

Дата поступления рукописи в редакцию: 19.06.2026 г.
Дата принятия рукописи в печать: 12.07.2026 г.

DOI: 10.24412/2076-1503-2026-8-484-490

МИРОШНИК Светлана Валентиновна,
доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры
теории права, государства и судебной власти Университета
правосудия им. В.М. Лебедева,
e-mail: miroshnik@mail.ru

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ БЕСПИЛОТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ: ПРОБЛЕМЫ ЮРИДИЧЕСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Аннотация. Начавшийся несколько лет назад правовой эксперимент по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств положил начало правовому регулированию беспилотных транспортных средств. В настоящее время действует несколько правовых актов подзаконного характера. Ключевой характеристикой беспилотных транспортных средств является их автономность, то есть способность функционировать без непосредственного участия человека благодаря интеграции адаптивных программ искусственного интеллекта. В связи с чем одной из основных проблем выступает создание оптимального механизма распределения ответственности за вред, причиненный беспилотными транспортными средствами. В статье рассматривается действующая правовая модель, критически анализируются различные научные идеи по ее изменению и дополнению, излагается авторское видение распределения ответственности, основанное на использовании системного подхода, предполагающего комплексное решение вопроса с учетом его правовой, технической, инфраструктурной составляющих. Подчеркивается ошибочность представлений о беспилотном транспортном средстве как сказочном средстве снижения дорожно-транспортных происшествий. В статье обосновывается необходимость дифференцированного конструирования составов правонарушений для субъектов, имеющих непосредственное отношение к высокоавтоматизированному транспортному средству (владелец, разработчик программного обеспечения, установщик программного обеспечения); занимающихся обслуживанием сферы беспилотных транспортных средств; иных, причастных к дорожно-транспортному происшествию, а также установления повышенной юридической ответственности, обусловленной ранее неизвестными обществу и государству рисками эксплуатации беспилотных транспортных средств. Отмечается значимость повышения уровня правовой культуры всех участников дорожного движения, делается аргументированный вывод об обоснованности продолжения в Российской Федерации экспериментального правового режима, научного осмысления получаемых результатов. Это позволит создать стройную, непротиворечивую систему правового регулирования беспилотных транспортных средств, умело используя потенциал публичного и частного права, творчески синтезируя достижения гуманитарных и технических наук.

Ключевые слова: беспилотное транспортное средство, право, цифровизация, искусственный интеллект, юридическая ответственность, правовое регулирование, государство, правовой режим, правовой эксперимент.

Статья подготовлена при информационной поддержке СПС «КонсультантПлюс».

MIROSHNIK Svetlana Valentinovna,
Doctor of Law, Associate Professor, Professor of the Department
of Theory of Law, State and Judicial Power Lebedev University
of Justice

LEGAL REGULATION OF UNMANNED VEHICLES: LEGAL LIABILITY ISSUES

Annotation. The legal experiment on the trial operation of highly automated vehicles on public roads, which began several years ago, marked the beginning of the legal regulation of unmanned

vehicles. Currently, there are several legal acts of a by-law nature. A key characteristic of unmanned vehicles is their autonomy, that is, the ability to function without direct human intervention through the integration of adaptive artificial intelligence programs. In this connection, one of the main problems is the creation of an optimal mechanism for distributing responsibility for harm caused by unmanned vehicles. The article examines the current legal model, critically analyzes various scientific ideas on its change and addition, sets out the author's vision of the distribution of responsibility, based on the use of a systematic approach, which presupposes a comprehensive solution to the issue, taking into account its legal, technical, infrastructure components. The fallacy of the idea of an unmanned vehicle as a fabulous means of reducing road accidents is emphasized. The article justifies the need for differentiated design of offenses for subjects directly related to a highly automated vehicle (owner, software developer, software installer); engaged in servicing the field of unmanned vehicles; others involved in a traffic accident, as well as the establishment of increased legal liability due to previously unknown risks of operating unmanned vehicles to society and the state. The importance of increasing the level of legal culture of all road users is noted, a reasoned conclusion is made about the validity of the continuation of the experimental legal regime in the Russian Federation, the scientific understanding of the results obtained. This will create a harmonious, consistent system of legal regulation of unmanned vehicles, skillfully using the potential of public and private law, creatively synthesizing the achievements of the humanities and technical sciences.

