

DOI: 10.17803/1729-5920.2026.232.3.113-121

Т. Н. Иванова

Российская академия народного хозяйства
и государственной службы при Президенте Российской Федерации
Инновационный научно-технологический центр МГУ «Воробьевы горы»
г. Москва, Российская Федерация

Определение круга субъектов ответственности за вред, причиненный высокоавтоматизированным транспортным средством

Резюме. Статья посвящена определению круга субъектов ответственности за вред, причиненный высокоавтоматизированными транспортными средствами (ВАТС), в условиях стремительного развития автономных технологий. Автор анализирует ключевые аспекты гражданско-правовой, деликтной и административной ответственности, возникающей в связи с эксплуатацией ВАТС, уделяя особое внимание технологической специфике, которая усложняет традиционные механизмы установления вины и причинно-следственной связи. Рассматривается эволюция нормативного регулирования в России, включая экспериментальные правовые режимы и проект федерального закона о ВАТС. Обосновывается необходимость расширения круга субъектов ответственности за счет включения не только владельца и производителя, но и разработчиков программного обеспечения, поставщиков цифровой инфраструктуры и операторов связи. Особый акцент сделан на дифференциации ответственности в зависимости от уровня автоматизации (по классификации SAE), где для четвертого и пятого уровней предлагается особый механизм распределения ответственности. Автор исследует альтернативные модели, такие как солидарная ответственность и создание компенсационного фонда, подчеркивая необходимость сохранения баланса между защитой прав потерпевших и стимулированием технологического прогресса. В заключение делается вывод о недостаточной адаптации законодательства к особенностям ВАТС и предлагаются пути его совершенствования.

Ключевые слова: высокоавтоматизированное транспортное средство; ответственность; программное обеспечение; инфраструктура; повышенная опасность; экспериментальный правовой режим; цифровая среда

Для цитирования: Иванова Т. Н. Определение круга субъектов ответственности за вред, причиненный высокоавтоматизированным транспортным средством. *Lex russica*. 2026. Т. 79. № 3. С. 113–121. DOI: 10.17803/1729-5920.2026.232.3.113-121

Determining the Range of Persons Liable for Harm Caused by a Highly Automated Vehicle

Tatiana N. Ivanova

Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration
Vorobyovy Gory Innovative Scientific and Technological Center of Moscow State University
Moscow, Russian Federation

Abstract. The paper is devoted to determining the range of persons liable for harm caused by highly automated vehicles (HAVs) in the context of the rapid development of autonomous technologies. The author analyzes key aspects of civil, tort, and administrative liability arising in connection with the operation of HAVs, paying special attention to the technological specifics that complicate traditional mechanisms for establishing guilt and causation. The paper examines the evolution of statutory regulation in Russia, including experimental legal regimes and the draft federal law on HAVs. The necessity of expanding the range of liable persons by including not only the owner and manufacturer, but also software developers, digital infrastructure providers and telecom

© Иванова Т. Н., 2026

operators is substantiated. Special emphasis is given to the differentiation of responsibility depending on the level of automation (according to the SAE classification), where a special mechanism for allocating responsibility is proposed for levels 4-5. The author also explores alternative models such as joint liability and the creation of a compensation fund, emphasizing the need for a balance between protecting the rights of victims and stimulating technological progress. In conclusion, it is determined that the legislation is insufficiently adapted to the specifics of HAVs, and ways to improve it are proposed.

Keywords: highly automated vehicle; liability; software; infrastructure; increased danger; experimental legal regime; digital environment

Cite as: Ivanova TN. Determining the Range of Persons Liable for Harm Caused by a Highly Automated Vehicle. *Lex russica*. 2026;79(3):113-121. (In Russ.). DOI: 10.17803/1729-5920.2026.232.3.113-121

