

## **УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ**

---

УДК 343.3/.7

**Шведченко Владислав Анатольевич,**  
Российский университет транспорта (МИИТ)

### **Преступления, совершаемые с использованием колесного высокоавтоматизированного транспортного средства, как угроза транспортной безопасности**

**Аннотация.** Научно-технический прогресс в настоящее время бурно развивается. Одним из перспективных направлений является создание высокоавтоматизированных транспортных средств. В настоящее время высокоавтоматизированные транспортные средства уже становятся реальностью, проводятся эксперименты по использованию данных транспортных средств на дорогах, в воздушном, водном пространстве, в космосе. Развитие технологий открывает новые горизонты, а возникают также новые вопросы для урегулирования данной сферы деятельности. Статья посвящена общественным отношениям, возникающим при использовании колесных высокоавтоматизированных транспортных средств. В ней дается обзор нормативных правовых актов, регулирующих использование высокоавтоматизированных транспортных средств, а также научных статей по данной тематике. На основе приведенного анализа научной литературы, действующих документов предлагается внести изменения в уголовное законодательство.

**Ключевые слова:** преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта; уголовная ответственность; субъект преступления; высокоавтоматизированное транспортное средство; оператор высокоавтоматизированного транспортного средства.

**Vladislav An. Shvedchenko,**  
Russian University of Transport (MIIT)

### **Crimes committed using a wheeled highly automated vehicle as a threat to transport security**

**Abstract.** Scientific and technological progress is currently developing rapidly. One of the promising areas is the development of highly automated

vehicles. Currently, highly automated vehicles are already becoming a reality, experiments are being carried out on the use of these vehicles on roads, in air, water, and space. The development of technologies can give new opportunities, and new issues also arise for the regulation of this field of activity. The current paper is devoted to social relations arising from the use of highly automated wheeled vehicles. It provides an overview of the regulations governing the use of highly automated vehicles, as well as research papers on the issue. Based on the above analysis of the scientific literature, existing documents, there has been proposed to amend the criminal legislation.

**Keywords:** crimes against traffic safety and transport operation; criminal liability; a subject of the crime; highly automated vehicle; operator of a highly automated vehicle.

---

Высокоавтоматизированные транспортные средства представляют собой технические устройства для перевозки людей, которые способны выполнять определенные функции без непосредственного участия человека или с минимальным его участием. В них используются передовые технологии автоматизации, такие как датчики, камеры, радары и другие системы, для восприятия окружающей среды и принятия решений на основе собранных данных. Высокоавтоматизированные транспортные средства могут включать функции автоматического управления скоростью, удержания полосы движения, самостоятельной парковки, изменения направления движения и других маневров. Они могут быть оснащены системами искусственного интеллекта и алгоритмами, позволяющими им адаптироваться к различным условиям дорожного движения и принимать решения на основе текущей обстановки.

Однако высокоавтоматизированные транспортные средства не полностью автономны и требуют некоторого участия водителя. Водитель должен быть готов вмешаться в случае аварийной ситуации или когда система автоматизации неспособна правильно выполнить задачу.

Термин «высокоавтоматизированный» относится к уровню автоматизации, определенному Международной организацией по стандартизации (*ISO*). Это пять уровней автоматизации транспортных средств, где уровень 0 представляет традиционное ручное управление, а уровень 5 соответствует полной автономности без необходимости участия водителя. Высокоавтоматизированные транспортные средства обычно находятся на уровне 3 или 4, где автоматизация способна выполнять большую часть функций, но требует вмешательства водителя в некоторых ситуациях.

Высокоавтоматизированные транспортные средства имеют потенциал снизить количество аварий, улучшить эффективность дорожного движения и повысить комфорт пассажиров. Однако перед широким

коммерческим использованием высокоавтоматизированных транспортных средств необходимо решить ряд правовых вопросов.

В настоящее время дорожно-транспортные происшествия на территории РФ не сильно распространены ввиду отсутствия большого количества таких транспортных средств. Однако здесь можно обратиться к опыту США и увидеть, что такие случаи не единичные и представляют серьезную общественную опасность. Так, согласно отчету Министерства транспорта США (*NHTSA*) с 20 июля 2021 г. по 21 мая 2022 г. произошло 273 аварии с участием автомобиля *Tesla* при включенном автопилоте. Всего же в этот период согласно отчету насчитывается 392 аварии с участием автомобилей, имеющих автопилот. [URL: <https://3dnews.ru/1068154/tesla-okazalas-liderom-v-ssha-po-chislu-avariy-avtomobiley-s-ispolzovaniem-avtopilota> (дата обращения: 3 марта 2023 г.)].

