

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Саратовская государственная юридическая академия»

На правах рукописи

Хвостиков Данил Владимирович

**АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ГРАЖДАНСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ**

5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки

Диссертация
на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Научный руководитель –
доктор юридических наук, профессор
Соколов Александр Юрьевич

Саратов – 2026

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	4
Глава 1. ОБЩЕТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ГРАЖДАНСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ.....	24
1.1. Понятие и содержание административно-правового регулирования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения .	24
1.2. Классификация высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения	44
1.3. Принципы административно-правового регулирования в сфере использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения.....	56
1.4. Организационно-правовые аспекты эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения в зарубежных странах	66
Глава 2. АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ГРАЖДАНСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ.....	94
2.1. Административно-правовое регулирование использования высокоавтоматизированных легковых транспортных средств	94
2.2. Административно-правовое регулирование использования грузовых высокоавтоматизированных транспортных средств	109
2.3. Административно-правовое регулирование использования высокоавтоматизированных транспортных средств общественного назначения.....	122
2.4. Административно-правовое регулирование использования высокоавтоматизированных транспортных средств агропромышленного назначения.....	134
2.5. Административная ответственность за нарушения в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств	146
Заключение.....	175

Список используемых источников.....	182
ПРИЛОЖЕНИЯ	206
Приложение 1. Результаты анкетирования экспертов в сфере развития высокоавтоматизированного транспорта.....	206
Приложение 2. Проект внесения изменений и дополнений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях	217
Приложение 3. Проект внесения изменений и дополнений в Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»	222

Введение

Актуальность темы исследования. Стремительное развитие высоких технологий в транспортной сфере, внедрение цифровых решений и систем искусственного интеллекта, обеспечивающих частичную либо полную замену человека в процессе управления транспортным средством, формируют качественно новый сегмент общественных отношений, нуждающийся в правовом осмыслении и публично-властной организации. Именно поэтому Президентом России В.В. Путиным в Указе «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года»¹ отмечена необходимость обеспечения технологической независимости и формирования новых рынков, включая автономные транспортные средства, в рамках достижения национальной цели «Технологическое лидерство».

Расширение практики эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств затрагивает не только вопросы технической и технологической модернизации, но и основы публичного управления, безопасность дорожного движения, распределение юридической ответственности, а также соотношение публичных и частных интересов в транспортной сфере.

Использование высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения (далее – ВАТС гражданского назначения) сопровождается трансформацией традиционных представлений о процессе управления транспортом, роли человека в управлении и характере государственного воздействия. В условиях, когда функции водителя частично либо полностью передаются автоматизированной системе, изменяется субъектный состав правоотношений, возникают новые формы взаимодействия между участниками эксплуатации транспортных средств и органами публичной власти, что требует переосмысления устоявшихся административно-правовых конструкций и выработки механизмов правового регулирования.

¹ См.: Указ Президента РФ от 07.05.2024 № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» СЗ РФ. – 2024. – № 20, ст. 2584.

При этом, несмотря на активное развитие соответствующих технологий и проведение в Российской Федерации экспериментов по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств¹, административно-правовое регулирование использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения в Российской Федерации до настоящего времени не получило комплексного и системного нормативного закрепления, что усиливает научную значимость исследования данной проблематики.

Степень научной разработанности темы исследования. Вопросы административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения характеризуются недостаточной степенью научной разработанности. В юридической науке сформирован определенный массив исследований, посвященных проблемам правового регулирования автономного и беспилотного транспорта, безопасности дорожного движения, цифровизации публичного управления, а также трансформации традиционных правовых институтов в условиях внедрения технологий искусственного интеллекта². Вместе с тем указанные исследования носят, как правило, фрагментарный характер и не формируют целостного научного представления о содержании, структуре и особенностях административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения.

Проблемам правового регулирования транспортных отношений, безопасности дорожного движения и внедрения высокоавтоматизированного транспорта посвящены труды С. В. Амеличкина, М.А. Бажиной, Е.А. Березиной, Т.А. Бубновской, В.Ф. Васюкова, А.И. Воробьева, Ю.В. Грачевой, Н.А. Духно,

¹ См.: Федеральный закон от 31.07.2020 № 258–ФЗ (в ред. от 31.07.2025, № 336–ФЗ) «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых и технологических инноваций в Российской Федерации» // СЗ РФ. – 2020. – № 31 (ч.1), ст. 5017; 2025. – № 31, ст. 4690.

² См., например: Коробеев А. И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности / А. И. Коробеев, А. И. Чучаев // Lex Russica (Русский закон). 2019. № 2(147). С. 9–28; Лукашевич С. В. Беспилотное транспортное средство: смена парадигмы как следствие цифровизации экономики / С. В. Лукашевич // Транспортное право. 2019. № 3. С. 3–5; Незнамов А. В. Правила беспилотного вождения: об изменениях Венской конвенции о дорожном движении / А. В. Незнамов // Закон. 2018. № 1. С. 172–182.

А.И. Землина, В.В. Журавлева, С.В. Жанказиева, А.И. Коробеева, С.В. Лукашевича, С.В. Маликова, Д.В. Митрошина, А.Т. Наниева, А.В. Незнамова, Д.А. Полетыкина, Т.А. Поляковой, Н.В. Румянцевой, Т.А. Тухватуллина, Н.А. Шестерикова, А.И. Чучаева и других. В работах вышеуказанных исследователей рассматриваются отдельные вопросы правового режима беспилотного транспорта, безопасности дорожного движения, цифровизации транспортной сферы, ответственности за причинение вреда, а также правового обеспечения внедрения интеллектуальных транспортных систем.

Ряд научных работ посвящен анализу общих подходов к правовой природе беспилотных и автономных транспортных средств, вопросам их допуска к эксплуатации, а также проблемам ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности¹. В этих исследованиях внимание сосредоточено преимущественно на гражданско-правовых и уголовно-правовых аспектах либо на технических характеристиках автоматизированных систем управления, тогда как административно-правовые механизмы регулирования использования таких транспортных средств рассматриваются лишь эпизодически и без должной систематизации.

Отдельные вопросы административно-правового регулирования беспилотного транспорта рассматривались в диссертационном исследовании А.О. Ананенко². Вместе с тем проблематика использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения как самостоятельной категории, требующей дифференциации административно-правовых режимов допуска, эксплуатации, контроля и ответственности, сохраняет значение для дальнейшего научного исследования.

¹ См., например: Васюков В.Ф., Митрошин Д.В. Отдельные аспекты нормативного регулирования эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств // Безопасность дорожного движения. 2023. № 4. С. 11–18; Наниев А. Т. Вопросы правовой регламентации беспилотного (автономного) транспорта в Российской Федерации / А. Т. Наниев // Инновации. Наука. Образование. 2020. № 19. С. 336–339.

² См.: Ананенко А.О. Административно–правовое регулирование применения беспилотных транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2025. 159 с.

Значительное число научных публикаций посвящено вопросам правового обеспечения безопасности дорожного движения, государственного контроля и надзора в транспортной сфере, административно-правовых режимов, а также административной ответственности за нарушения правил эксплуатации транспортных средств¹. Вместе с тем данные исследования ориентированы преимущественно на традиционные модели управления транспортом, основанные на непосредственном участии человека в процессе вождения, и не учитывают в должной мере специфику использования высокоавтоматизированных транспортных средств, характеризующихся перераспределением управленческих функций между человеком и автоматизированной системой.

Отдельные работы посвящены изучению зарубежного опыта правового регулирования автономного транспорта, в том числе в США, государствах Европейского союза и странах Азии². Однако в большинстве случаев такие исследования имеют сравнительно-описательный характер и не сопровождаются выработкой комплексных предложений по адаптации зарубежных моделей административно-правового регулирования к условиям российской правовой системы.

¹ См., например: Васюков, В. Ф. Отдельные вопросы установления ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения при эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств / В. Ф. Васюков, В. Н. Чаплыгина // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования: Сборник материалов XVII Международной научно-практической конференции, Орёл, 20–21 апреля 2023 года / Редколлегия: Д.Л. Проказин [и др.]. Орёл: Орловский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.В. Лукьянова, 2023. С. 77–83; Землин А.И. Проблемные вопросы правового регулирования отношений, связанных с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств // Журнал российского права. 2022. Т. 26. № 12. С. 58–69; Бондаренко Н.Л., Конаневич Ю.Г., Землин А.И. Правовой режим транспортных экосистем, основанных на принципах функционирования искусственного интеллекта // Мир транспорта. 2024. Т. 22. № 1 (110). С. 50–57; Березина Е. А. Правовые технологии нормативного регулирования общественных отношений, связанных с эксплуатацией автономных (беспилотных) транспортных средств / Е. А. Березина // Евразийский юридический журнал. 2020. № 6(145). С. 104–109; Сергеев А.М., Демченко М.В. Субъектный состав правоотношений, возникающих при использовании инновационных (беспилотных) транспортных средств в предпринимательской деятельности // Проблемы экономики и юридической практики. 2024. Т. 20. № 1. С. 64–69.

² См., например: Березина Е. А. Автономные автомобильные транспортные средства: правовой опыт Сингапура, Китая и Южной Кореи / Е. А. Березина // Азиатско-тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2022. Т. 24, № 3. С. 100–123.

В то же время в научной литературе отсутствуют специальные комплексные исследования на уровне кандидатских диссертаций, посвященные всестороннему анализу административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, включая разработку понятийного аппарата, классификацию указанных транспортных средств, выделение групп принципов правового регулирования, анализ особенностей административно-правового режима отдельных видов высокоавтоматизированных транспортных средств, а также проблем административной ответственности в рассматриваемой сфере.

Указанные обстоятельства свидетельствуют о необходимости проведения комплексного диссертационного исследования, направленного на формирование научно-обоснованного подхода к административно-правовому регулированию использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения.

Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие в процессе использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения и осуществления публичного управления в данной сфере.

Предметом исследования выступают научные положения, раскрывающие содержание административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, нормы российского административного права, регулирующие общественные отношения в исследуемой сфере, практика их применения, а также зарубежный опыт административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств.

Цель и задачи исследования. Цель диссертационного исследования состоит в разработке и обосновании теоретических положений, формирующих основу административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, а также в выработке практических рекомендаций, направленных на

совершенствование законодательства, регулирующего общественные отношения в исследуемой сфере.

Необходимость достижения цели обусловила постановку следующих **задач**:

– сформулировать понятие и раскрыть содержание административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, определить его особенности как формы публично-властного воздействия в условиях цифровизации транспортной сферы;

– провести классификацию высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, выявив ее значение для дифференциации административно-правовых режимов их использования;

– выделить группы принципов административно-правового регулирования в сфере использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, позволяющие определить пределы публичного воздействия, содержание обязанностей участников эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, а также особенности допуска, государственного контроля, надзора и административной ответственности;

– исследовать организационно-правовые механизмы регулирования эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в зарубежных правовых системах и выявить элементы, представляющие интерес для развития российского законодательства;

– выявить и обосновать особенности дифференцированного административно-правового регулирования использования отдельных видов высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, включая легковые, грузовые, общественные и агропромышленные ВАТС, с учетом их функционального назначения, среды эксплуатации, субъектного состава, условий допуска, государственного учета и регистрации, контроля, надзора и административной ответственности;

– изложить особенности административной ответственности за нарушения в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств;

– сформулировать предложения по совершенствованию законодательства и иных нормативных правовых актов, регулирующих использование высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения.

Теоретическая основа диссертации. В ходе исследования были изучены работы в области философии, политологии, общей теории государства и права. При рассмотрении теоретических аспектов, относящихся к объекту исследования, диссертант опирался на труды ученых в области теории государства и права, таких как С.С. Алексеев, М.И. Байтин, С.А. Белоусов, А.В. Малько, Н.И. Матузов, В.М. Сырых и других.

Основу исследования составили научные труды в области административного права, административно-правовых режимов, государственного контроля и надзора, административной ответственности, транспортных отношений, безопасности дорожного движения, а также цифровизации публичного управления, таких российских ученых, как А.Б. Агапов, А.П. Алехин, Д.Н. Бахрах, М.Б. Добробаба, А.С. Дугенец, А.Н. Жеребцов, А.Б. Зеленцов, С.М. Зубарев, С.М. Зырянов, А.И. Каплунов, Ю.М. Козлов, Н.М. Конин, П.И. Кононов, И.В. Максимов, В.М. Манохин, А.В. Мартынов, А.Ф. Ноздрачев, Л.Л. Попов, Ю.И. Попугаев, О.С. Рогачева, Б.В. Россинский, П.П. Серков, А.Ю. Соколов, Ю.Н. Стариков, А.И. Стахов, Ю.А. Тихомиров, С.Е. Чаннов, А.П. Шергин, О.В. Шмалый, А.Ю. Якимов, О.А. Ястребов и других.

Нормативно-правовую основу составили нормы Конституции Российской Федерации, Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, федеральных законов, регулирующих отношения в сфере использования транспортных средств и обеспечения безопасности дорожного движения, а также подзаконные нормативные правовые акты Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и федеральных

органов исполнительной власти, устанавливающие требования к эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств и порядок проведения правовых экспериментов в исследуемой сфере. С учетом сравнительно-правового характера отдельных положений диссертации, нормативно-правовую основу исследования также составляют международные правовые акты и документы международных организаций, имеющие значение для формирования подходов к регулированию автоматизированного транспорта, и нормативные правовые акты зарубежных государств, регламентирующие вопросы допуска, порядка эксплуатации, безопасности, мониторинга и ответственности при использовании автономных и высокоавтоматизированных транспортных средств.

Эмпирическая основа исследования представлена аналитическими и статистическими материалами, характеризующими текущее состояние и динамику внедрения высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, результатами проведенного экспертного опроса, материалами опытной эксплуатации ВАТС в Российской Федерации, включая сведения о дорожно-транспортных происшествиях с их участием, а также материалами российской и зарубежной правоприменительной практики, имеющей значение для оценки проблем допуска, порядка эксплуатации, государственного контроля, надзора и административной ответственности в рассматриваемой сфере. В частности, при формулировании выводов об административной ответственности учтена правовая позиция Конституционного Суда Российской Федерации о необходимости четкого законодательного определения состава административного правонарушения, санкции и предсказуемости административно-правовых последствий поведения лица, а также зарубежная практика рассмотрения дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств, оснащенных автоматизированными системами управления.

Методологическую основу диссертационного исследования составляет опирающаяся на диалектическую теорию познания система общенаучных, а также частнонаучных методов (формально-юридический, сравнительно-правовой),

совокупность которых позволила сформулировать выводы, имеющие значение для развития теории и практики в сфере использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения.

Формально-юридический метод был применен при анализе понятий и юридических категорий, используемых в законодательстве и подзаконных нормативных правовых актах, регулирующих использование высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, при формулировании авторских определений соответствующих правовых категорий, разработке классификации высокоавтоматизированных транспортных средств, а также при толковании норм административного законодательства, устанавливающих требования к эксплуатации указанных транспортных средств и компетенцию субъектов публичного управления в исследуемой сфере.

Применение сравнительно-правового метода обеспечило при сопоставительном анализе выявление подходов к административно-правовому регулированию использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения в Российской Федерации и зарубежных государствах, при определении общих и отличительных черт правовых моделей допуска к эксплуатации, государственного контроля и надзора, а также при оценке возможностей адаптации отдельных элементов зарубежного правового опыта к условиям российской правовой системы.

Научная новизна диссертационного исследования состоит в том, что в результате проведенного анализа доктрины административного права, законодательства Российской Федерации, международных и зарубежных источников, а также практики экспериментального и поэтапного внедрения технологий автоматизированного управления решена научная задача, связанная с формированием теоретической основы административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения.

В частности, разработан понятийно-категориальный аппарат административно-правового регулирования использования

высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, обосновано самостоятельное административно-правовое значение общественных отношений, складывающихся в процессе их использования, предложена классификация высокоавтоматизированных транспортных средств по юридически значимым критериям, а также выделены группы принципов административно-правового регулирования данной сферы.

В работе выявлены особенности административно-правового регулирования отдельных видов высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, включая легковые, грузовые, общественные и агропромышленные ВАТС. Обоснована целесообразность формирования специальных режимов их допуска и эксплуатации с учетом функционального назначения, среды использования, субъектного состава, требований к государственному учету, регистрации, контролю, надзору и фиксации эксплуатационных данных.

Кроме того, предложена модель административной ответственности за нарушения в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств. Сформулированы предложения по нормативному закреплению специальных составов административных правонарушений, а также по признанию цифровых данных, формируемых автоматизированными системами вождения, юридически значимым источником доказательств по делам об административных правонарушениях.

В результате проведенного исследования на защиту выносятся следующие основные положения, обладающие признаками научной новизны:

1. Разработан понятийно-категориальный аппарат, составляющий теоретическую основу административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения:

– *административно-правовое регулирование использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения* – целенаправленное административно-правовое воздействие государства на

общественные отношения, возникающие в процессе их использования, осуществляемое посредством системы административно-правовых норм, процедур и мер публичного воздействия, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, устойчивости транспортной системы, соблюдения установленного режима эксплуатации автоматизированных функций управления и баланса публичных и частных интересов;

– *высокоавтоматизированное транспортное средство гражданского назначения* – транспортное средство, функционирующее в рамках специального административно-правового режима и предназначенное для нужд гражданского сектора, оснащенное автоматизированной системой управления, действующей в качестве дополнительного средства организации безопасности дорожного движения и способной в пределах установленной среды эксплуатации самостоятельно выполнять динамическую задачу управления движением без постоянного непосредственного участия человека, которое предполагает распределение управленческих, эксплуатационных и контрольных функций между несколькими субъектами.

2. Предложено закрепить функциональное разграничение полномочий органов государственной исполнительной власти в сфере использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения по основным направлениям административно-правового воздействия: по установлению условий допуска, государственному учету и регистрации, государственному контролю и надзору, фиксации эксплуатационных данных, обеспечению информационной безопасности и применению мер административного воздействия.

Такое разграничение обусловлено тем, что общественные отношения, складывающиеся при использовании высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, обладают самостоятельным административно-правовым значением. Их специфика выражается в участии автоматизированной системы в выполнении динамической задачи управления, а также в распределении функций управления, эксплуатации, технического и программного

обеспечения между владельцем транспортного средства, эксплуатантом, пользователем, оператором дистанционной поддержки, удаленным водителем, изготовителем, разработчиком автоматизированной системы вождения и программного обеспечения, авторизованной сервисной организацией.

3. Проведена классификация высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения по юридически значимым критериям: степени автоматизации (ВАТС с частичной, условной, высокой и полной автоматизацией); среде эксплуатации (ВАТС, функционирующие в закрытой, полуоткрытой и открытой среде); характеру взаимодействия с транспортной инфраструктурой и иными участниками движения (изолированные, интегрированные и кооперативные ВАТС); функциональному назначению (легковые, грузовые, ВАТС общественного назначения и ВАТС агропромышленного назначения); субъекту эксплуатации (ВАТС, эксплуатируемые физическими лицами, индивидуальными предпринимателями, юридическими лицами и публичными субъектами); режиму правового допуска (ВАТС, используемые в рамках экспериментального правового режима, и ВАТС, допущенные к постоянной эксплуатации).

Указанная классификация выступает юридически значимым инструментом дифференциации административно-правового регулирования, поскольку позволяет определить особенности условий допуска к эксплуатации, объем обязанностей участников эксплуатационного процесса, формы государственного контроля и надзора, требования к фиксации эксплуатационных данных, а также основания административной ответственности применительно к отдельным видам ВАТС гражданского назначения.

4. Выделены группы принципов административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения с учетом их функционального назначения в механизме публичного воздействия. К указанным группам отнесены общие принципы, обеспечивающие преемственность регулирования с базовыми началами административного права (законность, справедливость, равенство, приоритет прав и свобод личности,

правовая определенность, ответственность), и специальные принципы, отражающие специфику автоматизированного управления транспортными средствами (распределенная управленческая ответственность, функциональная обусловленность административно-правовых обязанностей, технологическая нейтральность, поэтапная институционализация, обеспечение баланса публичных и частных интересов).

Предложенные группы принципов имеют прикладное значение, поскольку позволяют определить пределы административно-правового воздействия в сфере использования ВАТС, раскрыть содержание обязанностей участников их эксплуатации, сформировать требования к допуску и эксплуатации, а также обеспечить согласованное применение государственного контроля, надзора и мер административной ответственности в рассматриваемой сфере.

5. На основе сравнительно-правового анализа административно-правовых моделей регулирования использования ВАТС гражданского назначения в зарубежных странах выявлены элементы административно-правового регулирования, целесообразные для адаптации в российском законодательстве: с учетом опыта США обоснована необходимость нормативного закрепления режима безопасного завершения движения ВАТС, включая переход в состояние минимального риска при отказе автоматизированной системы управления, в качестве обязательного условия допуска к эксплуатации; с учетом опыта Сингапура предложено предусмотреть адаптивный механизм оперативной корректировки специальных правил допуска, тестирования и эксплуатации ВАТС без изменения базового законодательного регулирования; с учетом опыта КНР обоснована целесообразность закрепления территориально ограниченных правовых экспериментов в сфере использования ВАТС, а также специальных требований к кибербезопасности, защите эксплуатационных данных, сертификации систем безопасности и мониторингу функционирования автоматизированных систем управления.

6. Обоснована целесообразность введения регистрационно-контрольного режима допуска легковых высокоавтоматизированных транспортных средств

гражданского назначения, обусловленного их массовым участием в дорожном движении, эксплуатацией на дорогах общего пользования, взаимодействием с неопределенным кругом участников дорожного движения, а также перераспределением функций управления между человеком, автоматизированной системой и субъектами дистанционной поддержки.

Содержание данного административно-правового режима включает фиксацию в регистрационных документах сведений об автоматизированной системе вождения, уровне автоматизации, среде штатной эксплуатации, допустимых условиях использования автоматизированного режима, устройстве регистрации данных, навигационно-информационном оборудовании.

Указанный режим обеспечивает правовую определенность допуска легковых высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения к эксплуатации, определение пределов использования автоматизированного режима, повышение эффективности государственного контроля и надзора, а также распределение административно-правовых обязанностей и ответственности между участниками эксплуатации.

7. Предложено установление маршрутно-коридорного режима эксплуатации грузовых высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, обусловленный их использованием в перевозочном процессе, движением по заранее определенным маршрутам или транспортным коридорам, повышенным значением диспетчерского сопровождения и дистанционной поддержки, а также необходимостью учета готовности дорожной, цифровой и навигационной инфраструктуры.

В рамках данного административно-правового режима подлежат предварительному определению маршрут или транспортный коридор эксплуатации грузового высокоавтоматизированного транспортного средства, а также фиксации сведений о перевозчике, эксплуатанте, операторе дистанционной поддержки, диспетчерском сопровождении, устройстве регистрации данных, навигационно-информационном оборудовании, устойчивости связи, местах

безопасной остановки и условиях перевода транспортного средства в состояние минимального риска.

Значение маршрутно-коридорного режима выражается в административно-правовом упорядочении допуска грузовых ВАТС к перевозочному процессу, закреплении обязательных параметров маршрута или транспортного коридора, обеспечении контроля за соблюдением условий движения, сохранностью груза, диспетчерским сопровождением и дистанционной поддержкой, а также в установлении специальных административно-правовых обязанностей перевозчика, эксплуатанта, оператора дистанционной поддержки и иных участников эксплуатации.

8. Разработан специальный административно-правовой режим допуска высокоавтоматизированных транспортных средств общественного назначения к пассажирским перевозкам, исходящий из публичной значимости транспортной услуги, перевозки неопределенного круга пассажиров, регулярности и доступности транспортного обслуживания, а также необходимости интеграции таких транспортных средств в городскую или пригородную транспортную систему.

К обязательным элементам такого допуска отнесены предварительная оценка маршрута или зоны перевозок, готовность остановочных пунктов, дорожной инфраструктуры, систем связи, диспетчерского сопровождения, средств информирования пассажиров, мест безопасной остановки, порядка эвакуации пассажиров и возможности перевода транспортного средства в состояние минимального риска.

Самостоятельное значение указанного административно-правового режима состоит в том, что высокоавтоматизированные транспортные средства общественного назначения рассматриваются не только как участники дорожного движения, но и как средство публичного транспортного обслуживания населения, что позволяет связывать их допуск к эксплуатации с безопасностью пассажирской перевозки, доступностью транспортной услуги, контролем качества перевозок и

разграничением полномочий органов государственной исполнительной власти, участвующих в организации транспортного обслуживания.

9. Обосновывается введение производственно-технологического режима эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств агропромышленного назначения, определяющим признаком которых является включенность в агротехнологический производственный процесс, связанный с обработкой почвы, посевом, уходом за посевами, уборкой урожая, мониторингом сельскохозяйственных угодий и внутрипроизводственной транспортировкой сельскохозяйственной продукции.

Содержание указанного административно-правового режима образуют требования к фиксации производственно-технологической среды эксплуатации, выполняемых агротехнологических операций, цифровой платформы, уровня автоматизации, оператора автоматизированной системы, авторизованной сервисной организации, устройств регистрации эксплуатационных данных, навигационного оборудования, средств связи, а также условий использования автоматизированного режима в пределах сельскохозяйственных угодий и при выезде на дороги общего пользования.

Специфика данного режима заключается в сочетании государственного учета самоходных машин, контроля технического состояния автоматизированной сельскохозяйственной техники и административно-правового регулирования ее использования в автоматизированном агропроизводстве, что позволяет разграничить эксплуатацию высокоавтоматизированных транспортных средств агропромышленного назначения в контролируемой производственной среде и при выезде на дороги общего пользования, определить обязанности субъектов агропромышленной эксплуатации и установить основания административного воздействия при нарушении условий использования автоматизированного режима.

10. Предложена модель административной ответственности за административные правонарушения в сфере эксплуатации ВАТС гражданского назначения, основанная на распределении ответственности между участниками

эксплуатации в зависимости от выполняемых ими функций, объема возложенных на них административно-правовых обязанностей и степени влияния на безопасность использования таких транспортных средств.

В рамках указанной модели субъектами административной ответственности могут выступать только те участники эксплуатации ВАТС, на которых нормативно возложены конкретные административно-правовые обязанности в сфере допуска, эксплуатации, технического и программного сопровождения, дистанционного контроля, предоставления эксплуатационных данных и соблюдения условий использования автоматизированного режима.

В качестве оснований привлечения к административной ответственности следует выделить виновное нарушение участниками эксплуатации ВАТС конкретных административно-правовых обязанностей, предусмотренных законодательством, включая обязанности по соблюдению условий допуска, надлежащему тестированию, своевременному обновлению, техническому и программному сопровождению, дистанционному контролю, предоставлению эксплуатационных данных и обеспечению безопасного использования автоматизированного режима.

11. Доказана целесообразность установления административной ответственности за: эксплуатацию высокоавтоматизированного транспортного средства без соблюдения установленных условий допуска к использованию автоматизированного режима управления; использование автоматизированных функций управления при отсутствии обязательного диспетчерского сопровождения или дистанционной поддержки в случаях, когда такой контроль предусмотрен нормативными правовыми актами или условиями допуска; неисполнение обязанностей по обеспечению технического и программного сопровождения функционирования высокоавтоматизированного транспортного средства, включая несоблюдение регламентов обновления программного обеспечения и технического обслуживания программно-аппаратных комплексов; несанкционированное вмешательство в программное обеспечение, алгоритмы управления или системы мониторинга высокоавтоматизированного

транспортного средства; непредоставление, сокрытие либо искажение эксплуатационных и телеметрических данных, подлежащих передаче в рамках государственного контроля и надзора.

12. Сформулирован вывод о необходимости нормативного признания цифровых данных, формируемых автоматизированными системами вождения (журналы событий, телеметрия и иные цифровые следы), в качестве самостоятельного и юридически значимого источника доказательств по делам об административных правонарушениях в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств.

Теоретическая значимость диссертации состоит в обобщении и расширении объема научных знаний в рамках заявленной проблематики:

– *введено* в научный оборот определение понятия «высокоавтоматизированное транспортное средство» и понятия «административно-правовое регулирование использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения»;

– *выявлены* особенности административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения как самостоятельного направления публично-властного воздействия, обусловленного распределенным характером управления и участием автоматизированных систем в процессе эксплуатации;

– *обосновано* теоретическое значение классификации высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения как юридически значимого инструмента дифференциации административно-правовых режимов их использования, а также требований к допуску, эксплуатации, контролю и ответственности;

– *аргументированы* теоретические положения о необходимости формирования системы специальных принципов административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения;

– *изложен* и теоретически обоснован дифференцированный подход к административно-правовому регулированию использования отдельных видов высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, выражающийся в разграничении публично-правовых требований применительно к легковым, грузовым, общественным и агропромышленным ВАТС с учетом их функционального назначения, среды эксплуатации, субъектного состава, характера возможных угроз для безопасности дорожного движения и иных охраняемых публичных интересов.