Введение

Автоматизация управления и движения характерна для всех видов транспорта, но наиболее известная и освещаемая область применения искусственного интеллекта — автомобильный транспорт. В России давно ведутся разработки в сфере беспилотных автомобилей. Например, еще в конце 2020 г. НПО «СтарЛайн» объявило о прохождении сертификации разработанного им автоматизированного автотранспортного средства путем проведения государственных дорожных испытаний. Это позволило бы компании начать тестирование беспилотника на дорогах общего пользования¹. Вместе с тем множество правовых проблем и отсутствие приспособленной инфраструктуры отталкивает некоторые крупные коммерческие компании от продолжения деятельности в этой области. По этой причине разработка автопилотов для автомобилей с 2021 г. не является приоритетной сферой компании Cognitive Pilot, созданного объединением Cognitive Technologies и ПАО «Сбербанк» разработчика искусственного интеллекта. Теперь основными направлениями деятельности этой компании стали автоматизация сельскохозяйственной техники, рельсового транспорта, формирование инфраструктуры «умного города». Изменение приоритетов было вызвано в том числе отсутствием достаточных научных раз-

работок и правового регулирования в этой области, которые позволили бы участникам рынка в дальнейшем создавать продукты в уверенности, что их внедрение и практическое применение не будет приостановлено или вовсе невозможно в связи с материализацией юридических рисков².

На текущий момент существуют единичные успешно реализованные проекты в данной сфере. Так, летом 2023 г. осуществлен запуск движения шести грузовиков ПАО «КАМАЗ» и трех грузовиков ООО «СберАвтоТех» и начата регулярная коммерческая перевозка грузов по автодороге М-11 «Нева»³.

Основная часть

Пожалуй, одним из наиболее проблематичных вопросов в рассматриваемой сфере является определение порядка привлечения к ответственности за вред, причиненный с участием высокоавтоматизированных транспортных средств (ВАТС). Это актуально по нескольким причинам. Во-первых, технологии всё еще разработаны недостаточно, а значит, причинение вреда с участием подобных транспортных средств в процессе их эксплуатации неизбежно⁴. Во-вторых, зная заранее порядок распределения ответственности за причиненный высокоавтоматизированными транспортными

¹ Беспилотный автомобиль Starline // Сайт НПО «СтарЛайн». URL: <https://smartcar.starline.ru/> (дата обращения: 03.07.2025).

² СП Сбербанка заморозило проект создания беспилотных автомобилей // Ведомости. URL: <https://www.vedomosti.ru/technology/articles/2021/02/09/857334-cognitive-pilot> (дата обращения: 03.07.2025).

³ Бесплатный проезд для беспилотных грузовиков по трассе М-11 ввели до конца 2024 года // Информационное агентство ТАСС. URL: <https://tass.ru/ekonomika/20045703> (дата обращения: 03.07.2025).

⁴ Collision Between a Car Operating With Automated Vehicle Control Systems and a Tractor-Semitrailer Truck // URL: <https://www.nts.gov/investigations/Pages/HWY16FH018.aspx> (дата обращения: 03.07.2025) ; Exclusive: Tempe police chief says early probe shows no fault by Uber // San Francisco Chronicle. URL: <https://www.sfchronicle.com/business/article/Exclusive-Tempe-police-chief-says-early-probe-12765481.php> (дата обращения: 03.07.2025).

средствами вред, компании могут строить реалистичные бизнес-модели дальнейшей разработки технологий, что позволяет не останавливаться прогрессу. Напротив, непредсказуемость в правовом регулировании деятельности с использованием технически сложных устройств может затормозить или вовсе остановить технологический процесс.

В статье мы предлагаем обратиться к проблеме определения круга субъектов ответственности за вред, причиненный с участием ВАТС, и порядка привлечения их к ответственности.

Проблемы ответственности за вред, причиненный высокоавтоматизированным транспортным средством, получили достаточное освещение в научной литературе. В частности, ими занимались Е. В. Вавилин⁵, А. И. Чучаев и С. В. Маликов⁶, Ю. В. Грачева и А. И. Коробеев⁷, И. Р. Бегишев⁸, В. В. Юдкина⁹ и др. Вместе с тем, несмотря на достаточное количество научных работ, в них нет унифицированного подхода к порядку определения круга субъектов ответственности, что делает повторное обращение к этому вопросу актуальным.

Кратко представим эволюцию российского регулирования деятельности с использованием подобных транспортных средств. Первые подзаконные нормативные акты в части регулирования ВАТС были приняты Правительством РФ в 2018 г. Речь идет о распоряжении, утвердив-

шем план мероприятий по начальным шагам их внедрения¹⁰, и постановлении, которым был запущен эксперимент по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования ВАТС¹¹.

