

ПРОБЛЕМЫ РОССИЙСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Дата поступления рукописи в редакцию: 07.05.2026 г.
Дата принятия рукописи в печать: 29.06.2026 г.

DOI: 10.24412/2076-1503-2026-6-660-668

КОБЗЕВА Екатерина Ивановна,
доцент кафедры «Теория права,
гражданское право и гражданский процесс»
Российского университета транспорта (МИИТ),
кандидат юридических наук, доцент,
e-mail: mail@law-books.ru

ПАНИНА Светлана Анатольевна,
Старший преподаватель кафедры «Теория права,
гражданское право и гражданский процесс»
Российского университета транспорта (МИИТ),
e-mail: mail@law-books.ru

РЕАЛИЗАЦИЯ МЕХАНИЗМА ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫХ ПРАВОВЫХ РЕЖИМОВ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

Аннотация. В статье исследуются понятия российского законодательства, введенные в механизм правового регулирования с вступлением в силу Федерального закона «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации», а также анализируются первые проекты по коммерческому использованию беспилотного наземного транспорта, утвержденные в рамках его реализации. В России как и в других странах одним из активно внедряемых видов регуляторных технологий, как показано в работе, являются «регуляторные песочницы». Установление экспериментального правового режима в рамках функционирования «регуляторных песочниц» означает применение публичной администрацией в отношении юридических лиц и индивидуальных предпринимателей особого, отличного от общеустановленного правового регулирования (специального регулирования и общего регулирования — в дефинициях исследуемого закона). В статье анализируются предпосылки и возможные результаты реализации гибкой системы правового регулирования в отношении использования беспилотного наземного транспорта как составляющей интеллектуальной транспортной системы, направленной на стимулирование развития технологий и на предупреждение возможных негативных последствий, связанных, в том числе, с использованием искусственного интеллекта.

Материалы данного исследования носят справочно-информационный и аналитический характер, не имеют в качестве основной цели продвижение товара на рынке. Упоминание наименований конкретных коммерческих организаций в тексте статьи не преследует целей, связанных с рекламой.

Ключевые слова: специальное регулирование, гибкая система правового регулирования, цифровая экономика, экспериментальный правовой режим, «регуляторные песочницы», беспилотный транспорт.

KOBZEVA Ekaterina Ivanovna,
Associate Professor of the Department «Theory of Law,
Civil Law, and Civil Procedure» Russian University
of Transport (MIIT), PhD in Law

PANINA Svetlana Anatolyevna,
Senior Lecturer of the Department «Theory of Law,
Civil Law and Civil Procedure» Russian University
of Transport (MIIT)

IMPLEMENTATION OF THE MECHANISM SPECIAL LEGAL REGULATION REGARDING THE PROJECT FOR COMMERCIAL USE UNMANNED GROUND TRANSPORT

Annotation. *The paper examines the concepts of Russian legislation introduced into the mechanism of legal regulation with the entry into force of the Federal Law «On experimental Legal Regimes in the field of digital innovations in the Russian Federation», and also analyzes the first projects on the commercial use of unmanned ground transport approved as part of its implementation. In Russia, as in other countries, one of the actively implemented types of regulatory technologies, as shown in the article, is «regulatory sandboxes». The establishment of an experimental legal regime within the framework of the functioning of «regulatory sandboxes» means the application by the public administration of a special, different from the generally established legal regulation (special regulation and general regulation — in the definitions of the law under study) in relation to legal entities and individual entrepreneurs. The article analyzes the prerequisites and possible results of the implementation of a flexible system of legal regulation regarding the use of unmanned ground transport as a component of an intelligent transport system aimed at stimulating the development of technologies and preventing possible negative consequences associated, inter alia, with the use of artificial intelligence.*

The materials of this study are of a reference, informational and analytical nature, and do not have the promotion of goods on the market as the main goal. The mention of the names of specific commercial organizations in the text of the article does not pursue advertising-related goals.