Представляется необходимым в случае совершения аварии с участием высокоавтоматизированного транспортного средства привлекать к уголовной ответственности оператора. В силу технических особенностей таких транспортных средств сбор доказательств и установление вины лица, совершившего преступление, представляется затруднительным, в связи с чем представляется логичным привлекать к уголовной ответственности оператора.

На сегодняшний день данной проблеме посвящены различные публикации В. Ф. Лавшина, Е. А. Березиновой, А. И. Чучаева и С. В. Маликова, А. Н. Моторовой, Т. Н. Ивановой, Н. С. Рязанова, Н. А. Семерьянова и А. Р. Салимгареевой, С. М. Качаи, В. Ф. Лапшина, В. Н. Куфлева, А. В. Моторовой, А. Ю. Ильных, Т. И. Чушкиной и М. В. Шумовой, где проблема высокоавтоматизированных транспортных средств рассматривается по-разному: в некоторых работах дается общий анализ самой проблемы и высказываются предложения по продолжению исследования по данной тематике; в других уже идет более глубокий анализ нормативных правовых актов, существующих по данной теме, и предлагаются конкретные изменения в действующее законодательства.

Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие при использовании высокоавтоматизированных транспортных средств.

Предметом исследования является уголовная ответственность при использовании высокоавтоматизированных транспортных средств.

Цель исследования заключается в изучении уголовной ответственности при использовании высокоавтоматизированного транспортного средства и предложении усовершенствования действующего уголовного законодательства.

Теоретическая значимость исследования состоит в формулировании новых подходов к понятию высокоавтоматизированного транспортного средства, анализа российских нормативных правовых актов по данному вопросу, а также рассмотрении зарубежного опыта. Практическая

значимость исследования заключается в возможности использования выводов исследования для совершенствования правового регулирования уголовного закона относительно дорожно-транспортных происшествий с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств.

На сегодняшний день, можно найти несколько актов, которые регулируют отношения, связанные с колесными высокоавтоматизированными транспортными средствами. Среди них:

1) распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы»;

2) распоряжение Правительства РФ от 29 марта 2018 г. № 535-р «Об утверждении плана мероприятий (“дорожной карты”) по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы по направлению “Автонет”»;

3) постановление Правительства РФ от 9 марта 2022 г. № 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»;

4) постановление Правительства РФ от 29 декабря 2022 г. № 2495 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации».

Внимательно проанализировав данные акты, можно сказать следующее. Распоряжения Правительства РФ направлены исключительно на ввод высокоавтоматизированного транспорта на территории РФ, устранение административных ограничений для его использования, утверждение планов мероприятий по разработке отечественного программного обеспечения для них, разработку плана правового регулирования. В контексте рассматриваемой нами проблемы у нас вызывает интерес только постановление Правительства РФ от 29 декабря 2022 г. № 2495. В нем присутствует само понятие высокоавтоматизированных транспортных средств, осуществлено разделение высокоавтоматизированных транспортных средств на категории, дано понятие системы автоматизированного управления, оператора и водителя испытателя. Кроме того, закреплены требования и обязанности к операторам высокоавтоматизированных транспортных средств.

Согласно указанному документу оператором является физическое лицо, находящееся вне высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории, осуществляющее маршрутизацию и диспетчеризацию высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории

(определение и изменение маршрута движения, активацию и деактивацию), а также контроль за его движением, не осуществляющее управление высокоавтоматизированным транспортным средством 2 категории.

По нашему мнению, именно сквозь призму этого понятия можно определить, кто является субъектом преступления в случае совершения дорожно-транспортного происшествия с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств.

Стоит также сказать, что в п. 31 указанного постановления указано, что оператор несет ответственность за причинение жизни и здоровью участников дорожного движения.

Проанализировав все приведенные выше нормативные документы, можно сказать, что в настоящее время правовое регулирование, связанное с высокоавтоматизированными транспортными средствами в России, находится на зачаточной стадии. Даны определения основных понятий, указан специальный субъект преступления в случае аварии с участием высокоавтоматизированного транспортного средства, однако никакого более детального правового регулирования нет. Данная ситуация представляется неудовлетворительной, в связи с чем далее будут даны предложения по реформированию уголовного законодательства в этой области.