Key words: self-driving vehicle, law, digitalization, artificial intelligence, legal responsibility, legal regulation, state, legal regime, legal experiment.

Введение.

Цифровизация, стремительно ворвавшаяся в жизнь современного человека, не обошла стороной и правовую сферу. При этом цифровые технологии стали не только инновационным средством осуществления юридической деятельности, но и новым объектом правового регулирования. Научное осмысление степени влияния цифровизации на право находится пока на начальном этапе. Информационные технологии развиваются настолько стремительно, что в ряде случаев наука объективно не поспевает осознать все связанные с этим риски. Существующая сегодня система регулирования правоотношений в области автомобильного транспорта не стала исключением. Она рассчитана на участников дорожного движения – водителей, пешеходов, иных субъектов, обладающих свободой воли, являющихся носителями правосубъектности, включающей в себя способность нести ответственность за свои деяния и их последствия.

В июле 2025 года исполнилось сто лет со дня появления первого радиоуправляемого транспортного средства. История свидетельствует о том, что первая поездка оказалась весьма неудачной – радиоуправляемый автомобиль по пути следования создавал аварийные ситуации и в конце концов врезался в другое транспортное средство. Но идея беспилотных транспортных средств, господствовавшая долгое время лишь в народных сказаниях, приобрела свое материальное воплощение.

Появление беспилотных транспортных средств (далее – БТС) стало закономерным ответом на потребности общества, его прямую заинте-

ресованность в снижении смертности на дорогах. В двадцатых годах прошлого века она была выше сегодняшних показателей почти в 18 раз. Поэтому новые технологии рассматривались и рассматриваются как реальный способ повышения безопасности дорожного движения.

Основной особенностью БТС является способность действовать без прямого участия человека. Фактически это выражается в замене водителя адаптивными системами искусственного интеллекта, что дает возможность эффективно предупреждать появление аварийных ситуаций, значительно повышать мобильность передвижения. В тоже время внедрение программного обеспечения порождает огромные риски, обуславливая необходимость тщательной разработки специального правового регулирования. Сегодня одной из проблем является выработка оптимального механизма распределения ответственности за вред, причиненный БТС.

БТС – понятие, объединяющее в себе водные, наземные, космические, воздушные транспортные средства. В центре нашего исследования – вопросы правового обеспечения беспилотных автомобилей. Цель исследования – сформулировать предложения по совершенствованию правового режима беспилотных транспортных средств. Для ее достижения были поставлены следующие задачи: обобщить научные представления о проблемах правового регулирования беспилотных транспортных средств, изучить возможность внедрения в российскую практику соответствующего зарубежного опыта правового обеспечения, рассмотреть дискуссионные вопросы ответственности за вред, причиненный беспилотными транс-

портными средствами.

Исследование особенностей правового режима беспилотных транспортных средств является достаточно новым научным направлением. В научных трудах А. И. Коробеева, А. И. Чучаева, М. С. Фокина, А. О. Ананенко, А. И. Трусова, Ю. Н. Боярской, А. И. Землина и ряда других ученых рассматриваются различные отраслевые аспекты регулирования беспилотного транспорта. Остро ощущается недостаток общетеоретического освещения поднимаемых проблем.

Методологической основой настоящего научного поиска стало интегративное правопонимание, позволяющее комплексно осознать социальную и правовую действительность, выработать эффективный механизм регулирования беспилотных транспортных средств.

В процессе исследования использовались разнообразные методы научного познания, в частности, диалектический, позволивший рассмотреть все правовые явления в их взаимосвязи; общенаучные – анализ, синтез, индукция, дедукция, обобщения, оказавшие помощь в осмыслении сложившихся в науке представлений об особенностях правового режима беспилотных транспортных средств; частно-научные – формально-юридический, сравнительно-правовой, методы толкования права дали возможность всесторонне изучить действующий экспериментальный режим привлечения к ответственности БТС, предложить пути его совершенствования.

Результаты.