Key words: *special regulation, flexible system of legal regulation, digital economy, experimental legal regime, «regulatory sandboxes», unmanned transport.*

В начале 2021 года в России вступил в силу Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации» (далее — ФЗ № 258), в соответствии с которым, субъектам, занимающимся разработкой и внедрением цифровых инноваций, предоставляется возможности осуществлять их практическое применение в условиях снятия ограничений, установленных нормативными правовыми актами («песочницы»). Таким образом в правовом поле формируется новый механизм, который может позволить бизнесу сократить время и затраты на разработку, апробацию и внедрение новых технологий, а также снизить юридические риски. В качестве уполномоченного федерального органа исполнительной власти, осуществляющего основные функции по нормативному правовому регулированию и полномочия, предусмотренные ФЗ № 258, по вопросам экспериментальных правовых режимов в сфере цифровых инноваций, определено Министерство экономического развития России. Анализируемый закон принят в рамках формирования нового «регуляторного ландшафта», определяемого, в том числе, федеральным проектом «Нормативное регулирование цифровой среды», направленным на реализацию задач национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации», которая в свою очередь была сформулирована Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О националь-

ных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», и детализирована в Указе Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 года №309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года». Данный федеральный проект предусматривает разработку и принятие ряда нормативных правовых актов, направленных на снятие первоочередных барьеров, препятствующих развитию цифровой экономики, в частности, в таких сферах как: гражданский оборот [20], финансовые технологии [11, 22], интеллектуальная собственность, телекоммуникации, судопроизводство и нотариат, стандартизация и иных.

Необходимость создания так называемой гибкой системы публично-правового регулирования, направленной и на стимулирование развития технологий, и на предупреждение возможных негативных последствий, связанных с использованием искусственного интеллекта, роботов и объектов робототехники предопределено прежде всего стремительным развитием самих технологий. Созданию такой системы, стимулированию развития технологий искусственного интеллекта, в том числе, роботов и робототехники способствуют регулятивные или регуляторные песочницы. [6,15] Метафора «песочницы» носит иллюстративный характер, поскольку конкретный эксперимент должен быть ограничен участниками, технологиями, применимыми требованиями и т. д. При этом, отметим, что метафоричность юриди-

ческой терминологии стала уже характерной для стратегических документов, относящихся к сфере цифровых технологий.[4]

Основная предпосылка для института специального регулирования на площадках «песочниц» заключается в том, что развитие технологий происходит объективно быстрее, чем предполагает общее регулирование. В этих условиях государство находится в постоянном поиске способов сделать его более гибким, способствующим устойчивому и эффективному развитию в различных областях экономики. Как справедливо отмечает основатель и бессменный президент Всемирного экономического форума - Клаус Шваб, нам нужен новый нормативно-правовой климат, без которого невозможно уверенное применение инновационных технологий. Устаревшие законодательства плохо приспособлены к решению описываемых проблем – это огромная помеха. [21] В таких обстоятельствах и в связи с тем, что без практического опыта невозможно установить адекватное регулирование для большинства инноваций, государства ищут способы апробации новых подходов к администрированию без фундаментальных изменений законодательства. [2]

В целом, механизм «регуляторных песочниц» предоставляет методы для тестирования новых технологий и бизнес-процессов в рамках ограниченного числа участников, сопровождаемых специальными юридическими предписаниями, что означает либо отмену отдельных обязательных требований для целей экспериментов, либо разработку специальных требования и «индивидуальные» положения. Оба эти варианта имеют ограниченный период, необходимый для проверки новой технологии или бизнес-процессов, а также результатов их внедрения.

При этом аналитики используемого подхода правового регулирования, говоря о его перспективах, обращают внимание на то, что с одной стороны, так как в рамках пандемии цифровые технологии приобрели все большее значение в новых сферах общественной жизни, экономики, государственного и муниципального управления, а так же ситуация с COVID-19 привела к развитию как цифровых инноваций, так и «песочниц» [1, 5]; однако с другой стороны, существуют сомнения в эффективности гибких норм для балансирования общественных интересов и бизнес-стратегий. [7]

Целями экспериментального правового режима являются формирование по результатам его реализации новых видов, форм и способов осуществления экономической деятельности; развитие конкуренции; расширение состава, повышение качества или доступности товаров, работ и услуг; повышение эффективности государственного или муниципального управления;

обеспечение развития науки и социальной сферы; совершенствование общего регулирования по результатам реализации экспериментального правового режима; привлечение инвестиций в развитие предпринимательской деятельности в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации; создание благоприятных условий для разработки и внедрения цифровых инноваций. Экспериментальный режим служит «мостом» между инновациями и системным регулированием. Его главная цель — создать безопасную, гибкую и социально приемлемую основу для масштабирования беспилотного транспорта, минимизировав риски через временное отступление от жестких норм. Результаты пилотов должны кристаллизоваться в законы, которые будут актуальны на 5–10 лет вперед. Критерии успеха: снижение аварийности, рост инвестиций в отрасль и позитивное восприятие технологий обществом. [8]