Практическая значимость исследования состоит в наличии научно-обоснованных и аргументированных предложений по совершенствованию законодательства и иных нормативных актов, регулирующих использование высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения. Результатом анализа теоретических и практических проблем в соответствующей сфере послужила разработка проектов о внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения». Выводы диссертации могут представлять интерес не только для законодателя и правоприменителя, но и для преподавателей, сотрудников, обучающихся юридических факультетов образовательных организаций высшего образования, лиц, интересующихся практическими аспектами использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения.

Степень достоверности результатов исследования и данные об их апробации. Диссертация обсуждена на кафедре административного и муниципального права имени профессора Василия Михайловича Манохина ФГБОУ ВО «Саратовская государственная юридическая академия» и рекомендована к защите.

Отдельные положения диссертационного исследования нашли свое отражение в докладах автора на международных научно-практических мероприятиях: IV Саратовский юридический форум «Роль права в обеспечении национальной безопасности современной России» (г. Саратов, 4-8 июня 2024

года); 4.1 Саратовский юридический форум «Современная правовая система России: наследие Победы и взгляд в будущее» (19-20 июня 2025 года); круглый стол с международным участием «Административное право и административный процесс: ученый и эпохи» (к 120-летию со дня рождения д.ю.н., профессора С.С. Студеникина) (14 октября 2025 г.); круглый стол «Публично-правовые средства обеспечения национальной безопасности в РФ: вопросы теории и практики» (в рамках плановых мероприятий, посвященных 100-летию Института государства и права РАН) (24 октября 2025 г.); IV Международная научно-практическая конференция «Высокотехнологичное право: новые горизонты» (20 февраля 2026 г.); VIII Международный транспортно-правовой форум «Право и транспорт будущего: достижение цифрового суверенитета и технологического лидерства» (02 апреля 2026 г.); V Саратовский юридический форум, посвященный 95-летию Саратовской государственной юридической академии «95 лет служения праву государства и государству права» («Публичная власть: реальность и перспективы (Манохинские чтения)» (20-24 апреля 2026 г.).

Наиболее существенные результаты диссертационного исследования отражены в девяти научных статьях, четыре из которых опубликованы в рецензируемых журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации для опубликования основных научных результатов диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук.

Структура диссертации обусловлена необходимостью последовательного раскрытия темы и включает введение, две главы, состоящие из девяти параграфов, заключение, список используемых источников и приложения.

Глава 1. ОБЩЕТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ГРАЖДАНСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ

1.1. Понятие и содержание административно-правового регулирования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения

В условиях стремительного развития высоких технологий в сфере эксплуатации транспортных средств, широкого внедрения цифровых решений и систем искусственного интеллекта¹, обеспечивающих возможность частичной либо полной замены человека в процессе управления транспортным средством, формируется качественно новый сегмент общественных отношений, требующий соответствующего правового осмысления. Вместе с тем административно-правовое регулирование использования указанного нового вида транспорта в Российской Федерации до настоящего времени не получило комплексного и системного нормативного закрепления, что обуславливает наличие правовых пробелов и повышает научную значимость исследования данной проблематики.

В классическом понимании транспорт рассматривается «не только как совокупность технических средств, предназначенных для перемещения людей и грузов, но и как социально значимый институт, обеспечивающий пространственно-временную организацию жизнедеятельности общества»².

В этой связи транспорт может рассматриваться как элемент инфраструктуры государства, функционирование и безопасность которого имеют публичное значение и потому подлежат нормативному регулированию. Указанное положение в полной мере применимо и к высокоавтоматизированным транспортным средствам, которые, сохраняя инфраструктурную природу

¹ См.: Попугаев Ю.И. Административное право и инновации: научный взгляд в будущее // Право и государство: теория и практика. 2024. № 4 (232). С. 160–162.

² См.: Транспортное право. Общая часть: учебник / отв. ред. Н. А. Духно, А. И. Землин. М.: Юридический институт МИИТа, 2017. С. 12–13.

транспорта, одновременно трансформируют традиционные представления о субъектах управления, формах контроля и способах обеспечения безопасности.

В более широком философском контексте М. Хайдеггер рассматривал технику «не только как средство достижения практических целей, но и как особый способ раскрытия действительности, влияющий на положение человека в мире и характер его взаимодействия с окружающей средой»¹. Применительно к ВАТС данный тезис также приобретает особую актуальность, поскольку автоматизация и автономность управления изменяют роль человека в транспортном процессе, формируя новые модели взаимодействия личности, техники и публичной власти, что неизбежно отражается на содержании правового регулирования.

Кроме того, И.Я. Аксенов рассматривал транспорт как «самостоятельную, сложную и комплексную отрасль экономики, функционирование которой связано с производством, обращением товаров, развитием иных отраслей народного хозяйства и необходимостью координации различных видов транспорта»². Такой подход позволяет сделать вывод о межотраслевом значении транспортной сферы и необходимости ее регулирования с учетом экономических, организационных, технических и публично-правовых факторов.

Данное обстоятельство в наибольшей степени проявляется именно при использовании высокоавтоматизированных транспортных средств, поскольку соответствующие отношения возникают на пересечении публично-правового управления, частноправовых связей между участниками эксплуатации и применения цифровых технологий. Вместе с тем координирующее значение в данной сфере приобретает именно административно-правовое регулирование, поскольку внедрение ВАТС непосредственно связано с обеспечением безопасности дорожного движения, установлением обязательных требований к допуску транспортных средств к эксплуатации, определением обязанностей

¹ См.: Хайдеггер М. Вопрос о технике // Хайдеггер М. Время и бытие: статьи и выступления / пер. с нем. В.В. Биbihина. Санкт–Петербург: Наука, 2007. С. 229–230.

² См.: Аксенов И. Я. Транспорт: история, современность, перспективы, проблемы. М.: Наука, 1985. С. 9–10, 170–171, 174–175.

участников эксплуатационного процесса, организацией государственного контроля и надзора, а также применением мер административной ответственности.

В Постановлении Правительства Российской Федерации № 1090 «О Правилах дорожного движения»¹, транспортное средство определяется как «устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем», в связи с чем носит универсальный и технологически нейтральный характер, что позволяет применять его к широкому кругу механических средств, участвующих в дорожном движении.

Таким образом, высокоавтоматизированные транспортные средства следует рассматривать не только как самостоятельный объект административно-правового регулирования, но и как фактор трансформации сложившихся моделей публичного управления в транспортной сфере. Их внедрение обуславливает необходимость системного переосмысления содержания и форм государственного воздействия на общественные отношения, возникающие в процессе эксплуатации транспортных средств, основанных на цифровых и интеллектуальных технологиях.

Одним из первых международных нормативных оснований для последующего формирования правовых подходов к использованию высокоавтоматизированного транспорта стало одобрение 26 марта 2014 года на 68-й сессии Рабочей группы Организации Объединенных Наций поправок в Конвенцию о дорожном движении, заключенную в Вене 1968 года². Данные поправки имели принципиальное значение, поскольку обозначили допустимость использования автоматизированных систем управления транспортными

¹ См.: Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (в ред. от 16.07.2025, № 1071) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. – № 47, ст. 4531; 2025. – № 29, ст. 4304.

² См.: Конвенция о дорожном движении (заключена в г. Вене 8 ноября 1968 г.) (с изм. от 23.09.2014) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXIII. М., 1979. – Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 10.11.2023).

средствами при условии сохранения возможности контроля со стороны человека, что впоследствии стало предметом научного осмысления и дальнейшего развития национального регулирования в сфере ВАТС.

На современном этапе в Российской Федерации отсутствует комплексное нормативное закрепление правового режима¹ высокоавтоматизированных транспортных средств как самостоятельного объекта административно-правового регулирования. Законодательством не определены единые критерии отнесения транспортных средств к категории высокоавтоматизированных, не установлены особенности их допуска к эксплуатации и использования на дорогах общего пользования, не урегулирован специальный субъектный состав участников соответствующих правоотношений. Кроме того, не сформированы четкие модели распределения административно-правовых обязанностей и ответственности.

Для описания различных форм автоматизации нового вида транспорта в Российской Федерации и зарубежных странах используются следующие термины, закрепленные, в том числе и в Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 марта 2020 года № 724-р²: беспилотный автомобиль, автономный автомобиль, высокоавтоматизированное транспортное средство, беспилотное транспортное средство, самоуправляемое транспортное средство, полностью автоматизированное транспортное средство, роботизированный автомобиль.

¹ См.: Лакаев О. А. К вопросу о понятии и содержании правового режима / О. А. Лакаев // Публичная власть: реальность и перспективы : Сборник научных трудов по материалам V Ежегодных Саратовских административно-правовых чтений (международная научно-практическая конференция). Саратов, 20–21 сентября 2019 года. Саратов: ИП Коваль Юлия Владимировна, 2019. С. 121–124.; Лакаев О. А. К вопросу об особенностях административно-правовых режимов / О. А. Лакаев // Гуманитарные и юридические исследования. 2019. № 4. С. 181–185.

² См.: Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р (в ред. от 07.03.2026, № 445-р) «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» // СЗ РФ. – 2020. – № 13, ст. 1995; 2026. – № 10, ст.1211.

Вопрос о точности понятийного аппарата имеет принципиальное значение для административно-правового регулирования дорожного движения.

А.Ю. Якимов обоснованно обращает внимание на необходимость анализа определений понятий и терминов, касающихся различных субъектов и объектов, участвующих в дорожном движении¹, что представляется значимым применительно к ВАТС гражданского назначения, поскольку использование разнородных терминов без их четкого разграничения затрудняет определение правового режима таких транспортных средств.

Законодательство Российской Федерации в сфере дорожного движения² не содержит легального определения высокоавтоматизированного транспортного средства. Вместе с тем в российском праве уже прослеживаются первые попытки формирования понятийного аппарата, связанного с использованием ВАТС, реализуемые преимущественно в рамках подзаконного регулирования и экспериментальных правовых режимов³.

Первоначальное экспериментальное регулирование опытной эксплуатации ВАТС было закреплено Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2018 года № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств»⁴, в котором приводится ряд терминов, относящихся к эксплуатации ВАТС, включая и само понятие «высокоавтоматизированное транспортное средство». В соответствии с данным

¹ См.: Якимов А. Ю. Анализ определений понятий и терминов, касающихся различных субъектов и объектов, которые участвуют в дорожном движении / А. Ю. Якимов // Безопасность дорожного движения, 2023. № 1. С. 21–27.

² См.: Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (в ред. от 16.07.2025, № 1071) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. – № 47, ст. 4531; 2025. – № 29, ст. 4304.

³ См.: Федеральный закон от 31.07.2020 № 258–ФЗ (в ред. от 31.07.2025, № 336–ФЗ) «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых и технологических инноваций в Российской Федерации» // СЗ РФ. – 2020. – № 31 (ч. I), ст. 5017; 2025. – № 31, ст. 4690.

⁴ См.: Постановление Правительства РФ от 26.11.2018 № 1415 (в ред. от 07.02.2022, № 124) «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» // СЗ РФ. – 2018. – № 49 (ч. VI), ст. 7619; 2022. – № 7, ст. 982.

актом под ВАТС следует понимать «транспортное средство, выпущенное в обращение на территории Евразийского экономического союза (далее - ЕАЭС), допущенное к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации, в конструкцию которого внесены изменения, связанные с его оснащением автоматизированной системой вождения, и не подлежащее отчуждению в период проведения эксперимента». В данном определении сосредотачиваются преимущественно формально-технические и процедурные характеристики ВАТС (территория выпуска, допуск к движению, наличие автоматизированной системы), не затрагивая вопросы уровня автоматизации, распределения управленческих функций и особенностей правового статуса участников эксплуатации.

Следует учитывать, что Постановление Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2018 года № 1415 имело экспериментальный и временный характер. Установленный им эксперимент по опытной эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования действовал до 1 июля 2022 года и был направлен прежде всего на практическую апробацию возможности участия ВАТС в дорожном движении в ограниченных территориальных и организационных условиях, о чем свидетельствуют итоги эксперимента.

Такое первоначальное экспериментальное регулирование позволило сформировать базовые организационные условия допуска ВАТС к опытной эксплуатации, определить отдельные требования к участникам эксперимента и закрепить первичный понятийный аппарат. Вместе с тем данный этап не обеспечил комплексного нормативного решения вопросов уровня автоматизации, правового статуса участников эксплуатации, распределения административно-правовых обязанностей, государственного контроля и ответственности. В связи с этим Постановление № 1415 следует рассматривать не как завершённую модель правового регулирования ВАТС, а как первый этап экспериментальной апробации, результаты которого обусловили переход к последующим экспериментальным правовым режимам, установленным, в частности,

Постановлением Правительства Российской Федерации от 9 марта 2022 года № 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»¹ и иными специальными актами в рассматриваемой сфере.

Постановлением Правительства РФ от 9 марта 2022 года № 309 закреплён специальный режим правового регулирования эксплуатации ВАТС на автомобильных дорогах общего пользования. Данное Постановление ориентировано на апробацию новых технологических решений и выявление практических проблем их использования в современных условиях дорожного движения.

В утвержденной Программе экспериментального правового режима приводится расширенный понятийный аппарат, включающий 14 базовых терминов, в том числе и определение ВАТС как «транспортного средства, сертифицированного в установленном законодательством Российской Федерации порядке и оснащенного автоматизированной системой управления». Вместе с тем в рамках данной программы проводится разграничение высокоавтоматизированных транспортных средств на первую и вторую категории, основным критерием которого является наличие либо отсутствие в транспортном средстве водителя-испытателя, что свидетельствует о прагматической ориентации на организационные особенности эксплуатации ВАТС, однако не формирует универсального правового определения данного вида транспортных средств.

В распоряжении Правительства Российской Федерации от 25 марта 2020 года № 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных

¹ См.: Постановление Правительства РФ от 09.03.2022 № 309 (в ред. от 27.03.2025, № 373) «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; 2025. – № 13, ст. 1478.

дорогах общего пользования»¹ также закрепляется понятие ВАТС, под которым понимается «транспортное средство, оснащенное автоматизированной системой вождения, которая действует в пределах конкретной среды штатной эксплуатации применительно к некоторым или всем поездкам без необходимости вмешательства человека в качестве запасного варианта обеспечения безопасности дорожного движения». Следует отметить, что данное определение заимствовано из Резолюции «О внедрении в практику высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения»², принятой по итогам 78-й сессии Глобального форума по безопасности дорожного движения, полноправным участником которого является Российская Федерация. Включение указанного термина в национальные программные документы отражает стремление к формированию единой терминологии в сфере использования высокоавтоматизированного транспорта в международном пространстве.

Попытка комплексного нормативного закрепления правового режима эксплуатации ВАТС была предпринята в проекте Федерального закона Российской Федерации от 8 июня 2021 года «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»³, разработанном Министерством транспорта Российской Федерации в рамках реализации Комплекса мероприятий по тестированию и поэтапному вводу в эксплуатацию на дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств без присутствия инженера-испытателя в салоне транспортного средства, предусматривающих их

¹ См.: Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р (в ред. от 07.03.2026, № 445-р) «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» // СЗ РФ. – 2020. – № 13, ст. 1995; 2026. – № 10, ст.1211.

² См.: Global Forum for Road Traffic Safety (WP.1) resolution on the deployment of highly and fully automated vehicles in road traffic, 14 January 2019, UNECE, Geneva. URL: document ECE/TRANS/WP.1/2018/4/Rev. (дата обращения: 10.11.2023).

³ См.: Проект Федерального закона Российской Федерации от 8 июня 2021 года «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (подготовлен Минтрансом России, ID проекта 02/04/06–21/00116763) (не внесен в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 10.06.2021). URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 11.11.2023).

опытную коммерческую эксплуатацию в отдельных субъектах Российской Федерации, от 12 марта 2021 года № 2189п-П50, а также по выполнению Плана мероприятий («дорожной карты») реализации механизма управления системными изменениями нормативно-правового регулирования предпринимательской деятельности «Трансформация делового климата» «Новые виды предпринимательской деятельности, основанные на внедрении передовых технологий», утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2020 года № 2871-р¹.

В данном законопроекте под высокоавтоматизированным транспортным средством (статья 2 Проекта) понимается «транспортное средство, оснащенное автоматизированной системой вождения и допущенное к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации».

Вместе с тем указанная законодательная инициатива получила критическую оценку Совета при Президенте Российской Федерации по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства, а также отрицательное заключение об оценке регулирующего воздействия², и не была поддержана³. К числу основных недостатков проекта были отнесены его рамочный и преимущественно отсылочный характер, отсутствие достаточного самостоятельного регулирования с учетом специфики ВАТС, неудачность отдельных элементов понятийного аппарата, а также неопределенность в

¹ См.: Распоряжение Правительства РФ от 05.11.2020 № 2871-р (в ред. от 14.02.2024, № 339-р) «Об утверждении Плана мероприятий («дорожной карты») реализации механизма управления системными изменениями нормативно-правового регулирования предпринимательской деятельности «Трансформация делового климата» // СЗ РФ. – 2020. – № 46, ст. 7318; 2024. – № 8, ст. 1171.

² См.: Заключение об оценке регулирующего воздействия на проект федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 24.06.2022 № 23237-ТИ/Д26и. URL: <https://regulation.gov.ru/projects/116763/> (дата обращения: 10.02.2024).

³ См.: Экспертное заключение по проекту федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (принято на заседании Совета при Президенте РФ по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства 19.05.2022 № 219-2/2022).

вопросах распределения ответственности между владельцем, изготовителем и диспетчером высокоавтоматизированного транспортного средства.

Отмеченные замечания свидетельствуют о том, что формирование правового режима высокоавтоматизированных транспортных средств требует не только закрепления базового понятийного аппарата, но и последовательного определения субъектного состава, административно-правовых обязанностей участников эксплуатации, процедур допуска, контроля, надзора и ответственности.

Дальнейшее развитие законопроектной работы связано с подготовкой Министерством транспорта Российской Федерации нового проекта федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»¹. В отличие от проекта 2021 года, новый проект ориентирован на более детальное регулирование эксплуатации ВАТС и предусматривает расширенный понятийный аппарат, включающий категории автоматизированной системы вождения, оператора дистанционной поддержки, удаленного водителя, эксплуатанта, пользователя ВАТС, авторизованного сервисного центра, устройства регистрации данных и маневра минимального риска. В проекте также конкретизируются полномочия органов публичной власти, условия допуска ВАТС к участию в дорожном движении и особенности дистанционной поддержки.

Тем самым новый проект демонстрирует переход от преимущественно рамочного регулирования к более развернутой административно-правовой модели эксплуатации ВАТС, хотя отдельные вопросы, включая пределы делегирования регулирования на подзаконный уровень и соотношение экспериментального режима с постоянным правовым режимом эксплуатации, сохраняют значение для дальнейшего научного анализа.

¹ См.: Проект Федерального закона Российской Федерации от 21 января 2026 года «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (подготовлен Минтрансом России, ID проекта 02/04/01–26/00164305) (не внесен в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 01.06.2026). URL: <https://regulation.gov.ru/projects/164305/> (дата обращения: 01.06.2026).

Следует отметить, что немаловажная работа проделана в части технического регулирования вопросов, связанных с применением интеллектуальных систем на автомобильном транспорте. Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии утвердило новые национальные стандарты, нацеленные на использование технологии искусственного интеллекта на автомобильном транспорте для повышения уровня безопасности дорожного движения на транспорте, а также укрепления доверия граждан к технологиям искусственного интеллекта (ГОСТ Р 70249-2022¹, ГОСТ Р 70250-2022², ГОСТ Р 70251-2022³, ГОСТ Р 70252-2022⁴, ГОСТ Р 70253-2022⁵, ГОСТ Р 70254-2022⁶, ГОСТ Р 70255-2022⁷, ГОСТ Р 70981-2023⁸, ГОСТ Р 70982-2023⁹).

¹ См.: ГОСТ Р 70249–2022 «Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Высокоавтоматизированные транспортные средства. Термины и определения» // Официальное издание. М.: ФГБУ «РСТ». 2022.

² См.: ГОСТ Р 70250–2022 «Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Варианты использования и состав функциональных подсистем искусственного интеллекта» // Официальное издание. М.: ФГБУ «РСТ». 2022.

³ См.: ГОСТ Р 70251–2022 «Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Системы управления движением транспортным средством. Требования к испытанию алгоритмов обнаружения и распознавания препятствий» // Официальное издание. М.: ФГБУ «РСТ». 2022.

⁴ См.: ГОСТ Р 70252–2022 «Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Системы управления движением транспортным средством. Требования к испытанию алгоритмов низкоуровневого слияния данных» // Официальное издание. М.: ФГБУ «РСТ». 2022.

⁵ См.: ГОСТ Р 70253–2022 «Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Системы управления движением транспортным средством. Требования к испытанию алгоритмов обнаружения и реконструкции структуры перекрестков» // Официальное издание. М.: ФГБУ «РСТ». 2022.

⁶ См.: ГОСТ Р 70254–2022 «Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Системы управления движением транспортным средством. Требования к испытанию алгоритмов прогнозирования поведения участников дорожного движения» // Официальное издание. М.: ФГБУ «РСТ». 2022.

⁷ См.: ГОСТ Р 70255–2022 «Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Системы управления движением транспортным средством. Требования к испытанию алгоритмов обнаружения и распознавания дорожных знаков» // Официальное издание. М.: ФГБУ «РСТ». 2022.

⁸ См.: ГОСТ Р 70981–2023 «Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Системы технического диагностирования транспортного средства. Общие требования» // Официальное издание. М.: ФГБУ «РСТ». 2023.

⁹ См.: ГОСТ Р 70982–2023 «Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Системы управления движением транспортным средством. Требования к структуре и архитектуре V2X–взаимодействия» // Официальное издание. М.: ФГБУ «РСТ». 2023.

В совокупности анализ указанных нормативных и программных документов позволяет сделать вывод о том, что в российском праве пока отсутствует единое, законодательно закрепленное и концептуально выверенное определение высокоавтоматизированного транспортного средства. Формирование понятийного аппарата осуществляется фрагментарно, что обуславливает необходимость дальнейшего научного осмысления и разработки унифицированного подхода к правовому регулированию использования ВАТС.

Анализ нормативных и научных подходов к определению понятия «высокоавтоматизированное транспортное средство» показывает, что в российской правовой доктрине отсутствует единое понимание содержания данной категории. В научной литературе рассматриваются различные аспекты правового регулирования автоматизированного, автономного и беспилотного транспорта, однако понятийный аппарат в данной сфере продолжает находиться в стадии формирования.

А.В. Незнамов, анализируя проблемы правового регулирования высокоавтоматизированного транспорта, обращает внимание не только на наличие специализированной терминологии в профессиональной и технической среде, но и на ее значение для формирования правовых подходов к регулированию беспилотного вождения. Им отмечается, что «разработка правового режима таких транспортных средств невозможна без учета международно-признанных технических классификаций»¹, прежде всего стандарта SAE J3016 «Системы автоматизированного управления движением автотранспортных средств. Классификация, термины и определения»², в котором раскрываются уровни автоматизации управления транспортным средством, роль человека в процессе управления и пределы самостоятельного функционирования автоматизированной системы вождения, а рассматривать термин

¹ См.: Незнамов А. В. Правила беспилотного вождения: об изменениях Венской конвенции о дорожном движении / А. В. Незнамов // Закон. 2018. № 1. С. 172–182.

² См.: SAE J3016. Taxonomy and definitions for terms related to on-road motor vehicle automated driving systems. Warrendale: Society of Automotive Engineers; 2014. URL: https://saemobilus.sae.org/standards/j3016_202104-taxonomy-definitions-terms-related-driving-automation-systems-road-motor-vehicles (дата обращения: 10.02.2024).

«высокоавтоматизированное транспортное средство» необходимо не как сугубо техническое обозначение, а как юридически значимую категорию.

В свою очередь, Н.В. Румянцев и В.В. Журавлев обоснованно отмечают, что «на данном этапе правовая база, а также терминология в области использования высокоавтоматизированного транспорта находятся на этапе научного осмысления»¹, что, однако, не препятствует использованию в научных исследованиях термина «высокоавтоматизированное транспортное средство», закрепленного в Постановлении Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств».

Ряд авторов предлагает более узкие дефиниции рассматриваемого понятия.

Так, А.И. Воробьев и С.В. Жанказиев определяют высокоавтоматизированное транспортное средство как «транспортное средство, в конструкцию которого внесены изменения, связанные с его оснащением автоматизированной системой вождения»², при этом иные существенные признаки, связанные с режимом эксплуатации и характером управления, в данных определениях не раскрываются.

Отдельное направление научной дискуссии связано с соотношением понятий «беспилотное мобильное средство» и «беспилотное транспортное средство».

А.И. Коробеев и А.И. Чучаев обоснованно указывают, что понятие «беспилотное мобильное средство» носит более общий характер и охватывает, в том числе, беспилотные транспортные средства как одну из его разновидностей³.

¹ См.: Румянцев Н.В., Журавлев В.В. Административно–правовое регулирование участия высокоавтоматизированных транспортных средств в дорожном движении // Вестник экономической безопасности. 2020. № 5. С. 196–200.

² См.: Беспилотники на дорогах России: (уголовно–правовые проблемы) / А. И. Воробьев, С.В. Жанказиев, С. А. Иванов [и др.]. М.: Общество с ограниченной ответственностью «Перспектив». 2021. С. 6–7.

³ См.: Коробеев, А. И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности / А. И. Коробеев, А. И. Чучаев // Lex Russica (Русский закон). 2019. № 2(147). С. 9–28.

А.В. Амеличкин, в свою очередь, предлагает рассматривать беспилотное транспортное средство как «высоко- или полностью автоматизированное транспортное средство, функционирующее без вмешательства человека, акцентируя внимание на степени автономности управления как ключевом критерии выделения данного вида транспорта»¹.

Таким образом, анализ позиций законодателя и мнений представителей научного сообщества позволяет выделить совокупность устойчивых характеристик высокоавтоматизированных транспортных средств, связанных с наличием автоматизированной системы управления, изменением традиционной модели участия человека в процессе управления, особым режимом эксплуатации, и образующих теоретическую основу для последующего формирования определения понятия «высокоавтоматизированное транспортное средство».

Также при формировании понятия «высокоавтоматизированное транспортное средство» стоит учитывать и термин «инновационное транспортное средство»², так как оно является, на первый взгляд, схожим понятием ВАТС.

Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденным Решением Комиссии таможенного союза от 9 декабря 2011 года № 877 (далее - ТР ТС 018/2011) предусматривает возможность установления национальным законодательством требований безопасности только к инновационным транспортным средствам. В соответствии с ТР ТС 018/2011, инновационное транспортное средство - это «транспортное средство, в котором применены новые конструктивные решения, качественно изменяющие его основные эксплуатационные показатели, и которое не может

¹ См.: Амеличкин А.В. К вопросу о правовых проблемах использования высокоавтоматизированных транспортных средств в дорожном движении // Административное и муниципальное право. 2021. № 3. С. 59–68.

² Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (вместе с ТР ТС 018/2011 «Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств») // Официальный сайт Евразийской экономической комиссии. URL: <https://eec.eaeunion.org/> (дата обращения: 11.11.2023).

быть оценено в соответствии с настоящим техническим регламентом»¹. При этом установлено, что до введения в ТР ТС общих требований транспортным средствам, имеющим системы автоматизированного управления, такие средства считаются инновационными и требования к ним устанавливаются решением уполномоченного органа по техническому регулированию государства – члена Евразийского экономического союза, в котором проводится оценка соответствия².

Проведенный анализ позволяет выделить совокупность устойчивых юридически значимых признаков высокоавтоматизированного транспортного средства.

Как отмечалось выше, высокоавтоматизированное транспортное средство сохраняет все базовые характеристики транспортного средства как элемента транспортной инфраструктуры государства и предназначено для перемещения людей, грузов либо оборудования по путям сообщения, и включено в систему общественно значимых транспортных отношений, что обуславливает публично-правовой характер регулирования ВАТС и необходимость государственного управления процессами его эксплуатации.

Важным конструктивным и функциональным признаком ВАТС является наличие встроенной автоматизированной системы управления, основанной на цифровых технологиях, алгоритмах обработки данных и элементах искусственного интеллекта, способной выполнять функции управления движением без постоянного непосредственного участия человека.

Также, высокоавтоматизированное транспортное средство характеризуется способностью в определенных условиях эксплуатации самостоятельно осуществлять восприятие дорожной обстановки, принятие управленческих решений и реализацию управляющих воздействий, включая ускорение, торможение, маневрирование и соблюдение параметров движения.

¹ См.: Технический регламент Таможенного союза (ТР ТС 018/2011) «О безопасности колесных транспортных средств» (в ред. от 20 мая 2023 года) // Официальный сайт Евразийского экономического союза. URL: www.eaeunion.org. (дата обращения: 11.11.2023).

² См.: Тухватуллин Т.А. Административно-правовое регулирование транспортных отношений // Транспортное право и безопасность. 2023. № 2 (46). С. 22–32.

