечение, определяемое в ГОСТ 34.003-90 как

совокупность форм документов, классификаторов, нормативной базы и реализованных решений по объемам, размещению и формам существования информации, применяемой в автоматизированной системе при ее функционировании; организационное обеспечение системы, как совокупность документов, устанавливающих организационную структуру, права и обязанности пользователей и эксплуатационного персонала автоматизированных систем в условиях функционирования, проверки и обеспечения работоспособности системы.

С 1 января 2022 г. ГОСТ 34.003-90 заменен на Национальный стандарт Российской Федерации ГОСТ Р 59853-2021 «Информационные технологии. Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Автоматизированные системы. Термины и определения» (утвержден приказом Росстандарта от 19 ноября 2021 г. № 1520-ст), который распространяется на автоматизированные системы, используемые в различных видах деятельности (исследования, проектирование, управление и т.п.), включая их сочетания.

Согласно ГОСТ Р 59853-2021 автоматизированная система — это система, состоящая из комплекса средств автоматизации, реализующего информационную технологию выполнения установленных функций, и персонала, обеспечивающего его функционирование. При этом в зависимости от вида деятельности наряду с другими выделены автоматизированные системы управления. Национальный стандарт выделяет такие виды обеспечения автоматизированной системы, как лингвистическое; математическое; методическое; организационное; правовое и выделяет другие элементы, образующие структуру автоматизированной системы.

Очевидно, что учет указанных обстоятельств в ходе дальнейшей работы над проектом федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» может способствовать выработке единого, научно обоснованного подхода к определению высокоавтоматизированного транспортного средства, имеющего сущностный и содержательный характер.

Полагаем, что отмеченное отставание России в вопросе допуска к эксплуатации и использованию высокоавтоматизированных транспортных средств, обусловленное в том числе недостатками правового регулирования, может перейти в хроническую стадию, сделать невозможным реализацию задач, поставленных перед транспортным комплексом.

#### **Литература**

1. Bagreeva, E. G. Does Environmental Safety Depend Upon the Legal Culture of Transport Specialists? / E. G. Bagreeva, A. I. Zemlin, S. K. Shamsunov // *Ekoloji*. — 2019. — Т. 28. — № 107. — Р. 4961–4965.



2. Chernogor, N. Impact of the spread of epidemics, pandemics and mass diseases on economic security of transport / N. Chernogor [and all] // E3S Web of Conferences T. 2035 November 2020 050192020 – Ecological and Biological Well-Being of Flora and Fauna, EBWFF 2020, 23-24 September 2020 // <https://www.scopus.com/record/display.uri?eid=2-s2.0-85096563115&origin=resultslist>.
3. Kharlamova, Y. Problems of realisation of public oversight in the field of transport counterterrorism policy / Y. Kharlamova, A. Pishchelko, A. Zemlin, // Kutafin University Law Review. Volume 7. Issue 1. 2020. P. 67—78.
4. Kholikov, I. Current issues of metro safety technical regulations / A. Zemlin, I. Kholikov, I. Mamedova// Lecture notes in civil engineering. Springer.130. 2021 P. 236—247 // <https://www.scopus.com/record/display.uri?eid=2-s2.0-85101990853&origin=resultslist>
5. Ma, Si. China to let self-driving cars be tested on highways / Si. Ma // <http://www.chinadaily.com.cn/a/202101/12/WS5ffd3657a31024ad0baa209c.html>, 2022.

### References

1. Bagreeva, E. G. Does Environmental Safety Depend Upon the Legal Culture of Transport Specialists? / E. G. Bagreeva, A. I. Zemlin, S. K. Shamsunov // Ekoloji. — 2019. — T. 28. — № 107. — P. 4961—4965.
2. Chernogor, N. Impact of the spread of epidemics, pandemics and mass diseases on economic security of transport / N. Chernogor [and all] // E3S Web of Conferences T. 2035 November 2020 050192020 – Ecological and Biological Well-Being of Flora and Fauna, EBWFF 2020, 23-24 September 2020 // <https://www.scopus.com/record/display.uri?eid=2-s2.0-85096563115&origin=resultslist>.
3. Kharlamova, Y. Problems of realisation of public oversight in the field of transport counterterrorism policy / Y. Kharlamova, A. Pishchelko, A. Zemlin, // Kutafin University Law Review. Volume 7. Issue 1. 2020. P. 67—78.
4. Kholikov, I. Current issues of metro safety technical regulations / A. Zemlin, I. Kholikov, I. Mamedova// Lecture notes in civil engineering. Springer.130. 2021 P. 236—247 // <https://www.scopus.com/record/display.uri?eid=2-s2.0-85101990853&origin=resultslist>
5. Ma, Si. China to let self-driving cars be tested on highways / Si. Ma // <http://www.chinadaily.com.cn/a/202101/12/WS5ffd3657a31024ad0baa209c.html>, 2022.