

Дата поступления рукописи в редакцию: 21.05.2025 г.

DOI: 10.24412/2076-1503-2025-6-506-509

Дата принятия рукописи в печать: 30.06.2025 г.

БОЯРСКАЯ Юлия Николаевна,
доцент кафедры гражданского права ФГБОУ ВО
«Саратовская государственная юридическая академия»,
кандидат юридических наук, доцент,
e-mail: mail@law-books.ru

БАЛАБАНОВ Андрей Аркадьевич,
доцент кафедры педагогики и валеологии
ФГБОУ ВО «Северо-восточный государственный
университет», кандидат сельскохозяйственных наук,
проректор по комплексной безопасности,
e-mail: mail@law-books.ru

МАЛОВИЧКО Евгений Александрович,
заместитель главного редактора юридического
молодежного альманаха «Legat»,
e-mail: mail@law-books.ru

ИСКУССТВЕННЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ ЗА РУЛЕМ: БАЛАНС ИННОВАЦИЙ И БЕЗОПАСНОСТИ

Аннотация. Внедрение искусственного интеллекта в транспортные системы позволит повысить безопасность дорожного движения и эффективность транспортных потоков. Однако вместе с инновациями возникают вопросы правового регулирования, этики и надежности таких технологий. В данной статье рассматриваются российские и зарубежные подходы к регулированию использования искусственного интеллекта в транспортных средствах, анализируются ключевые риски и предлагаются меры для обеспечения баланса между технологическим прогрессом и безопасностью.

Ключевые слова: искусственный интеллект, автономные транспортные средства, беспилотное транспортное средство, безопасность дорожного движения.

BOYARSKAYA Yulia Nikolaevna,
Associate Professor of the Department of Civil Law
Saratov State
Law Academy,
Candidate of Law, Associate Professor

BALABANOV Andrey Arkadyevich,
Associate Professor of the Department
of Pedagogy and Valeology
Northeastern State
University, Candidate of Agricultural Sciences,
Vice-Rector for Integrated Safety.

MALOVICHKO Evgeny Aleksandrovich,
Deputy Editor-in-Chief of the Legat Legal
youth Almanac

ARTIFICIAL INTELLIGENCE BEHIND THE WHEEL: BALANCE OF INNOVATION AND SAFETY

Annotation. The introduction of artificial intelligence into transport systems will improve road safety and the efficiency of traffic flows. However, along with innovations, questions arise about legal

regulation, ethics and reliability of such technologies. This article examines Russian and foreign approaches to regulating the use of artificial intelligence in vehicles, analyzes key risks and proposes measures to ensure a balance between technological progress and safety.

Key words: artificial intelligence, autonomous vehicles, unmanned vehicle, road safety.

На современном этапе идет повсеместная интеграция цифровых систем, в том числе искусственного интеллекта (далее – ИИ), практически во все сферы жизни общества. Такие технологии в перспективе способны изменить парадигму отрасли транспортного права на фундаментальном уровне. Исходя из этого, одной из ключевых задач Транспортной стратегии РФ до 2023 года с прогнозом на период до 2035 года от 27 ноября 2021 г. №3363-р (далее – Стратегия)¹, утвержденной распоряжением Правительства РФ, служит удовлетворение потребности инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в качественных транспортных услугах, которые будут конкурентоспособны с мировыми аналогами на всех видах транспорта. Таким образом, одним из приоритетных направлений политики государства является цифровизация транспорта, в частности, внедрение высокоавтоматизированных (полностью автоматизированных), автономных и беспилотных транспортных систем.

Сегодня автопилоты, системы экстренного торможения и адаптивного круиз-контроля уже стали частью повседневной жизни. Однако массовое внедрение автономного транспорта требует решения правовых, технических и этических вопросов. Одним из ключевых препятствий внедрения беспилотного и высокоавтоматизированного транспорта в гражданский оборот служит отсутствие достаточного правового регулирования отношений, вытекающих из его использования [1, с. 163-165].

Необходимость проведения имплементации экономических и технических терминов в правовую матрицу является главной проблемой интеграции данных транспортных систем и может повлечь за собой появление различных юридических коллизий и споров в правоприменительной практике [3, 5].

Комплексный подход к рассмотрению и решению проблемы внедрения беспилотных и высокоавтоматизированных систем и иных систем в повседневную жизнь предполагает формирование унифицированных международно-правовых стандартов регулирования. В этих целях следует обратиться к опыту зарубежных стран в вопросах

правового регулирования отношений по использованию подобных транспортных систем.

Например, в странах Европейского союза действует Регламент Европейского Парламента и Совета Европейского Союза 2019/2144 от 27 ноября 2019 г.², который закрепляет основные технические требования к автоматизированным транспортным средствам. С 2022 года все новые автомобили должны быть оснащены системами помощи водителю (ADAS). Европейская комиссия также разрабатывает этические принципы использования ИИ, включая прозрачность алгоритмов и ответственность за решения, которые регламентируются в «Руководящих принципах по этике для надёжного ИИ» (Ethics guidelines for trustworthy AI).