Важно отметить, что эксплуатация ВАТС осуществляется не абстрактно, а в рамках заранее определенных условий использования, то есть в совокупности нормативно, технически и организационно заданных условий эксплуатации (тип дорог, погодные условия, требования к дорожной инфраструктуре), в пределах которых автоматизированная система управления транспортным средством допускается к самостоятельному выполнению функций управления движением (операционный домен как элемент правового режима эксплуатации ВАТС¹, либо определенная среда эксплуатации).

Эксплуатация ВАТС также предполагает и изменение традиционной модели управления транспортным средством, когда человек перестает быть единственным и постоянным субъектом управления, выполняя в дополнение функции оператора, диспетчера, контролирующего лица либо субъекта организационного сопровождения эксплуатации. Тем самым, предполагая участие нескольких субъектов – владельца, оператора, разработчика программного обеспечения (далее - ПО), изготовителя, эксплуатанта, что объективно обуславливает многоуровневую структуру административно-правовых обязанностей.

Важной характеристикой выступает особый административно-правовой режим допуска и эксплуатации, при котором высокоавтоматизированные транспортные средства допускаются к эксплуатации при соблюдении специальных условий, которые выходят за рамки традиционного режима использования транспортных средств и включают требования к сертификации, регистрации, программному обеспечению и организационному сопровождению.

Тем не менее, с учетом различных характеристик, определяющих содержание термина «высокоавтоматизированное транспортное средство», представляется целесообразным сформировать следующее определение: высокоавтоматизированное транспортное средство - это транспортное средство, оснащенное автоматизированной системой управления, действующей в качестве

¹ Понятие операционного домена первоначально сформировано в Техническом стандарте SAE J3016 как совокупность условий, в пределах которых допускается функционирование автоматизированной системы управления транспортным средством.

дополнительного средства организации безопасности дорожного движения и способной в пределах установленной среды эксплуатации самостоятельно выполнять динамическую задачу управления движением без постоянного непосредственного участия человека, функционирование которого осуществляется в рамках специального административно-правового режима и предполагает распределение управленческих, эксплуатационных и контрольных функций между несколькими субъектами.

Однако в большинстве случаев разработка такого вида транспортных средств направлена на решение одной из общественных задач - совершенствование транспорта и носит характер гражданского назначения, под которым понимается использование транспортных средств для нужд гражданского сектора (население) - перевозки людей или грузов в коммерческих, личных или общественных целях.

Изложенные выше моменты должны определять содержание высокоавтоматизированного транспортного средства гражданского назначения, под которым следует понимать транспортное средство, функционирующее в рамках специального административно-правового режима и предназначенное для нужд гражданского сектора, оснащенное автоматизированной системой управления, действующей в качестве дополнительного средства организации безопасности дорожного движения и способной в пределах установленной среды эксплуатации самостоятельно выполнять динамическую задачу управления движением без постоянного непосредственного участия человека, которое предполагает распределение управленческих, эксплуатационных и контрольных функций между несколькими субъектами (96% экспертов, принявших участие в опросе, в целом согласны с сущностью и содержанием представленного определения высокоавтоматизированного транспортного средства гражданского назначения)¹.

¹ См.: Приложение № 1 «Результаты анкетирования экспертов в сфере развития высокоавтоматизированного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации и подведомственных федеральных органов исполнительной власти».

В научной литературе отсутствует единый подход к определению содержания административно-правового регулирования. Различия проявляются как в понимании самой дефинитивной конструкции указанного понятия, так и в соотношении с производными категориями, в частности «система административно-правового регулирования» и «механизм административно-правового регулирования».

Выявление сущности и содержания административно-правового регулирования имеет значение для определения логики публично-властного воздействия государства на общественные отношения, а также для установления используемых при этом административно-правовых средств и инструментов. Несмотря на наличие общего теоретического базиса понятия «административно-правовое регулирование», его содержание применительно к каждому объекту публичного управления приобретает специальную отраслевую специфику. Это обусловлено тем, что административно-правовые средства, применяемые государством к различным видам общественных отношений, не могут быть одинаковыми по содержанию, целям, субъектному составу и формам публичного воздействия.

Ю.А. Тихомиров отмечал, что «административно-правовое регулирование в качестве разновидности государственного регулирования есть механизм императивно-нормативного упорядочения организации и деятельности субъектов и объектов управления и формирования устойчивого правового порядка их функционирования. Причем оно, как и собственно административное управление, распространяется на многие сферы государственной и общественной жизни (т.е. на область прежней «особенной части»)»¹.

Например, А.Н. Жеребцов, Н.В. Павлов и А.В. Юшко понимают под административно-правовым регулированием «конкретный вид правового воздействия на участников социальных связей в сфере государственного управления, а его механизм образует идеальная модель подобного воздействия,

¹ См.: Административное право и процесс: полный курс. 2-е изд., доп. и перераб. / Ю.А. Тихомиров. М.: Изд. Тихомирова М.Ю. 2005. С. 358–364.

направленная на усиление его результативности в сфере государственного управления, устранение и преодоление коллизий и пробелов данного регулирования»¹.

Интересен подход, рассматривающий административно-правовое регулирование через призму необходимости обеспечения баланса публичных и частных интересов, суть которого заключается в изложении данного регулирования «в виде целенаправленного воздействия системы специальных правовых средств на возникающие в сфере государственного управления социальные связи для обеспечения защищенности и согласованности публичных и частных интересов, включая права и законные интересы граждан, организаций, органов государственного и муниципального управления»².

Применительно к эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения указанные теоретические положения приобретают особую значимость.

Использование ВАТС гражданского назначения формирует качественно новый сегмент управленческих отношений, характеризующийся высокой степенью технологической сложности, распределенным характером управления, субъектным составом. В отличие от традиционных моделей транспортных правоотношений, административно-правовое регулирование в данной сфере выходит за рамки воздействия исключительно на поведение водителя и охватывает широкий круг участников эксплуатационного процесса – владельцев транспортных средств, операторов автоматизированных систем, эксплуатантов, разработчиков программного обеспечения, производителей технических комплексов, а также органы публичной власти, осуществляющие функции допуска, контроля и надзора.

С учетом изложенного административно-правовое регулирование в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского

¹ См.: Жеребцов А.Н., Павлов Н.В., Юшко А.В. Правовые фикции в механизме административно-правового регулирования управленческих отношений: монография. М., 2021. С. 37–38.

² См.: Стахов А.И., Кононов П.И. Административное право России: учебник для вузов. 5-е изд., перераб. и доп. М., 2021. С. 63.

назначения целесообразно рассматривать как целенаправленное административно-правовое воздействие государства на общественные отношения, возникающие в процессе их использования, осуществляемое посредством системы административно-правовых норм, процедур и мер публичного воздействия, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, устойчивости транспортной системы, соблюдения установленного режима эксплуатации автоматизированных функций управления и баланса публичных и частных интересов.

Содержание административно-правового регулирования эксплуатации ВАТС гражданского назначения включает, прежде всего:

установление специальных условий допуска высокоавтоматизированных транспортных средств к эксплуатации,

нормативное закрепление административно-правового статуса участников эксплуатационного процесса, определение их прав, обязанностей и пределов ответственности, а также формирование механизмов государственного контроля, надзора и административного принуждения.

При этом особое значение приобретает регламентация не только процесса движения транспортного средства, но и организационных, технических и цифровых аспектов его функционирования, включая требования к программно-аппаратным комплексам, диспетчерскому контролю, обновлению программного обеспечения и использованию эксплуатационных данных.

Проведенный анализ позволяет сделать вывод о том, что внедрение высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения существенно изменяет содержание транспортных правоотношений и требует их самостоятельного административно-правового осмысления. В отличие от традиционных транспортных средств, управление которыми основано на непосредственном участии водителя, ВАТС гражданского назначения предполагают участие автоматизированных систем в выполнении динамической задачи управления, наличие программно-аппаратной инфраструктуры и распределение эксплуатационных, технических и контрольных функций между

несколькими участниками. В связи с этим регулирование использования таких транспортных средств должно охватывать не только технические параметры их функционирования, но и публично-правовые вопросы допуска, определения обязанностей участников эксплуатации, государственного контроля, надзора и административной ответственности.

1.2. Классификация высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения

Одним из основных критериев классификации ВАТС гражданского назначения является степень автоматизации управления транспортным средством. Данный критерий отражает соотношение функций человека и автоматизированной системы в процессе выполнения динамической задачи управления, а потому имеет непосредственное значение для определения условий допуска транспортного средства к эксплуатации, объема обязанностей водителя, оператора или иного участника эксплуатации, а также распределения административной ответственности.

Иные же характеристики, связанные с подключенностью такого транспортного средства к дорожной инфраструктуре, информационным системам, другим транспортным средствам и участникам движения, целесообразно рассматривать в рамках самостоятельного критерия – характера взаимодействия ВАТС гражданского назначения с внешней транспортной средой¹.

В юридической науке понятие «классификация» представляет собой логико-юридический прием, направленный на упорядочение сложных или многообразных явлений путем их деления по существенным признакам.

¹ См.: Савченко В.В. Анализ информационных потоков в высокоавтоматизированных транспортных средствах / В. В. Савченко // Big Data and Advanced Analytics. 2020. № 6. С. 122–128.

Методологический подход в трудах И. Канта¹ и получивший дальнейшее развитие в работах М. Вебера², позволяет рассматривать классификацию не как формальное распределение явлений по группам, а как способ целенаправленного упорядочения исследуемого материала. В этом смысле классификация служит выявлению внутренней структуры сложного социально-правового явления, определению взаимосвязей между его элементами и последующему обоснованию наиболее адекватных средств правового воздействия.

В общей теории права классификация правовых явлений рассматривается не как произвольное деление, а как способ выявления их объективных признаков, функционального назначения и места в механизме правового регулирования. Как следует из подхода С.С. Алексеева, подразделение правовых явлений на виды должно учитывать особенности структуры права, его функции, способы и типы правового регулирования, а более детальный классификационный подход позволяет глубже раскрыть юридическую природу исследуемых явлений и с большей четкостью решать практические вопросы их правового регулирования³.

Подход В.М. Манохин к систематизации норм административного права позволяет рассматривать классификацию как способ упорядочения сложных правовых явлений по юридически значимым признакам, что имеет значение для определения особенностей их правового регулирования⁴. Подход А.Б. Зеленцова к анализу структуры предмета административного права и современных моделей административно-процессуального регулирования позволяет сделать вывод о том, что классификация административно-правовых явлений имеет не только теоретическое, но и прикладное значение: она способствует определению

¹ См. об этом: Кант И. Критика способности суждения / пер. с нем. М.: Искусство, 1994. 367 с.

² Цит. по: Избранные произведения: пер. с нем. / сост., общ. ред. и послесл. Ю. Н. Давыдова; Предисл. П. П. Гайденко. М.: Прогресс, 1990. С. 345–415.

³ См.: Алексеев С. С. Общая теория права. В 2 т. Т. 2. М.: Юрид. лит. 1982. С.65–66, 102.

⁴ См.: Манохин В. М. Административное право России: учебник / В. М. Манохин. Саратов: Ай Пи Эр Медиа, 2011. С. 24; В.М. Манохин, Ю.С. Адушкин. Российское административное право. Саратов: Изд-во Сарат. гос. акад. права. 2000. 414 с.

субъектного состава, разграничению компетенции органов публичной власти и выбору адекватных средств правового воздействия¹.

Соответственно, «классификация» в юридической науке может рассматриваться одновременно как научный прием систематизации правовых явлений и как результат их распределения по юридически значимым признакам. И, следовательно, ее значение состоит не только в упорядочении исследуемых объектов, но и в выявлении различий, имеющих правовое значение для определения содержания и пределов регулирования.

В сфере использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения классификация приобретает самостоятельное административно-правовое значение, поскольку позволяет разграничить различные виды ВАТС по юридически значимым критериям и на этой основе определить особенности их допуска к эксплуатации, порядок использования, круг обязанных субъектов, формы государственного контроля и надзора, а также основания административной ответственности.

В условиях отсутствия закрепленной в российском праве классификации ВАТС гражданского назначения сохраняется несогласованность между уровнем технологического развития соответствующих транспортных средств и степенью нормативной определенности их правового режима². В связи с этим классификация ВАТС гражданского назначения выступает не только средством научного упорядочения соответствующих объектов, но и юридически значимым инструментом построения дифференцированного³ административно-правового регулирования.

¹ См.: Зеленцов А.Б. Границы и структура предмета административного права современной России: дискуссионные вопросы / Зеленцов А.Б. // Административное право и процесс. 2020. С. 5–20.

² См.: Зеленцов А. Б. Административно–правовые режимы: постановка проблемы и ее развитие // Административное и муниципальное право. 2015. № 9. С. 4–9.

³ Цит. по: Белоусов С.А. Законодательный дисбаланс (доктрина, теория, практика). Саратов, Изд–во ФГБОУ ВО «Саратовская государственная юридическая академия», 2015. С. 241.

Под таким регулированием понимается построение различных административно-правовых режимов допуска к эксплуатации, порядка эксплуатации, государственного контроля и надзора, а также административной ответственности с учетом характеристик конкретного вида транспортного средства: степени автоматизации, среды эксплуатации, характера взаимодействия с транспортной инфраструктурой и иными участниками движения, функционального назначения, субъектного состава и иных юридически значимых признаков.

Тем самым такой подход позволяет рассматривать ВАТС гражданского назначения не изолированно как техническое устройство, а как объект комплексного административно-правового регулирования, в рамках которого подлежат учету технические характеристики транспортного средства, особенности программного обеспечения, субъектный состав эксплуатации, требования к инфраструктуре, условия допуска, формы государственного контроля и надзора, а также основания административной ответственности.

Введение классификации ВАТС гражданского назначения в нормативное регулирование высокоавтоматизированных транспортных средств в Российской Федерации обусловлено необходимостью решения ряда взаимосвязанных задач.

Во-первых, классификация обеспечивает возможность дифференцированного правового регулирования различных моделей и форм использования ВАТС гражданского назначения, что особенно важно в условиях неоднородности технических решений и организационных схем эксплуатации.

Во-вторых, она создает устойчивую терминологическую и правовую основу для разграничения экспериментальных, коммерческих и гражданских форм эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств.

В-третьих, классификация позволяет учитывать и адаптировать международный опыт регулирования автоматизированного транспорта с учетом

особенностей российской правовой системы, транспортной инфраструктуры и публично-правовых институтов.

Так, в соответствии с постановлениями Правительства Российской Федерации от 9 марта 2022 года № 309¹, от 17 октября 2022 года № 1849^н от 29 декабря 2022 года № 2495² в настоящее время на территории Российской Федерации допускается ограниченная эксплуатация двух категорий высокоавтоматизированных транспортных средств. К первой категории относятся ВАТС, эксплуатируемые с присутствием водителя в салоне, выполняющего функции контроля за работой автоматизированной системы вождения и готового при необходимости принять управление на себя («ВАТС 1»). Ко второй категории относятся ВАТС, управление которыми осуществляется без водителя в салоне посредством удаленного доступа оператором («ВАТС 2»). Однако следует учитывать, что категории «ВАТС 1» и «ВАТС 2», используемые в рамках действующих экспериментальных правовых режимов, не являются самостоятельной классификацией по уровню автоматизации в техническом смысле и не тождественны уровням автоматизации, закрепленным в международных стандартах SAE J3016. Указанные категории отражают прежде всего организационно-правовую модель экспериментальной эксплуатации: наличие либо отсутствие водителя в салоне транспортного средства, характер контроля за функционированием автоматизированной системы вождения и способ реагирования на нештатные ситуации.

¹ См.: Постановление Правительства РФ от 09.03.2022 № 309 (в ред. от 27.03.2025, № 373) «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; 2025. – № 13, ст. 1478.

² См.: 16. Постановление Правительства РФ от 29.12.2022 № 2495 (в ред. от 30.03.2026, № 347) «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации» // СЗ РФ. – 2023. – № 1 (ч. II), ст. 300; 2026. – № 14, ст. 1757.

В связи с тем, что степень (уровень) автоматизации отражает функциональное соотношение роли человека и автоматизированной системы в процессе управления транспортным средством, данный критерий обладает непосредственным юридическим значением для целей административно-правового регулирования. Именно он позволяет определить характер участия человека в управлении, объем административно-правовых обязанностей водителя, оператора или иного участника эксплуатации, специфику допуска транспортного средства к эксплуатации, а также особенности распределения административной ответственности.

При этом международные подходы, закрепленные в стандарте SAE J3016 и документах Национального управления безопасностью дорожного движения США (NHTSA), рассматриваются в настоящем исследовании не как готовая правовая модель, подлежащая механическому заимствованию, а как техническая основа для формирования административно-правовой классификации, адаптированной к условиям российской правовой системы и задачам регулирования допуска, эксплуатации, контроля и ответственности.

1) В зависимости от степени (уровня) автоматизации высокоавтоматизированные транспортные средства гражданского назначения целесообразно подразделять на следующие классы (87% участников экспертного опроса выражают согласие с введением классификации, основываясь на международных стандартах (SAE J3016, NHTSA¹):

класс А – транспортные средства с частичной автоматизацией, при которой автоматизированная система выполняет отдельные функции управления движением, однако человек сохраняет постоянный контроль за дорожной обстановкой и остается основным субъектом управления.

¹ См.: Приложение № 1 «Результаты анкетирования экспертов в сфере развития высокоавтоматизированного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации и подведомственных федеральных органов исполнительной власти».

Данный класс имеет пограничное значение для настоящего исследования, поскольку отражает переход от традиционного транспортного средства к транспортному средству с автоматизированными функциями управления.

В рамках данного класса автоматизация носит вспомогательный характер и функционирует исключительно в пределах заранее заданных параметров. Автоматизированная система не подменяет человеческое управление, а лишь дополняет его, не изменяя фундаментальных правовых конструкций, лежащих в основе регулирования дорожного движения. Человек в данном случае сохраняет статус водителя и выступает основным субъектом управления и ответственности.

класс В – транспортные средства с условной автоматизацией, при которой автоматизированная система способна самостоятельно выполнять динамическую задачу управления в пределах установленной среды эксплуатации, однако человек обязан принять управление при поступлении соответствующего запроса или возникновении условий, выходящих за пределы допустимого режима функционирования системы.

Следует отметить, что отличительной особенностью данного класса является перераспределение управленческих функций между человеком и автоматизированной системой. В данном случае, человек перестает быть постоянным субъектом управления и не обязан осуществлять непрерывный мониторинг дорожной обстановки, однако сохраняет обязанность быть готовым к принятию управления в случаях, предусмотренных условиями эксплуатации.

класс С – транспортные средства с высокой автоматизацией, при которой автоматизированная система самостоятельно выполняет динамическую задачу управления в пределах установленной среды эксплуатации без необходимости постоянного контроля со стороны человека.

При этом административно-правовое значение приобретает не обязанность непрерывного наблюдения водителя, а наличие организационного сопровождения

эксплуатации, включая диспетчерское сопровождение, дистанционную поддержку, требования к техническому состоянию и программному обеспечению.

класс D – транспортные средства с полной автоматизацией, при которой автоматизированная система способна выполнять динамическую задачу управления без участия человека во всех условиях эксплуатации.

Для данного класса характерно максимальное перераспределение функций управления от человека к автоматизированной системе, что требует специального правового определения субъекта эксплуатации, порядка допуска, контроля, надзора и ответственности.

2) В качестве самостоятельного критерия классификации высокоавтоматизированных транспортных средств предлагается использовать характер среды эксплуатации, поскольку именно условия функционирования ВАТС гражданского назначения в значительной степени предопределяют допустимый уровень автоматизации, степень участия человека в управлении, а также специфику правового режима эксплуатации (58% участников экспертного опроса считают возможной к применению классификацию в зависимости от среды эксплуатации ВАТС).

С учетом степени контролируемости пространства и сложности дорожной обстановки предлагается выделять следующие виды среды эксплуатации:

а) закрытую среду (контролируемая территория с ограниченным доступом, установленным внутренним режимом движения и возможностью предварительного контроля участников, включая испытательные полигоны, промышленные, логистические, научно-технологические территории, а также кампусы при условии их фактической изолированности от общего дорожного движения.);

б) полуоткрытую среду (дорожные участки с ограниченным доступом либо с особыми условиями движения, включая автомагистрали, дороги с

контролируемым въездом, а также выделенные полосы для движения автоматизированных или высокоавтоматизированных транспортных средств);

в) открытую среду (дороги общего пользования, включая улично-дорожную сеть населенных пунктов и загородные трассы, на которых осуществляется движение в условиях смешанного трафика с участием традиционных транспортных средств, пешеходов и иных участников дорожного движения).

Тем самым различие условий эксплуатации (город, трасса, испытательный полигон) влияет на необходимость участия человека, структуру ответственности и требования к инфраструктуре (например, наличие цифровых карт, связи V2X), а также позволит гибко внедрять ВАТС по регионам и секторам, начиная с контролируемых пространств.

3) Наряду со степенью автоматизации и иными критериями классификации, существенное значение для административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения имеет характер их взаимодействия с внешней транспортной средой.

Так, в зависимости от уровня взаимодействия с дорожной инфраструктурой и иными участниками движения, что напрямую влияет на безопасность дорожного движения, эффективность координации транспортных потоков, а также на степень регулируемости эксплуатации ВАТС со стороны публичной власти предлагается выделять (такой точки зрения придерживаются 96% участников опроса¹):

изолированные ВАТС (функционируют автономно и не осуществляют обмен данными с внешней дорожной инфраструктурой либо иными участниками дорожного движения);

интегрированные ВАТС (подключены к элементам дорожной инфраструктуры и навигационным системам, а также способны получать и

¹ См.: Приложение № 1 «Результаты анкетирования экспертов в сфере развития высокоавтоматизированного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации и подведомственных федеральных органов исполнительной власти».

использовать информацию от иных участников движения в рамках концепции C-ITS (Cooperative Intelligent Transport Systems);

кооперативные ВАТС (осуществляют активный двусторонний обмен данными в режиме реального времени с иными транспортными средствами, объектами дорожной инфраструктуры, пешеходами и иными элементами транспортной системы в формате V2X (vehicle-to-everything).

Учет уровня взаимодействия высокоавтоматизированных транспортных средств с дорожной инфраструктурой и иными участниками движения приобретает особое значение в контексте реализуемых в Российской Федерации стратегических и программных документов, направленных на цифровую трансформацию транспортной сферы¹.

4) Классификация ВАТС гражданского назначения выделяется по функциональному назначению (целевому использованию), что с административно-правовой точки зрения позволяет учитывать характер возможных угроз безопасности дорожного движения и иных охраняемых публичных интересов, особенности допуска к эксплуатации, характер государственного контроля и надзора, а также объем обязанностей участников эксплуатации:

высокоавтоматизированные легковые транспортные средства;

К данной категории относятся ВАТС, предназначенные для перевозки физических лиц в личных, служебных либо коммерческих целях, то есть связанные преимущественно с обеспечением безопасности индивидуального либо коммерческого передвижения.

высокоавтоматизированные грузовые транспортные средства;

Включают ВАТС, используемые для перевозки грузов, в том числе в логистике, магистральных перевозках, распределительных центрах, и связанные с

¹ См.: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19.12.2025 № 3887-р «О стратегическом направлении в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года» // СЗ РФ. – 2025. – № 52, ст. 8640.

безопасностью перевозки грузов и функционированием логистических маршрутов.

высокоавтоматизированные транспортные средства общественного назначения;

К ним относятся ВАТС, предназначенные для перевозки неопределенного круга лиц (автобусы, шаттлы, трамваи, маршрутные транспортные средства).

высокоавтоматизированные транспортные средства агропромышленного назначения;

Используются в сельском хозяйстве и агропромышленном комплексе (тракторы, комбайны), связанные с разграничением режима эксплуатации в контролируемой производственной среде и при выезде на дороги общего пользования.

5) Важным классификационным критерием, имеющим самостоятельное значение для целей административно-правового регулирования, является субъект эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства гражданского назначения, поскольку именно он определяет объем обязанностей по обеспечению безопасности, техническому и программному сопровождению, страхованию, предоставлению эксплуатационных данных, взаимодействию с органами публичной власти, а также пределы административной ответственности.

В зависимости от субъекта эксплуатации целесообразно выделять следующие виды ВАТС гражданского назначения:

высокоавтоматизированные транспортные средства, эксплуатируемые физическими лицами;

К данной категории относятся высокоавтоматизированные транспортные средства, находящиеся в собственности либо ином законном владении физических лиц и используемые ими для личных целей.

высокоавтоматизированные транспортные средства, эксплуатируемые индивидуальными предпринимателями и юридическими лицами, включая коммерческие и некоммерческие организации;

К данной группе относятся ВАТС, используемые индивидуальными предпринимателями и юридическими лицами в предпринимательской, исследовательской, образовательной, сервисной, логистической, транспортной либо иной уставной деятельности, что позволяет учитывать различный объем обязанностей по обеспечению безопасности эксплуатации, техническому и программному сопровождению, страхованию, предоставлению эксплуатационных данных и взаимодействию с органами публичной власти.

высокоавтоматизированные транспортные средства, эксплуатируемые публичными субъектами;

К данной категории относятся ВАТС, используемые органами государственной власти, органами местного самоуправления, государственными и муниципальными предприятиями для выполнения публичных функций (общественный транспорт, коммунальные и инфраструктурные задачи).

б) Самостоятельное значение для административно-правового регулирования имеет режим правового допуска высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения к эксплуатации, поскольку именно он определяет допустимые пределы использования автоматизированных функций управления, характер государственного контроля и степень нормативной детализированности требований.

В зависимости от режима правового допуска предлагается выделять следующие виды ВАТС гражданского назначения:

высокоавтоматизированные транспортные средства, эксплуатируемые в рамках экспериментального правового режима;

К данной категории относятся высокоавтоматизированные транспортные средства, допущенные к эксплуатации в соответствии с законодательством об экспериментальных правовых режимах и специальными постановлениями Правительства Российской Федерации¹.

¹ См.: к примеру: Постановление Правительства Российской Федерации от 17.10.2022 № 1849 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных

высокоавтоматизированные транспортные средства, допущенные к постоянной эксплуатации;

Данная категория охватывает высокоавтоматизированные транспортные средства, эксплуатация которых осуществляется на основании общего административно-правового режима, предусматривающего соблюдение установленных требований допуска, регистрации, сертификации и эксплуатации.

Следовательно, классификация ВАТС гражданского назначения представляет собой юридически значимый инструмент дифференциации административно-правового регулирования их использования. Предложенная классификация ВАТС гражданского назначения основана на совокупности юридически значимых критериев (уровень автоматизации, среда эксплуатации, характер взаимодействия с инфраструктурой, функциональное назначение, субъект эксплуатации и режим правового допуска), что позволяет учитывать технологическое разнообразие автоматизированных транспортных средств и дифференцировать административно-правовые требования к их использованию. Тем самым классификация обеспечивает переход от фрагментарного и преимущественно экспериментального регулирования к более определенной модели публично-правового воздействия в сфере использования высокоавтоматизированного транспорта.

1.3. Принципы административно-правового регулирования в сфере использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения

Использование высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения обуславливает необходимость определения исходных начал административно-правового регулирования, поскольку соответствующие отношения связаны с обеспечением безопасности дорожного движения, установлением условий допуска к эксплуатации, распределением обязанностей

между участниками эксплуатационного процесса, государственным контролем и надзором, административной ответственностью.

На сегодняшний день, специальный перечень принципов использования ВАТС гражданского назначения не закреплён.

Согласно устоявшемуся в юридической науке подходу, отраженному в юридических источниках, под принципами права понимаются исходные начала, выражающие сущностные характеристики права, его социальную направленность и структурные особенности правового регулирования¹. Эти принципы представляют собой не только теоретическую основу системы права, но и своего рода нормативные ориентиры, пронизывающие все отрасли правовой системы.

Значительный вклад в развитие теории принципов права внес С.С. Алексеев, в работах которого подчеркивается, что принципы права «пронизывают содержание права, характеризуют его основные начала и оказывают воздействие на развитие и функционирование правовой системы»². Он рассматривал принципы как «объективно обусловленные, системообразующие и предельно обобщенные положения, лежащие в основании построения правовой материи»³. По его мнению, принципы выполняют роль «правового кода», отражающего аксиологическую и нормативную сущность права, и выступают своеобразным мостом между правовой теорией и практикой, задавая направление как нормотворчеству, так и правоприменению.

При этом внимание концентрируется на общих принципах права, которые имеют наибольшее фундаментальное значение (принципы законности, справедливости, гуманизма, демократизма, равноправия, презумпции невиновности, независимости правосудия и др.).

В то же время выделяются и отраслевые принципы, характерные для той или иной отрасли права, а также имеющие более узкую направленность принципы

¹ См.: Советский энциклопедический словарь / гл. ред. А.М. Прохоров. 4-е изд. М.: Сов. энциклопедия, 1989. С. 960.

² См.: Алексеев С.С. Общая теория права: в 2 т. Т.1 М.: Юрид. лит. 1981. С. 261–262.

³ См.: Там же. Указ. соч. С. 261.