Новые технологии привели не только к цифровизации в праве и цифровизации права [1, с. 22], но и существенно повысили значимость науки, усилили взаимные связи технических и гуманитарных направлений исследований, показали необходимость и обоснованность использования экспериментальных методов в юриспруденции. Правовой эксперимент стал эффективным способом апробаций новых правовых моделей. Поэтому неудивительно, что первый правовой акт, положивший начало правовому регулированию БТС, был посвящен эксперименту по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств [2].

Первоначально срок действия рассматриваемого экспериментального правового режима составлял 3 года. Показав свою эффективность, он был продлен до 1 апреля 2028 года [3].

В настоящее время правовое регулирование БТС обеспечивается целым рядом правовых актов подзаконного характера. Как уже было отмечено ранее, одной из основных проблем правового обеспечения является определение оптимально-

го механизма распределения ответственности за вред, причиненный беспилотными транспортными средствами (БТС).

В экспериментальном режиме апробируется одна из возможных моделей. Она характеризуется правовым закреплением открытого перечня рисков причинения вреда жизни, здоровью или имуществу человека (либо имуществу юридического лица), ущерба обороне и (или) безопасности государства, иным охраняемым законом ценностям; дифференцированным подходом к определению ответственности оператора, лиц, ответственных за техническое состояние высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории, водителя-испытателя. Представляется позитивным закрепление открытого перечня рисков, поскольку, во-первых, пока оказывается невозможным «спрогнозировать с максимальной степенью точности все риски развития искусственного интеллекта» [4, с. 86], в связи с чем создание закрытого списка является бессмысленным, правовой эксперимент может выявить новые, ранее неизвестные грани; во-вторых, это дает возможность избежать формального подхода при рассмотрении вопроса о возмещении вреда охраняемым общественным отношениям.

Постановлением Правительства РФ от 09.03.2022 № 309 определены первые составы правонарушений с участием БТС. К сожалению, они представляются размытыми и неполными. Так, оператор «несет ответственность за причинение вреда жизни и здоровью пассажира высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории и (или) иных участников дорожного движения в связи с недостатками при осуществлении маршрутизации и диспетчеризации высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории» [5]; лица, ответственные за техническое состояние БТС – «в связи с недостатками дополнительного оборудования, установленного субъектом экспериментального правового режима на транспортное средство или технического состояния высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории» [5]; водитель-испытатель – в случае ДТП по его вине.

В настоящее время нарушение правил дорожного движения в зависимости от характера негативных последствий может повлечь за собой привлечение виновного лица к уголовной, административной, гражданской ответственности. Ключевым в традиционной модели юридической ответственности является субъект, обладающий свободой воли. Правоотношения с участием БТС гораздо более сложны, поэтому трудно согласиться с позицией ряда ученых, предлагающих распространить имеющийся механизм ответственности

владельцев источников повышенной опасности в отношении БТС, полагая, что это позволит определить обязательства, возникающие из причинения вреда при эксплуатации беспилотных транспортных средств [6, с. 26]. Думается, что этого будет явно недостаточно; ответственность должна быть повышенной, поскольку использование БТС сопряжено с рядом ранее неизвестных рисков, например, выходом программного обеспечения из-под контроля, принятием неверных решений – «цифровых галлюцинаций». По этой же причине дискуссионным представляется и предложение по отнесению автономных транспортных средств к категории «непреодолимая сила». В литературе справедливо отмечается, что наличие у них таких характеристик, как особый уровень автоматизации и «безучастности лица, «управляющего» автономным автомобилем» [7, с. 146], не могут быть признаны весомыми аргументами для этого.

Интересный механизм распределения бремени ответственности апробируется в Германии. Используемая модель гармонично сочетает этические и правовые составляющие. Этическими нормами запрещается внедрять в программы искусственного интеллекта алгоритмы, позволяющие спасти жизнь одних людей, причинив вред другим, что перекликается с известными законами Айзека Азимова. Нормами права разрешается использовать БТС на дорогах общего пользования только в том случае, если за рулем находится водитель, готовый в любой момент взять управление на себя, и транспортное средство оснащено «черным ящиком», фиксирующим все детали поездки. Действует презумпция виновности водителя. Он считается виновным в ДТП до тех пор, пока его вина не будет опровергнута в процессе расследования. Если по результатам расшифровки «черного ящика», иных доказательств будет выявлена техническая причина транспортного происшествия, ответственность несет автопроизводитель [8, с. 123].