Постановление Правительства России от 25.11.2018 № 1415 ввело в оборот термин «высокоавтоматизированное транспортное средство», под которым понимается транспортное средство, выпущенное в обращение на территории ЕАЭС, допущенное к участию в дорожном движении на территории РФ, в конструкцию которого внесены изменения, связанные с его оснащением автоматизированной системой вождения, и не подлежащее отчуждению в период проведения эксперимента.

Позднее было принято еще одно постановление Правительства, которым установлен специальный экспериментальный правовой режим¹². В нем уточнили понятие высокоавтоматизированного транспортного средства и ввели две категории ВАТС:

а) первая категория — движение ВАТС с водителем-испытателем;

б) вторая категория — движение ВАТС при удаленных маршрутизации и диспетчеризации со стороны оператора.

Как будет продемонстрировано далее, позднее такой подход был изменен, было выделено пять уровней автоматизации ВАТС.

⁵ Вавилин Е. В. Ответственность за вред, причиненный беспилотным транспортным средством // *Хозяйство и право*. 2023. № 10. С. 3–12.

⁶ Чучаев А. И., Маликов С. В. Ответственность за причинение ущерба высокоавтоматизированным транспортным средством: состояние и перспективы // *Актуальные проблемы российского права*. 2019. № 6. С. 117–124.

⁷ Грачева Ю. В., Коробеев А. И., Маликов С. В., Чучаев А. И. Высокоавтоматизированные транспортные средства: угрозы информационной системе безопасности и правовая ответственность // *Государственная власть и местное самоуправление*. 2020. № 12. С. 3–9.

⁸ Бегишев И. Р. Правовое регулирование беспилотных транспортных средств // *Транспортное право*. 2021. № 3. С. 7–10.

⁹ Юдкина В. В. Высокоавтоматизированные транспортные средства как субъект общественной безопасности // *Административное право и процесс*. 2022. № 10. С. 49–53.

¹⁰ Распоряжение Правительства РФ от 29.03.2018 № 535-р «Об утверждении плана мероприятий (“дорожная карта”) по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы по направлению “Автомобиль”» // *СЗ РФ*. 2018. № 16 (ч. II). Ст. 2393.

¹¹ Постановление Правительства РФ от 25.11.2018 № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» // *СЗ РФ*. 2018. № 49 (ч. VI). Ст. 7619.

¹² Постановление Правительства РФ от 09.03.2022 № 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» // *СЗ РФ*. 2022. № 12. Ст. 1817.

Отсутствие единообразного подхода к терминологии является системной проблемой цифрового права. Исследуя регулирование платформенной экономики, А. В. Габов и С. П. Саяпин констатируют: «Основная проблема отечественного законодательства применительно к регулированию платформенных отношений — это отсутствие ясности касательно понятия “платформа” (“цифровая платформа”)»¹³. Множественность определений создает правовую неопределенность. Сходная ситуация наблюдается и с понятием ВАТС.

Опираясь на рассмотренные документы, возможно определить отличительные признаки ВАТС по сравнению с классическим транспортным средством:

1) человек, осуществляющий движение или контроль за движением, обязателен. Им может быть водитель, водитель-испытатель или оператор;

2) наличие автоматизированной системы управления движением, обеспечивающей управление транспортным средством без физического воздействия со стороны человека;

3) наличие возможности движения в автоматизированном режиме управления с помощью автоматизированной системы.

Таким образом, ключевая особенность ВАТС — способность передвигаться в автоматизированном режиме благодаря наличию специализированной системы управления. Именно она определяет необходимость анализа с точки зрения возможного влияния на круг общественных отношений правоотношений, возникающих при ее использовании, по сравнению с традиционными транспортными средствами.

Техническое усложнение транспортного средства неизбежно влечет расширение круга субъектов общественных отношений и правоотношений, вовлеченных в процесс обслуживания и эксплуатации ВАТС. К числу таких субъектов — участников процесса относятся поставщики программного обеспечения и

исполнители сопутствующих услуг, например предоставления лицензий, обслуживания, технической поддержки и обновлений программного обеспечения, необходимого для функционирования автоматизированной системы.