отдельных правовых институтов¹. Последние являются основополагающими, руководящими началами, которые направляют правотворческую деятельность по разработке и принятию норм, регулирующих группу однородных правоотношений.

В отношении принципов административного права разными авторами предлагаются различные классификации².

Вопросы сущности, значения и классификации принципов права получили развитие в трудах М.И. Байтина³, Ю.И. Мигачева⁴, Н.И. Матузова⁵, Д.Н. Бахраха⁶, А.Ю. Соколова⁷, В.М. Сырых⁸, О.А. Ястребова⁹ и других ученых.

Несмотря на различие подходов¹⁰ к определению состава, содержания и классификации принципов права, общим для них является понимание принципов как исходных нормативно-методологических ориентиров, определяющих содержание правотворчества, пределы публичного воздействия, характер

¹ См.: Теория государства и права: учебник для юридических вузов и факультетов / под ред. В.Б. Исакова. М., 2020. С. 63.

² См.: *к примеру*: Коновалов А.В. Принципы права: монография. М.: Норма, 2026. 792 с.; Модернизация административного законодательства: цели, задачи, принципы и актуальные направления: монография / А.М. Абакарова, М.А. Абдыраев, Г.А. Василевич [и др.]; отв. ред. А.Ф. Ноздрачев. М.: Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации; ИНФРА-М, 2020. 496 с.

³ См.: Байтин М.И. Сущность права: современное нормативное правопонимание на грани двух веков. Саратов: СГАП, 2001. С. 123–137.

⁴ См.: Мигачев Ю. И. Административное право Российской Федерации: учебник для вузов / Ю. И. Мигачев, Л. Л. Попов, С. В. Тихомиров; под редакцией Л. Л. Попова. 7–е изд., перераб. и доп. М.: Изд-во Юрайт, 2025. С. 28–31.

⁵ См.: Матузов Н. И. Теория государства и права: учебник / Н. И. Матузов, А. В. Малько. 5–е изд. М.: Изд. д. «Дело» РАНХиГС, 2022. С. 163–167.

⁶ См.: Бахрах Д.Н., Россинский Б.В., Стариков Ю.Н. Административное право: учебник для вузов. 2–е изд., изм. и доп. М.: Норма, 2005. С. 71–72.

⁷ См.: Административное право Российской Федерации: учебник для бакалавров / под ред. доктора юридических наук, профессора А.Ю. Соколова. М.: Изд-во «ДМК Пресс», 2025. С. 342–343.

⁸ См.: Сырых В.М. Теория государства и права: учебник. М.: Юстицинформ, 2012. С. 263–267.

⁹ См.: Ястребов О.А. Принципы законодательства об административных правонарушениях: вопросы совершенствования // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2015. № 8. С. 149.

¹⁰ См., например: Теория государства и права: учебник / Н. А. Власенко, Г. И. Муромцев, С. Б. Зинковский [и др.]; под ред. А. А. Клишаса. М.: Статут, 2019. С. 204–209; Попов Л.Л., Мигачев Ю.И. Административное право Российской Федерации: учебник. М.: РГ-Пресс, 2019. 544 с.; Агапов А.Б. Административное право. Общая часть: учебник для вузов. 13–е изд., перераб. и доп. М., 2023. С. 36–39.

правоприменения и способы обеспечения баланса публичных и частных интересов.

В частности, А.М. Волков и А.С. Дугенец выделяют принципы законности, единства, недопустимости противопоставления законности и целесообразности, неотвратимости наказания, презумпции невиновности, защиты прав и свобод человека, пропорциональности, недискриминации, прозрачности и открытости публичной администрации¹.

Наряду с этим в административно-правовой доктрине используются и иные подходы, в рамках которых принципы административного права разграничиваются на общеправовые, межотраслевые, отраслевые, институциональные, организационные, процедурные и контрольные. Это свидетельствует о зависимости классификации принципов административного права от предмета регулирования, характера управленческих отношений и функционального назначения соответствующего правового института.

При этом использование высокоавтоматизированных транспортных средств не ограничивает действие традиционных принципов административного права, а требует их конкретизации применительно к технологически сложной сфере публичного управления.

Следовательно, принципы административно-правового регулирования использования ВАТС гражданского назначения предлагается разграничивать по критерию их функционального назначения в механизме публичного воздействия, с выделением группы общих принципов, обеспечивающих преемственность регулирования с базовыми началами административного права, и группы специальных принципов, отражающих особенности автоматизированного управления, распределения функций между участниками эксплуатации, цифрового сопровождения транспортного средства, государственного контроля и надзора, административной ответственности.

¹ См.: Волков А.М., Дугенец А.С. Административное право: учебник. М.: ФОРУМ: ИНФРА-М, 2017. С. 23–27.

Ю.А. Тихомиров, С.А. Авакьян обращают внимание на необходимость сохранения основополагающих правовых начал при одновременной адаптации содержания правового регулирования к условиям цифровизации и технологического развития¹.

Ю.А. Тихомиров рассматривал административно-правовое регулирование как механизм императивно-нормативного упорядочения организации и деятельности субъектов и объектов управления, направленный на формирование устойчивого правового порядка их функционирования². В развитие данного подхода применительно к сфере использования ВАС гражданского назначения принцип технологической нейтральности может быть сформулирован как требование конструирования административно-правовых норм таким образом, чтобы они оставались применимыми независимо от конкретной модели транспортного средства, используемого программного обеспечения, технической платформы или архитектуры автоматизированной системы управления, такой же позиции придерживается и А.К. Жарова³. Это означает, что правовое регулирование должно обеспечивать устойчивость и предсказуемость при смене технологий, не связывая правовые предписания с узкоспециализированными или быстроустаревающими решениями. Принцип технологической нейтральности играет особую роль в создании гибкой, но стабильной нормативной базы, способной «подстраиваться» под инновационные разработки без необходимости частых законодательных изменений.

Дополняет этот подход принцип «правовой определенности», который, по мнению Н.И. Полищука, приобретает особую актуальность в условиях неопределенности алгоритмического поведения автономных систем⁴.

¹ См.: Вехи конституционной реформы в России: Коллективная монография / С. А. Авакьян, Н. А. Антонова, П. А. Астафичев [и др.]. СПб.: Скифия–Принт, 2025. 250 с.

² См.: Тихомиров Ю.А. Административное право и процесс: полный курс. 2–е изд., доп. и перераб. М.: Изд. Тихомирова М.Ю., 2005. С. 358–364.

³ См.: Жарова А.К. Принципы использования информации и информационных технологий в системе правового обеспечения информационной безопасности // Вестник ЮУрГУ. Серия: Право. 2021. № 4. С. 90–97.

⁴ См.: Полищук Н.И. Аксиологическая сущность принципа правовой определенности // Правовое государство: теория и практика. 2018. № 3 (53). С. 72–80.

Применительно к ВАТС гражданского назначения правовая определенность предполагает ясное закрепление условий допуска к эксплуатации, распределение обязанностей между владельцем, оператором, пользователем, изготовителем, разработчиком программного обеспечения и иными участниками эксплуатации, а также определение пределов государственного контроля, надзора и административной ответственности.

Указанные принципы, с одной стороны, укоренены в общеправовой и отраслевой доктрине, а с другой - получают новое содержание применительно к конкретным, технологически обусловленным сферам общественных отношений, к числу которых относится использование высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения.

Документы и экспертные обсуждения международных и интеграционных организаций (в том числе в рамках Организации Объединенных Наций, Европейской экономической комиссии ООН, а также в документах, формируемых в рамках ЕАЭС и БРИКС) могут рассматриваться как сравнительно-правовой материал, позволяющий выявить общие тенденции регулирования автоматизированного транспорта.

В частности, в документах¹, разрабатываемых на площадках ЕАЭС, последовательно проводится идея гармонизации подходов к допуску и эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, основанной на принципах технологической нейтральности, правовой определенности, функционального распределения обязанностей и ответственности, а также приоритета публичных интересов.

Аналогичные подходы прослеживаются и в рамках экспертных обсуждений в формате БРИКС², где подчеркивается необходимость выработки согласованных

¹ См.: Техническое регулирование ЕАЭС: развитие механизма допуска продукции на рынок. URL: https://portal.eaeunion.org/_layouts/15/Cit.Eec.Impop/Portal.Landings/TechnicalRegulation.aspx (дата обращения: 24.04.2025).

² См.: Барандова Т. Л. Цифровая трансформация в странах БРИКС+: альянсы и межгосударственные структуры координации (обзор зарубежного опыта) / Т.Л. Барандова // Россия в глобальном мире. 2025. № 3. С. 9–31.

принципов регулирования цифровых и транспортных технологий как условия устойчивого развития и взаимного признания правовых режимов.

Указанные подходы не подменяют национальное правовое регулирование ВАТС гражданского назначения, однако позволяют учитывать общие направления правового сопровождения автоматизированного транспорта при формулировании специальных принципов его использования в российской правовой системе.

Как отмечалось выше, в юридической науке обоснованным является «разграничение принципов на общие (общеправовые) и специальные, действующие в рамках отдельных отраслей, подотраслей либо институтов права»¹.

Общие принципы отражают фундаментальные начала правового регулирования, закрепленные в том числе в Конституции Российской Федерации², и сохраняют свое значение в сфере использования ВАТС гражданского назначения, задавая пределы допустимого публичного воздействия и обеспечивая защиту прав и законных интересов участников соответствующих правоотношений.

Применительно к ВАТС они выполняют двойственную функцию: с одной стороны, обеспечивают преемственность административно-правового регулирования, с другой – задают пределы адаптации права к технологическим инновациям, препятствуя произвольному расширению публичных полномочий и снижению уровня правовых гарантий.

Принцип законности является базовым началом административно-правового регулирования и предполагает, что использование высокоавтоматизированных транспортных средств допускается исключительно на основании и во исполнение закона, а эксплуатация автоматизированных функций

¹ См.: Теория государства и права: учебник для бакалавров / под ред. В. К. Бабаева. 3–е изд., перераб. и доп. М.: Изд-во Юрайт. 2014. С. 273–287.

² См.: Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием 12.12.1993 (с изм. и доп. от 04.10.2022, № 5–ФКЗ, № 6–ФКЗ, № 7–ФКЗ, № 8–ФКЗ) // Рос. газета. – 1993. – 25 дек.; Официальный интернет портал правовой информации (www.pravo.gov.ru). – 2022. – 06 окт. – № 0001202210060013.

управления возможна только в пределах установленного административно-правового режима.

В условиях использования ВАТС данный принцип приобретает дополнительное значение, поскольку исключает возможность фактической эксплуатации автоматизированных функций управления вне установленного административно-правового режима.

Принцип справедливости проявляется в необходимости соразмерного распределения прав, обязанностей и ответственности между участниками эксплуатационного процесса. В условиях распределенного управления «традиционная модель ответственности, ориентированная преимущественно на водителя, требует пересмотра, поскольку на безопасность эксплуатации ВАТС влияют также владелец, оператор, изготовитель, разработчик программного обеспечения и иные субъекты»¹.

Принцип равенства предполагает равное применение административно-правовых норм ко всем участникам правоотношений, связанных с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств, независимо от их организационно-правовой формы, используемой технологической платформы или экономического статуса.

Принцип приоритета прав и свобод личности предполагает, что административно-правовое регулирование использования ВАТС должно быть ориентировано на защиту жизни, здоровья и достоинства человека. В сфере ВАТС данный принцип проявляется не только в контексте обеспечения безопасности движения, но и в защите прав пользователей, операторов и иных участников эксплуатации от чрезмерного вмешательства.

Принцип правовой определенности предполагает ясность, предсказуемость и стабильность административно-правовых норм. В условиях использования ВАТС данный принцип приобретает особое значение, поскольку неопределенность нормативных требований способна привести к произвольному

¹ См.: Васюков В.Ф., Митрошин Д.В. Отдельные аспекты нормативного регулирования эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств // Безопасность дорожного движения. 2023. № 4. С. 11–18.

толкованию обязанностей участников эксплуатации, пределов контроля и оснований административной ответственности.

Принцип ответственности выражает неотвратимость правовых последствий за нарушение административно-правовых требований. В сфере использования ВАТС данный принцип приобретает специальное содержание, поскольку основания административной ответственности должны определяться с учетом распределения функций между субъектами эксплуатации и степени их влияния на безопасность использования транспортного средства.

Следовательно, общие принципы административно-правового регулирования, сохраняя свою универсальную природу, в сфере использования высокоавтоматизированных транспортных средств приобретают отраслевую конкретизацию и служат методологическим основанием для формирования специальных принципов, отражающих технологическую и организационную специфику эксплуатации ВАТС.

Наряду с общими принципами в сфере использования ВАТС гражданского назначения целесообразно выделять группу специальных принципов, обусловленных технологической природой таких транспортных средств, распределенным характером управления и участием в эксплуатации не только водителя, но и владельца, оператора дистанционной поддержки, пользователя, изготовителя, разработчика программного обеспечения, авторизованной сервисной организации и органов публичной власти.

Одним из основных специальных принципов административно-правового регулирования ВАТС гражданского назначения является принцип распределенной управленческой ответственности. Его сущность заключается в признании того, что управление высокоавтоматизированным транспортным средством осуществляется не одним субъектом, а совокупностью лиц, каждое из которых выполняет функционально обособленную роль в процессе эксплуатации. Тем самым данный принцип ориентирует законодателя на нормативное закрепление дифференцированных административно-правовых обязанностей и

самостоятельных оснований ответственности для каждого участника эксплуатации ВАТС.

Принцип функциональной обусловленности административно-правовых обязанностей предполагает, что объем и содержание обязанностей участников эксплуатации ВАТС должны определяться исходя из выполняемой ими функции. В отличие от универсального подхода, при котором административные обязанности формулируются абстрактно, данный принцип ориентирует законодателя и правоприменителя на учет фактического влияния субъекта на процессы управления, контроля и технического обеспечения функционирования ВАТС, что позволяет выстраивать нормативные конструкции, в которых обязанности и меры административного воздействия соотносятся с реальными управленческими возможностями соответствующего лица.

Специфика ВАТС гражданского назначения обуславливает необходимость закрепления принципа технологической нейтральности, согласно которому административно-правовые нормы должны формулироваться таким образом, чтобы сохранять применимость вне зависимости от конкретных технических решений, программных платформ или алгоритмических моделей, используемых в автоматизированных транспортных средствах, в целях обеспечения устойчивости регулирования в условиях постоянного технологического развития.

Административно-правовое регулирование использования ВАТС гражданского назначения объективно требует введения принципа поэтапной институционализации, предполагающего последовательное формирование правового режима использования автоматизированных транспортных средств по мере их внедрения в общественные отношения. Данный принцип выражается в поэтапном нормативном закреплении условий допуска, требований к эксплуатации и механизмов контроля, которые могут дифференцироваться в зависимости от уровня автоматизации, сферы использования и степени вовлеченности человека в управление. При этом поэтапность рассматривается не как временное отклонение от общего регулирования, а как самостоятельный

метод административно-правового упорядочения новых управленческих процессов.

Специальным принципом административно-правового регулирования ВАТС гражданского назначения выступает принцип обеспечения баланса публичных и частных интересов, выражающийся в необходимости согласования задач обеспечения безопасности дорожного движения, устойчивости транспортной системы и доверия общества к автоматизированным технологиям с правами и законными интересами владельцев, операторов, пользователей и иных участников эксплуатации ВАТС.

Таким образом, принципы административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения целесообразно разграничивать на две группы по критерию их функционального назначения в механизме публичного воздействия:

общие принципы, обеспечивающие базовые гарантии законности, справедливости, равенства, приоритета прав и свобод личности, правовой определенности и ответственности;

специальные принципы, отражающие специфику автоматизированного управления транспортными средствами: распределенная управленческая ответственность, функциональная обусловленность административно-правовых обязанностей, технологическая нейтральность, поэтапная институционализация и обеспечение баланса публичных и частных интересов.

Такое разграничение позволяет определить пределы публичного воздействия, содержание обязанностей участников эксплуатации ВАТС, а также особенности допуска, государственного контроля, надзора и административной ответственности в рассматриваемой сфере.

1.4. Организационно-правовые аспекты эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения в зарубежных странах

Зарубежный опыт регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения характеризуется различием правовых подходов, обусловленных особенностями государственного управления, транспортной инфраструктуры, уровня технологического развития и правовых традиций государств. В связи с этим его значение для настоящего исследования состоит не в прямом заимствовании иностранных правовых решений, а в выявлении отдельных административно-правовых элементов, которые могут быть учтены при формировании российской модели административно-правового регулирования использования ВАТС гражданского назначения.

Выбор Соединенных Штатов Америки (далее - США), Китайской Народной Республики (далее - КНР) и Республики Сингапур (далее - Сингапур) для сравнительно-правового анализа обусловлен их ведущей ролью в разработке и практическом использовании высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, а также разнообразием реализуемых моделей правового регулирования.

Указанные выше государства представляют различные типы государственно-правового устройства и системы публичного управления, что позволяет выявить особенности организационно-правового обеспечения эксплуатации ВАТС в условиях федеративной, централизованной и высокоцентрализованной моделей регулирования.

В настоящее время американская модель правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения находится в стадии формирования и характеризуется сочетанием федеральных ориентиров безопасности с активным регулированием на уровне штатов.

По состоянию 2025 год, текущие федеральные стандарты безопасности транспортных средств – Federal Motor Vehicle Safety Standards¹ (далее - FMVSS)

¹ См.: Federal Motor Vehicle Safety Standards (49 CFR Part 571) (as amended at 7.16.2025) / eCFR. URL: <https://www.ecfr.gov/current/title-49/part-571> (дата обращения: 08.09.2025).

применяются к любому транспортному средству, что позволяет сохранять общий федеральный контур требований безопасности, несмотря на отсутствие специального кодифицированного режима регулирования автономного транспорта.

В 2017 и 2018 годах наблюдались попытки установления специального федерального надзора за беспилотными автомобилями. В частности, в 2017 году Палата представителей внесла проект Закона о самоуправлении (SELF DRIVE Act) (повторно представленный в 2021 году)¹, а в 2018 году Сенат внес проект Закона о запуске автономных транспортных средств (AV START Act)². Оба законопроекта в значительной степени были параллельны друг другу. С точки зрения правового регулирования их основные цели были направлены на адаптацию FMVSS для автономных транспортных средств; а также на четкое указание, что федеральные правила не будут иметь преимущественную силу над действующими законами штатов, регулирующими такие вопросы как лицензирование, регистрация, страхование, обеспечение соблюдения законов и управление дорожным движением. Законопроекты не позволяли штатам вводить собственные требования безопасности, при этом компромисс заключается в том, что производители могли разрабатывать автомобили по одному стандарту безопасности, но при этом им все равно придется учитывать различия в правилах дорожного движения на уровне штатов³.

В результате значительная часть регулирования автономных транспортных средств в США развивается на уровне штатов и может быть сгруппировано в рамках двух основных категорий:

1) законы, предусматривающие пилотирование и тестирование современных технологий автономного транспорта;

¹ См.: H.R.3711 – SELF DRIVE Act 117th Congress (2021–2022). URL: <https://www.congress.gov/bill/117th-congress/house-bill/3711> (дата обращения: 08.09.2025).

² См.: S.1885 – AV START Act 115th Congress (2017–2018). URL: <https://www.congress.gov/bill/115th-congress/senate-bill/1885> (дата обращения: 08.09.2025).

³ См.: Autonomous Vehicle Statutes and Regulations Across the 50 States Including Recent Autonomous Vehicle Trends / Baker Donelson, September 20, 2024. URL: <https://www.bakerdonelson.com/autonomous-vehicle-statutes-and-regulations-across-the-50-states> (дата обращения: 08.09.2025).

2) законы, которые одобряют использование автономного транспорта при соблюдении ряда условий;

К первой группе относятся ряд штатов (Калифорния, Нью-Мексико и др.) и Округ Колумбия, нацеленные на оказание содействия в разработке и развитии технологий высокоавтоматизированных транспортных средств, но предъявляющие к данным процессам определенные требования. В частности, последние поправки 2025 года в Закон об автономных транспортных средствах 2012 года Округа Колумбия, запрещают тестирование беспилотных автомобилей без водителя на дорогах округа без специального разрешения на испытания¹.

Во вторую группу входят штаты (в том числе Джорджия, Флорида, Аризона и др.), которые высказались о готовности внедрения технологии автономного транспорта, когда она станет практически доступной при выполнении определенных условий, как правило, это: соблюдение федеральных правил безопасности автотранспортных средств; соблюдение государственных законов о безопасности и дорожном движении; функциональность автономного автомобиля должна включать так называемое «состояние минимального риска» (когда автономная система неработоспособна). Соответствующие требования содержатся, например, в Законе об автономных транспортных средствах Флориды², что имеет особое административно-правовое значение, так как закрепляет в законодательстве требование о возможности перехода ВАТС в такое состояние, которое означает способность транспортного средства при отказе или невозможности дальнейшего функционирования автоматизированной системы управления безопасно завершить движение либо иным образом минимизировать угрозу для участников дорожного движения.

¹ См.: Autonomous Vehicle Testing Permit Requirement Congressional Review Emergency Amendment Act of 03.21.2025 (DC B 153 Act 35 – An Act in the Council of the District of Columbia) / State Net. URL: https://custom.statenet.com/public/resources.cgi?id=ID:bill:DC2025000B153&ciq=ncl&client_md=7b6d303f1df8bc2219edbb09eb53467a&mode=current_text (дата обращения: 08.09.2025).

² См.: An act relating to autonomous vehicles of 06.13.2019 (CHAPTER 2019–101 – Committee Substitute for House Bill No. 311) / State Net. URL: https://custom.statenet.com/public/resources.cgi?id=ID:bill:FL2019000H311&ciq=ncl&client_md=c805b02c751eadb7a692b78be416ffc0&mode=current_text (дата обращения: 08.09.2025).

Для целей настоящего исследования данный элемент американского регулирования представляет интерес как юридически значимое условие допуска ВАТС к эксплуатации, поскольку связывает разрешение на использование автоматизированных функций управления не только с техническим соответствием транспортного средства установленным требованиям, но и с его способностью безопасно реагировать на отказ системы.

В ряде штатов (например, в Арканзасе, Калифорнии, Колорадо и др.), помимо принятия соответствующих законов в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств были разработаны и приняты специальные правила, их регулирующие, с целью более подробной регламентация соответствующих пилотных программ, испытаний и других временных инициатив, связанных с упомянутыми выше законами.

В частности, в Калифорнии Управление автомобильного транспорта (OAL) одобрило правила тестирования беспилотных автомобилей 26 февраля 2018 г. 2 марта 2018 г. Департамент транспортных средств (DMV) опубликовал на своем сайте уведомление об этом и начал рассматривать заявки через 30 дней после публикации уведомления 2 апреля 2018 г.¹. 16 декабря 2019 года Управление административного права утвердило пересмотренные правила, разрешающие испытания и использование автономных грузовиков на дорогах общего пользования Калифорнии (при наличии разрешения Департамента транспортных средств (DMV)).

Федеральная политика США в сфере автономного транспорта (Federal Automated Vehicles Policy) выражается преимущественно в программных и методических документах Министерства транспорта США и Национального управления безопасностью дорожного движения². К числу таких документов относятся: «Автоматизированные системы вождения 2.0: концепция

¹ См.: Autonomous Vehicle Milestones / Department of Motor Vehicles State of California. URL: <https://www.dmv.ca.gov/portal/vehicle-industry-services/autonomous-vehicles/california-autonomous-vehicle-regulations/autonomous-vehicle-milestones/> (дата обращения: 10.09.2025).

² См.: Automated Vehicles for Safety / National Highway Traffic Safety Administration. URL: <https://www.nhtsa.gov/vehicle-safety/automated-vehicles-safety#topic-road-self-driving> (дата обращения: 10.09.2025).

безопасности» 2017 года (Automated Driving Systems 2.0: A Vision for Safety), «Подготовка к будущему транспорта: автоматизированные транспортные средства 3.0» 2018 года (Preparing for the Future of Transportation: Automated Vehicles 3.0), а также «Обеспечение американского лидерства в технологиях автоматизированных транспортных средств: автоматизированные транспортные средства 4.0» 2020 года (Ensuring American Leadership in Automated Vehicle Technologies: Automated Vehicles 4.0). Последний документ представляет собой единый программный документ, обозначаемый как AV 4.0. Его значение состоит не в установлении обязательного режима допуска ВАТС, а в формировании общих ориентиров федеральной политики США в сфере автоматизированного транспорта, включая безопасность, инновационное развитие, координацию полномочий и недопущение чрезмерной фрагментации регулирования¹.

В 2025 году Министерство транспорта США объявило о новом Automated Vehicle Framework, направленном на развитие регулирования автономных транспортных средств, сохранение требований безопасности и снижение рисков фрагментации регулирования. В рамках данного подхода особое значение сохраняет деятельность NHTSA по модернизации федеральных стандартов безопасности и совершенствованию механизмов отчетности о происшествиях с участием транспортных средств, оснащенных автоматизированными системами вождения.

Особая роль в работе по гармонизации законодательства США в сфере высокоавтоматизированных транспортных средств принадлежит соответствующим профессиональным объединениям.

7 января 2025 года Ассоциация производителей беспилотных транспортных средств (AVIA) опубликовала федеральную политическую концепцию, направленную на ускорение внедрения и коммерциализации технологий беспилотных транспортных средств и сохранение лидирующей роли США в проектировании, строительстве и эксплуатационных характеристиках

¹ См.: USDOT Automated Vehicles Activities / U.S. Department of Transportation. URL: <https://www.transportation.gov/AV> (дата обращения: 10.09.2025).

беспилотных автомобилей. Представленный данной ассоциацией рамочный документ «Обеспечение лидерства Америки в области автономных транспортных средств» содержит рекомендации по политике, которые основаны на документе Министерства транспорта США «Совершенствование концепции безопасности систем автоматического вождения» 2020 года¹.

24 апреля 2025 года министр транспорта США Шон Даффи, отметив, что Америка находится в самом разгаре гонки инноваций с Китаем и ставки невероятно высоки, анонсировал введение новых правил для беспилотных автомобилей².

Действующая редакция рассматриваемого Общего приказа о представлении отчетов об авариях с участием автоматизированных систем вождения (ADS) и систем помощи водителю уровня 2 (ADAS) 2021 года³ содержит ряд важных определений в сфере автоматизации вождения. В частности, он разграничивает понятия «усовершенствованная система помощи водителю» (Advanced Driver Assistance System - ADAS) и «автоматизированная система вождения» (Automated Driving System - ADS)⁴. В основе данного разграничения лежит 5 уровней систем помощи водителю.

Системы уровней 1 и 2 относятся преимущественно к системам помощи водителю, при которых человек сохраняет постоянный контроль за движением транспортного средства⁵.

¹ См.: Framework for Automated Driving System Safety. A Proposed Rule by the National Highway Traffic Safety Administration on 12.03.2020 / Federal Register. URL: <https://www.federalregister.gov/documents/2020/12/03/2020-25930/framework-for-automated-driving-system-safety> (дата обращения: 10.09.2025).

² См.: Bécharde D.E. Self-Driving Cars Have New Rules in the U.S. Here's Why That Matters / Edited by Visser D. Scientific American, a Division of Springer Nature America, INC. May 2, 2025. URL: <https://www.scientificamerican.com/article/self-driving-cars-have-new-rules-in-the-u-s-heres-why-that-matters/>

³ См.: National Highway Traffic Safety Administration. (April 24, 2025). Third amended standing general order 2021-01: Incident reporting for automated driving systems (ADS) and Level 2 advanced driver assistance systems (ADAS). U.S. Department of Transportation. URL: https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/2025-04/third-amended-SGO-2021-01_2025.pdf

⁴ 1-4 Definitions. Ibid.

⁵ См.: Automated Vehicles for Safety / ibid.

Системы уровней 3–5 относятся к автоматизированным системам вождения, способным выполнять динамическую задачу управления в определенном объеме.

При этом четвертый и пятый уровни автоматизации имеют принципиальное различие. Транспортные средства четвертого уровня способны выполнять динамическую задачу управления без участия человека, но только в пределах установленной среды эксплуатации, то есть в рамках определенного операционного домена. В отличие от этого, пятый уровень предполагает способность автоматизированной системы выполнять динамическую задачу управления во всех дорожных и эксплуатационных условиях, в которых управление обычно могло бы осуществляться человеком.

С административно-правовой точки зрения данное различие имеет значение для определения условий допуска к эксплуатации: для уровня 4 допустимы территориальные, маршрутные, погодные, инфраструктурные и иные ограничения, тогда как уровень 5 предполагает более общий режим эксплуатации без привязки к конкретному операционному домену.