Вызывает серьезную тревогу складывающееся в обществе представление о БТС как уникальном средстве снижения количества дорожно-транспортных происшествий. Конечно, использование высокоавтоматизированных транспортных средств исключает человеческий фактор, но только частично, поскольку используемое программное обеспечение – это тоже результат интеллектуальной деятельности человека. Могут быть ошибки, сбои, возникающие в силу ряда объективных (магнитные бури) и субъективных (неправомерные действия третьих лиц) причин.

В России в ходе первого эксперимента случилось 36 ДТП с участием БТС. Из них 26 произошли, когда беспилотники находились в автоматизированном режиме управления, 10 – в

ручном режиме управления, 2 – по вине техники, остальные – по вине другого участника дорожного движения [9].

Согласно данным Информационно-аналитического обзора Научного центра безопасности дорожного движения МВД России наибольшее количество ДТП (88,7%) совершается из-за нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств. Но та же статистика обращает внимание на то, что наиболее часто на местах ДТП фиксируются нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию и обустройству автомобильных дорог; отсутствие или плохая различимость горизонтальной разметки проезжей части; отсутствие дорожных знаков в необходимых местах, неправильное применение, плохая видимость дорожных знаков [10, с. 7].

Все это говорит о том, что сокращение числа ДТП, сведение их к минимуму требует системного подхода, предполагающего не только совершенствование БТС, но и создание качественной дорожной инфраструктуры. Статистические данные убедительно говорят о том, что в ряде случаев БТС оказываются беспомощными перед погодными и дорожными условиями. Представители технических наук признают, что одной из наиболее трудных задач «остается распознавание в режиме реального времени всевозможных объектов, которые встречаются на пути у транспортного средства» [11, с. 65]; в связи с чем необходимо создание соответствующей инфраструктуры, характеризующейся высоким уровнем «автоматизации (цифровизации) процессов планирования, отслеживания и управления транспортными потоками» [12, с. 1].

Возникают вопросы и другого характера, обусловленные неизбежным сбором БТС большого количества данных в процессе своей эксплуатации. А. Ж. Степанян предположил, что могут даже возникнуть ситуации нарушения права человека на частную жизнь [13, с. 172]. В целях их предупреждения следует разработать эффективный механизм защиты персональных данных, «накапливаемых и обрабатываемых беспилотными автомобилями в процессе их функционирования» [14, с. 31].

Продолжается дискуссия между представителями быстрого и постепенного правового обеспечения новых технологий. Трудно согласиться с позицией ученых, считающих, что правовое регулирование не успевает за техническими новинками, и отмечающих необходимость установления постоянного правового режима для беспилотных транспортных средств [15, с. 128]. При этом они сами признают, что устранение правовых и организационных барьеров для использования БТС на

дорогах общего пользования в ряде зарубежных стран произошло под давлением представителей высокотехнологического бизнеса и транспортных корпораций [15, с. 128]. Стремление получить максимальную прибыль в условиях объективной неопределенности возможных рисков ставит под угрозу обеспечение дорожной безопасности. Неоправданным «забеганием» вперед является и идея создания кодифицированного правового акта беспилотного транспорта [16, с. 83]. Систематизация успешна только тогда, когда накоплен большой правовой материал и практика его реализации.

Разумным и оправданным представляется «осторожное» регулирование рассматриваемых правоотношений в Российской Федерации, находящее свое выражение в продолжении действия экспериментального правового режима. Это дает возможность системно осмыслить полученные результаты, выстроить стройную систему правового и индивидуального регулирования беспилотных транспортных средств, адекватно используя потенциал публичного и частного права, творчески соединяя достижения гуманитарных и технических наук.

Разработанный Министерством транспорта проект федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [17] прошел публичное обсуждение. Следует приветствовать позицию его разработчиков, предлагающих четкое разделение негативных последствий, возникающих из причинения вреда, практически между всеми участниками рассматриваемых правоотношений, в частности, владельцами (эксплуатантами) высокоавтоматизированных транспортных средств, изготовителями (включая разработчиков автоматизированной системы вождения), авторизованными сервисными центрами, операторами дистанционной поддержки, водителями, владельцами вспомогательной инфраструктуры. Думается, что проведенное публичное обсуждение законопроекта позволит учесть замечания и рекомендации представителей научного сообщества и всех заинтересованных лиц.