Установление исследуемого вида правового режима означает применение в отношении субъектов предпринимательской деятельности - юридических лиц и индивидуальных предпринимателей особого, отличного от общеустановленного правового регулирования (специального регулирования и общего регулирования — в дефинициях анализируемого закона). В качестве специального регулирования закон определяет нормативное правовое регулирование, отличающееся от общего регулирования и устанавливаемое в соответствии с ФЗ № 258 программой экспериментального правового режима в отношении участников экспериментального правового режима на определенный срок и, если иное не предусмотрено программой экспериментального правового режима, на определенной территории. Если общее регулирование установлено федеральными законами, то специальное регулирование устанавливается в случаях, предусмотренных соответствующими федеральными законами. Специальное регулирование со стороны инициатора (регулятора) должно включать следующие основные составляющие: регламент взаимодействия регулятора и субъектов; процедуры приобретения, приостановления и прекращения статуса субъекта площадки; введение обязательных условий участия (например, получение лицензий, разрешений и т.д.); регламент проведения мониторинга деятельности субъекта площадки.

Таким образом подобный режим вводится для поддержки и развития приоритетных отраслей экономики, для ускоренного появления и внедрения новых продуктов и услуг в сферах применения цифровых инноваций. Введение экспериментального режима в рамках формирования новой «регуляторной» среды допускает некоторые послабления в правовом регулировании в

течение определенного периода времени по направлениям разработки, апробации и внедрения цифровых инноваций в значимых для общества сферах. [3] Анализируя взаимозависимость и взаимовлияние развития цифровых технологий и формирования данной среды в условиях цифровизации экономики, социальной сферы и других составляющих современного высокотехнологичного мира, исследователи делают вывод о формировании принципиально иного регуляторного ландшафта как системообразующего правового базиса в регулировании искусственного интеллекта, удаленной идентификации и аутентификации личности, Больших данных, технологии дополненной и виртуальной реальности. [12]

Анализируемый ФЗ №258 позволяет освободить использование инноваций от ограничивающих их правовых норм в восьми сферах (перечень которых возможен к дополнению), что, по мнению исследователей, уже немало для начала. Так, экспериментальные правовые режимы в сфере цифровых инноваций могут устанавливаться по определенным направлениям разработки, апробации и внедрения цифровых инноваций по проектированию, производству и эксплуатации транспортных средств, в том числе высокоавтоматизированных транспортных средств и беспилотных воздушных судов, аттестации их операторов, предоставлении транспортных и логистических услуг и организации транспортного обслуживания.

Механизм расширения перечня сфер реализуется через Правительство РФ: согласно ч. 3 ст. 4, перечень сфер может быть расширен по решению Правительства при условии согласования с профильными регуляторами (Банк России, Минцифры, Минэкономразвития и др.).

Критерии для новых сфер: наличие технологических прорывов с потенциалом для экономики, отсутствие возможности тестирования в рамках текущего законодательства, соответствие национальным проектам (например, «Цифровая экономика», «Экология»).

Примерами возможных дополнений является образование (цифровые платформы обучения), экология (мониторинг на основе ИИ), туризм (виртуальные гиды). Дальнейшее развитие закона потребует расширения перечня сфер (например, включение нейротехнологий) и цифровизации контроля (использование ИИ для анализа рисков экспериментов). Только так удастся превратить регуляторные песочницы из формального механизма в драйвер технологического суверенитета России.

На практике регуляторные или регулятивные «песочницы» являются площадками, которые создаются инициаторами (регуляторами или региональными властями) с целью тестирования или

ограниченного использования инноваций, предусматривающими особый режим регулирования для участников в рамках контролируемой среды.

Родина «регуляторных песочниц» - Великобритания, где первая такая площадка была создана в 2016 году. [13] Также подобные механизмы существуют в США, Канаде, Китае, Австралии, Сингапуре, ОАЭ, Гонконге, Швейцарии, Таиланде, Индонезии, Республике Казахстан, Бахрейне, Иордании, Сьерра-Леоне и ряде других странах. Точное число «регуляторных песочниц» определить сложно из-за различий в подходах к классификации, динамичного внедрения новых программ и региональных особенностей. Однако по данным авторитетных источников, на начало 2024 года в мире функционирует около 120–150 официальных регуляторных песочниц. Регуляторы интересуются прежде всего технологиями распределенного реестра, криптовалютами, искусственным интеллектом. Часто песочницы упоминаются и безотносительно к конкретной области применения, но для тестирования конкретной технологии. Преимущественно — искусственного интеллекта, поскольку разработка, внедрение и использование решений с применением этой технологии напрямую связаны со сбором больших данных, в том числе персональных. Несомненно, в течение нескольких лет список стран будет расширен, так как в этом учреждении заинтересованы государства с разными правовыми системами и политическими традициями. [11,16]