У операторов и водителей-испытателей ВАТС может возникнуть необходимость в прохождении соответствующего обучения, которое будет включать в себя как штатные действия по взаимодействию с системой управления, так и нештатные в рамках аварийных или предаварийных ситуаций.

Ключевой вопрос правового регулирования ВАТС — определение субъекта ответственности при причинении вреда в результате автономной работы системы. Е. В. Вавилин обоснованно указывает на необходимость пересмотра традиционных подходов, выявляет такие проблемные поля, как определение субъектного состава отношений, связанных с использованием ВАТС, выработка механизма страхования ответственности за деятельность ВАТС, что требует разработки принципиально новых правовых конструкций¹⁴.

В настоящее время в юридической науке активно обсуждается проблема множественности субъектов ответственности за ущерб, причиненный эксплуатацией ВАТС¹⁵. Это обусловлено тем, что ответственность за происшествия с ВАТС может быть возложена на широкий круг субъектов, вовлеченных в процесс производства и эксплуатации в силу специфики подобных транспортных средств.

Вопрос о том, кто должен признаваться субъектом ответственности за вред, причиненный с участием ВАТС, не остался и вне внимания законодателя. В 2021 г. Министерством транспорта РФ был впервые опубликован, а в 2022 г. представлен уже обновленный вариант проекта федерального закона «О высокоавтоматизированных и полностью автоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»¹⁶. Дальнейшее развитие зако-

¹³ Габов А. В., Саяпин С. П. Платформенные отношения как предмет правового регулирования // *Lex russica* (Русский закон). 2025. № 11. С. 29.

¹⁴ Транспортное право в условиях цифровой трансформации: беспилотные транспортные средства, цифровизация оборота, электронный коносамент, интеллектуальные транспортные системы : монография / под общ. ред. Е. В. Вавилина. М. : Проспект, 2025. С. 53.

¹⁵ Демьяненко И. М., Жевняк О. В. Проблемы гражданско-правовой ответственности при причинении вреда беспилотными транспортными средствами // *Весенние дни науки ИнЭУ : сборник докладов международной конференции студентов и молодых ученых*. Екатеринбург, 2024. С. 1336–1339.

¹⁶ Федеральный портал проектов нормативных правовых актов. URL: <https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=116763> (дата обращения: 03.07.2025).

нопроекта происходило в рамках экспертного отраслевого сообщества и было представлено, например, на заседании рабочей группы в сфере безопасности дорожного движения при подкомиссии по совершенствованию контрольных (надзорных) и разрешительных функций федеральных органов исполнительной власти при Правительственной комиссии по проведению административной реформы¹⁷ без внесения в Государственную Думу РФ. Законопроект учитывал полученные замечания к предыдущим версиям и накопленный опыт эксплуатации ВАТС в рамках экспериментального правового режима и был направлен на создание правовой базы для использования беспилотных автомобилей и их безопасного вождения.

Согласно положениям данного законопроекта каждое высокоавтоматизированное транспортное средство должно быть оснащено бортовым регистратором событий (так называемым черным ящиком), который будет непрерывно записывать ключевые параметры работы автомобиля, а также системой «ЭРА-ГЛОНАСС» для автоматического оповещения в случае экстренной ситуации. Помимо этого, все беспилотные транспортные средства должны быть зарегистрированы в Госавтоинспекции и иметь обязательное страхование ОСАГО. Однако предлагаемый проект федерального закона не определяет порядок привлечения к ответственности лиц, виновных в причинении вреда высокоавтоматизированным транспортным средством.

Несмотря на то что, как мы указали ранее, технологическая сложность ВАТС подразумевает расширение круга субъекта правоотношений, в том числе за счет поставщиков и разработчиков программного обеспечения, субъектом гражданско-правовой ответственности за ДТП с участием ВАТС признается владелец транспортного средства.