Отдельное значение в американской модели имеет административный мониторинг происшествий с участием транспортных средств, оснащенных автоматизированными системами вождения и системами помощи водителю. Национальное управление безопасностью дорожного движения использует механизм представления отчетов о дорожно-транспортных происшествиях¹ с участием Automated Driving Systems и систем помощи водителю уровня 2. Данный механизм позволяет компетентному органу получать сведения о происшествиях, анализировать риски эксплуатации автоматизированных систем и формировать информационную базу для последующего регулирования. При этом внесенные в 2025 году изменения, направленные на сокращение объема представляемых данных, показывают наличие баланса между задачами публичного контроля и снижением административной нагрузки на изготовителей и операторов автономного транспорта.

¹ См.: Портал отчетов о происшествиях Министерства транспорта США. URL: <https://mcp.nhtsa.gov/acr/signin> (дата обращения: 11.07.2025).

Указанный опыт имеет значение для российского регулирования не как основание для введения новой отчетности «с нуля», а как пример развития административного мониторинга эксплуатации ВАТС гражданского назначения.

В российском праве уже существует специальный механизм представления отчетности в рамках экспериментального режима опытной эксплуатации ВАТС¹. Поэтому применительно к российской модели речь должна идти о развитии данного подхода и его трансформации из экспериментального инструмента в постоянный административно-правовой механизм мониторинга эксплуатации ВАТС, включая сведения о происшествиях, отказах автоматизированной системы управления, вмешательстве в программное обеспечение, обновлениях и иных обстоятельствах, влияющих на безопасность дорожного движения.

Важную роль в американской модели играет также межведомственная координация.

Министерство транспорта США, Национальное управление безопасностью дорожного движения, Федеральное управление автомобильных дорог и иные профильные структуры участвуют в формировании подходов к безопасной интеграции автономных транспортных средств в транспортную систему, развитию инфраструктуры, анализу данных о происшествиях и взаимодействию с производителями, операторами, штатами и местными органами власти. Данный элемент позволяет рассматривать регулирование ВАТС не только как вопрос технического допуска транспортного средства, но и как комплексную административно-правовую задачу, связанную с безопасностью дорожного движения, инфраструктурной готовностью, цифровым обменом данными и распределением публичных полномочий.

¹ См.: Приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 08 июня 2021 г. № 2087 «Об утверждении состава и порядка представления собственником высокоавтоматизированного транспортного средства отчетности в испытательную лабораторию в ходе проведения эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств и по его итогам». – Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 11.07.2025).

Таким образом, американский опыт демонстрирует три элемента, имеющих значение для теоретического обоснования российской административно-правовой модели регулирования использования ВАТС гражданского назначения.

Во-первых, фрагментарность регулирования на уровне штатов показывает значение единых базовых требований к безопасности и условиям допуска ВАТС к эксплуатации.

Так, данные Национальной конференции законодательных собраний штатов США¹ свидетельствуют о значительной активности штатов в данной сфере: с 2012 года законодательство об автономных транспортных средствах рассматривалось как минимум в 41 штате и округе Колумбия, при этом 29 штатов и округ Колумбия приняли соответствующие законы. Это подтверждает фрагментарный характер американского регулирования и необходимость единых базовых требований к безопасности и условиям допуска.

Во-вторых, требование перехода транспортного средства в «состояние минимального риска» может быть учтено как обязательный элемент допуска ВАТС к эксплуатации и использования автоматизированных функций управления.

В-третьих, механизм отчетности о происшествиях и межведомственная координация позволяют обосновать необходимость развития в Российской Федерации постоянного административно-правового мониторинга эксплуатации ВАТС, основанного на фиксации, анализе и предоставлении эксплуатационных данных компетентным публичным органам. В данном случае, отчетность NHTSA по Standing General Order² показывает практическую значимость постоянного административного мониторинга: уже в первый период применения данного механизма были получены сотни сообщений о происшествиях с участием транспортных средств, оснащенных ADS и Level 2 ADAS, что позволило

¹ См.: Autonomous Vehicles | Self-Driving Vehicles Enacted Legislation. URL: <https://www.ncsl.org/transportation/autonomous-vehicles> (дата обращения: 11.07.2025).

² См.: Collaborative Research Framework for Automated Driving System Developers and Infrastructure Owners and Operators. URL: <https://ops.fhwa.dot.gov/publications/fhwahop21012/fhwahop21012.pdf> (дата обращения: 11.07.2025).

компетентному органу анализировать реальные риски эксплуатации автоматизированных систем и использовать полученные сведения для последующего надзорного реагирования.

Для настоящего исследования представляют интерес организационно-правовые аспекты регулирования в рассматриваемой сфере в Республике Сингапур как пример адаптивного правового регулирования автономных транспортных средств, при котором базовые положения закреплены в законодательном акте, а специальные условия допуска, испытаний и эксплуатации конкретизируются на уровне подзаконных актов, разрешительных процедур и технических стандартов.

Основным правовым актом, регулирующим автономные транспортные средства в Сингапуре, является Закон о дорожном движении 1961 года («RTA»)¹. Поправки относительно рассматриваемой категории транспортных средств были впервые внесены в него в 2017 году.

В частности, в разделе 2(1) даны определения ряда важных понятий:

«технология автоматизированных транспортных средств» - любая конкретная технология, которая относится к проектированию, строительству или использованию автономных транспортных средств; или иным образом относится к достижениям в области проектирования или строительства автономных транспортных средств.

«автономное транспортное средство» - механическое транспортное средство, полностью или в значительной степени оборудованное автономной системой (также обычно называемое беспилотным транспортным средством), и включает прицеп, буксируемый таким механическим транспортным средством.

«автономная система» для автотранспортного средства - система, которая обеспечивает эксплуатацию автотранспортного средства без активного физического контроля или наблюдения со стороны человека-оператора.

¹ См.: Road Traffic Act 1961 (Current version as at 05 Aug 2025) // Singapore Statutes Online. URL: <https://sso.agc.gov.sg/Act/RTA1961> (дата обращения: 11.07.2025).

Раздел 6С рассматриваемого закона регламентирует порядок испытания и использования автономных транспортных средств, наделяя министра транспорта полномочиями устанавливать правила, регулирующие данную сферу.

Раздел 6D предоставляет право освобождать от применения норм данного закона, подзаконных актов, а также ряда иных перечисленных в нем законов или изменять порядок их применения в рамках утвержденных испытаний автономных транспортных средств или специального использования.

Раздел 6Е рассматриваемого правового акта объявляет правонарушением вмешательство или препятствование утвержденным испытаниям или утвержденному специальному использованию автономных транспортных средств и предусматривает штрафную санкцию в размере до 5000 долларов.

На основании указанных положений были приняты Правила о дорожном движении в части автономных транспортных средств 2017 года (Road Traffic (Autonomous Motor Vehicles) Rules 2017)¹. Данные правила запрещают испытание или использование автономного транспортного средства на дороге без специального разрешения уполномоченного органа. Разрешительный порядок предусматривает подачу заявки, установление условий разрешения, требования к безопасности, страхованию ответственности, наличию квалифицированного водителя или оператора безопасности в предусмотренных случаях, а также обязанности по уведомлению компетентного органа о происшествиях, связанных с неисправностью автономной системы, причинением вреда жизни, здоровью или имуществу.

Особое административно-правовое значение имеет требование об оснащении автономного транспортного средства регистратором данных. Такой регистратор должен фиксировать сведения, имеющие значение для контроля и последующего расследования происшествий, включая скорость транспортного средства, местоположение, режим управления, а также видеоданные. В совокупности с обязанностью уведомления о происшествиях это позволяет

¹ См.: Road Traffic (Autonomous Motor Vehicles) Rules 2017 (Current version as at 12 Aug 2025) // Singapore Statutes Online. URL: <https://sso.agc.gov.sg/SL/RTA1961-S464-2017?DocDate=20240214&ValidDate=20240214&WholeDoc=1>

рассматривать сингапурскую модель как пример разрешительного допуска, соединенного с текущим административным мониторингом эксплуатации автономных транспортных средств.¹

Отдельным элементом сингапурской модели является обязательная предварительная оценка безопасности автономных транспортных средств. До допуска на дороги такие транспортные средства проходят оценку в испытательном центре SETRAN при Наньянском технологическом университете, разработанную Управлением наземного транспорта Сингапура совместно с SETRAN при участии дорожной полиции. Данный механизм показывает, что допуск автономного транспортного средства к эксплуатации связывается не только с формальным разрешением, но и с предварительной проверкой его поведения в условиях, приближенных к реальной дорожной среде.

Значимую роль играет также Технический справочник TR 68², впервые опубликованный в 2019 году и обновленный в 2021 году. Он представляет собой временный национальный стандарт, предназначенный для безопасной разработки и внедрения автономных транспортных средств. TR 68 включает четыре части: базовое поведение автономного транспортного средства³, безопасность⁴, принципы кибербезопасности⁵ и систему оценки, а также типы и форматы данных

¹ См.: Autonomous Vehicles in Singapore – Laws and Liability. Legal Guides 2023 / Drew & Napier LLC. URL: <https://www.drewnapier.com/DrewNapier/media/DrewNapier/Autonomous-vehicles-in-Singapore-laws-and-liability.pdf> (дата обращения: 16.07.2025).

² См.: Joint Factsheet by the Land Transport Authority (LTA) & SSC – Enhanced National Standards for the Safe Deployment of Autonomous Vehicles in Singapore / Land Transport Authority, 03 Sep 2021. URL: <https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/newsroom/2021/9/news-releases/enhanced-national-standards-for-the-safe-deployment-of-autonomou.html> (дата обращения: 16.07.2025).

³ См.: TR 68–1:2021 Autonomous vehicles – Part 1: Basic behavior / Singapore Standards. URL: <https://www.singaporestandardseshop.sg/Product/SSPdtDetail/e7c32178-6b0f-4ea7-a5bd-951e41eb1c6e> (дата обращения: 16.07.2025).

⁴ См.: TR 68–2:2021 Autonomous vehicles – Part 2: Safety / Singapore Standards. URL: <https://www.singaporestandardseshop.sg/Product/SSPdtDetail/e6e16ff8-e737-4f2c-b290-91667bb6fa37> (дата обращения: 16.07.2025).

⁵ См.: TR 68–3:2021 Autonomous vehicles – Part 3: Cybersecurity principles and assessment framework / Singapore Standards. URL: <https://www.singaporestandardseshop.sg/Product/SSPdtDetail/31188da9-c490-4a78-83e7-13575e8a468d> (дата обращения: 16.07.2025).

транспортных средств¹. Его обновление в 2021 году было направлено на учет развития технологий машинного обучения, управления обновлениями программного обеспечения, кибербезопасности и форматов данных.

Административно-правовое значение TR 68 состоит в том, что он позволяет оперативно уточнять технические и организационные требования к автономным транспортным средствам без пересмотра базового законодательного регулирования. При этом разработка и обновление такого документа осуществлялись с участием представителей индустрии автономного транспорта, научных и образовательных организаций, операторов общественного транспорта и государственных органов. Следовательно, сингапурская модель сочетает государственное регулирование, экспертную оценку, техническую стандартизацию и участие заинтересованных субъектов.

По мнению Управления наземного транспорта – уполномоченного органа, регулирующего практику применения автономных транспортных средств, Сингапур сталкивается с проблемами городской мобильности, такими как нехватка рабочей силы и меняющиеся потребности и ожидания в сфере путешествий. Данное ведомство исходит из того, что инновационные решения для мобильности, в том числе, основанные на технологиях беспилотного транспорта, могут помочь эффективно и безопасно преодолеть эти проблемы и удовлетворить соответствующие потребности. К числу преимуществ, которые способны принести беспилотные транспортные средства в ближайшие годы данное управление относит следующие².

1) Повышение мобильности, за счет обеспечения безопасного и эффективного транспорта. Применение автономных (беспилотных) транспортных средств позволяет реализовать такие концепции, как автобусные перевозки,

¹ См.: TR 68-4:2021 Autonomous vehicles – Part 4: Vehicular data types and formats / Singapore Standards. URL: <https://www.singaporestandardseshop.sg/Product/SSPdtDetail/9ecade1a-969d-471b-a8bb-1bc390641cfe> (дата обращения: 16.07.2025).

² См.: Autonomous Vehicles / Land Transport Authority. 23 January 2025. URL: https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/industry_innovations/technologies/autonomous_vehicles.html (дата обращения: 16.07.2025).

реагирующие на спрос, которые повышают гибкость и покрытие за счет адаптации маршрутов и расписаний к текущим потребностям в поездках.

2) Устранение ограничений рабочей силы, с которой Сингапур испытывает в настоящее время дефицит, усугубляемый старением населения. Беспилотные автомобили могут снизить указанные негативные факторы, взяв на себя рутинную и монотонную работу и работая в любое время суток, не чувствуя усталости. Примером подобного использования данной технологии может служить робот-уборщик, работающий ночью.

3) Потенциал повышения безопасности дорожного движения, поскольку беспилотные автомобили оснащены высокоточными датчиками, которые действуют как их «глаза», позволяя им воспринимать окружающую обстановку и безопасно ориентироваться в сложных условиях дорожного движения, соблюдая правила дорожного движения. Технологии автономных транспортных средств способны поддерживать постоянную внимательность и соблюдать правила дорожного движения, что будет способствовать повышению безопасности на дорогах для всех.

Для российского административно-правового регулирования данный опыт имеет значение как сравнительно-правовой материал, позволяющий обосновать необходимость адаптивного механизма регулирования ВАТС. Такой механизм может включать базовый федеральный закон о ВАТС, устанавливающий основные понятия, субъектный состав, условия допуска и общие обязанности участников эксплуатации, а также подзаконные акты, позволяющие оперативно корректировать специальные правила тестирования, допуска, дистанционной поддержки, фиксации данных, кибербезопасности и эксплуатации отдельных видов ВАТС.

Анализ организационно-правовых аспектов сингапурской модели эксплуатации автономных транспортных средств позволяет выделить три элемента, значимые для теоретического обоснования российской

административно-правовой модели регулирования ВАТС гражданского назначения¹.

Во-первых, это сочетание базового законодательного регулирования с гибкими подзаконными правилами, позволяющими изменять специальные условия допуска, испытаний и эксплуатации автономных транспортных средств без постоянного пересмотра основного закона.

Во-вторых, это разрешительный порядок допуска к испытаниям и использованию автономных транспортных средств, основанный на предварительной оценке безопасности, установлении индивидуальных условий эксплуатации, страховании ответственности, наличии регистратора данных и обязанности уведомления компетентного органа о происшествиях.

В-третьих, это использование технического стандарта как инструмента оперативной адаптации требований к безопасности, кибербезопасности, программному обеспечению и данным автономных транспортных средств.

С учетом указанного опыта для Российской Федерации может быть обоснована необходимость адаптивного механизма оперативной корректировки специальных правил допуска, тестирования и эксплуатации ВАТС гражданского назначения без изменения базового законодательного регулирования. Главным органом такого механизма целесообразно определить Министерство транспорта Российской Федерации как федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта. Именно Минтранс России должен утверждать и оперативно корректировать специальные правила дистанционной поддержки, дистанционного управления, подготовки операторов дистанционной поддержки и удаленных водителей, использования вспомогательной инфраструктуры, а также особенности эксплуатации ВАТС с учетом среды штатной эксплуатации. При этом адаптивный механизм не должен сводиться к исключительной компетенции одного органа. Определенные

¹ См.: Лукашевич С. В. Беспилотное транспортное средство: смена парадигмы как следствие цифровизации экономики / С. В. Лукашевич // Транспортное право. 2019. № 3. С. 3–5.

требования к ВАТС должны уточняться Министерством транспорта Российской Федерации во взаимодействии с другими компетентными органами и ведомствами.

Если сингапурская модель демонстрирует возможность оперативной корректировки специальных правил допуска, тестирования и эксплуатации автономных транспортных средств за счет сочетания базового законодательного регулирования, подзаконных актов, разрешительных процедур и технических стандартов, то китайский опыт позволяет рассмотреть иной способ правового сопровождения внедрения автономного транспорта и тем самым, дополнить сравнительно-правовой анализ вопросом о роли правового эксперимента, межведомственной координации, оценки безопасности, кибербезопасности и мониторинга эксплуатационных данных при поэтапном внедрении ВАТС.

КНР относится к числу государств, где развитие автономного транспорта сопровождается активным формированием правовых режимов на национальном, ведомственном и местном уровнях. Для настоящего исследования значение имеет не технологическая динамика развития автономных транспортных средств в Китае, а механизм их правового сопровождения: национальные стратегические документы и стандарты, ведомственные акты, а также территориально ограниченные правовые режимы в отдельных городах и специальных районах.

В настоящее время в КНР отсутствует единый специализированный национальный закон, комплексно регулирующий эксплуатацию автономных транспортных средств. Вместе с тем регулирование данной сферы формируется через сочетание национального законодательства общего характера, ведомственных нормативных документов, технических стандартов и местных правовых режимов.

Особое значение в китайской модели имеют местные правовые режимы, формируемые в наиболее технологически развитых городах и специальных районах, включая Шэньчжэнь, новый район Пудун в Шанхае, Пекин, а также

отдельные территории провинции Цзянсу, Уси, Сучжоу, Янцюань и Ханчжоу¹. Однако указанные режимы не исчерпывают регулирование автономного транспорта в КНР в целом, но позволяют выявить наиболее характерный для китайской модели способ правового сопровождения данной сферы – через территориально ограниченные испытания, демонстрационное применение, пилотную эксплуатацию и последующую оценку безопасности.

При этом правовое регулирование автономного вождения в КНР формируется на трех уровнях. Во-первых, это нормы национального законодательства, которые обеспечивают основополагающие правовые принципы, относящиеся к рассматриваемой сфере (в частности, в области безопасности дорожного движения, кибербезопасности, безопасности данных); во-вторых, - нормативные документы, издаваемые такими органами, как Национальная комиссия по развитию и реформам (NDRC), Министерство промышленности и информационных технологий (МИИТ) и Министерство транспорта, которые играют руководящую роль в таких основных областях, как доступ к рынку, тестирование и безопасность данных; в-третьих, - технические стандарты, включая национальные, отраслевые и местные стандарты, устанавливающие конкретные технические параметры и эксплуатационные требования².

Национальный технический стандарт, регулирующий автономное вождение («Классификация уровней автоматизации вождения транспортных средств» (GB/T 40429-2021)), принятый 20 августа 2021 года и вступивший в силу 1 марта 2022

¹ См.: Lingyun Y., Qin Z., Lin Z. Autonomous Vehicles Regulation in Beijing // *Tsinghua China Law Review*, Vol. 17:1, 2024. URL: <https://www.tsinghuachinalawreview.law.tsinghua.edu.cn/UploadFiles/2025-01-31/ibauyy17yc2zt3nm.pdf?W3ZvbC4xNy5uby4xXzVdQXV0b25vbW91cyBWZWWhpY2xlcYBSZWd1bGF0aW9uIGluIEJlYWppbmcucGRm> (дата обращения: 22.07.2025).

² См.: Zhang A., Zhu A. and Xu J. China's Autonomous Vehicle Regulations // *Asia Business Law Journal*, 31 July 2025. URL: <https://law.asia/china-autonomous-vehicle-regulations/> (дата обращения: 22.07.2025).

года¹, классифицирует технологии автономного вождения по различным уровням (0-5).

В феврале 2020 года Национальная комиссия по развитию и реформам и 10 других министерств выпустили Стратегию инновационного развития интеллектуальных транспортных средств², в которой была установлена цель достижения массового производства условно автономных транспортных средств (уровня 3) к 2025 году, одновременно стремясь к более широкому рыночному использованию высокоавтономных транспортных средств (уровня 4) и развивая соответствующую инфраструктуру, включая интеллектуальные транспортные системы и связанные объекты умного города, а также сети автомобильной беспроводной связи. Кроме того, в данной стратегии указано, что в перспективе до 2035-2050 годов система интеллектуальных автомобилей китайского стандарта будет всесторонне построена и усовершенствована.

5 декабря 2023 года с целью дальнейшего стимулирования роста и коммерциализации автономного вождения Министерство транспорта Китая выпустило Временное руководство по безопасности в отношении использования беспилотных автомобилей в секторе общественного транспорта. В руководстве установлено, что автономные транспортные средства должны двигаться в специально отведенных зонах, прошедших оценку безопасности дорожного движения, чтобы обеспечить безопасность перевозок. В отношении грузовых перевозок указано, что запрещается перевозка опасных грузов без водителя. На автономных транспортных средствах должны быть размещены заметные обозначения, надписи или цвета, чтобы четко информировать других водителей о автономном статусе транспортного средства. Их операторы должны обладать соответствующей квалификацией и лицензией, а пассажиры должны

¹ См.: GB/T40429–2021 «Классификация систем автоматизации вождения автомобилей». URL: <http://www.twiota.org/assets/202109271621061456.pdf> (дата обращения: 23.07.2025).

² См.: Стратегия инноваций и развития умных автомобилей. URL: <https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202002/P020200224573058971435.pdf> (дата обращения: 23.07.2025).

уведомляться о функциях автономного вождения, мерах безопасности и путях аварийной эвакуации с помощью видео и знаков, размещенных в салоне¹.

В 2025 году Министерство транспорта КНР опубликовало «Ключевые моменты работы по стандартизации в автомобильной промышленности», в которых предлагается разработать обязательные стандарты, такие как «требования безопасности для систем автономного вождения», а также установить сопутствующие стандарты.

23 июля 2025 года Министерство науки и технологий КНР опубликовало на своем официальном сайте Руководство по этическим принципам исследований и разработок в области технологии автоматизированного вождения² (далее - Руководство). Данный документ был разработан Подкомитетом по этике искусственного интеллекта Национального комитета по научно-технической этике. В соответствии с разделом 3 Руководства к основным принципам, закрепляемым в нем, относятся: ориентация на человека и повышение благополучия; высший приоритет безопасности и уважения к жизни; справедливость и беспристрастность, недопущение предвзятости (при возникновении чрезвычайных ситуаций принятие системой автоматизированного вождения решений не должно быть подвержено влиянию индивидуальных атрибутов и характеристик человека, таких как возраст, пол, раса, физические характеристики, социальный статус, уровень благосостояния или городское/сельское происхождение и т.д.); гарантия информированности и раскрытие информации.

В разделе 5 Руководства рассматривается вопрос о распределении ответственности в зависимости от уровня автоматизации управления. При этом

¹ См.: Ministry issues trial safety guidance on driverless vehicles / Official English-language communication platform of the State Council of the People's Republic of China, December 6, 2023. URL: https://english.www.gov.cn/news/202312/06/content_WS656fe5b4c6d0868f4e8e1ee4.html (дата обращения: 23.07.2025).

² См.: Руководство по этическим принципам исследований и разработок в области технологии автоматизированного вождения. URL: <https://www.most.gov.cn/kjbgz/202507/W020250723370127123630.pdf> (дата обращения: 23.07.2025).

для целей сравнительного анализа необходимо учитывать, что автоматизированная система вождения сама по себе не является субъектом юридической ответственности. Административно-правовое значение имеет не возложение ответственности на систему как таковую, а определение круга физических и юридических лиц, чьи действия или бездействие связаны с разработкой, производством, эксплуатацией, сопровождением или использованием автоматизированной системы вождения.

В рамках систем помощи водителю уровня 2 и ниже основная роль в обеспечении безопасности сохраняется за человеком-водителем. При использовании систем уровней 3 и 4 распределение ответственности зависит от конкретного сценария эксплуатации, включая наличие или отсутствие вмешательства человека, соблюдение условий эксплуатации, исправность программно-аппаратного комплекса и выполнение обязанностей соответствующими участниками. В отношении систем уровня 5 вопрос об ответственности должен решаться через установление роли разработчика, изготовителя, владельца, эксплуатанта, пользователя, оператора дистанционного контроля либо авторизованной сервисной организации.

Такой подход имеет значение для настоящего исследования, поскольку позволяет обосновать необходимость распределения административно-правовых обязанностей и ответственности не по формальному признаку владения транспортным средством, а по функциональной роли каждого субъекта в обеспечении безопасной эксплуатации ВАТС.

Существенное значение в китайской модели имеют местные правовые режимы, поскольку именно на их уровне конкретизируются порядок испытаний, демонстрационного применения, допуска к эксплуатации, межведомственной координации, обработки данных и ответственности.

23 июня 2022 года были приняты Правила Шэньчжэньской особой экономической зоны по управлению интеллектуальными подключенными транспортными средствами (далее - Шэньчжэньские правила), вступившие в силу

с 1 августа того же года¹. Они стали первым в КНР нормативным актом, специально посвящённым управлению интеллектуальными подключёнными транспортными средствами (Intelligent Connected Vehicles, ICV)², и приобрели значение пилотной правовой модели, опыт применения которой может учитываться при последующем совершенствовании законодательства на национальном уровне. Данный акт всесторонне регулирует вопросы регистрации для выхода на рынок, эксплуатации на дорогах, взаимодействия транспортных средств и дорожной инфраструктуры, управления данными, оформления дорожно-транспортных происшествий и юридической ответственности в отношении интеллектуальных подключённых транспортных средств.

В административно-правовом аспекте значение Шэньчжэньских правил состоит в том, что они связывают допуск интеллектуальных подключённых транспортных средств к продаже и участию в дорожном движении с включением в соответствующие каталоги, регистрацией в органах управления дорожным движением Министерства общественной безопасности, а также получением разрешений транспортного департамента при использовании таких транспортных средств в сфере автомобильных перевозок. Кроме того, надзор за дорожными испытаниями и демонстрационным применением таких транспортных средств осуществляется департаментом городского транспорта совместно с департаментом промышленности и информационных технологий и органами дорожной полиции. Тем самым местный правовой режим сочетает технический допуск, регистрацию, транспортный контроль и дорожный надзор³.

¹Правила Шэньчжэньской особой экономической зоны по управлению интеллектуальными подключёнными транспортными средствами. URL: https://www.szrd.gov.cn/v2/zx/szfg/content/post_966190.html (дата обращения: 25.07.2025).

² См.: Donglong Y., Qianyu Z., Manxia L., Yuan S., Qianwen H., Chao S. Legislation of Intelligent Connected Vehicles Management and Innovative Practice in Shenzhen // Urban Transport of China, 2023 (3). URL: <https://www.chinautc.com/upload/accessorychinautc/20243/20243271415151704641.pdf> (дата обращения: 28.07.2025).

³ См.: Федеральный закон от 31.07.2020 № 248–ФЗ (в ред. от 17.04.2026, № 101–ФЗ) «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» // СЗ РФ. – 2020. – № 31 (ч.1), ст. 5007; 2026. – № 16, ст. 1952.

23 ноября 2022 года были приняты Положения о содействии инновационному применению беспилотных интеллектуальных подключенных транспортных средств в новом районе Пудун города Шанхая¹ (далее - Шанхайские положения).

В соответствии со ст. 2 Шанхайских положений их действие распространяется на деятельность по инновационному использованию беспилотных интеллектуальных подключенных транспортных средств в пределах административного района Пудун города Шанхая, включая дорожные испытания, демонстрационное применение, демонстрационную и коммерческую эксплуатацию на определенных участках дорог и территориях, а также на связанную с этим деятельность по надзорному управлению. При этом под беспилотными интеллектуальными подключенными транспортными средствами понимаются соответствующие транспортные средства, в которых нет водителя или сотрудника по тестированию безопасности, то есть уровня L4 и выше.

31 декабря 2024 года на 14-й сессии Постоянного комитета 16-го Пекинского городского собрания, были приняты Пекинские правила для автономных транспортных средств (далее - Пекинские правила), которые вступили в силу 1 апреля 2025 года². С учетом даты принятия данного акта он отражает последние тенденции правового регулирования автономных транспортных средств, в связи с чем представляется целесообразным далее рассмотреть его наиболее подробно из анализируемых актов, регулирующих данную сферу на местном уровне.

В соответствии со ст. 2 Пекинских правил, данный акт применяется к отношениям, связанным с развитием технологий автономных транспортных средств, планированием и строительством соответствующей инфраструктуры,

¹См.: Положение о содействии инновационному применению беспилотных интеллектуальных подключенных транспортных средств. URL: <https://www.shanghai.gov.cn/nw12344/20221205/c975436eedbe4958bbf3a5aca41c24a1.html> (дата обращения: 28.07.2025).

²См.: Пекинские правила для автономных транспортных средств. URL: https://www.beijing.gov.cn/zhengce/dfxfg/202501/t20250103_3980149.html (дата обращения: 28.07.2025).

проведением дорожных испытаний, демонстрационным применением, а также реализацией пилотных проектов по использованию автономных транспортных средств на дорогах в пределах административной территории города Пекина. Под автономным транспортным средством в соответствии с указанной статьей понимается автомобиль, которым может управлять система автономного вождения для безопасного движения по дороге, включая автомобили, которые имеют функции условно автономного вождения, высокоавтономного вождения и полностью автономного вождения в соответствии с национальными стандартами.

Особое значение имеет предусмотренный Пекинскими правилами механизм межведомственной координации. В регулировании автономных транспортных средств участвуют городские органы, отвечающие за экономику и информационные технологии, транспорт, планирование и природные ресурсы, кибербезопасность, а также органы дорожной полиции. Такое распределение полномочий показывает, что правовой режим автономных транспортных средств не может быть сведен только к техническому допуску автомобиля, поскольку одновременно затрагивает безопасность дорожного движения, цифровую инфраструктуру, обработку эксплуатационных данных, кибербезопасность и публичный контроль.