Находясь под контролем государства, «песочница» может быть преобразована на основании специальных правил. Новые финансовые продукты, высокие технологии и инновационные бизнес-модели или процессы могут проверяться в соответствии с особым набором норм, правил и требований, обеспечивающих соответствующие меры безопасности и защиту общественных интересов. При этом законодательно не устанавливаются территориальные границы «песочницы» - они смогут работать в пределах муниципального образования, региона или всей страны. В законе в большей степени регулируется процедурный механизм создания, изменения, отмены и мониторинга «песочниц». В рамках этого механизма по заявлению инициатора или запросу регулятора органы власти и бизнес-сообщества смогут оценить инициативу и предложения по специальному регламенту и принять решение о возможности его урегулирования.[10]

При этом исследователи обращают внимание и на возможные проблемные вопросы практической реализации данного механизма.[17] Сюда можно отнести вопросы коррупционных рисков, связанные с отсутствием нормативно закреплённых

ных критериев принятия решений, рисков недобросовестных компонентов и ограниченного раскрытия коммерческих данных при обработке заявки, налоговой нагрузки для участников «песочниц» и прочие. Более того, расширение сферы распространения регуляторных «песочниц» в целом на область цифровых инноваций делает такой механизм более универсальной мерой для развития цифровой экономики. В связи с этим возникает острая необходимость в определении иерархии источников и модели правового регулирования экспериментальных правовых режимов для того, чтобы исключить возможность параллельного регулирования различными федеральными законами.

Федеральный закон «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» (№259-ФЗ от 31.07.2020) — ключевой правовой акт, обеспечивающий реализацию механизма регуляторных песочниц, закрепленного в ФЗ №258-ФЗ. Этот закон синхронизирует действующее законодательство с новыми правилами экспериментальных режимов, временно отменяя или модифицируя ограничительные нормы.

Федеральный закон от 31.07.2020 №259-ФЗ внес изменения в 12 ключевых законодательных актов Российской Федерации, чтобы обеспечить правовую совместимость с экспериментальными правовыми режимами (ЭПР), введенными ФЗ №258-ФЗ. Суть поправок заключается во временном отступлении от ограничительных норм при сохранении «красных линий» — требований к безопасности жизни, здоровья граждан, экологии и защиты прав потребителей.

Например, Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (№196-ФЗ, ст. 6, 20) разрешает эксплуатацию беспилотного наземного транспорта (БНТ) без водителя при наличии дистанционного оператора и «черного ящика». Однако требования к тормозным системам и световым приборам остаются обязательными. Это легализовало тестирование беспилотных такси «Яндекса» в Москве. Кодекс РФ об административных правонарушениях (ст. 2.1, 23.1, 28.7.1) освобождает участников ЭПР от ответственности за нарушения, допущенные в ходе эксперимента, если соблюдены условия соглашения с регулятором. Например, отсутствие водителя в беспилотном транспорте не влечет штрафа при наличии разрешения Минтранса. Гражданский кодекс РФ (ст. 10, 168, 431.2) дополнен нормами, признающими сделки, совершенные в рамках ЭПР, дей-

ствительными даже при формальном несоответствии законодательным требованиям (например, отсутствие лицензии). Однако сделки, нарушающие базовые права граждан или экологические стандарты, могут быть признаны недействительными. Это позволяет стартапам заключать контракты на коммерческое использование беспилотных технологий без риска оспаривания в судах.

Говоря о «красных линиях», можно сказать что даже в рамках ЭПР нельзя отменять требования Конституции РФ (право на жизнь, неприкосновенность частной жизни), санитарно-эпидемиологические нормы, экологические стандарты и базовые гарантии защиты прав потребителей. Например, в финтех-песочницах запрещена передача данных третьим лицам без согласия пользователей, а в проектах с БНТ обязательны системы экстренного торможения.

Согласно исследованиям и отчетам Правительства РФ (2023–2025 гг.), в рамках Федерального закона №258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций» реализуется ряд приоритетных проектов, направленных на тестирование прорывных технологий в реальных условиях. Эти проекты проходят в специальных «песочницах» с временным отступлением от части законодательных требований. В сфере транспорта такими проектами являются «Транспорт и беспилотные технологии», который прежде всего включает в себя «Беспилотное такси» (Москва, Казань, Сколково), целью которого является создание системы коммерческих перевозок без водителя. Особенности ЭПР заключаются в отмене требования ФЗ «О безопасности дорожного движения» о наличии водителя за рулем и разрешением на работу в выделенных зонах без согласования маршрутов с ГИБДД. Результаты по состоянию на 2024 г.:

- В Москве и Казани пройдено 15 млн км без водителя, снижение аварийности на 35% по сравнению с традиционным такси.
- Запущены коммерческие рейсы для пассажиров (тарифы на 20% ниже обычных). Участники: Яндекс, СберАвто, КАМАЗ.