Как верно отмечают многие исследователи, главной проблемой в новом составе преступления, связанного с управлением высокоавтоматизированными транспортными средствами, является определение того, кто будет являться субъектом преступления. Возможно, законодатель, указывая в общем виде на ответственность оператора, намечает именно его в качестве субъекта нового вида преступления. Как, верно указывает В. Ф. Лапшин, с учетом технологических особенностей, а также действующего стратегического регулирования в данной области установление субъекта преступления традиционным способом не представляется возможным [1, стр. 469].

Существуют следующие точки зрения, кто может являться субъектом в совершении преступления с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств.

1. Водитель может быть привлечен к ответственности, если нарушил обязанности по обслуживанию и безопасности беспилотного транспортного средства или если его действия или бездействие привели к аварии.

2. В случае, если авария произошла из-за технического дефекта или неправильного функционирования высокоавтоматизированного транспортного средства, производитель может нести ответственность за производственные ошибки, дефекты или недостатки.

3. Если авария произошла из-за ошибки в программном обеспечении или системе управления высокоавтоматизированным транспортным

средством, разработчики или поставщики программного обеспечения могут быть привлечены к ответственности.

4. В большинстве научных работ, которые были изучены автором, исследователи поддерживают введение уголовной ответственности оператора высокоавтоматизированного транспортного средства (прямо или косвенно). Так, А. Незнамова и В. Наумова проводят аналогию между ответственностью оператора робота и оператора высокоавтоматизированного транспортного средства. По их мнению, основываясь на проекте модульной конвенции о робототехнике, где указывается на ответственность разработчика робота за причиненный роботом ущерб, необходимо по аналогии установить ответственность для оператора высокоавтоматизированного транспортного средства [2]. А. В. Моторова поддерживает идею введения ответственности оператора высокоавтоматизированного транспортного средства, поскольку лицо, которое имеет доступ к автопилоту и может его регулировать, включать, отключать и таким образом напрямую влиять на работу высокоавтоматизированного транспортного средства, очевидно тоже является участником дорожного движения и несет ответственность [3, стр. 5].

Однако представляется, что будущее связано не с дистанционным управлением высокоавтоматизированными транспортными средствами, а именно с диспетчеризацией, маршрутизацией и контролем за ними, так как будет очень затруднительно, чтобы каждый человек осуществлял именно управление высокоавтоматизированным транспортным средством. Тем более что с развитием искусственного интеллекта, а также систем безопасности в будущем, как представляется, в этом не будет необходимости. Таким образом, в цепочке управления высокоавтоматизированными транспортными средствами может исчезнуть водитель-испытатель и останется только оператор.

Уголовная ответственность единоличного исполнительного органа субъекта экспериментального правового режима и (или) лица, ответственного за техническое состояние высокоавтоматизированного транспортного средства, предусмотрена положениями ст. 266 УК РФ.

С учетом постановления Правительства РФ от 29 декабря 2022 г. № 2495 оператором является лицо, не осуществляющее управление высокоавтоматизированным транспортным средством 2 категории, таким образом, оператор не является ни водителем, ни субъектом преступления, связанным с управлением транспортными средствами.

Таким образом, уголовная ответственность оператора может наступить по следующим статьям УК РФ:

— ст. 109 УК РФ «Причинение смерти по неосторожности»;

— ст. 118 УК РФ «Причинение тяжкого вреда здоровью по неосторожности»;

— ст. 168 УК РФ «Уничтожение или повреждение имущества по неосторожности».

Но привлечение оператора к уголовной ответственности по указанным статьям не отражает характера и степени общественной опасности, так как в отношении преступлений, совершенных лицами, управляющими источниками повышенной опасности — автомобилем, трамваем, либо другим механическим транспортным средством с нарушением правил дорожного движения, предусмотрены специальные нормы УК РФ.

С учетом того, что при нарушении оператором своих обязанностей, повлекших причинение вреда жизни и здоровью человека, а также уничтожение или повреждение имущества, такой вред наносится не лично оператором, необходимо ввести уголовную ответственность оператора в связи с недостатками при осуществлении маршрутизации и диспетчеризации высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории.

Отсюда одним из вариантов решения будет являться включение в УК РФ следующей статьи — ст. 264.4 УК РФ «Нарушение правил безопасности и эксплуатации оператором высокоавтоматизированного транспортного средства без возможности ручного управления», предусматривающую ответственность:

- 1) за нарушение оператором, осуществляющим диспетчеризацию, маршрутизацию правил безопасности и эксплуатацию высокоавтоматизированного транспортного средства, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека;
- 2) указанное деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека;
- 3) указанное деяние, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц.