В законопроекте указано, что он сможет доказать свою невиновность, если представит доказательства, что авария произошла из-за непреодолимой силы или действий самого пострадавшего. При этом законопроект предусматривает возможность перераспределения ответственности на других участников право-

отношений. Если авария была вызвана конструктивными недостатками автомобиля или его системы управления, ответственным будет признан производитель. Если причиной станет некачественный диспетчерский контроль, виновным будет признан диспетчер, который обязан дистанционно следить за состоянием автомобиля и отключать автопилот в случае необходимости. Если же причиной аварии станет ненадлежащее техническое обслуживание, ответственность будет возложена на дилера, предоставившего услуги.

Фактически эта конструкция остается в рамках действующего положения ст. 1079 ГК РФ, согласно которой использование транспортных средств относится к числу тех видов деятельности, которые связаны с повышенной опасностью для окружающих. Это означает, что вред, причиненный в процессе такой деятельности, возмещается независимо от вины лица, которое его причинило.

Возникает вопрос, является ли деятельность по эксплуатации ВАТС связанной с повышенной опасностью для окружающих. По нашему мнению, на него следует ответить утвердительно.

Пленум Верховного Суда РФ разъяснил, что вред, причиненный источником повышенной опасности, считается результатом действия или проявления его вредоносных свойств¹⁸. Ключевыми факторами, подтверждающими, что деятельность может быть признана опасной, признаются сложность контроля за этой деятельностью и высокая степень вредоносности действий или технологий, которые в ней участвуют.

В научной литературе сложилось единое мнение о том, что ВАТС относится к источникам повышенной опасности. Например, Е. А. Березина отмечает, что деятельность с использованием ВАТС предполагает высокую вероятность причинения ущерба окружающим, что объясняется как его физическими параметрами, так и особенностями функционирования. Автор обращает внимание и на повышенную вредоносность таких автомобилей, обусловленную возможными сбоями в работе программного обеспечения или сенсорных систем. Особое внимание Е. А. Березина уделяет ограниченности или отсутствию

¹⁷ Ответят ли роботы за ДТП // Коммерсантъ. 2024. 5 февраля. № 20/П. С. 1. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6493016> (дата обращения: 03.07.2025).

¹⁸ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина» // Российская газета. 2010. 5 февраля. № 24.

полного человеческого контроля над ВАТС, что усиливает риск возникновения аварийных ситуаций из-за недостаточной способности машины к самостоятельному адаптивному реагированию на сложные дорожные условия¹⁹.

Таким образом, конструктивные особенности ВАТС неизбежно приводят к необходимости расширения круга субъектов ответственности за вред, причиненный ВАТС.

На данном этапе технологического развития в число субъектов ответственности за вред, причиненный ВАТС, должны быть включены как минимум разработчик и поставщик программного обеспечения, а также поставщик инфраструктуры.

С технологической точки зрения включение разработчика и поставщика программного обеспечения, а также поставщика инфраструктуры в круг потенциально ответственных лиц за вред, причиненный ВАТС, представляется нам обоснованным, поскольку его функционирование определяется не только аппаратной конфигурацией транспортного средства, но и совокупностью интегрированных в него цифровых компонентов. В условиях, когда управление движением реализуется посредством машинных алгоритмов, включая нейросетевые модели, системы восприятия, принятия решений и координации с дорожной инфраструктурой, именно программное обеспечение выступает ключевым элементом безопасности использования транспортной системы.

Разработчик и поставщик программного обеспечения формирует алгоритмическую логику поведения ВАТС, включая обработку нестандартных дорожных ситуаций, реализацию маршрутов, идентификацию препятствий и выполнение требований дорожных правил. Ошибки в архитектуре программного обеспечения (в том числе в части распознавания образов, планирования траектории и т.д.) могут привести к прямому причинению вреда, при этом они не связаны с дефектом аппаратной платформы. Поэтому ответственность за такие последствия не может быть возложена исклю-

чительно на владельца транспортного средства или его производителя.

Аналогичным образом поставщик инфраструктуры (в том числе цифровой дорожной инфраструктуры) влияет на поведение ВАТС через предоставление и поддержку систем связи, навигации и разметки, обеспечивающих корректную ориентацию транспортного средства в пространстве. Недостатки в передаче данных, сбои в инфраструктурных сенсорах или нарушение координации в системах взаимодействия могут создавать ложные сигналы или препятствовать своевременному реагированию ВАТС на опасность. Ввиду этого поставщик инфраструктурного компонента должен рассматриваться как субъект ответственности за вред, причиненный ВАТС, в случае наличия причинно-следственной связи между ненадлежащим исполнением поставщиком инфраструктуры своих обязательств и причинением вреда.