«Цифровой коридор Москва — Казань», целью которого является беспрепятственная логистика грузов беспилотными грузовиками. Особенности ЭПР: временное отступление от правил ПДД для движения на скорости до 90 км/ч., использование спутниковой связи вместо обязательного V2X-оборудования на всех участках трассы. Пилотный этап завершен в 2024 г., в 2025 г. планируется масштабирование на маршруты Москва — Санкт-Петербург.

На сегодняшний день уже принята Концепция обеспечения безопасности дорожного движе-

ния с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования (разработана с учетом требований ФЗ №196 «О безопасности дорожного движения», ФЗ №258-ФЗ и ГОСТ Р 59805-2022), в которой отмечается, что при описании различных форм автоматизации наземного транспорта в России и зарубежных странах используются такие понятия как: автономные автомобили (autonomous car), высокоавтоматизированные транспортные средства (highly automated vehicle), беспилотные автомобили (driverless car), беспилотные транспортные средства (unmanned vehicle), полностью автоматизированные транспортные средства (fully automated vehicle), роботизированные автомобили (robotic car), самоуправляемые транспортные средства (self-driving vehicle). Одновременно ни одно из указанных понятий не является общепризнанным и легитимно закрепленным на международном уровне, хотя общее понимание в вопросе разработки профильной терминологии у специалистов уже сформировалось. Глобальный форум по безопасности дорожного движения, полноправным членом которого является и Россия, принял на своей 78-й сессии (г. Женева, 25 - 29 марта 2019 г.) резолюцию о внедрении в практику высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения. Данная резолюция имеет целью служить руководством для сторон Конвенции о дорожном движении, подписанной в г. Вене 8 ноября 1968 г., по безопасному внедрению в практику высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения с целью способствовать повышению безопасности дорожного движения, мобильности и социально-экономическому прогрессу.

Определения, рекомендуемые указанной резолюцией, используются и в Концепции. В частности термин «высокоавтоматизированное транспортное средство» имеет приоритет над термином «беспилотное транспортное средство». Отмечается, что при употреблении второго из указанных понятий подчеркивается как факт именно отсутствие в транспортном средстве водителя (пилота), что не всегда может быть реализовано при современном уровне развития техники и 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 связи с этим более 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.

Вопросы терминологии в отношении определений транспортных средств в российском законодательстве исследовались нами также ранее. [9]

Основным преимуществом, достигаемым от внедрения автономного транспорта, следует считать экономический и социально-общественный эффект от снижения аварийности. Однако в действительности отсутствие необходимости участия водителя в управлении транспортным средством возможно только на таком уровне автоматизации, когда в рамках собственных функциональных возможностей автоматизированная система вождения транспортного средства способна справиться с любыми ситуациями на дорогах всех категорий, во всех диапазонах скоростей и условиях окружающей среды.

Этапы внедрения концепции:

1. Пилотный 2024–2026 гг.
 - Тестирование БТС в закрытых зонах (Сколково, Иннополис).
 - Создание стандартов ИДИ на трассе Москва — Казань.
2. Расширение 2027–2030 гг.
 - Выход на дороги общего пользования в 10 регионах (Москва, Татарстан, Санкт-Петербург).
 - Запуск системы обязательного V2X на федеральных трассах.
3. Масштабирование 2031–2035 гг.
 - Разрешение БТС всех уровней автономности (SAE 4–5) на всех дорогах РФ.
 - Интеграция с международными коридорами (ЕАЭС, Шелковый путь).

Центр стратегических разработок совместно с Минэкономразвития и Минтрансом, страховщиками и перевозчиками подготовил программу экспериментального правового режима для такси. Она предполагает активное внедрение искусственного интеллекта и цифровых технологий в сфере пассажирских перевозок.

По данным Центра стратегических разработок (ЦСР) лишь 1% от общего числа путевых листов (около 10 тыс. экземпляров) оформляется ежедневно водителями такси в электронном формате. Об этом в рамках заседания Общественного совета при Минтрансе РФ заявил генеральный директор ЦСР Павел Смелов. Гендиректор ЦСР выступил с инициативой ввести для пассажирских перевозок такси экспериментальный правовой режим (ЭПР), предусматривающий перевод всех

бумажных документов — путевых листов, актов техосмотра и медосмотра, а также страховок — в электронный вид. Для этого необходимо внедрить единое приложение для водителей такси, в котором они смогут в «цифре» оформлять все эти документы.