Заключение

Правовое регулирование консервативно, оно объективно выполняет ограничительную функцию, принимая на себя удар в борьбе с катастрофическими изменениями, которые могут возникнуть в результате бездумного развития и использования технологий искусственного интеллекта.

Очевидно, что привлечение к ответственности за вред, причиненный беспилотными транс-

портными средствами, должно строиться на основе дифференцированного подхода, предполагающего введение самостоятельных составов правонарушений для субъектов. Важным также представляется обязательное оснащение БТС «черными ящиками», данные которых будут значительно облегчать процесс расследования ДТП.

Технический прогресс не остановить, но необходимо спокойно осмысливать результаты проводимого правового эксперимента, совершенствовать используемые правовые модели, не забывая при этом о необходимости активного проведения мероприятий, направленных на повышение правовой культуры всех участников дорожного движения.

Список литературы:

- [1] Мирошник С. В. Развитие права в цифровую эпоху // Российское правосудие. 2022. № 1. С. 16-23.
- [2] Постановление Правительства РФ от 26.11.2018 № 1415 (ред. от 07.02.2022) «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» (вместе с «Положением о проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств») // СПС «КонсультантПлюс».
- [3] Постановление Правительства Российской Федерации от 27 марта 2025 г. № 373 «О продлении срока действия экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств и внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 9 марта 2022 г. № 309» // СПС «КонсультантПлюс».
- [4] Филипова И. А. Правовое регулирование искусственного интеллекта: регулирование в России, иностранные исследования и практика // Государство и право. 2018. № 9. С. 79-88.
- [5] Постановление Правительства РФ от 09.03.2022 N 309 (ред. от 27.03.2025) «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств» // СПС «КонсультантПлюс».
- [6] Амиянц К. А., Саркисянц Г. Г. Юридическая ответственность при использовании беспилотных транспортных средств // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2024. № 12-1(99). С. 22-26.

[7] Хващевская В.А. Проблемы правового регулирования беспилотных автомобилей // Электронный сборник трудов молодых специалистов Полоцкого государственного университета. 2021. Выпуск 37 (107). С.145-146.

[8] Коробеев А. И., Чучаев А. И. Беспилотные транспортные средства, оснащённые системами искусственного интеллекта: проблемы правового регулирования // Азиатско-тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2018. Т. 20, № 3. С. 117-132.

[9] Минэк назвал число ДТП с участием экспериментальных беспилотных авто. Сколько инцидентов случилось по вине самих машин // РБК. 06 февраля 2025 г. https://www.rbc.ru/technology_and_media/06/02/2025/67a3b1b29a7947592eb09762.

[10] Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2025 года. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. 37 с.

[11] Кремлев И. А., Тырышкин А. В. Объекты инфраструктуры для беспилотных транспортных средств // Мир транспорта. 2019. Т. 17, № 2(81). С. 64-71.

[12] Лещов Г. Ю. Современные аспекты формирования нормативно-правовой базы для создания инфраструктуры беспилотного транспорта // Вестник евразийской науки. 2022. Т. 14, № 1. С.1.

[13] Степанян А. Ж. Проблемы регулирования беспилотных транспортных средств // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2019. № 4(56). С. 169-174.

[14] Дейнеко А. Г. Эволюция правового регулирования эксплуатации беспилотных автомобилей в Российской Федерации // Информационное право. 2022. № 1. С. 31-34.

[15] Землин А.И., Матвеева М.А. Правовое обеспечение внедрения и использования беспилотных автомобилей: опыт, проблемы и направления их решения // Государство и право. 2023. № 12. С. 121-130.

[16] Ананенко А. О. Основные направления совершенствования правового регулирования использования беспилотных транспортных средств // Транспортное право и безопасность. 2020. № 2(34). С. 76-83.

[17] Проект Федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс».

References:

[1] Miroshnik S.V. Development of law in the digital age // Russian justice. 2022. № 1. S. 16-23.