Однако следует оговориться, что перечень предполагаемых субъектов ответственности не является исчерпывающим. Развитие технологии позволило классифицировать транспортные средства в зависимости от уровня автоматизации, что также делает необходимым дальнейшее научное осмысление вопроса о том, как должно происходить распределение ответственности в случае причинения вреда с участием ВАТС различных уровней автоматизации.

Одной из самых распространенных и признанных классификаций, используемых как в России, так и за рубежом, является международный стандарт J3016, предложенный в 2014 г. Международным обществом автомобильных инженеров (Society of Automotive Engineers International, SAE)²⁰. Этот стандарт охватывает несколько уровней автоматизации, начиная с полного отсутствия автоматизации (уровень 0) и заканчивая полнейшей автономностью (уровень 5). В России аналогичный перечень введен Концепцией обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования²¹. Уровни классификации

¹⁹ Березина Е. А. Проблемы правового регулирования юридической ответственности за вред, причиненный эксплуатацией беспилотных (автономных, высокоавтоматизированных) транспортных средств // Правовое государство: теория и практика. 2022. № 3 (69). С. 41–55.

²⁰ J3016 Taxonomy and Definitions for Terms Related to On-Road Motor Vehicle Automated Driving Systems // SAE International. 2014. Vol. 4970. Iss. 724. P. 1–12.

²¹ Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» // СПС «КонсультантПлюс».

основаны на степени автоматизации ключевых процессов управления транспортным средством и зависимости от необходимости вмешательства человека в различных ситуациях. Классификация имеет следующий вид:

Уровень 0. Полное отсутствие автоматизации; все задачи управления транспортным средством выполняет исключительно человек.

Уровень 1. В транспортном средстве присутствуют отдельные элементы, облегчающие вождение, такие как круиз-контроль, система помощи при парковке или индикатор занятости полосы. Эти функции не делают транспортное средство автономным.

Уровень 2. Автомобиль способен некоторое время двигаться самостоятельно, но требует постоянного контроля со стороны водителя. Система еще не является достаточно надежной, и водитель должен быть готов вмешаться в любой момент.

Уровень 3. Водитель обязан оставаться в готовности взять управление, но только по запросу системы автоматизации, которая может управлять автомобилем в ограниченных условиях, например на длинных прямых участках дороги.

Уровень 4. Транспортное средство движется автономно, без участия водителя, но только при наличии соответствующей инфраструктуры и в определенных условиях, например, когда отсутствуют сложные погодные или дорожные обстоятельства.

Уровень 5. Полная автономность, автомобиль способен передвигаться самостоятельно (без участия человека) в любых дорожных условиях.

Особое внимание следует уделить тому, что система управления движением участвует в управлении транспортным средством уже на третьем уровне. Но на этом уровне всё равно требуется, чтобы водитель был готов взять управление на себя при необходимости. Переход к состоянию минимального риска возможен, только если управление будет передано от системы водителю.

Таким образом, мы считаем, что механизм распределения ответственности за ущерб, причиненный высокоавтоматизированным транспортным средством, должен применяться только на четвертом и пятом уровнях автоматизации, так как они предполагают полную автономность

и освобождение от необходимости участия водителя. Все уровни автоматизации ниже третьего будут продолжать требовать участия водителя в управлении транспортным средством, и, соответственно, привлечение к ответственности за вред, причиненный в процессе эксплуатации такого транспортного средства, должно происходить в рамках действующего законодательного подхода без учета автоматизации.

Такой подход уже применен во Франции, где юридическая ответственность за управление ВАТС (уровни 3–5 автоматизации) исключает привлечение водителя к уголовной ответственности за правонарушения, если управление осуществляет автоматизированная система. Однако водитель становится ответственным в следующих случаях: если он берет управление на себя, не реагирует на запрос системы об этом или игнорирует указания правоохранительных органов²².