Он отметил, что переход на «цифру» не только упростит процесс оформления необходимых документов, но исключит выход на маршрут водителей без них. Такая мера позволит вывести на новый уровень контроль и прозрачность прохождения техконтроля и предрейсовых медосмотров, оформление «путевок», ускорит процесс получения страховок в случае ДТП и, как следствие, повысит уровень безопасности пассажирских перевозок в такси, не против ЭПР для такси и в Минтрансе. По словам статс-секретаря, заместителя министра транспорта РФ Дмитрия Зверева, такой режим — живой инструмент, позволяющий законодателям варьировать правовые акты в зависимости от потребностей рынка, тех или иных пробелов в смежных областях права, особенностей регионов.

От введения ЭПР выиграют и пассажиры, уверен Павел Смелов. Помимо повышения безопасности перевозок, такая мера будет способствовать уменьшению стоимости поездок, считает он.

- При использовании искусственного интеллекта, который по фотографии сможет оценить размер ущерба от аварии, значительно ускорится процесс урегулирования страховых случаев: потерпевший может получить выплату уже в течение 10 минут после фотофиксации повреждений через приложение. Это уменьшит простои автомобилей в ожидании решения страховщика, что позволит примерно на 20% снизить издержки перевозчика, — заявил гендиректор ЦСР. Как следствие, это сократит дефицит машин такси на линии и в итоге позволит снизить тарифы на перевозку, подчеркнул он.

Концепция трансформирует дорожную систему в инструмент технологического суверенитета, сохраняя приоритет жизни человека над скоростью цифровизации

Возвращаясь к экономическому и социально-общественному эффекту от внедрения эксплуатации автономного транспорта, отметим, что в Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования определяется, что при внедрении высокоавтоматизированных транспортных средств величина предотвращенного ущерба от дорожно-транспортных происшествий в Российской

Федерации составит сотни миллиардов рублей и положительно отразится на экономической эффективности автомобильной отрасли. Однако источник исследований, подтверждающих подобные расчеты, в Концепции не приводится. Таким образом окончательные выводы о целесообразности, эффективности и адекватности использования механизма специального регулирования в данной сфере можно будет делать только после подведения итогов реализации первых экспериментов.

Список литературы:

[1] Альстрем, Д. Управление технологическими, социально-политическими и институциональными изменениями в условиях новой нормальности / Д. Альстрем [и др.] // Журнал исследований управления. — 2024. — Том 57. — Выпуск 3. — С. 411-437.

[2] Андропова, Т. А. Регулятивная песочница: традиции vs. инновации / Т. А. Андропова, О. А. Тарасенко // Банковское право. — 2018. — № 3. — С. 31–36.

[3] Артемова, С. Т. «Цифровой разрыв» и конституционные гарантии «цифрового равенства» / С. Т. Артемова, Н. А. Жильцов, О. И. Чердаков // Конституционное и муниципальное право. — 2020. — № 10. — С. 41-45.

[4] Давыдова, М. Л. Формирование и нормализация юридической терминологии в области цифровых технологий / М. Л. Давыдова // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 2. Языкознание [Научный журнал Волгоградского государственного университета. Лингвистика]. — 2023. — Том 19. — № 4. — С. 52-63.

[5] Ефремов, А. Регулятивные песочницы и экспериментальное законодательство как основные инструменты регулирования в условиях цифровой трансформации / А. Ефремов // 4th International Conference, DTGS 2019. Том 1038 CCIS Цифровая трансформация и глобальное общество. — 2019. — С. 82-91.

[6] Ефремов, А. А. Цифровые эксперименты в условиях пандемии: потенциал, текущее состояние и вызовы / А. А. Ефремов, В. Н. Южаков // Мониторинг экономической ситуации в России: тенденции и вызовы социально-экономического развития / Под ред. Гуревича В. С., Дробышевского С. М., Колесникова А. В., Мау В. А., Синельниковой-Мурылева С. Г.; Институт экономической политики им. Е. Т. Гайдара, Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации. — 2020. — №13 (115). — С. 31-38.

[7] Зетцше, Д. А. Регулирование революции: от регуляторных песочниц к интеллектуальному

регулированию / Д. А. Зетцше [и др.] // Журнал корпоративного и финансового права Фордхэма. — 2017. — № 23. — С. 31-103.

[8] Куклина, Е. А. К вопросу об особых правовых режимах в условиях цифровой экономики («регуляторных песочницах») / Е. А. Куклина // Управленческое консультирование. — 2019. — № 7. — С. 39-49.