Статьи 24-26 Пекинских правил закрепляют поэтапный порядок допуска автономных транспортных средств к использованию на дорогах. Он включает подачу заявки на дорожные испытания, проведение экспертизы, определение конкретных районов и дорог, выдачу временных номерных знаков органами дорожной полиции, последующее демонстрационное применение, оценку безопасности и возможность перехода к пилотной эксплуатации на дорогах. Административно-правовое значение данной модели состоит в том, что допуск автономного транспортного средства строится не как единовременное разрешение, а как последовательная процедура: испытание – демонстрационное применение – оценка безопасности – пилотная эксплуатация, что позволяет использовать правовой эксперимент как механизм предварительной проверки безопасности, инфраструктурной готовности и управляемости публичных рисков.

Вышеуказанная модель может рассматриваться как сравнительно-правовой материал, показывающий значение обратной связи между правовым экспериментом¹, эксплуатационными данными и последующим нормотворчеством. В административно-правовом аспекте такая обратная связь позволяет оценивать безопасность, аварийность, инфраструктурные последствия и эффективность публичного контроля до масштабирования соответствующего режима на более широкий круг территорий и участников эксплуатации.

Ст. 38 и 39 Пекинских правил регламентируют вопросы киберзащиты и безопасности данных. В соответствии с их нормами от предприятий, занимающихся производством беспилотных транспортных средств, предоставлением программного обеспечения для Интернета транспортных средств (V2X), операционной связью и т.д., требуется внедрение системы классифицированной защиты кибербезопасности, создания механизма управления рисками кибербезопасности, разработка плана действий в чрезвычайных ситуациях, связанных с кибербезопасностью, своевременная оптимизация и обновление программного обеспечения систем автоматического управления в соответствии с соответствующими правилами, а также выполнение требований законодательства, связанных с управлением кибербезопасностью. Указанные организации должны создавать и совершенствовать системы управления безопасностью данных, выполнять свои обязательства по защите безопасности данных в соответствии с законом. В случае утечки, повреждения или потери данных, затрагивающих национальную безопасность или персональные данные пользователей, или возникновения такой угрозы соответствующие компании должны немедленно принять меры по устранению последствий и реагированию, своевременно уведомить пользователей и сообщить в соответствующие органы в соответствии с установленными правилами. Трансграничная передача данных

¹ См.: Лазарев В. В. К вопросу о понятии и пределах эксперимента в области государства и права / В. В. Лазарев // Избранные труды. [В 3 т.]. Т. II: Пробелы в законодательстве: установление, преодоление, устранение. М.: Новая юстиция, 2010. С. 5–16.

автономных транспортных средств должна осуществляться в соответствии с действующими национальными правилами.

Значение указанных требований состоит в том, что кибербезопасность и защита данных рассматриваются не как вспомогательные технические условия, а как самостоятельные элементы режима допуска и эксплуатации автономных транспортных средств. Нарушение требований к защите данных, обновлению программного обеспечения, реагированию на киберинциденты или трансграничной передаче информации способно повлиять не только на частные интересы пользователей и компаний, но и на безопасность дорожного движения, устойчивость цифровой инфраструктуры и возможность государственного контроля¹.

Анализ организационно-правовых аспектов регулирования автономных транспортных средств в КНР позволяет выделить несколько элементов, значимых для теоретического обоснования российской административно-правовой модели регулирования ВАТС гражданского назначения.

Во-первых, китайская модель демонстрирует значение территориально ограниченных правовых режимов, в рамках которых дорожные испытания, демонстрационное применение, пилотная эксплуатация и коммерческое использование автономных транспортных средств осуществляются на определенных территориях, участках дорог или в специальных районах. Такой подход позволяет не распространять новый режим сразу на всю территорию государства, а предварительно проверить его безопасность, эффективность и применимость в конкретной транспортной и инфраструктурной среде.

Во-вторых, существенное значение имеет межведомственная координация. Местные правовые режимы КНР, в частности Пекинские правила, предусматривают участие органов, отвечающих за экономику и информационные технологии, транспорт, дорожное движение, кибербезопасность, инфраструктурное развитие и иные направления публичного управления. Такой

¹ См.: Березина Е. А. Автономные автомобильные транспортные средства: правовой опыт Сингапура, Китая и Южной Кореи / Е. А. Березина // Азиатско-тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2022. Т. 24, № 3. С. 100–123.

подход показывает, что регулирование ВАТС не может быть сведено только к техническому допуску транспортного средства, поскольку одновременно затрагивает безопасность дорожного движения, цифровую инфраструктуру, эксплуатационные данные, кибербезопасность и публичный контроль.

В-третьих, значимым элементом является обязательная оценка безопасности и последующий мониторинг функционирования автономных транспортных средств. Китайская модель предусматривает поэтапное движение от дорожных испытаний к демонстрационному применению, оценке безопасности и пилотной эксплуатации, а также обязанность предоставления сведений при дорожно-транспортных происшествиях и проведение периодической оценки результатов инновационного применения беспилотных транспортных средств. Для российского регулирования данный элемент может быть учтен при формировании механизма обратной связи между правовым экспериментом, эксплуатационными данными и последующим нормотворчеством.

В-четвертых, особое значение имеют требования к кибербезопасности и защите данных. В условиях использования ВАТС эксплуатационные, телеметрические и иные цифровые данные становятся не только техническим ресурсом, но и элементом административно-правового контроля, расследования происшествий и распределения ответственности. Поэтому требования к защите таких данных, реагированию на утечки, предотвращению несанкционированного вмешательства и контролю трансграничной передачи информации должны рассматриваться как обязательный элемент административно-правового режима эксплуатации ВАТС.

В-пятых, китайский опыт показывает значение дифференцированного подхода к ответственности при использовании автоматизированных систем вождения различных уровней. Для российской правовой системы представляется обоснованным закрепление дифференцированной модели административной ответственности при использовании ВАТС, основанной на уровне автоматизации управления, характере участия человека в процессе вождения и функциональной роли субъектов эксплуатации. При этом автоматизированная система вождения не

должна рассматриваться как самостоятельный субъект юридической ответственности; правовое значение имеет установление круга физических и юридических лиц, влияющих на ее функционирование: разработчика, изготовителя, владельца, эксплуатанта, оператора дистанционной поддержки, удаленного водителя, пользователя и авторизованного сервисного центра.

Одновременно с этим целесообразно нормативное закрепление базовых этико-правовых принципов функционирования автоматизированных систем вождения, включая приоритет безопасности человека, предсказуемость алгоритмов, прозрачность принятия решений и подотчетность разработчиков.

С учетом указанного опыта для Российской Федерации может быть обоснована целесообразность закрепления территориально ограниченных правовых экспериментов в сфере использования ВАТС гражданского назначения, предусматривающих определение территории или маршрута эксплуатации, предварительную оценку безопасности, межведомственную координацию, фиксацию эксплуатационных данных, требования к кибербезопасности, сертификацию систем безопасности и обязательный мониторинг функционирования автоматизированных систем управления. При этом такие эксперименты должны рассматриваться не как исключение из общего правового режима, а как инструмент поэтапной институционализации ВАТС, позволяющий на основе полученных данных уточнять условия допуска, обязанности участников эксплуатации, формы государственного контроля и надзора, основания административной ответственности, а также этико-правовые требования к функционированию автоматизированных систем вождения.

Глава 2. АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ГРАЖДАНСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ

2.1. Административно-правовое регулирование использования высокоавтоматизированных легковых транспортных средств

В рамках предложенной в настоящем исследовании классификации высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения легковые высокоавтоматизированные транспортные средства (далее – легковые ВАТС) выделяются по функциональному назначению как транспортные средства, предназначенные для перевозки физических лиц в личных, служебных либо коммерческих целях и используемые преимущественно на дорогах общего пользования.

Административно-правовое значение выделения легковых ВАТС состоит в том, что данный вид транспортных средств ориентирован на массовое участие в дорожном движении, взаимодействует с неопределенным кругом участников дорожного движения и предполагает трансформацию традиционной роли водителя. Поэтому особенности их регулирования должны определяться не только уровнем автоматизации, но и условиями допуска к эксплуатации, средой штатной эксплуатации, субъектным составом, требованиями к дистанционной поддержке, фиксации эксплуатационных данных, государственному контролю, надзору и административной ответственности.

Как верно отмечает Н.А. Шестериков «...возникает необходимость формирования новых правовых институтов регулирования общественных отношений в области эксплуатации нового вида транспорта, определения круга участников, ответственных за его допуск на дороги общего пользования, так как право на управление транспортным средством является специальным правом, позволяющим участвовать в дорожном движении, а также установления ответственности за нарушения требований безопасности, причинение вреда

жизни, здоровью и имуществу, в том числе за совершение беспилотным транспортным средством ДТП, с точки зрения юридической науки и этики»¹.

Действительно, в административно-правовой науке «автономный транспорт», «беспилотные транспортные средства» или «высокоавтоматизированные транспортные средства» нередко рассматриваются в рамках общих категорий, без разграничения их функционального назначения. Между тем для целей административно-правового регулирования такое разграничение имеет принципиальное значение, поскольку легковые ВАТС, в отличие от грузовых, общественных или агропромышленных ВАТС, предполагают преимущественно индивидуальное либо коммерческое использование для перевозки физических лиц и наиболее тесно связаны с повседневным участием граждан в дорожном движении.

В научной литературе обращается внимание на необходимость определения круга участников, ответственных за допуск нового вида транспорта на дороги общего пользования, а также на установление ответственности за нарушение требований безопасности при его эксплуатации.

Кроме того, А.Т. Наниев подчеркивает необходимость «...корректировки правового регулирования, поскольку действующее законодательство не регламентирует интеграцию искусственного интеллекта в управление транспортным средством»².

Вышесказанное подтверждает необходимость рассмотрения легковых ВАТС не как самостоятельного базового понятия понятийного аппарата, а как функционального вида ВАТС гражданского назначения, требующего дифференцированного административно-правового режима допуска, эксплуатации, контроля, надзора и ответственности.

¹ См.: Шестериков Н. А. Перспективы развития административно-правовых основ эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в Российской Федерации / Н. А. Шестериков // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2020. № 1(3). С. 451–455.

² См.: Наниев А. Т. Вопросы правовой регламентации беспилотного (автономного) транспорта в Российской Федерации / А. Т. Наниев // Инновации. Наука. Образование. 2020. № 19. С. 336–339.

К числу юридически значимых признаков легковых ВАТС гражданского назначения следует относить следующие.

Во-первых, стоит отметить, что *категориальная принадлежность* легковых высокоавтоматизированных транспортных средств предполагает их отнесение именно к легковым транспортным средствам, предназначенным для индивидуальных или коммерческих перевозок пассажиров. Данный признак имеет принципиальное значение для административно-правового регулирования, поскольку легковые «транспортные средства традиционно рассматриваются как объекты повышенной социальной значимости»¹, вовлеченные в дорожное движение.

В отличие от грузовой или специализированной техники, эксплуатация легковых транспортных средств напрямую затрагивает широкий круг участников дорожного движения, что обуславливает необходимость усиленных требований к безопасности и государственному контролю.

Во-вторых, *высокий уровень автоматизации управления* характеризуется тем, что автоматизированная система способна выполнять не отдельные вспомогательные функции, а полную либо почти полную динамическую задачу вождения. С административно – правовой точки зрения данный признак отражает качественное изменение модели управления транспортным средством, при которой человек (водитель) утрачивает статус единственного субъекта принятия управленческих решений². Это обстоятельство оказывает непосредственное влияние на вопросы допуска транспортного средства к эксплуатации, определения субъектов ответственности и построения механизмов государственного надзора.

¹ См.: Сорокина Н. В., Алипов Д. В. Средство передвижения и статусной мобильности: машина в социокультурной перспективе // Журнал социологии и социальной антропологии. 2013. № 16 (3). С. 210–215.

² См.: Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 16.07.2025, № 1071) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. – № 47, ст. 4531; 2025. – № 29, ст. 4304.

Принципиально отличает легковые высокоавтоматизированные транспортные средства от автономной техники, используемой в закрытых или контролируемых средах – *эксплуатация на дорогах общего пользования*. Дороги общего пользования являются пространством с повышенной плотностью транспортных и пешеходных потоков¹, что обуславливает необходимость установления специальных административно-правовых режимов допуска и эксплуатации, направленных на обеспечение устойчивости и управляемости дорожного движения.

Существенной характеристикой является *наличие операционного домена*², в пределах которого допускается автономное движение транспортного средства. Операционный домен или среда эксплуатации включает совокупность условий эксплуатации, таких как тип дорожной инфраструктуры, допустимый скоростной режим, погодные и климатические условия, а также иные факторы внешней среды. С административно-правовой точки зрения среда штатной эксплуатации позволяет определить пределы допуска легкового ВАТС к участию в дорожном движении, установить запрет на использование автоматизированного режима за пределами таких условий и сформировать основания административной ответственности за нарушение установленного режима эксплуатации.

Важным юридически значимым признаком является *трансформация роли человека в процессе управления* такого вида транспортным средством. При использовании легковых ВАТС человек перестает выступать водителем³ в традиционном понимании и может выполнять функции оператора безопасности, пользователя транспортного средства либо субъекта удаленного контроля. Такая

¹ См.: Федеральный закон от 08.11.2007 № 257–ФЗ (в ред. от 29.12.2025, № 574–ФЗ) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СЗ РФ. – 2007. – № 46, ст. 5553; 2025. – № 52, ст. 8361.

² См.: Федеральный закон от 27.07.2006 № 149–ФЗ (в ред. от 31.07.2025, № 325–ФЗ) «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» // СЗ РФ. – 2006. – № 31 (ч. I), ст. 3448; 2025. – № 31, ст. 4679.

³ См.: Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 16.07.2025, № 1071) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. – № 47, ст. 4531; 2025. – № 29, ст. 4304.

трансформация требует переосмысления классических правовых конструкций, связанных с правом на управление транспортным средством, а также уточнения статуса соответствующих лиц в системе административно-правовых отношений.

Объективно эксплуатация легковых высокоавтоматизированных транспортных средств связана с *повышенным уровнем опасности*, обусловленным возможностью причинения вреда жизни, здоровью и имуществу неопределенного круга лиц. В данном случае легковые ВАТС следует рассматривать как объекты повышенного административно-правового внимания, требующие дифференцированного регулирования по сравнению с традиционными транспортными средствами.

Совокупность вышеуказанных признаков свидетельствует о том, что легковые высокоавтоматизированные транспортные средства не могут быть охарактеризованы посредством обобщенных категорий «автономный транспорт» или «беспилотные транспортные средства». Для целей административно-правового регулирования их следует рассматривать как функциональный вид высокоавтоматизированных транспортных средств, предназначенных для перевозки физических лиц и способных в пределах установленной среды штатной эксплуатации самостоятельно выполнять динамическую задачу управления на дорогах общего пользования при минимальном участии человека либо без его непосредственного участия.

Такое понимание правовой природы легковых высокоавтоматизированных транспортных средств предопределяет специфику возникающих при их использовании административно-правовых отношений. В отличие от традиционной модели дорожного движения, в рамках которой центральным субъектом является водитель как лицо, непосредственно управляющее транспортным средством, эксплуатация легковых ВАТС приводит к распределению управленческих, контрольных и обеспечительных функций между несколькими участниками эксплуатационного процесса. К числу таких участников относятся пользователь транспортного средства, владелец, эксплуатант, водитель ВАТС при его наличии, оператор дистанционной

поддержки, удаленный водитель, изготовитель транспортного средства, разработчик автоматизированной системы вождения, авторизованный сервисный центр, а также органы публичной власти, осуществляющие допуск, государственный учет, регистрацию, контроль, надзор и применение мер административного воздействия.

В данном случае, каждый из указанных субъектов выполняет самостоятельную функциональную роль, связанную с эксплуатацией легковых ВАТС.

Пользователь легкового высокоавтоматизированного транспортного средства выступает субъектом фактического использования транспортного средства. При этом он не всегда осуществляет непосредственное управление процессом движения в классическом понимании, поскольку значительная часть управленческих функций реализуется автоматизированной системой. С административно-правовой точки зрения это обстоятельство трансформирует правовой статус пользователя, который может не обладать специальным правом на управление транспортным средством в традиционном смысле, но при этом участвовать в дорожном движении в качестве адресата обязанностей, связанных с соблюдением установленных условий эксплуатации легковых ВАТС.

Оператор дистанционной поддержки и удаленный водитель выполняют функции контроля и реагирования на нештатные ситуации (возникновение аварийных ситуаций, выход транспортного средства за пределы установленного операционного домена, необходимость выполнения предписаний или указаний уполномоченных должностных лиц и др.) в случаях, предусмотренных режимом эксплуатации конкретного ВАТС. С юридической точки зрения они приобретают самостоятельный статус, отличающийся как от статуса водителя, так и от статуса пользователя, поскольку именно на них может возлагаться обязанность дистанционного сопровождения такого вида транспортного средства, принятия решений в критических ситуациях, а также исполнения требований уполномоченных должностных лиц в целях предотвращения угрозы безопасности дорожного движения.

Владелец и эксплуатант легкового ВАТС несут организационные обязанности, связанные с обеспечением надлежащего технического состояния транспортного средства, своевременным техническим обслуживанием, установкой обязательных обновлений программного обеспечения, подключением к сервису дистанционной поддержки, обеспечением работоспособности устройства регистрации данных, аппаратуры спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, а также оборудования взаимодействия с ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС»¹. В случае если владелец легкового ВАТС и лицо, фактически организующее его эксплуатацию, не совпадают, их административно-правовые обязанности должны разграничиваться с учетом того, кто из них реально обеспечивает техническое состояние транспортного средства, обновление программного обеспечения, подключение к сервису дистанционной поддержки, соблюдение среды штатной эксплуатации и передачу эксплуатационных данных. Такой подход позволяет не возлагать ответственность исключительно на формального владельца, а учитывать фактическое влияние каждого участника на безопасность использования ВАТС.

Разработчик автоматизированной системы вождения и программного обеспечения участвует в формировании алгоритмов принятия решений, которые непосредственно влияют на поведение транспортного средства в дорожной обстановке.

Авторизованная сервисная организация, включая авторизованный сервисный центр обеспечивает техническое обслуживание, ремонт, диагностику и обновление программного обеспечения. В административно-правовом аспекте данное обстоятельство объективно расширяет круг потенциально ответственных лиц, поскольку дефекты программного обеспечения, ошибки алгоритмов или

¹ См.: Васюков В. Ф. Правовые и организационные приоритеты развития автономных транспортных систем в Российской Федерации / В. Ф. Васюков // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования (к 50-летию со дня образования Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова): Сборник материалов XX Международной научно-практической конференции, Орёл, 24 апреля 2026 года. Орёл: Орловский юридический институт МВД РФ им. В.В. Лукьянова, 2026. С. 74–78.

несоответствие установленным требованиям могут создавать прямую угрозу безопасности дорожного движения.

Изготовитель транспортного средства отвечает за конструктивные и технические характеристики легковых ВАТС, включая интеграцию автоматизированных систем управления, соответствие транспортного средства установленным требованиям безопасности и стандартам. В условиях высокоавтоматизированного управления изготовитель фактически участвует в формировании модели взаимодействия транспортного средства с дорожной инфраструктурой и другими участниками движения, что усиливает его значение как субъекта административно-правовых отношений и требует учета его роли при разработке механизмов допуска и сертификации легковых ВАТС.

В условиях внедрения легковых ВАТС органы публичной власти сталкиваются с необходимостью адаптации традиционных форм контроля и надзора к цифровым и алгоритмическим процессам управления транспортными средствами, что предполагает развитие новых инструментов административного регулирования, включая использование цифровых реестров, удаленного мониторинга и анализа данных.

Особое значение имеет разграничение компетенции таких органов, что позволяет рассматривать административно-правовое регулирование легковых ВАТС не как расширение общего режима эксплуатации транспортных средств, а как функционально-компетенционную модель, в которой каждому направлению публичного воздействия соответствует определенный субъект публичного управления.

Общая нормативная координация условий допуска, дистанционной поддержки, дистанционного управления, подготовки операторов дистанционной поддержки и использования вспомогательной инфраструктуры должна осуществляться Министерством транспорта Российской Федерации, тогда как государственный учет, регистрация, дорожный надзор¹, оформление дорожно-

¹ См.: Распоряжение МВД России от 25.12.2024 г. № 1/16139 «Об утверждении руководства по соблюдению обязательных требований, оценка соблюдения которых

транспортных происшествий и фиксация административных правонарушений должны относиться к компетенции Министерства внутренних дел Российской Федерации и Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России (далее – ГИБДД).

Полномочия, касающиеся подтверждения соответствия легкового ВАТС, автоматизированной системы вождения, устройства регистрации данных и иных программно-аппаратных компонентов обязательным требованиям безопасности должно осуществляться аккредитованными органами по сертификации и испытательными лабораториями при участии Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (далее – Росстандарт) и Федеральной службы по аккредитации (далее – Росаккредитация) в пределах их компетенции.

Вопросы обработки персональных данных требуют участия Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (далее - Роскомнадзор), а вопросы информационной безопасности и защиты от несанкционированного вмешательства – Федеральной службы по техническому и экспортному контролю (далее – ФСТЭК России) и Федеральной службы безопасности Российской Федерации (далее – ФСБ России) в пределах их полномочий.

Следовательно, участие в эксплуатации легковых высокоавтоматизированных транспортных средств различных субъектов с самостоятельными функциями и обязанностями требует не абстрактного указания на органы публичной власти, а функционального разграничения публичных полномочий по основным направлениям административно-правового регулирования: допуск к эксплуатации, государственный учет и регистрация, дорожный надзор, подтверждение соответствия, контроль эксплуатационных данных, информационная безопасность и административная ответственность.

В административно-правовом аспекте государственный учет и регистрация транспортных средств¹ позволяют идентифицировать транспортное средство как объект публичного контроля, зафиксировать его регистрационно-правовые характеристики и определить круг субъектов, на которых возлагаются обязанности по обеспечению безопасной эксплуатации².

В юридической литературе государственная регистрация рассматривается не только как техническая учетная процедура, но и как комплексный административно-правовой режим, обеспечивающий реализацию функций контроля и учета. О.В. Шмалый отмечает, что «государственная регистрация как комплексный административно-правовой режим опосредует осуществление контроля и учета, получая целевую конкретизацию в зависимости от вида публичного интереса, реализуемого уполномоченным государственным органом»³. Данный подход имеет значение для настоящего исследования, поскольку применительно к легковым ВАТС гражданского назначения регистрация должна обеспечивать не только учет транспортного средства как объекта эксплуатации, но и фиксацию юридически значимых сведений об автоматизированной системе вождения, уровне автоматизации, среде штатной эксплуатации, устройстве регистрации данных, субъектах эксплуатации и условиях использования автоматизированного режима.

В настоящее время в Российской Федерации отсутствует специальный порядок учета и регистрации легковых высокоавтоматизированных транспортных средств как самостоятельной категории объектов административно-правового регулирования. Применяются общие нормы законодательства о регистрации транспортных средств, которые исходят из предпосылки наличия водителя как основного субъекта управления и не учитывают специфику автономного или

¹ См.: Алехин А.П., Кармолицкий А.А., Козлов Ю.М. Административное право Российской Федерации: учебник. М.: Зерцало–М, 2003. С. 209–210.

² См.: Высоцкий С. А. Административно–правовые средства обеспечения законности контрольно–надзорной деятельности ГИБДД: дис. ... канд. юрид. наук. СПб., 2019. 220 с.

³ См.: Шмалый О. В. Административно–правовой режим как фактор эффективности управления в сфере государственной регистрации / О. В. Шмалый // Бизнес в законе, 2010. № 4. С. 114–118.

высокоавтоматизированного управления, а также наличие дополнительных участников эксплуатации и признаков легковых ВАТС.

В этой связи представляется целесообразным формирование специализированного административно-правового режима учета и регистрации легковых высокоавтоматизированных транспортных средств.

При этом предлагаемый режим не должен рассматриваться как дублирование экспериментального правового режима, установленного Постановлением Правительства Российской Федерации от 9 марта 2022 г. № 309¹. Указанное постановление регулирует отношения лишь в рамках опытной эксплуатации ВАТС и носит экспериментальный характер. В отличие от него регистрационно-контрольный режим допуска должен обеспечивать фиксацию юридически значимых характеристик легковых ВАТС независимо от участия конкретного транспортного средства в экспериментальном правовом режиме.

В регистрационные документы легкового ВАТС целесообразно включать специальную отметку о наличии автоматизированной системы вождения с указанием уровня автоматизации, среды штатной эксплуатации и допустимых условий использования автоматизированного режима. Такая отметка позволит органам публичной власти отличать легковые ВАТС от традиционных транспортных средств, применять к ним специальные условия эксплуатации, контролировать соблюдение пределов допуска и решать вопрос об административной ответственности при нарушении установленного режима.

Особое значение в регистрационно-контрольном режиме легковых ВАТС должно иметь указание на наличие и работоспособность аппаратуры спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, оборудования идентификации, устройства регистрации данных и оборудования взаимодействия с ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС». Эти элементы не следует рассматривать исключительно как технические средства навигации. В административно-правовом аспекте они образуют навигационно-информационный контур допуска и мониторинга эксплуатации ВАТС, позволяющий определить местоположение транспортного

¹ См.: Там же.

средства, подтвердить соблюдение среды штатной эксплуатации, обеспечить экстренное реагирование, зафиксировать сведения о режиме движения и создать доказательственную базу для оформления дорожно-транспортных происшествий и решения вопроса об административной ответственности.

Отсутствие сведений об указанном оборудовании, его неисправность, отключение, несанкционированное вмешательство либо непередача предусмотренных данных должны рассматриваться как нарушение условий допуска легкового ВАТС к эксплуатации в автоматизированном режиме. В таких случаях Министерство внутренних дел Российской Федерации в лице ГИБДД как орган, осуществляющий государственный учет, регистрацию транспортных средств и надзор за безопасностью дорожного движения, должно быть наделено полномочием временно ограничивать использование автоматизированных функций управления до устранения выявленных нарушений.

При этом порядок применения такой меры должен определяться с учетом нормативных требований, устанавливаемых Министерством транспорта Российской Федерации.

Однако создание отдельного параллельного реестра легковых ВАТС не является единственно возможным решением.

Более обоснованным представляется формирование специального раздела или специального набора сведений в рамках существующего регистрационного контура, позволяющего учитывать особенности высокоавтоматизированного управления без дублирования действующих процедур регистрации транспортных средств. Такой подход позволит обеспечить идентификацию легкового ВАТС, определить пределы его допуска, установить круг ответственных участников эксплуатации и повысить эффективность государственного контроля и надзора.

С учетом изложенного применительно к легковым ВАТС гражданского назначения представляется обоснованным выделение регистрационно-контрольного режима допуска, сочетающего государственный учет и регистрацию транспортного средства, фиксацию юридически значимых характеристик автоматизированной системы вождения, определение пределов

использования автоматизированного режима, а также последующий контроль соблюдения условий эксплуатации.

Практическая актуальность формирования специального административно-правового режима легковых ВАТС подтверждается тем, что в Российской Федерации уже разрабатываются и испытываются технологические решения в сфере автономного и высокоавтоматизированного управления транспортными средствами.

Отдельные отечественные компании и научно-технические центры ведут разработку беспилотных автомобилей, систем компьютерного зрения, лидарных и радиолокационных комплексов, программного обеспечения автономного движения, а также систем помощи водителю расширенного уровня.

Российская транснациональная компания, специализирующаяся на информационных технологиях «Яндекс» выделяет автономный транспорт, включая беспилотные такси и грузовики в отдельное бизнес-направление, которое войдет в группу компаний «Yandex B2B Tech»¹. Компанией разработаны легковые автомобили, оснащенные системами компьютерного зрения, лидарными и радиолокационными датчиками, а также программным обеспечением, обеспечивающим автономное движение в городских условиях. Испытания таких транспортных средств проводились на улично-дорожной сети в ряде субъектов Российской Федерации в рамках экспериментальных правовых режимов. Как отмечают в компании «Яндекс»: «Беспилотные разработки уже вышли за рамки технологического эксперимента...»².

Кроме того, отдельные отечественные разработчики и научные центры ведут работы по созданию систем помощи водителю расширенного уровня (ADAS). При этом ADAS-решения не следует отождествлять с ВАТС, поскольку они сохраняют ведущую роль человека-водителя, однако их развитие создает

¹ См.: «Яндекс» решил выделить беспилотники в отдельное коммерческое направление». URL: <https://www.forbes.ru/biznes/531663-andeks-resil-vydelit-bes-pilotniki-v-otdel-noe-kommerceskoe-napravlenie> (дата обращения: 19.12.2025)

² См.: Там же.

технологические предпосылки для последующего перехода к более высоким уровням автоматизации управления.

Изложенное позволяет констатировать, что развитие легковых ВАТС в Российской Федерации уже имеет практическую и технологическую основу, тогда как административно-правовое регулирование нуждается в дальнейшей конкретизации.