[2] Decree of the Government of the Russian Federation of 26.11.2018 No. 1415 (as amended on 07.02.2022) "On conducting an experiment on the trial operation of highly automated vehicles on public roads" (together with the "Regulation on conducting an experiment on the trial operation of highly automated vehicles on public roads") // SPS "ConsultantPlus".

[3] Decree of the Government of the Russian Federation of March 27, 2025 No. 373 "On the extension of the experimental legal regime in the field of digital innovations in the operation of highly automated vehicles and amending the decree of the Government of the Russian Federation of March 9, 2022 No. 309 "/// SPS" ConsultantPlus".

[4] Filipova I. A. Legal regulation of artificial intelligence: regulation in Russia, foreign research and practice // State and law. 2018. № 9. S. 79-88.

[5] Decree of the Government of the Russian Federation of 09.03.2022 No. 309 (ed. 27.03.2025) "On the establishment of an experimental legal regime in the field of digital innovations and approval of the Program of an experimental legal regime in the field of digital innovations for the operation of highly automated vehicles "/// SPS" ConsultantPlus".

[6] Amiyants K. A., Sarkisyants G. G. Legal liability when using unmanned vehicles // International Journal of Humanities and Natural Sciences. 2024. № 12-1(99). S. 22-26.

[7] Khvashchevskaya V.A. Problems of legal regulation of unmanned vehicles // Electronic collection of works of young specialists of Polotsk State University. 2021. Issue 37 (107). P.145-146.

[8] Korobeev A.I., Chuchaev A.I. Unmanned vehicles equipped with artificial intelligence systems: problems of legal regulation // Asia-Pacific region: economics, politics, law. 2018. Т. 20, NO. 3. S. 117-132.

[9] Minek called the number of accidents involving experimental unmanned cars. How many incidents happened due to the fault of the machines themselves // RBC. 06 Feb 2025 https://www.rbc.ru/technology_and_media/06/02/2025/67a3b1b29a7947592eb09762.

[10] Road traffic accident in the Russian Federation for 9 months of 2025. Information and analytical review. М.: PKU "NC BDD of the Ministry of Internal Affairs of Russia," 2025. 37 pp.

[11] Kremlin I. A., Tyryshkin A. V. Infrastructure facilities for unmanned vehicles // World of Transport. 2019. Т. 17, NO. 2 (81). S. 64-71.

[12] Leshchov G. Yu. Modern aspects of the formation of a regulatory framework for creating an infrastructure for unmanned vehicles // Bulletin of Eurasian Science. 2022. Т. 14, NO. 1. S.1.

[13] Stepanyan A. Zh. Problems of regulation of

unmanned vehicles // Bulletin of the University named after O.E. Kutafin (MSLA). 2019. № 4(56). S. 169-174.

[14] Deineko A. G. Evolution of the legal regulation of the operation of unmanned vehicles in the Russian Federation // Information Law. 2022. № 1. S. 31-34.

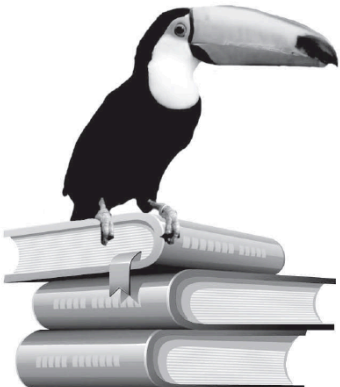
[15] Zemlin A.I., Matveeva M.A. Legal support for the introduction and use of unmanned vehicles: experience, problems and directions for their

solution // State and law. 2023. № 12. P. 121-130.

[16] Ananenko A. O. The main directions of improving the legal regulation of the use of unmanned vehicles // Transport law and safety. 2020. № 2(34). S. 76-83.

[17] Draft Federal Law "On Highly Automated Vehicles and on Amending Certain Legislative Acts of the Russian Federation" // SPS ConsultantPlus."





ЮРКОМПАНИ

www.law-books.ru

Юридическое издательство
«ЮРКОМПАНИ»

Издание учебников,
учебных и методических
пособий, монографий,
научных статей.

Профессионально.

В максимально
короткие сроки.

Размещаем
в РИНЦ, E-Library.