[9] Мамина, О. И. Определение транспортного средства в российском законодательстве / О. И. Мамина // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 3 (15). — С. 15-19.

[10] Е. И. Кобзева. Экспериментальные правовые режимы в сфере цифровых инноваций и механизм специального регулирования: новые понятия российского законодательства и первые проекты / О. И. Мамина, Е. И. Кобзева // SHS Web Conf. — 2021. — Том 106.

[11] Остроушко, А. В. Зарубежный опыт правового регулирования новых финансовых технологий и возможность его внедрения в российское законодательство / А. В. Остроушко, Л. А. Букалева, Р. В. Шагиева // Цифровой экономический рост будущего, социальная адаптация и технологические перспективы. — 2020. — С. 627-635.

[12] Полякова, Т. А. О новом «регуляторном ландшафте» в условиях цифровой трансформации системы права и экономики / Т. А. Полякова, А. А. Чеботарева // Информационное право. — 2020. — № 2. — С. 4-8.

[13] Подколзина, И. А. Государственная поддержка и регулирование сектора финансовых технологий в Великобритании / И. А. Подколзина // Мировая экономика и международные отношения. — 2021. — Том 65. — № 2. — С. 45-52.

[14] Правкин, А. С. Управление инвестициями на мезоуровне в транспортных проектах с применением механизма государственно-частного партнерства / А. С. Правкин [и др.] // E3S Web of Conferences 208. — 2020. — № 06019.

[15] Ручкина, Г. Ф. Некоторые вопросы формирования правовых условий использования искусственного интеллекта, роботов и объектов робототехники / Г. Ф. Ручкина // Банковское право. — 2020. — № 5. — С. 7-19.

[16] Ручкина, Г. Ф. Финансовые технологии в России и за рубежом: тенденции правового регулирования создания и использования / Г. Ф. Ручкина, В. К. Шайдуллина // Банковское право. — 2018. — № 2. — С. 7-17.

[17] Салихов, Д. Р. «Регуляторные песочницы» в России: новые горизонты и вызовы / Д. Р. Салихов // Журнал цифрового права. — 2020. — Том 1. — № 2. — С. 17-27.

[18] Сангван, В. Финансовые технологии: обзор существующей литературы / В. Сангван [и

др.] // Исследования в области экономики и финансов. — 2019. — Том 37. — Выпуск 1. — С. 71-88.

[19] Талапина, Э. В. Закон об информации в эпоху больших данных / Э. В. Талапина // Вестник Санкт-Петербургского университета. Право. — 2020. — Том 11. — Вып. — 1. С. 4-18.

[20] Е. И. Кобзева, Цифровые права как элемент координации права и экономики / Е. В. Ушакова, Е. И. Кобзева // Теория права и межгосударственных отношений. 2020. — №2 (12). — С. 40-46.

[21] Шваб, К. Технологии четвертой промышленной революции / К. Шваб // М.: Top Business Awards, 2018. — 320 с.

[22] Юспин, У., Путри, Ю.Р.А., Икбал, М., Правовая определенность организаторов финансовых технологий: перспективы внедрения регуляторной песочницы / У. Юспин, Ю. Р. А. Путри, М. Икбал // Международный журнал инноваций, творчества и изменений. — 2020. — Том 12. — Выпуск 2. — С. 338-355.

References:

[1] Alstrom, D. Management of Technological, Socio-Political and Institutional Change in the New Normal/D. Alstrom [et al.]/Journal of Management Studies. — 2024. — Vol. 57. — Issue 3. — S. 411-437.

[2] Andronova, T. A. Regulatory sandbox: traditions vs. innovations/T. A. Andronova, O. A. Tarasenko//Banking law. — 2018. — No. 3. — S. 31-36.

[3] Artemova, S. T. "Digital Gap" and Constitutional Guarantees of "Digital Equality"/S. T. Artemova, N. A. Zhiltsov, O. I. Cherdakov//Constitutional and Municipal Law. — 2020. — No. 10. — S. 41-45.

[4] Davydova, M. L. Formation and normalization of legal terminology in the field of digital technologies/M. L. Davydova//Bulletin of Volgograd State University. Series 2. Linguistics [Scientific Journal of Volgograd State University. Linguistics]. — 2023. — Volume 19. — No. 4. — S. 52-63.

[5] Efremov, A. Regulatory sandboxes and experimental legislation as the main regulatory tools in the context of digital transformation/A. Efremov//4th International Conference, DTGS 2019. CCIS Volume 1038, Digital Transformation and Global Society. — 2019. — S. 82-91.