В Соединенных штатах Америки регулирование эксплуатации автоматизированных транспортных систем относится к компетенции конкретного штата. На федеральном уровне регулирование осуществляется Национальным управлением безопасности движения на трассах (National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA))³. В октябре 2018 года NHTSA приняло «Федеральное руководство по самоуправляемым автомобилям и автоматизированному вождению уровня 3.0» [5], но единого нормативно-правового акта пока принято не было. В основном регламентируются положения, касающиеся тестирования и страхования высокоавтоматизированных транспортных систем.

Наглядным пример служит законодательство штата Калифорния, в котором компания Tesla получила разрешение на проведение тестирования сервисов беспилотного такси. Так, в городе

² Regulation (EU) 2019/2144 of the European Parliament and of the Council of 27 November 2019 on type-approval requirements for motor vehicles and their trailers, and systems, components and separate technical units intended for such vehicles, as regards their general safety and the protection of vehicle occupants and vulnerable road users, amending Regulation (EU) 2018/858 of the European Parliament and of the Council and repealing Regulations (EC) No 78/2009, (EC) No 79/2009 and (EC) No 661/2009 of the European Parliament and of the Council and Commission Regulations (EC) No 631/2009, (EU) No 406/2010, (EU) No 672/2010, (EU) No 1003/2010, (EU) No 1005/2010, (EU) No 1008/2010, (EU) No 1009/2010, (EU) No 19/2011, (EU) No 109/2011, (EU) No 458/2011, (EU) No 65/2012, (EU) No 130/2012, (EU) No 347/2012, (EU) No 351/2012, (EU) No 1230/2012 and (EU) 2015/166 (Text with EEA relevance) // URL.: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj/eng> (дата обращения 20.05.2025).

³ National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) // URL.: <https://www.nhtsa.gov> (дата обращения 20.05.2025).

¹ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года». Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

Пало-Альто беспилотная Tesla сама прошла регистрацию в системе Uber пока владельцы находились в отпуске. За 12 дней автомобиль совершил 72 поездки и заработал в общей сложности 837 долларов [6].

Опыт Китая демонстрирует активную инвестиционную политику в сфере разработки автономных автомобилей и уже идет тестирование полностью беспилотных такси в нескольких городах. В 2023 году вступили в силу «Правила управления дорожным движением для интеллектуальных автомобилей», которые определяют уровни автономности и требования к производителям [7].

Если рассматривать отечественный опыт правового регулирования эксплуатации автоматизированных транспортных средств, то стоит отметить принятие в 2021 году Федерального закона от 02 июля 2021 г. № 331-ФЗ «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»¹, который разрешает испытания, в качестве экспериментального правового режима, беспилотников на дорогах общего пользования. Также беспилотные аппараты активно используются и в ходе специальной военной операции (СВО), успешно выполняя широкий спектр задач.

Однако на сегодняшний день остаются нерешенными многие вопросы, в частности, вопрос гражданско-правовой ответственности за вред, причиненный беспилотным транспортом. Основными пробелами в законодательстве является отсутствие регламентированной классификации уровней автономности транспортных систем и туманная неопределенность в распределении ответственности между водителем, производителем и разработчиком программного обеспечения.

Так, законодателем была предпринята попытка формирования понятийно-категориального аппарата путем легального закрепления определения «беспилотное транспортное средство». В частности, в Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р (далее – Концепция)², для описания

различных форм автоматизации наземного транспортного средства в РФ используются такие термины, как автономный автомобиль, высокоавтоматизированное транспортное средство, беспилотный автомобиль, беспилотное транспортное средство, полностью автоматизированное транспортное средство, роботизированный автомобиль, самоуправляемое транспортное средство.

Определения, которые используются в Концепции, в частности, термин «высокоавтоматизированное транспортное средство» имеет приоритет над термином «беспилотное транспортное средство». Термин «беспилотный» является менее точным, поскольку он подчеркивает отсутствие в транспортном средстве водителя (пилота), а это не всегда может быть реализовано при современном уровне развития техники, также данный термин не учитывает наличие промежуточных уровней автоматизации. Кроме того, беспилотное транспортное средство может управляться дистанционно, посредством команд внешнего оператора, что может означать отсутствие автоматизации транспортного средства как таковой.

В Концепции также отмечается, что наиболее корректным представляется понимание термина «беспилотное транспортное средство» как высоко- или полностью автоматизированного транспортного средства, функционирующего в беспилотном режиме, который означает, что во время использования данного режима транспортное средство находится под управлением автоматизированной системы вождения.

Таким образом, на сегодняшний день термин «беспилотное транспортное средство» употребляется наравне с другими терминами: «автономное транспортное средство», «высокоавтоматизированное транспортное средство», «полностью автоматизированное транспортное средство», «роботизированное транспортное средство», «самоуправляемое транспортное средство». Однако ни один из перечисленных терминов так и не стал общепризнанным и нормативно закрепленным, поскольку не отражает существенной для данного правового объекта характеристики и приводит к смешению разнородных понятий.