Президент Российской Федерации в рамках совещания по развитию автономных и беспилотных систем в России отметил, что «Внедрение в жизнь автономных беспилотных решений – это, разумеется, не мода. Это необходимость, путь к укреплению глобальной конкурентоспособности нашей страны, к тому, чтобы решать вопросы социально-экономического развития в условиях дефицитного рынка труда и демографических вызовов. Обеспечить безопасность, а значит, в конечном итоге суверенитет России»¹.

Цели внедрения легковых ВАТС имеют не только технологический, но и публично-правовой характер. К их числу относятся повышение безопасности дорожного движения за счет снижения влияния человеческого фактора, повышение транспортной доступности для лиц, не имеющих возможности самостоятельно управлять транспортным средством, оптимизация транспортных потоков, развитие интеллектуальных транспортных систем (далее – ИТС)², а также стимулирование цифровой экономики и отечественных технологий автономного управления.

А наиболее значимыми административно-правовыми задачами в данной сфере являются установление условий допуска легковых ВАТС к эксплуатации на дорогах общего пользования, определение среды штатной эксплуатации, закрепление обязанностей пользователя, владельца, эксплуатанта, оператора

¹ См.: Путин дал поручения по итогам совещания по развитию беспилотных систем. URL: <https://ria.ru/20260116/putin-2068419972.html> (дата обращения: 16.01.2026).

² См.: Жанказиев С. В. Интеллектуальные транспортные системы: Учебное пособие / С. В. Жанказиев. М.: Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ), 2016. С. 19; Остроух А. В. Интеллектуальные системы: монография / А. В. Остроух. Красноярск: Научно инновационный центр. 2020. С. 257; Бажина, М. А. Интеллектуальные транспортные системы – основа de lege ferenda транспортной системы Российской Федерации. *Journal of Digital Technologies and Law*, 1(3), С. 629–649.

дистанционной поддержки, изготовителя, разработчика автоматизированной системы вождения и авторизованной сервисной организации, а также формирование механизмов государственного контроля, надзора, фиксации эксплуатационных данных и административной ответственности.

Вместе с тем достижение указанных целей и выполнение задач возможно только при наличии правовой определенности, разграничения обязанностей участников эксплуатации и эффективного публичного контроля.

Связь обозначенных целей с государственными приоритетами подтверждается стратегическими документами в сфере транспортного развития, предусматривающими цифровизацию транспортной системы, внедрение интеллектуальных транспортных технологий и развитие беспилотного транспорта как направления повышения эффективности и безопасности транспортного комплекса.

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2035 года¹ закрепляет курс на цифровизацию транспортной системы, внедрение интеллектуальных транспортных технологий и развитие беспилотных транспортных средств как одного из направлений повышения эффективности и безопасности транспортного комплекса страны.

Указанные приоритеты концептуально совпадают с целями внедрения легковых высокоавтоматизированных транспортных средств, что позволяет рассматривать их не как изолированное технологическое новшество, а как элемент долгосрочной государственной транспортной политики, требующий специального административно-правового сопровождения.

В связи с этим административно-правовое регулирование использования легковых ВАС гражданского назначения должно основываться на дифференцированном подходе, учитывающем их массовое участие в дорожном движении, эксплуатацию на дорогах общего пользования, среду штатной эксплуатации, распределение функций между участниками эксплуатационного

¹ См.: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р (в ред. от 06.11.2024, № 3140-р) «О транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // СЗ РФ. – 2021. – № 50, ст. 8613; 2024. – № 46, ст. 6991.

процесса, а также характер возможных угроз для безопасности дорожного движения и иных охраняемых публичных интересов. Такой подход предполагает выделение регистрационно-контрольного режима допуска легковых ВАТС гражданского назначения, в рамках которого устанавливаются специальные условия допуска к эксплуатации, порядок государственного учета и регистрации, требования к дистанционной поддержке, техническому и программному сопровождению, фиксации эксплуатационных данных, использованию навигационно-информационного контура ГЛОНАСС / ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС», государственному контролю и надзору, а также административной ответственности за нарушение режима использования автоматизированных функций управления.

2.2. Административно-правовое регулирование использования грузовых высокоавтоматизированных транспортных средств

В рамках предложенной в настоящем исследовании классификации высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения грузовые высокоавтоматизированные транспортные средства (далее – грузовые ВАТС) выделяются по функциональному назначению как транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов и используемые преимущественно в логистике, магистральных перевозках, транспортных коридорах¹, распределительных центрах и иных формах грузового сообщения.

Административно-правовое значение выделения грузовых ВАТС состоит в том, что их использование связано не только с участием в дорожном движении, но и с организацией перевозочного процесса, обеспечением устойчивости транспортных коридоров, сохранностью грузов, безопасностью дорожной инфраструктуры и публичным интересом в непрерывности грузовых перевозок. Поэтому особенности регулирования грузовых ВАТС должны определяться не

¹ См.: Yanyan Qin, Changqing Liu, Shiyi Yan, Hua Wang. Management strategy for the maximum platoon size of connected automated vehicles in a freeway lane: A mixed traffic capacity modeling approach // Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, Volume 201, 2025. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1366554525003084> (дата обращения: 19.12.2025).

только уровнем автоматизации управления, но и характером перевозимого груза, маршрутом или транспортным коридором, массогабаритными параметрами транспортного средства, субъектным составом перевозочного процесса, требованиями к диспетчерскому и дистанционному контролю, фиксации эксплуатационных данных, государственному контролю, надзору и административной ответственности.

В научной и прикладной литературе грузовые высокоавтоматизированные транспортные средства нередко рассматриваются преимущественно в контексте логистики, цифровизации перевозок и повышения эффективности транспортных коридоров.

А.В. Мартынов справедливо отмечает, что «пик испытаний и развития искусственного интеллекта в сфере грузовых перевозок придется на 2020-2030 годы»¹, в результате чего на дорогах общего пользования с большой долей вероятности может появиться новый участник дорожного движения – беспилотный грузовой автомобиль, который позволит не только существенно изменить скорость доставки грузов, но и снизить число погибших в ДТП².

Между тем для целей административно-правового регулирования принципиальное значение имеет не только технологическая способность транспортного средства двигаться без непосредственного участия водителя, но и изменение модели организации грузовой перевозки, при которой функции управления, контроля, диспетчеризации, технического сопровождения и обеспечения безопасности распределяются между перевозчиком, владельцем транспортного средства, оператором дистанционной поддержки, изготовителем, разработчиком автоматизированной системы вождения, авторизованной сервисной организацией и компетентными органами публичной власти.

¹ См.: Мартынов А.В. Перспективы установления административной ответственности в сфере эксплуатации беспилотных автомобилей / А.В. Мартынов // Законы России. 2019. № 11. С. 42–55.

² См.: Шестериков Н.А. Перспективы грузовых перевозок транспортными средствами с высокой степенью автоматизации и их административно-правовое регулирование / Н. А. Шестериков // Безопасность дорожного движения. 2020. № 20. С. 158–164.

К числу юридически значимых признаков грузовых ВАТС гражданского назначения следует отнести следующие.

Во-первых, *функциональное назначение* грузовых ВАТС, которое состоит в осуществлении перевозки грузов в коммерческих, хозяйственных, инфраструктурных либо иных социально значимых целях. Данный признак обуславливает их включенность в сферу транспортных услуг и логистики, где безопасность перевозочного процесса имеет не только частное, но и публичное значение, поскольку сбой в эксплуатации грузового ВАТС может повлечь нарушение поставок, образование заторов, повреждение дорожной инфраструктуры и угрозу безопасности неопределенного круга лиц.

Во-вторых, *высокий уровень автоматизации управления*, который выражается в способности автоматизированной системы вождения выполнять динамическую задачу управления в пределах установленной среды штатной эксплуатации, включая движение по магистральным маршрутам, поддержание скорости и дистанции, маневрирование, реагирование на дорожные события и взаимодействие с иными участниками движения. Для грузовых ВАТС данный признак имеет особое значение, поскольку их эксплуатация связана с повышенной массой, габаритами, инерционностью движения и потенциально более тяжкими последствиями дорожно-транспортных происшествий.

В-третьих, *эксплуатация преимущественно на дорогах общего пользования*, включая федеральные и региональные трассы, предопределяет необходимость применения не универсального, а маршрутного либо коридорного допуска, который должен учитывать технические характеристики транспортного средства, параметры автоматизированной системы вождения, состояние дорожной инфраструктуры, наличие связи, цифровых карт, пунктов контроля, площадок безопасной остановки и возможности перевода транспортного средства в состояние минимального риска.

Важно отметить, что под маршрутным режимом допуска грузового ВАТС в данном случае следует понимать административно-правовое разрешение на эксплуатацию транспортного средства в автоматизированном режиме по заранее

определенному маршруту с указанием начальной и конечной точек движения, допустимых участков автомобильных дорог, условий эксплуатации, требований к дистанционной поддержке, связи, мониторингу и местам безопасной остановки.

Коридорный режим, в свою очередь, представляет собой более широкую форму допуска, при которой эксплуатация грузового ВАТС разрешается не по одному конкретному маршруту, а в пределах определенного транспортного коридора, включающего совокупность автомобильных дорог, логистических узлов, пунктов контроля, зон обслуживания и инфраструктурных элементов, пригодных для безопасного движения ВАТС в автоматизированном режиме.

Одним из признаков выступает *интеграция грузовых ВАТС в транспортные коридоры и логистические цепочки* в связи с чем усиливается системный характер устойчивости управления (авария или технологический сбой грузовых ВАТС способен повлечь не только причинение вреда конкретным участникам дорожного движения, но и дестабилизацию перевозочного процесса, срыв поставок, формирование заторов на магистралях и экономические потери). В отличие от легковых ВАТС, ориентированных преимущественно на индивидуальное либо коммерческое перемещение физических лиц, грузовые ВАТС выступают элементом перевозочной инфраструктуры, а их эксплуатация должна оцениваться с точки зрения не только безопасности дорожного движения (так как повышенная масса и габариты грузовых транспортных средств, объективно обуславливают более высокий уровень потенциальной опасности¹ по сравнению с легковыми ВАТС), но и устойчивости транспортной системы².

Немаловажно выделять такой признак грузовых ВАТС как *сложный субъектный состав*. В него включаются перевозчик, владелец транспортного средства, эксплуатант, оператор дистанционной поддержки, удаленный водитель, изготовитель, разработчик автоматизированной системы вождения, авторизованный сервисный центр, владелец автомобильной дороги, а также

¹ См.: Рожкова М.А. Об источнике повышенной опасности // Вестник ВАС РФ. 2002. № 2.

² См.: Донченко В.В. Повышение устойчивости функционирования городских транспортных систем: проблемы и решения. URL: <https://rut360.ru/publictransportdoc/ustoichgortranssist.pdf> (дата обращения: 21.12.2025).

органы публичной власти, осуществляющие допуск, регистрацию, транспортный контроль, дорожный надзор, подтверждение соответствия, контроль данных и информационной безопасности.

Следовательно, совокупность указанных признаков позволяет рассматривать грузовые ВАТС не как разновидность легковых ВАТС и не как автономную технику, функционирующую в закрытой среде, а как самостоятельный функциональный вид ВАТС гражданского назначения, требующий специального административно-правового режима. Такой режим должен включать маршрутный либо коридорный допуск, повышенные требования к перевозчику и эксплуатанту, диспетчерское сопровождение и дистанционную поддержку, фиксацию эксплуатационных данных, подтверждение соответствия программно-аппаратного комплекса, а также специальные основания административной ответственности за нарушение условий эксплуатации.

Использование грузовых ВАТС формирует расширенный субъектный состав административно-правовых отношений. В отличие от традиционной модели грузовых автомобильных перевозок, в которой центральное значение имели водитель и перевозчик¹, эксплуатация грузовых ВАТС предполагает распределение управленческих, контрольных, технических и обеспечительных функций между несколькими участниками перевозочного процесса.

Перевозчик занимает центральное место в организации эксплуатации грузового ВАТС, поскольку именно он определяет маршрут перевозки, условия выпуска транспортного средства на линию, порядок диспетчерского сопровождения, взаимодействие с оператором дистанционной поддержки, выполнение требований к перевозке конкретного вида груза и соблюдение условий маршрутного либо коридорного допуска.

¹ См.: Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (в ред. от 16.07.2025, № 1071) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. – № 47, ст. 4531; 2025. – № 29, ст. 4304.

В административно-правовом аспекте перевозчик должен рассматриваться как субъект, отвечающий за организационную сторону безопасной эксплуатации грузового ВАТС.

Самостоятельное место в системе административно-правовых отношений занимает владелец грузового высокоавтоматизированного транспортного средства, поскольку именно он несет обязанности, связанные с обеспечением надлежащего технического состояния транспортного средства, исправности программно-аппаратного комплекса, датчиков, средств связи, устройства регистрации данных, навигационно-информационного оборудования, а также своевременного технического обслуживания и установки обязательных обновлений программного обеспечения.

Необходимо обратить внимание, что, если владелец и перевозчик совпадают, соответствующие обязанности концентрируются у одного субъекта. Если же транспортное средство используется перевозчиком на основании договора аренды, лизинга либо иного правового основания¹, обязанности владельца и перевозчика должны разграничиваться с учетом их фактической возможности влиять на безопасность эксплуатации.

В данном случае, критериями разграничения ответственности владельца грузового ВАТС и перевозчика должны выступать: характер нарушенной обязанности; фактическая возможность субъекта предотвратить нарушение; причина возникновения нарушения; наличие причинной связи между действием или бездействием субъекта и наступившими последствиями; распределение обязанностей в договоре при условии, что такое распределение не исключает публично-правовых требований безопасности.

Так, нарушения, связанные с техническим состоянием транспортного средства, неисправностью датчиков, средств связи, устройства регистрации данных, несвоевременным техническим обслуживанием или необновлением программного обеспечения, должны относиться преимущественно к сфере

¹ См.: Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 24.06.2025, с изм. от 16.12.2025, № 45-П) // СЗ РФ. – 1996. – № 5, ст. 410; 2025. – № 52, ст. 8740.

ответственности владельца либо эксплуатанта, если именно он обязан обеспечивать техническую готовность транспортного средства. Нарушения, связанные с выбором маршрута, выходом за пределы установленного транспортного коридора, выпуском транспортного средства на линию без предусмотренного дистанционного сопровождения, несоблюдением условий перевозки груза либо ненадлежащей организацией диспетчерского контроля, должны относиться преимущественно к сфере ответственности перевозчика.

Также в субъектный состав использования грузовых ВАТС включен оператор дистанционной поддержки и удаленный водитель, которые обеспечивают контроль за движением грузового ВАТС и реагирование на нештатные ситуации в случаях, предусмотренных режимом эксплуатации.

Их обязанности должны включать мониторинг состояния транспортного средства, реагирование на уведомления автоматизированной системы вождения, принятие мер при выходе за пределы среды штатной эксплуатации, взаимодействие с перевозчиком, владельцем автомобильной дороги и уполномоченными должностными лицами. Ненадлежащее исполнение этих обязанностей должно рассматриваться как самостоятельное основание административной ответственности при наличии причинной связи с нарушением условий эксплуатации или угрозой безопасности дорожного движения.

Разработчик автоматизированной системы вождения и программного обеспечения выступает особым субъектом административно-правовых отношений, поскольку именно он участвует в формировании алгоритмов принятия решений, влияющих на поведение грузового ВАТС в дорожной обстановке.

Его административно-правовое значение связано с обязанностями по тестированию, верификации, обновлению, устранению выявленных дефектов, обеспечению устойчивости и совместимости программных решений с инфраструктурой транспортного коридора.

Изготовитель грузового ВАТС отвечает за конструктивные и технические характеристики транспортного средства, интеграцию программно-аппаратных

компонентов, соответствие обязательным требованиям безопасности и корректность взаимодействия транспортного средства с дорожной инфраструктурой и системами мониторинга, что обуславливает необходимость учета изготовителя как самостоятельного субъекта административно-правовых отношений при разработке процедур допуска и контроля эксплуатации грузовых ВАТС.

В сфере грузовых ВАТС распределение публичных полномочий должно выстраиваться не только вокруг самого транспортного средства, но и вокруг перевозочного процесса, маршрута или транспортного коридора. Поэтому компетенция органов публичной власти в данной сфере приобретает маршрутно-инфраструктурный характер.

Министерство транспорта Российской Федерации должно определять общие требования к маршрутному и коридорному допуску грузовых ВАТС, дистанционной поддержке, дистанционному управлению, диспетчерскому сопровождению и использованию вспомогательной инфраструктуры.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (далее - Ространснадзор) должна осуществлять контроль за соблюдением обязательных требований при коммерческой эксплуатации грузовых ВАТС, включая требования к перевозчику, организации перевозочного процесса, диспетчерскому сопровождению, транспортной безопасности и соблюдению условий перевозки.

Государственный учет, регистрация, дорожный надзор, оформление дорожно-транспортных происшествий и фиксация административных правонарушений должны относиться к компетенции МВД России и ГИБДД.

При этом, Федеральное дорожное агентство (далее – Росавтодор), органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, и владельцы автомобильных дорог должны участвовать в определении маршрутов и транспортных коридоров, инфраструктурных условий эксплуатации, зон ограничения движения, мест безопасной остановки и требований к взаимодействию грузовых ВАТС с дорожной инфраструктурой.

Подтверждение соответствия грузового ВАТС и его программно-аппаратных компонентов обязательным требованиям безопасности должно обеспечиваться аккредитованными органами по сертификации и испытательными лабораториями при участии Росстандарта и Росаккредитации.

Вопросы обработки эксплуатационных и персональных данных, а также информационной безопасности, киберустойчивости и защиты от несанкционированного вмешательства должны решаться с участием Роскомнадзора, ФСТЭК России и ФСБ России.

Следовательно, в отношении грузовых ВАТС речь идет не о простом распределении полномочий между органами, а о формировании публично-правового контура управления беспилотным грузовым маршрутом или транспортным коридором.

Вместе с тем, вопросы государственного учета и регистрации грузовых ВАТС должны рассматриваться не изолированно, а в связи с их маршрутным либо коридорным допуском.

В настоящее время эксплуатация грузовых ВАТС в Российской Федерации развивается преимущественно в рамках экспериментального правового режима «Беспилотные логистические коридоры»¹. Данный режим имеет важное значение для апробации технологических и организационных решений, однако он не заменяет постоянного административно-правового механизма допуска грузовых ВАТС к эксплуатации.

Следует учитывать, что в ноябре 2025 года срок действия экспериментального правового режима «Беспилотные логистические коридоры» был продлен до 12 ноября 2028 года².

В отличие от экспериментального режима, постоянный регистрационно-разрешительный механизм должен обеспечивать юридическую фиксацию не только самого транспортного средства, но и условий его использования в

¹ См.: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19.12.2025 № 3887-р «О стратегическом направлении в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года» // СЗ РФ. – 2025. – № 52, ст. 8640.

² См.: Число беспилотных грузовиков в России к концу 2028 года вырастет в 10 раз. URL: <https://ria.ru/20260116/gruzovik-2068409691.html> (дата обращения: 21.12.2025).

перевозочном процессе. В регистрационных и разрешительных сведениях о грузовом ВАТС целесообразно отражать: наличие автоматизированной системы вождения; уровень автоматизации; среду штатной эксплуатации; допустимый маршрут или транспортный коридор; сведения о перевозчике, владельце, эксплуатанте, операторе дистанционной поддержки, удаленном водителе, изготовителе, разработчике автоматизированной системы вождения и авторизованном сервисном центре; сведения об устройстве регистрации данных, навигационно-информационном оборудовании, системах связи и дистанционного контроля.

Однако создание отдельного параллельного реестра грузовых ВАТС не является единственно возможным решением. Более обоснованным представляется формирование специального регистрационно-разрешительного контура, включающего государственный учет и регистрацию транспортного средства, сведения о его автоматизированной системе вождения, а также разрешение на эксплуатацию в пределах определенного маршрута или транспортного коридора. Такой подход позволяет не дублировать действующие регистрационные процедуры, а дополнить их сведениями, необходимыми для контроля безопасности эксплуатации грузовых ВАТС.

Как отмечалось выше, особое значение имеет маршрутный либо коридорный допуск грузовых ВАТС. Он должен предполагать предварительную оценку дорожной инфраструктуры, цифровой и навигационной готовности маршрута, наличия устойчивой связи, мест безопасной остановки, пунктов контроля, условий весогабаритного контроля, а также возможности перевода транспортного средства в состояние минимального риска. Нарушение условий маршрутного или коридорного допуска, включая выход за пределы разрешенного маршрута, эксплуатацию при неисправности систем связи, устройства регистрации данных или навигационно-информационного оборудования, должно рассматриваться как нарушение условий допуска грузового ВАТС к эксплуатации.

В таких случаях ГИБДД должна быть наделена полномочием временно ограничивать использование автоматизированного режима грузового ВАТС при наличии угрозы безопасности дорожного движения, а Ространснадзор – применять меры административного воздействия к перевозчику при нарушении обязательных требований, связанных с организацией перевозочного процесса, диспетчерским сопровождением, транспортной безопасностью и соблюдением условий коммерческой эксплуатации. Порядок применения указанных мер должен определяться с учетом нормативных требований, устанавливаемых Министерством транспорта Российской Федерации, и не должен подменять административное наказание, поскольку такие меры имеют превентивный характер и направлены на предотвращение вреда.

Не менее важным элементом регулирования является нормативное закрепление требований к диспетчерским и ситуационным центрам, осуществляющим дистанционный контроль за движением грузовых ВАТС. Такие центры должны обеспечивать мониторинг маршрута, состояния транспортного средства, каналов связи, режима движения, соблюдения среды штатной эксплуатации, а также взаимодействие с перевозчиком, оператором дистанционной поддержки, владельцем дороги и уполномоченными органами.

В административно-правовом аспекте диспетчерский и ситуационный центр следует рассматривать как элемент системы обеспечения безопасности перевозочного процесса, а не только как внутреннюю организационную структуру перевозчика.

Как отметил Президент России на совещании 16 января 2026 года: «Уже в текущем году необходимо принять поправки в нормативную базу, а также другие нормативные документы, технологические меры необходимо принять, которые нужны для скорейшего введения сквозной идентификации беспилотных систем во всех средах, а также их мониторинга в реальном времени»¹.

¹ См.: Путин поручил создать базу для сквозной идентификации беспилотных систем. URL: <https://ria.ru/20260116/putin-2068426170.html> (дата обращения: 16.01.2026).

Практическая актуальность предлагаемой модели подтверждается развитием в Российской Федерации беспилотных логистических коридоров и эксплуатацией грузовых ВАТС на отдельных федеральных автомобильных дорогах в рамках экспериментальных правовых режимов.

Движение ВАТС на федеральных трассах началось в июне 2023 года с запуска трех автомобилей на автомобильной дороге М-11 «Нева». В апреле 2025 года беспилотное движение было расширено на Центральную кольцевую автомобильную дорогу. 31 марта 2026 года состоялся запуск движения беспилотных грузовиков по трассе М-12 «Восток», что позволило сформировать единый беспилотный грузовой коридор Санкт-Петербург – Казань в рамках транспортного маршрута «Россия».

Промежуточные результаты указанного проекта свидетельствуют о переходе грузовых ВАТС от стадии единичных испытаний к стадии ограниченной коммерческой эксплуатации на специально определенных федеральных маршрутах. По данным Минтранса России, к началу 2026 года по дорогам страны курсировало более 95 грузовых беспилотников, прошедших свыше 14,5 млн км в безаварийном режиме¹. При запуске движения по трассе М-12 «Восток» одновременно были задействованы ВАТС трех производителей беспилотной техники: «Яндекс», NAVIO и КАМАЗ, что свидетельствует о формировании не единичного технологического эксперимента, а развивающейся отраслевой экосистемы беспилотных грузовых перевозок.

Указанные обстоятельства имеют административно-правовое значение, поскольку подтверждают необходимость перехода от временной экспериментальной модели к устойчивому маршрутно-коридорному режиму допуска грузовых ВАТС. Такой режим должен предусматривать предварительную оценку маршрута или транспортного коридора, фиксацию условий допуска, определение перевозчика, владельца транспортного средства, оператора дистанционной поддержки, изготовителя и разработчика

¹ См.: Владимир Путин открыл объекты транспортного комплекса в субъектах страны. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/12526> (дата обращения: 02.04.2026).

автоматизированной системы вождения, а также постоянный мониторинг соблюдения установленных условий эксплуатации. Тем самым промежуточные результаты проекта «Беспилотные логистические коридоры» подтверждают, что грузовые ВАТС должны регулироваться не только как транспортные средства, участвующие в дорожном движении, но и как элементы цифрового транспортного коридора, требующие специального административно-правового сопровождения.

Цели внедрения грузовых ВАТС имеют публично-правовое значение.

К ним относятся повышение эффективности грузовых перевозок¹, снижение логистических издержек, компенсация дефицита профессиональных водителей на протяженных маршрутах, снижение влияния человеческого фактора на аварийность, формирование цифровых транспортных коридоров, развитие интеллектуальных транспортных систем и повышение устойчивости национальной транспортной системы². Однако достижение указанных целей возможно только при условии правовой определенности, разграничения компетенции органов публичной власти и закрепления специальных обязанностей перевозчика, владельца, оператора дистанционной поддержки, изготовителя, разработчика и авторизованной сервисной организации.

Совокупность изложенного позволяет сделать вывод о том, что административно-правовое регулирование грузовых ВАТС рассматривается не как простое распространение общего режима грузовых автомобильных перевозок на автоматизированные транспортные средства, а как специальный маршрутно-коридорный режим, включающий: предварительную оценку маршрута или транспортного коридора; распределение обязанностей между перевозчиком и владельцем транспортного средства; требования к диспетчерскому и дистанционному контролю; фиксацию эксплуатационных данных; подтверждение соответствия программно-аппаратного комплекса; разграничение компетенции

¹ См.: Никитин рассказал Путину о преимуществах беспилотных грузовиков. URL: <https://tass.ru/ekonomika/26172127> (дата обращения: 16.01.2026).

² См.: Путин заявил о важности формирования нациндустрии беспилотного транспорта РФ. URL: <https://iz.ru/2026026/2026-01-16/putin-zaiavil-o-vazhnosti-formirovaniia-natcindustrii-besplotnogo-transporta-rf> (дата обращения: 16.01.2026).

органов публичной власти; а также возможность временного ограничения автоматизированного режима при нарушении условий допуска.

Тем самым административно-правовое регулирование использования грузовых ВАС гражданского назначения должно учитывать не только факт их участия в дорожном движении, но и их включенность в перевозочный процесс, движение по заранее определенным маршрутам или транспортным коридорам, повышенное значение диспетчерского сопровождения и дистанционной поддержки, а также необходимость учета готовности дорожной, цифровой и навигационной инфраструктуры, что обеспечивает административно-правовое упорядочение допуска грузовых ВАС к перевозкам, контроль за соблюдением условий движения, сохранностью груза, диспетчерским сопровождением и дистанционной поддержкой, а также позволяет установить специальные обязанности участников эксплуатации с учетом их функциональной роли в организации беспилотной грузовой перевозки.

2.3. Административно-правовое регулирование использования высокоавтоматизированных транспортных средств общественного назначения

В научной литературе вопросы использования высокоавтоматизированных транспортных средств традиционно рассматриваются в рамках общих категорий «беспилотный транспорт», «автономные транспортные средства» либо «высокоавтоматизированные транспортные системы». При этом основное внимание, как правило, уделяется техническим характеристикам автоматизации, общим условиям допуска таких транспортных средств к эксплуатации либо проблематике ответственности за причинение вреда. В меньшей степени исследуется специфика административно-правового регулирования ВАС, выполняющих функции общественно значимого транспорта и вовлеченных в реализацию публичных задач по транспортному обслуживанию населения.

Специфика административно-правового регулирования высокоавтоматизированных транспортных средств общественного назначения

(далее – ВАТС общественного назначения) проявляется не столько в самом факте автоматизации управления, сколько в их включении в систему транспортного обслуживания населения. В данном случае высокоавтоматизированное транспортное средство выступает не только участником дорожного движения, но и средством предоставления публично значимой транспортной услуги, от которой зависят регулярность пассажирских перевозок, доступность городской и пригородной мобильности, безопасность пассажиров и устойчивость функционирования общественного транспорта.

В связи с этим ВАТС общественного назначения целесообразно рассматривать как высокоавтоматизированные транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров либо выполнения иных общественно значимых транспортных функций в системе городского, пригородного, социального или иного публично ориентированного транспортного обслуживания.

В отличие от легковых ВАТС, ориентированных преимущественно на индивидуальное либо коммерческое перемещение физических лиц, и грузовых ВАТС, включенных в логистические процессы и транспортные коридоры, ВАТС общественного назначения непосредственно связаны с обеспечением регулярности, доступности, безопасности и непрерывности пассажирских перевозок.