[6] Efremov, A. A. Digital experiments in a pandemic: potential, current state and challenges/A. A. Efremov, V. N. Yuzhakov//Monitoring the economic situation in Russia: trends and challenges of socio-economic development/Ed. Gurevich V. S., Drobyshesky S. M., Kolesnikova A. V., Mau V. A., Sinelnikova-Muryleva S. G.; Gaidar Institute for Economic Policy, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration. — 2020. — No. 13 (115). — S. 31-38.

[7] Zetzsche, D. A. Regulation of the revolution: from regulatory sandboxes to intellectual regulation/D. A. Zetzsche [et al.]/Fordham Journal of Corporate and Financial Law. — 2017. — No. 23. — S. 31-103.

[8] Kuklina, E. A. On the issue of special legal regimes in the digital economy ("regulatory sandboxes")/E. A. Kuklina//Management Consulting. — 2019. — No. 7. — S. 39-49.

[9] Mamina, O. I. Definition of a vehicle in Russian legislation/O. I. Mamina//Transport Law and Safety. — 2017. — No. 3 (15). — S. 15-19.

[10] E.I. Kobzeva. Experimental legal regimes in the field of digital innovation and the mechanism of special regulation: new concepts of Russian legislation and first projects/O. I. Mamin, E. I. Kobzeva//SHS Web Conf. — 2021. — Volume 106.

[11] Ostroushko, A. V. Foreign experience in the legal regulation of new financial technologies and the possibility of its implementation in Russian legislation/A. V. Ostroushko, L. A. Bukalero, R. V. Shagieva//Digital economic growth of the future, social adaptation and technological prospects. — 2020. — S. 627-635.

[12] Polyakova, T. A. On the new "regulatory landscape" in the context of the digital transformation of the system of law and economics/T. A. Polyakova, A. A. Chebotareva//Information Law. — 2020. — No. 2. — S. 4-8.

[13] Podkolzina, I. A. State support and regulation of the financial technology sector in the UK/I. A. Podkolzina//World Economy and International Relations. — 2021. — Volume 65. — No. 2. — S. 45-52.

[14] Pravkin, A. S. Meso-level investment management in transport projects using the public-private

partnership mechanism/A. S. Pravkin [et al.]/E3S Web of Conferences 208. — 2020. — No. 06019.

[15] Ruchkina, G.F. Some issues of the formation of legal conditions for the use of artificial intelligence, robots and robotics objects/G.F. Ruchkina//Banking Law. — 2020. — No. 5. — S. 7-19.

[16] Ruchkina, G.F. Financial Technologies in Russia and Abroad: Trends in Legal Regulation of Creation and Use/G.F. Ruchkina, V.K. Shaydullina//Banking Law. — 2018. — No. 2. — S. 7-17.

[17] Salikhov, D. R. "Regulatory sandboxes" in Russia: new horizons and challenges/D. R. Salikhov//Journal of Digital Law. — 2020. — Volume 1. — No. 2. — S. 17-27.

[18] Sangwan, V. Financial Technology: A Review of Existing Literature/V. Sangwan [et al.]/Research in Economics and Finance. — 2019. — Volume 37. — Issue 1. — S. 71-88.

[19] Talapin, E.V. Law on Information in the Era of Big Data/E.V. Talapin//Bulletin of St. Petersburg University. Legal — 2020. — Volume 11. — Issue — 1. S. 4-18.

[20] E.I. Kobzeva, Digital rights as an element of coordination of law and economics/E.V. Ushakova, E.I. Kobzeva//Theory of law and interstate relations. 2020. — №2 (12). — S. 40-46.

[21] Schwab, K. Technologies of the Fourth Industrial Revolution/K. Schwab//M.: Tor Business Awards, 2018. — 320 p.

[22] Yuspin, U., Putri, Yu.R.A., Iqbal, M., Legal Certainty of Financial Technology Organizers: Prospects for Implementing a Regulatory Sandbox/U. Yuspin, Yu. R. A. Putri, M. Iqbal//International Journal of Innovation, Creativity and Change. — 2020. — Volume 12. — Issue 2. — S. 338-355.





ЮРКОПАНИ
www.law-books.ru

Юридическое издательство «ЮРКОПАНИ»
издает научные журналы:

- Научно-правовой журнал «Образование и право»,
рекомендованный ВАК Министерства науки и
высшего образования России (специальности
12.00.01, 12.00.02), выходит 1 раз в месяц.
- Научно-правовой журнал «Право и жизнь»,
рецензируемый (РИНЦ, E-Library), выходит 1 раз
в 3 месяца.