Вышеуказанные изменения в УК РФ позволят восполнить пробел в уголовном законодательстве, так как на сегодняшний день данные лица могут привлекаться к уголовной ответственности лишь по общим основаниям. Вместе с тем совершение преступления в данной сфере оператором высокоавтоматизированного транспортного средства обладает своей спецификой, поэтому требует выделения данного деяния в самостоятельный состав преступления.

Итак, развитие новых технологий требует современного правового ответа со стороны законодателя для защиты интересов человека, общества и государства. В научной литературе существует несколько подходов относительно того, кто может являться субъектом преступления с использованием высокоавтоматизированного транспортного средства. Большинство исследователей склоняются в пользу подхода о привлечении к ответственности оператора маршрутизации.

В настоящее время уголовное законодательство специально не регулирует вопрос ответственности оператора высокоавтоматизированного транспортного средства, а устанавливает

лишь ответственность водителя на основании общих статей о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Однако уже сейчас в постановлении Правительства РФ от 29 декабря 2022 г. № 2495 даны понятия основных категорий, касающихся нового состава в сфере нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. В то же время указание на ответственность оператора в случае дорожно-транспортного происшествия с использованием высокоавтоматизированного транспортного средства может свидетельствовать о выборе вектора законодательного регулирования относительно определения субъекта данного преступления. В связи с чем по результатам проведенного исследования предлагается дополнить УК РФ ст. 264.4, которая будет закреплять ответственность оператора за дорожно-транспортное происшествие, которое произошло с участие высокоавтоматизированного транспортного средства.

В ходе анализа нормативных правовых актов об ответственности при использовании высокоавтоматизированных транспортных средств было выявлено, что в настоящее время необходимо проводить более глубокую разработку уголовного законодательства, регулирующего колесные высокоавтоматизированные транспортные средства.

### **Литература**

1. Лапшин, В. Ф. Субъект составов преступлений, причиняющих вред транспортной безопасности и совершаемых в условиях использования высокоавтоматизированных транспортных средств // Человек: преступление и наказание. — 2021. — Том 29(1—4). — № 4. — С. 460—473.
2. Регулирование робототехники: введение в «робоправо». Правовые аспекты развития робототехники и технологий искусственного интеллекта / В. В. Архипов [и др.] ; под редакцией А. В. Незнамова. — Москва : Инфотропик Медиа, 2018 // Справочная правовая система КонсультантПлюс.
3. Моторова, А. В. К вопросу о правовом регулировании цифровых инноваций в транспортной сфере (на примере беспилотных автомобилей) инноваций : сборник трудов конференции / А. В. Моторова, Е. С. Плясунова, К. В. Мефодьева // Стратегии устойчивого развития: социальные, экономические и юридические аспекты : материалы Всерос. науч.-практ. конф. (Чебоксары, 26 января 2023 г.) / под редакцией Э. В. Фомина [и др.] — Чебоксары : ИД «Среда», 2023.

### **References**

1. Lapshin, V. F. Sub'yekt sostavov prestupleniy, prichinyayushchikh vred transportnoy bezopasnosti i sovershayemykh v usloviyakh ispol'zovaniya vysokoavtomatizirovannykh transportnykh sredstv [The subject of crimes causing harm to transport safety and committed in the conditions of using highly automated vehicles] // Chelovek: prestupleniye i nakazaniye. — 2021. — Tom 29(1—4). — № 4. — S. 460—473.
2. Regulirovaniye robototekhniki: vvedeniye v «robopravo». Pravovyye aspekty razvitiya robototekhniki i tekhnologiy iskusstvennogo intellekta [Regulation of robotics: an introduction to "robolaw". Legal aspects of the development of robotics

and artificial intelligence technologies] / V. V. Arkhipov [i dr.] ; pod redaktsiyey A. V. Neznamova. — Moskva : Infotropik Media, 2018 // Spravochnaya pravovaya sistema Konsul'tantPlyus.

3. Motorova, A. V. K voprosu o pravovom regulirovanii tsifrovyykh innovatsiy v transportnoy sfere (na primere bespilotnykh avtomobiley) innovatsiy [On the issue of legal regulation of digital innovations in the transport sector (on the example of unmanned vehicles) innovations]: sbornik trudov konferentsii / A. V. Motorova, Ye. S. Plyasunova, K. V. Mefod'yeva // Strategii ustoychivogo razvitiya: sotsial'nyye, ekonomicheskiye i yuridicheskiye aspekty : materialy Vseros. nauch.-prakt. konf. (Cheboksary, 26 yanvarya 2023 g.) / pod redaktsiyey E. V. Fomina [i dr.] — Cheboksary : ID «Sreda», 2023