Следует отметить, что термин «высокоавтоматизированное транспортное средство», используемый в Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования, отличается от используемого в Постановлении Правительства РФ от 25.11.2018 № 1415 и применим только к уровням автоматизации не выше четвертого. Для пятого уровня автоматизации предусмотрен термин «полностью автоматизированное транспортное средство». Подобная детализация оправдана в том числе и в рамках распределения ответственности за ущерб, так как, например, поставщик инфраструктуры не будет участником процесса эксплуатации транспортного средства и, соответственно, не должен быть включен в перечень субъектов ответственности.

Заключение

Таким образом, полагаем, что ответственность за ущерб, причиненный при использовании ВАТС, должна распределяться между различными субъектами — участниками процесса исходя из уровня автоматизации транспортного средства и конкретной ситуации, имевшей место в момент ДТП. Ответственность должна

²² Ordonnance n° 2021-443 du 14 avril 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation // JORF n° 0089 du 15 avril 2021. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000043370894> (дата обращения: 10.07.2025).

устанавливаться в зависимости от уровня автоматизации, а конкретные случаи следует рассматривать с учетом таких параметров, как уровень автоматизации транспортного средства в момент ДТП, перечень участников эксплуатации транспортного средства, степень участия каждого из них в эксплуатации транспортного средства в конкретном случае, а также того, был ли причинен ущерб в связи с отказом технических средств одного или нескольких участников.

Поиск ответов потребует сбора и анализа существенного объема информации от участников дорожного движения, что приведет к необходимости внедрения новых специфических требований, которые должны обеспечивать безопасность и эффективность движения ВАС, например:

- 1) обязательного анализа причин ДТП;
- 2) создания дорожных систем обнаружения неисправностей и рисков, связанных с выходом транспортного средства за пределы выделенной полосы, и своевременного информирования об этом оператора;
- 3) проектирования дорожных систем и полос таким образом, чтобы минимизировать риски несчастных случаев;
- 4) проведения аудитов безопасности на регулярной основе.

Вместе с этим нужно признать, что реализация подобных требований отрицательно повлияет на сроки запуска и полноценной

эксплуатации ВАС, ввиду чего целесообразно рассмотреть упрощенный подход к распределению ответственности за ущерб. Им может быть солидарное распределение ответственности между всеми участниками эксплуатации ВАС или создание специального компенсационного фонда с обязательными взносами всех участников эксплуатации ВАС.

Вполне допустимо, что некоторые потенциальные субъекты могут быть сознательно вынесены за рамки компенсационного воздействия права в целях поддержки дальнейшего технологического прогресса. Например, исследователи считают, что введение презумпции виновности владельцев ВАС в текущей редакции рассмотренного законопроекта потребует жестких правил технического обслуживания, что может привести к новым рискам. В частности, автопроизводители и дилеры могут предусмотреть удаленное отключение автопилота или даже полную деактивацию автомобиля при нарушении владельцем регламента²³.

В рамках настоящей работы возможно сделать вывод, что действующее законодательство, в том числе регулирующее ответственность за причинение вреда высокоавтоматизированным транспортным средством, не учитывает полного спектра технологических особенностей, в частности особенностей управления ВАС, и должно быть актуализировано с учетом расширения круга субъектов ответственности.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Ананенко А. О.* Беспилотные транспортные средства: проблемы практического использования // Административное право и процесс. 2022. № 8. С. 71–74.
- Бегишев И. Р.* Правовое регулирование беспилотных транспортных средств // Транспортное право. 2021. № 3. С. 7–10.
- Березина Е. А.* Проблемы правового регулирования юридической ответственности за вред, причиненный эксплуатацией беспилотных (автономных, высокоавтоматизированных) транспортных средств // Правовое государство: теория и практика. 2022. № 3 (69). С. 41–55.
- Вавилин Е. В.* Ответственность за вред, причиненный беспилотным транспортным средством // Хозяйство и право. 2023. № 10. С. 3–12.
- Габов А. В.* Платформенные отношения как предмет правового регулирования // Lex russica (Русский закон). 2025. Т. 78. № 11 (228). С. 9–33.
- Грачева Ю. В., Коробеев А. И., Маликов С. В., Чучаев А. И.* Высокоавтоматизированные транспортные средства: угрозы информационной системе безопасности и правовая ответственность // Государственная власть и местное самоуправление. 2020. № 12. С. 3–9.
- Демьяненко И. М., Жевняк О. В.* Проблемы гражданско-правовой ответственности при причинении вреда беспилотными транспортными средствами // Весенние дни науки ИнЭУ : сборник докладов международной конференции студентов и молодых ученых. Екатеринбург, 2024. С. 1336–1339.