Для решения вышеуказанных вопросов необходимо ввести жесткие стандарты тестирования беспилотных и высокоавтоматизированных (полностью автоматизированных) и автономных транспортных систем. Помимо установления экспериментальных правовых режимов, видится внедрение, по аналогии с зарубежными странами

участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» // СЗ РФ. 2020. № 13. Ст. 1995.

¹ Федеральный закон от 02 июля 2021 г. № 331-ФЗ (ред. от 29.12.2022) «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» // Собрание законодательства РФ. 2021. № 27. Ст. 5159.

² Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с

(Сингапур, ОАЭ), адаптивных «песочниц» (sandbox-режимы) для тестирования автономного и автоматизированного транспорта.

Важно провести плавный переход от концепции строгой (безвиновной) ответственности [4] по типу «оператор-ответчик» к экстенсивной системе распределенной солидарной ответственности (производитель, разработчик ПО, оператор системы) [2]. Кроме того, необходимо унифицировать правовые и технические стандарты беспилотников в рамках Венской конвенции о дорожном движении ООН¹. Из технических особенностей автономных систем стоит выделить внедрение цифрового аварийного протокола, который будет подразумевать обязательную запись и детальную расшифровку решений ИИ в потенциально опасных ситуациях. Сегодня подобные технологии активно используются в авиации как черные ящики.

Подводя итог, необходимо отметить, что искусственный интеллект в транспортном средстве – это неизбежное будущее, но его внедрение должно сопровождаться детальным правовым регулированием. Современная правовая система стоит на пороге технологической революции, в которой традиционные нормы и подходы устаревают. Россия может использовать зарубежный опыт, адаптируя его к национальным условиям, чтобы обеспечить баланс между инновациями и безопасностью. А также стать флагманом в разработке международных стандартов регулирования «умных» транспортных систем.

Список литературы:

[1] Боярская Ю. Н. Гражданско-правовая ответственность за вред, причиненный беспилотным транспортным средством / Ю. Н. Боярская // Евразийский юридический журнал. – 2024. – № 7(194). – С. 163–165.

[2] Вавилин Е. В. Ответственность за вред, причиненный беспилотным транспортным средством // Хозяйство и право. – 2023. – № 10 (561). – С. 3–11.

¹ Конвенция о дорожном движении (Заключена в г. Вене 08.11.1968) (с изм. от 23.09.2014) // Treaty Series. Volume 1732. - New York: United Nations, 1999, P. 522 – 587.

[3] Василевская Л. Ю., Подузова Е. Б., Тасалов Ф. А. Цифровизация гражданского оборота: проблемы и тенденции развития (цивилистическое исследование): монография: в 5 т. Т. I / Отв. ред. Л. Ю. Василевская. – Москва: Проспект, 2023. С. 288.

[4] Красавчиков О. А. Избранные труды: в 2 т. Т. 2. 2-е изд., стереотип. – М.: Статут, 2017. – С. 291.

[5] Elaine L. Chao Preparing for the future of transportation // Automated Vehicles 3.0 U.S. Department of Transportation – 2018. – С. 80.

[6] Sandra McDonald, Caroline Petrow-Cohen Tesla makes step toward robotaxi services in California. What to know // Los Angeles Times. – 2025. – March 6. – С. 6.

[7] Ли Ч., Менг С. Внедоговорная ответственность за вред, причиненный беспилотными транспортными средствами // Закон. – 2020. – № 3. – С. 52.

Spisok literatury:

[1] Boyarskaya YU. N. Grazhdansko-pravovaya otvetstvennost' za vred, prichinennyj bespilotnym transportnym sredstvom / YU. N. Boyarskaya // Evrazijskij yuridicheskij zhurnal. – 2024. – № 7(194). – С. 163–165.

[2] Vavilin E. V. Otvetstvennost' za vred, prichinennyj bespilotnym transportnym sredstvom // Hozyajstvo i pravo. – 2023. – № 10 (561). – С. 3–11.

[3] Vasilevskaya L. YU., Poduzova E. B., Tasalov F. A. Cifrovizaciya grazhdanskogo oborota: problemy i tendencii razvitiya (civilisticheskoe issledovanie): monografiya: v 5 t. T. I / Otв. red. L. YU. Vasilevskaya. – Moskva: Prospekt, 2023. S. 288.

[4] Krasavchikov O. A. Izbrannye trudy: v 2 t. T. 2. 2-e izd., stereotip. – M.: Statut, 2017. – С. 291.

[5] Elaine L. Chao Preparing for the future of transportation // Automated Vehicles 3.0 U.S. Department of Transportation – 2018. – С. 80.

[6] Sandra McDonald, Caroline Petrow-Cohen Tesla makes step toward robotaxi services in California. What to know // Los Angeles Times. – 2025. – March 6. – С. 6.

[7] Li CH., Meng S. Vnedogovornaya otvetstvennost' za vred, prichinennyj bespilotnymi transportnymi sredstvami // Zakon. – 2020. – № 3. – С. 52.