²³ *Ананенко А. О.* Беспилотные транспортные средства: проблемы практического использования // Административное право и процесс. 2022. № 8. С. 71–74.

Транспортное право в условиях цифровой трансформации: беспилотные транспортные средства, цифровизация оборота, электронный коносамент, интеллектуальные транспортные системы : монография / под общ. ред. Е. В. Вавилина. М. : Проспект, 2025. 280 с.

Чучаев А. И., Маликов С. В. Ответственность за причинение ущерба высокоавтоматизированным транспортным средством: состояние и перспективы // Актуальные проблемы российского права. 2019. № 6. С. 117–124.

Юдкина В. В. Высокоавтоматизированные транспортные средства как субъект общественной безопасности // Административное право и процесс. 2022. № 10. С. 49–53.

REFERENCES

Ananenko AA. Unmanned vehicles: Problems of practical use. *Administrativnoe pravo i protsess [Administrative Law and Procedure]*. 2022;8:71-74. (In Russ.).

Begishev IR. Legal regulation of unmanned vehicles. *Transportnoe pravo*. 2021;3:7-10. (In Russ.).

Berezina EA. Problems of legal regulation of legal liability for harm caused by the operation of unmanned (autonomous, highly automated) vehicles. *Pravovoe gosudarstvo: teoriya i praktika*. 2022;3(69):41-55. (In Russ.).

Chuchaev AI, Malikov SV. Responsibility for causing harm by a highly automated vehicle: State and perspectives. *Aktual'nye problemy rossijskogo prava*. 2019;6:117-124. (In Russ.).

Demyanenko IM, Zhevnyak OV. Problems of civil liability in the case of harm caused by unmanned vehicles. Spring Days of Science at InEU: Collection of reports of the International Conference of Students and young scientists. Ekaterinburg; 2024. P. 1336–1339. (In Russ.).

Gabov AV. Platform relations as a subject of legal regulation. *Lex russica*. 2025;78(11):9-33. (In Russ.).

Gracheva YuV, Korobeev AI, Malikov SV, Chuchaev AI. Highly automated vehicles: Threats to the information security system and legal liability. *Gosudarstvennaya vlast i mestnoe samoupravlenie [State Power and Local Self-Government]*. 2020;12:3-9. (In Russ.).

Vavilin EV, editor. Transport law in the context of digital transformation: Unmanned vehicles, digitalization of turnover, electronic bill of lading, intelligent transport systems. A monograph. Moscow: Prospekt Publ.; 2025. (In Russ.).

Vavilin EV. Liability for damage caused by an unmanned vehicle. *Khozyaystvo i pravo [Business and Law]*. 2023;10:3-12. (In Russ.).

Yudkina VV. Highly automated vehicles as a subject of public safety. *Administrativnoe pravo i protsess [Administrative Law and Procedure]*. 2022;10:49-53. (In Russ.).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Иванова Татьяна Николаевна, кандидат юридических наук, доцент кафедры гражданского права и процесса Института права и национальной безопасности Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, заместитель генерального директора Инновационного научно-технологического центра МГУ «Воробьевы горы»
д. 1, стр. 1, Раменский бул., г. Москва 119607, Российская Федерация
ivanova-tn@ranepa.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Tatiana N. Ivanova, Cand. Sci. (Law), Associate Professor, Department of Civil Law and Procedure, Institute of Law and National Security, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Deputy General Director of the Vorobyovy Gory Moscow State University Innovation Research and Technology Center, Moscow, Russian Federation
ivanova-tn@ranepa.ru

Материал поступил в редакцию 16 января 2025 г.
Статья получена после рецензирования 26 августа 2025 г.
Принята к печати 15 февраля 2026 г.

Received 16.01.2025.
Revised 26.08.2025.
Accepted 15.02.2026.