Данный подход согласуется с выводами, сформулированными в научной литературе. Так, обращается внимание на то, что внедрение высокоавтоматизированных транспортных средств в сферу общественных перевозок и иных публично значимых транспортных услуг трансформирует традиционные модели публичного управления транспортной системой, поскольку автоматизированные технологии начинают выполнять функции, ранее закрепленные за человеком и подлежащие государственному контролю.

В.Ф. Васюков и Д.В. Митрошин обоснованно указывают, что до настоящего времени недостаточно урегулирована «возможность делегирования полномочий водителя автоматизированным системам вождения»¹.

Н.А. Шестериков, в свою очередь, отмечает перспективу использования нового вида транспорта в качестве высокоавтоматизированного такси, при котором «участие человека будет сведено к роли пользователя, заказчика соответствующей транспортной услуги»².

Между тем для целей административно-правового регулирования принципиальное значение имеет не только уровень автоматизации управления, но и характер выполняемой транспортной функции.

При использовании ВАТС общественного назначения автоматизированные технологии внедряются в сферу публично значимого транспортного обслуживания, где действуют специальные требования к перевозчику, маршруту, расписанию, остановочным пунктам, доступности для пассажиров, информированию пользователей транспортной услуги, диспетчерскому сопровождению и государственному контролю.

Для ВАТС общественного назначения юридически значимыми являются признаки, определяющие условия его допуска к выполнению публично значимой пассажирской транспортной функции.

Во-первых, *функциональное назначение* таких транспортных средств, которое заключается в осуществлении пассажирских перевозок либо выполнении иных общественно значимых транспортных функций. К таким транспортным средствам могут относиться высокоавтоматизированные автобусы, шаттлы, транспортные средства для перевозки маломобильных групп населения, а также

¹ См.: Васюков В. Ф. Отдельные аспекты нормативного регулирования эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств / В. Ф. Васюков, Д. В. Митрошин // Безопасность дорожного движения. 2023. № 4. С. 11–18.

² См.: Шестериков Н. А. Административно–правовой статус разработчика программного обеспечения высокоавтоматизированных транспортных средств, участвующих в перевозке людей в рамках такси / Н. А. Шестериков // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2021. № 1(4). С. 452–456.

иные транспортные средства, используемые в системе транспортного обслуживания населения.

Во-вторых, *высокий уровень автоматизации управления* как одна из характеристик ВАТС общественного назначения предполагает выполнение автоматизированной системой полной либо почти полной динамической задачи вождения в пределах установленного операционного домена. В административно-правовом аспекте это означает трансформацию классической модели управления транспортом, при которой водитель утрачивает статус единственного субъекта принятия решений, а значительная часть управленческих функций передается алгоритмическим системам¹.

В-третьих, эксплуатация высокоавтоматизированных транспортных средств общественного назначения осуществляется *преимущественно на дорогах общего пользования и в городской транспортной среде*, характеризующейся высокой плотностью движения, присутствием пешеходов и иных уязвимых участников дорожного движения. Поэтому их допуск к эксплуатации должен определяться не только технической готовностью транспортного средства, но и готовностью маршрута, остановочной инфраструктуры, диспетчерского сопровождения, системы информирования пассажиров и порядка действий в нештатной ситуации.

В-четвертых, ВАТС общественного назначения функционируют в пределах установленной среды штатной эксплуатации, включающей маршрут или зону движения, допустимый скоростной режим, время эксплуатации, погодные условия, параметры дорожной или рельсовой инфраструктуры, условия связи, диспетчерского контроля и взаимодействия с интеллектуальными транспортными системами. С административно-правовой точки зрения такая среда штатной эксплуатации позволяет определить пределы допуска ВАТС к перевозке пассажиров и сформировать основания ответственности за нарушение установленного режима.

¹ См.: Беспилотники на дорогах России: (уголовно–правовые проблемы) / А. И. Воробьев, С. В. Жанказиев, С. А. Иванов [и др.]. М.: Общество с ограниченной ответственностью «Проспект». 2021. С. 10–31.

В-пятых, для высокоавтоматизированных транспортных средств общественного назначения характерна *трансформация роли человека в процессе управления*. В данном случае, лицо, ранее выполнявшее функции водителя, может быть заменено оператором дистанционной поддержки, удаленным водителем, диспетчером либо оператором ситуационного центра, что требует нормативного определения требований к таким лицам, порядка их допуска, обязанностей по реагированию на нештатные ситуации и пределов административной ответственности.

Также ВАТС общественного назначения характеризуются повышенной публичной значимостью, поскольку их эксплуатация затрагивает права и законные интересы пассажиров, включая безопасность перевозки, доступность транспортной услуги, информирование о маршруте и порядке действий в нештатной ситуации, защиту персональных данных пользователей транспортной услуги¹ и сохранение устойчивости городской транспортной системы.

Совокупность вышеуказанных признаков позволяет рассматривать ВАТС общественного назначения как функциональный вид ВАТС гражданского назначения, предназначенный для осуществления пассажирских перевозок либо иных общественно значимых транспортных функций и способный в пределах установленной среды штатной эксплуатации самостоятельно выполнять динамическую задачу управления при минимальном участии человека либо без его непосредственного участия, при сохранении возможности дистанционного контроля или вмешательства оператора в предусмотренных случаях.

При этом понятие ВАТС гражданского назначения выступает родовой категорией, охватывающей все виды высокоавтоматизированных транспортных средств, используемых вне военной и специальной сфер, тогда как ВАТС общественного назначения являются видовой категорией, выделяемой по

¹ См.: Добробаба М. Б. Проблема правового обеспечения защиты персональных данных при использовании технологий искусственного интеллекта / М. Б. Добробаба // Устойчивое развитие России: правовое измерение: Сборник докладов X Московского юридического форума. В 3-х ч., Университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА), 06–08 апреля 2023 года. М.: Московский государственный юридический университет им. О.Е. Кутафина (МГЮА), 2023. С. 168–172.

критерию общественно значимой транспортной функции и повышенного публичного интереса к безопасности, доступности и регулярности перевозок.

Использование высокоавтоматизированных транспортных средств общественного назначения, как и иных видов ВАТС формирует сложный субъектный состав административно-правовых отношений. В отличие от традиционной модели общественного транспорта, в которой центральное значение имеют перевозчик и водитель, эксплуатация ВАТС общественного назначения предполагает распределение организационных, пассажирских, диспетчерских, технических и контрольных функций между несколькими участниками перевозочного процесса.

Центральное место в такой системе занимает перевозчик либо организация, осуществляющая транспортное обслуживание населения. Именно на них возлагаются обязанности по организации перевозочного процесса, соблюдению маршрута, расписания, требований к безопасности пассажиров, доступности транспортной услуги, информированию пассажиров, взаимодействию с диспетчерским или ситуационным центром, а также обеспечению эксплуатации ВАТС в пределах установленной среды штатной эксплуатации.

В административно-правовом аспекте перевозчик должен рассматриваться как основной адресат публичных требований, связанных с предоставлением транспортной услуги населению.

Самостоятельное значение имеет организатор транспортного обслуживания населения – уполномоченный орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации либо орган местного самоуправления, отвечающий за формирование маршрутной сети, утверждение маршрутов, расписаний, требований к остановочным пунктам, доступности транспортной услуги¹ и интеграции ВАТС общественного назначения в городскую или пригородную транспортную систему. Его роль отличает ВАТС общественного назначения от легковых и грузовых

¹ См. к примеру: Закон Саратовской области от 28 марта 2016 г. № 31–ЗСО «Об отдельных вопросах организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Саратовской области». URL: https://www.transport.saratov.gov.ru/certificates/2025/Zakon_28.03.2016_31-ZSO.doc (дата обращения: 22.10.2025).

ВАТС, поскольку в данном случае эксплуатация транспортного средства связана не только с безопасностью дорожного движения, но и с исполнением публичной задачи по организации транспортного обслуживания населения.

Владелец ВАТС общественного назначения несет обязанности по обеспечению технического состояния транспортного средства, исправности программно-аппаратного комплекса, датчиков, средств связи, устройства регистрации данных, навигационно-информационного оборудования, а также своевременного технического обслуживания и установки обязательных обновлений программного обеспечения.

Если перевозчик и владелец не совпадают (при использовании транспортных средств на условиях аренды или концессии¹), их обязанности должны разграничиваться с учетом того, кто фактически обеспечивает техническую готовность транспортного средства, выпуск его на маршрут, диспетчерское сопровождение, соблюдение условий эксплуатации и передачу эксплуатационных данных.

Оператор дистанционной поддержки, удаленный водитель, диспетчерский или ситуационный центр обеспечивают мониторинг движения ВАТС общественного назначения, контроль соблюдения маршрута, реагирование на нештатные ситуации, взаимодействие с пассажирами, перевозчиком и уполномоченными органами. Их административно-правовое значение состоит в том, что они обеспечивают непрерывность и безопасность пассажирской перевозки в условиях, когда водитель в традиционном понимании отсутствует либо не осуществляет постоянного ручного управления.

Разработчик автоматизированной системы вождения и программного обеспечения участвует в формировании алгоритмов поведения ВАТС общественного назначения, влияющих на безопасность пассажиров, остановку транспортного средства, взаимодействие с инфраструктурой, выполнение

¹ См.: Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 24.06.2025, с изм. от 16.12.2025, № 45-П) // СЗ РФ. – 1996. – № 5, ст. 410; 2025. – № 52, ст. 8740.

маршрутного задания и реагирование на действия пешеходов и иных участников движения.

Изготовитель транспортного средства отвечает за конструктивные и технические характеристики, интеграцию программно-аппаратных компонентов и соответствие обязательным требованиям безопасности.

Авторизованный сервисный центр обеспечивает диагностику, техническое обслуживание, ремонт и обновление программного обеспечения.

В отношении ВАТС общественного назначения разграничение публичных полномочий должно определяться спецификой пассажирской транспортной услуги. Здесь государственное воздействие направлено не только на безопасность движения, но и на обеспечение регулярности, доступности, информирования пассажиров, качества перевозки и устойчивости системы общественного транспорта.

Координирующая роль Министерства транспорта Российской Федерации должна выражаться в установлении общих требований к допуску ВАТС общественного назначения к пассажирским перевозкам, дистанционной поддержке, подготовке операторов, диспетчерскому сопровождению и использованию вспомогательной инфраструктуры.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта должна осуществлять контроль за соблюдением обязательных требований при эксплуатации ВАТС общественного назначения, включая требования к перевозчику, безопасности пассажирской перевозки, диспетчерскому сопровождению, транспортной безопасности и соблюдению условий перевозки пассажиров.

Министерство внутренних дел Российской Федерации и ГИБДД должны обеспечивать государственный учет и регистрацию ВАТС общественного назначения, дорожный надзор, оформление дорожно-транспортных происшествий и фиксацию административных правонарушений.

Особое место занимают органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления, организующие транспортное обслуживание населения. Именно они должны участвовать в

определении маршрутов, расписаний, остановочных пунктов, требований к доступности перевозок, интеграции ВАТС в городскую или пригородную транспортную систему и контроле качества транспортного обслуживания. В этом состоит ключевое отличие ВАТС общественного назначения от легковых и грузовых ВАТС.

Подтверждение соответствия ВАТС общественного назначения, автоматизированной системы вождения, устройства регистрации данных, систем дистанционного управления и иных программно-аппаратных компонентов обязательным требованиям безопасности должно осуществляться аккредитованными органами по сертификации и испытательными лабораториями при участии Росстандарта и Росаккредитации в пределах их компетенции.

Обработка персональных данных пассажиров требует участия Роскомнадзора, а вопросы информационной безопасности и защиты от несанкционированного вмешательства – ФСТЭК России и ФСБ России.

Тем самым, административно-правовое регулирование ВАТС общественного назначения требует не только функционально-компетенционного разграничения полномочий, но и учета публичной природы транспортной услуги.

Особое значение имеет специальный режим допуска ВАТС общественного назначения к пассажирским перевозкам. Он должен предполагать предварительную оценку маршрута или зоны перевозок, готовности остановочных пунктов, дорожной или рельсовой инфраструктуры, систем связи, диспетчерского контроля, информирования пассажиров, мест безопасной остановки, порядка эвакуации пассажиров и возможности перевода транспортного средства в состояние минимального риска.

Нарушение условий такого допуска, включая выход за пределы установленного маршрута, эксплуатацию при неисправности систем дистанционного контроля, устройства регистрации данных, навигационно-информационного оборудования или средств информирования пассажиров, должно рассматриваться как нарушение условий эксплуатации ВАТС общественного назначения.

Практическая актуальность формирования специального административно-правового режима ВАТС общественного назначения подтверждается тем, что в Российской Федерации уже реализуются отдельные проекты по использованию высокоавтоматизированных транспортных средств в сфере пассажирских перевозок и общественного транспорта.

Наиболее показателен пример беспилотного трамвая в городе Москве, эксплуатация которого осуществляется в рамках экспериментального правового режима по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств¹. Данный пример имеет особое административно-правовое значение, поскольку речь идет не о тестировании автономной технологии в закрытой среде, а о поэтапном включении высокоавтоматизированного транспортного средства в систему городского пассажирского транспорта. Такая модель предполагает предварительные испытания, допуск к перевозке пассажиров, диспетчерское сопровождение, подготовку операторов, техническое сопровождение и взаимодействие с органами транспортного управления².

Отдельное значение имеет экспериментальный правовой режим по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации³, продленный до 28 декабря 2028 года

¹ См.: Постановление Правительства РФ от 25.07.2024 № 1006 (в ред. от 09.08.2025, № 1184) «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств (трамваев)» // СЗ РФ. – 2024. – № 31, ст. 4654; 2025. – № 33, ст. 5005.

² См.: В Москве запустили первый в России беспилотный трамвай с пассажирами. URL: <https://ria.ru/20250903/tramvay-2039517893.html?in=t> (дата обращения: 22.10.2025).

³ См.: Постановление Правительства РФ от 29.12.2022 № 2495 (в ред. от 30.03.2026, № 347) «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации» // СЗ РФ. – 2023. – № 1 (ч. II), ст. 300; 2026. – № 14, ст. 1757.

(Республика Татарстан (Иннополис)¹, г. Санкт-Петербург, и др.). Его развитие свидетельствует о переходе от единичных испытаний к более широкому этапу апробации высокоавтоматизированных транспортных услуг. Вместе с тем экспериментальный характер такого режима подтверждает необходимость формирования постоянного административно-правового механизма допуска ВАТС общественного назначения к эксплуатации в системе пассажирских перевозок.

Показательна и практика эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, в том числе в качестве беспилотного такси², действующая в рамках указанной выше Программы на территориях следующих субъектов Российской Федерации: Республики Башкортостан, Республики Бурятия, Республики Крым, Республики Татарстан, Чувашской Республики, Забайкальского, Краснодарского, Красноярского, Приморского и Хабаровского краев, Московской, Ленинградской, Амурской, Владимирской, Воронежской, Иркутской, Курганской, Липецкой, Мурманской, Нижегородской, Новгородской, Новосибирской, Омской, Оренбургской, Пензенской, Самарской, Свердловской, Смоленской, Тверской, Томской, Тульской, Тюменской, Челябинской областей, Кемеровской области - Кузбасса, гг. Москвы, Санкт-Петербурга, Ханты-Мансийского автономного округа - Югры и Ямало-Ненецкого автономного округа.

Данное Постановление Правительства Российской Федерации было продлено 28 ноября 2025 года на срок до 28 декабря 2028 года³.

¹ См.: Постановление Кабинета министров Республики Татарстан от 29.01.2021 № 35 «Об утверждении Концепции цифровой трансформации Республики Татарстан на 2021 – 2024 годы» // СЗ РТ. – 2021. – № 13, ст. 0332.

² См.: Нестеров, Е. А. Беспилотные такси: векторы правового регулирования в вопросах распределения ответственности при ДТП / Е. А. Нестеров, В. Е. Чеботарев // Транспортное право. 2025. № 2. С. 16–19.

³ См.: 1. Постановление Правительства РФ от 29.12.2022 № 2495 (в ред. от 30.03.2026, № 347) «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации» // СЗ РФ. – 2023. – № 1 (ч. II), ст. 300; 2026. – № 14, ст. 1757.

Следовательно, практика использования автономных шаттлов, беспилотного такси, высокоавтоматизированного городского электрического транспорта и иных форм автономной мобильности показывает, что ВАТС общественного назначения не могут регулироваться только как обычные транспортные средства, участвующие в дорожном движении. Они одновременно являются элементом системы транспортного обслуживания населения, а потому требуют учета публичных требований к регулярности, доступности, безопасности пассажиров, информированию пользователей, диспетчерскому сопровождению, защите персональных данных и устойчивости городской транспортной системы, соответствующие целям внедрения ВАТС общественного назначения: повышение доступности и качества транспортных услуг для населения, обеспечение устойчивости и непрерывности общественного транспорта, повышение мобильности маломобильных групп населения, оптимизация транспортных потоков в городских агломерациях, развитие цифровых форм публичного управления транспортной системой, снижение зависимости транспортной сферы от кадровых ограничений и повышение безопасности пассажирских перевозок за счет уменьшения влияния человеческого фактора.

В связи с этим административно-правовое регулирование использования ВАТС общественного назначения должно основываться на дифференцированном подходе, учитывающем их включенность в систему транспортного обслуживания населения, пассажирский характер перевозок, эксплуатацию в городской или пригородной транспортной среде, публичную значимость регулярности и доступности перевозок, сложный субъектный состав, повышенные требования к безопасности пассажиров и значение таких транспортных средств для устойчивости транспортной системы.

Указанные особенности предполагают формирование специального режима допуска ВАТС общественного назначения к пассажирским перевозкам, в рамках которого правовое значение приобретают не только технические характеристики транспортного средства, но и готовность маршрута или зоны перевозок, остановочной и дорожной инфраструктуры, систем связи, диспетчерского

сопровождения, средств информирования пассажиров, порядка эвакуации и мест безопасной остановки.

Такой подход позволит рассматривать ВАТС общественного назначения не только как участника дорожного движения, но и как элемент публичного транспортного обслуживания населения, что требует учета безопасности пассажирской перевозки, доступности транспортной услуги, информирования пассажиров, контроля качества транспортного обслуживания, разграничения полномочий органов публичной власти и установления специальных обязанностей участников эксплуатации.

2.4. Административно-правовое регулирование использования высокоавтоматизированных транспортных средств агропромышленного назначения

Специфика административно-правового регулирования высокоавтоматизированных транспортных средств агропромышленного назначения (далее – ВАТС агропромышленного назначения) определяется не столько их участием в дорожном движении, сколько включенностью в производственно-технологические процессы агропромышленного комплекса¹. В отличие от легковых ВАТС, ориентированных на индивидуальное или коммерческое перемещение физических лиц, грузовых ВАТС, включенных в логистические маршруты и транспортные коридоры, а также ВАТС общественного назначения, связанных с пассажирским транспортным обслуживанием населения, агропромышленные ВАТС используются преимущественно в сфере сельскохозяйственного производства².

В научной литературе вопросы применения высокоавтоматизированной и автономной сельскохозяйственной техники рассматриваются, как правило, в контексте цифровизации сельского хозяйства, точного земледелия, автоматизации

¹ См.: Городецкая Е.А. Административно-правовое регулирование агропромышленного комплекса: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2014. 224 с.

² См.: Мишустин заявил о развитии ИИ в отечественном сельском хозяйстве. URL: <https://www.ferra.ru/news/v-rossii/mishustin-zayavil-o-razvitii-ii-v-otechestvennom-selskom-khozyaistve-08-10-2025.htm> (дата обращения: 20.10.2025).

производственных процессов и повышения эффективности аграрного производства¹. Вместе с тем административно-правовой режим такой техники исследован недостаточно, поскольку она занимает промежуточное положение между самоходной машиной производственного назначения, цифровым программно-аппаратным комплексом и транспортным средством, которое в отдельных случаях может перемещаться по дорогам общего пользования.

Однако, вопросы использования высокоавтоматизированных транспортных средств в агропромышленном комплексе и на сегодняшний день, рассматриваются фрагментарно и, как правило, в контексте цифровизации сельского хозяйства², внедрения технологий точного земледелия и автоматизации производственных процессов³. При этом единообразного подхода к их правовой квалификации и определению административно-правового режима эксплуатации в отечественной науке пока не выработано. Это обусловлено как отраслевой спецификой агропромышленного комплекса, так и тем, что данные транспортные средства сочетают в себе признаки техники, используемой вне улично-дорожной сети общего пользования, и механических транспортных средств, потенциально способных участвовать в дорожном движении.

Следовательно, для целей настоящего исследования ВАТС агропромышленного назначения следует рассматривать как транспортные средства и самоходные машины, предназначенные для использования в агропромышленном комплексе, оснащенные системами автоматизированного или автономного управления и способные в пределах установленной производственно-технологической среды самостоятельно выполнять задачи перемещения, перевозки, обработки, мониторинга либо иного технологического

¹ См.: Шайтура С. В. Использование беспилотных систем в сельском хозяйстве / С. В. Шайтура, В. К. Барбасов, М. Ю. Васкина // Методы и программные средства информационного сервиса в информационных и пространственных полях: сборник научных трудов. Бургаз: Институт гуманитарных наук, экономики и информационных наук. 2020. С. 118–124.

² См.: Абанина Е. Н. Применение цифровых технологий в целях обеспечения продовольственной безопасности: правовое регулирование / Е. Н. Абанина, А. А. Олифиренко // Правовая политика и правовая жизнь. 2025. № 3. С. 202–209.

³ См.: Цифровые технологии в российской экономике / К. О. Вишневецкий, Л. М. Гохберг, В. В. Дементьев и др.; под ред. Л. М. Гохберга; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». М.: НИУ ВШЭ, 2021. С. 32, 96.

обслуживания сельскохозяйственного производства при минимальном участии человека либо без его непосредственного участия.

Такой подход позволяет сместить акцент с общего транспортного оборота на производственно-технологическую функцию ВАТС в агропромышленном комплексе. Юридическое значение в данном случае имеют не только уровень автоматизации и способность техники к самостоятельному движению, но и место ее эксплуатации, вид выполняемой агротехнологической операции, связь с земельным участком или производственной зоной, участие оператора дистанционной поддержки, удаленного водителя, агронома-технолога, авторизованной сервисной организации, изготовителя и разработчика программного обеспечения.

Практическая значимость подтверждается тем, что в российском агропромышленном комплексе (далее – АПК) уже применяются технические и программные решения, приближающиеся по своим характеристикам к ВАТС агропромышленного назначения. Речь идет о сельскохозяйственной технике, оснащенной системами автоматического рулевого управления, спутниковой навигации, компьютерного зрения, цифровыми картами полей и программными платформами точного земледелия. Такие решения используются преимущественно не для участия в дорожном движении, а для выполнения агротехнологических операций в пределах сельскохозяйственных угодий и производственных зон, что подтверждает необходимость рассмотрения данной техники через производственно-технологическую, а не дорожную модель административно-правового регулирования.

В данном случае, юридически значимые особенности ВАТС агропромышленного назначения раскрываются через условия их включения в агротехнологический производственный цикл.

Первая особенность состоит в производственной направленности таких транспортных средств.

Они используются не для участия в общем транспортном обороте, а для выполнения агротехнологических операций: обработки почвы, посева, ухода за

посевами, внесения удобрений, уборки урожая, мониторинга состояния сельскохозяйственных угодий, а также внутрипроизводственной транспортировки продукции, сырья, кормов, удобрений и иных материально-технических ресурсов.

Вторая особенность связана со средой эксплуатации.

Основным пространством функционирования ВАТС агропромышленного назначения являются земли сельскохозяйственного назначения, территории фермерских хозяйств, агрохолдингов, производственных комплексов, складских и логистических зон АПК. Поэтому административно-правовой режим их использования должен учитывать не только требования к безопасной эксплуатации техники, но и границы земельных участков, производственных зон, технологические маршруты движения, режим доступа на территорию и особенности сезонных сельскохозяйственных работ.

Третья выражается в технологической обусловленности автоматизированного управления.

Для агропромышленных ВАТС значение имеет не только выполнение динамической задачи движения, но и способность программно-аппаратного комплекса выполнять конкретную агротехнологическую операцию с заданными параметрами: глубиной обработки почвы, точностью посева, траекторией движения, режимом уборки, обработкой данных мониторинга, взаимодействием с цифровыми картами полей и системами точного земледелия.

Четвертая особенность состоит в трансформации роли человека.

Так, В.Т. Водяников и А.В. Эдер, анализируя перспективы внедрения цифровых технологий в аграрном секторе экономики страны, указывают на «минимизацию влияния человеческого фактора»¹.

Действительно, при использовании ВАТС агропромышленного назначения человек чаще выступает не водителем в традиционном понимании, а оператором автоматизированной системы, диспетчером, агрономом-технологом, специалистом по цифровой платформе или сервисным инженером. Его функция

¹ См.: Водяников В.Т., Эдер А.В. Цифровизация АПК: оценка и перспективы внедрения в аграрном секторе экономики страны. Агроинженерия. 2024. № 26(2). С. 49–56.

заключается в настройке параметров работы, контроле выполнения агротехнологической операции, реагировании на сбои и обеспечении технического сопровождения.

Пятая особенность связана с ограниченным и производным участием таких средств в дорожном движении.

Перемещение агропромышленных ВАТС по дорогам общего пользования может иметь место при следовании между земельными участками, производственными объектами или местами хранения продукции, однако такое перемещение не изменяет их основного внутрипроизводственного назначения. В таких случаях возникает необходимость согласования режима самоходной техники с требованиями дорожной безопасности, но без подмены агропромышленного характера их правового регулирования общим транспортным режимом.

Необходимо отметить, что в АПК часто объектом регулирования выступает самоходная техника, под которой стоит понимать «тракторы, самоходные дорожно-строительные машины, коммунальные, сельскохозяйственные машины, внедорожные автотранспортные средства и другие наземные безрельсовые механические транспортные средства, имеющие двигатель внутреннего сгорания объемом свыше 50 кубических сантиметров или электродвигатель максимальной мощностью более 4 киловатт, на которые оформляются паспорта самоходных машин и других видов техники (электронные паспорта самоходных машин и других видов техники)»¹.

Указанные особенности позволяют рассматривать ВАТС агропромышленного назначения как самостоятельный функциональный вид ВАТС гражданского назначения, для которого определяющим является не участие в дорожном движении, а безопасное и управляемое включение в агротехнологический производственный процесс.

¹ См.: Федеральный закон от 02.07.2021 № 297-ФЗ (в ред. от 31.07.2025, № 305-ФЗ) «О самоходных машинах и других видах техники» // СЗ РФ. – 2021. – № 27 (ч. I), ст. 5125; 2025. – № 31, ст. 4659.

Субъектный состав отношений, возникающих при использовании ВАТС агропромышленного назначения, целесообразно раскрывать через производственно-технологический контур их эксплуатации.

Основным звеном в таком контуре выступает сельскохозяйственный товаропроизводитель: сельскохозяйственная организация, фермерское хозяйство, агрохолдинг или иной субъект, фактически использующий высокоавтоматизированную технику в производственном процессе.

Именно он организует выполнение агротехнологических операций, определяет условия использования техники, обеспечивает соблюдение производственных регламентов, назначает ответственных лиц и отвечает за безопасное включение ВАТС в технологический цикл сельскохозяйственного производства.

Самостоятельную роль выполняют владелец и эксплуатант ВАТС агропромышленного назначения. Если они не совпадают с сельскохозяйственным товаропроизводителем, их обязанности должны разграничиваться исходя из того, кто обеспечивает техническую исправность самоходной машины, актуальность программного обеспечения, работоспособность датчиков, навигационного оборудования, средств связи и цифровой платформы управления.

Оператор автоматизированной системы, диспетчер, агроном-технолог и специалист по цифровой платформе обеспечивают настройку параметров работы ВАТС, контроль выполнения агротехнологической операции, мониторинг движения в пределах производственной зоны, реагирование на нештатные ситуации и взаимодействие с авторизованной сервисной организацией.

Их правовой статус должен отличаться от статуса традиционного тракториста-машиниста, поскольку они не всегда осуществляют непосредственное ручное управление техникой, но влияют на параметры ее автоматизированного функционирования.

Разработчик автоматизированной системы управления, программного обеспечения и цифровой платформы участвует в формировании алгоритмов

движения, обработки данных, распознавания препятствий, построения траекторий и выполнения агротехнологических операций.

Изготовитель сельскохозяйственной техники отвечает за интеграцию программно-аппаратного комплекса в конструкцию самоходной машины, соответствие техники обязательным требованиям безопасности и возможность ее эксплуатации в заявленных производственных условиях.

Авторизованная сервисная организация обеспечивает диагностику, ремонт, обновление программного обеспечения и техническое сопровождение автоматизированных систем.

Публичное управление в данной сфере также должно иметь специальную конфигурацию. Как подчеркивал Ю.А. Тихомиров расширение круга управляемых объектов в условиях цифровизации неизбежно ведет к усложнению структуры публичного управления¹.

Министерство сельского хозяйства Российской Федерации (далее – Минсельхоз России) целесообразно рассматривать как орган общей координации государственной политики в сфере цифровизации АПК и внедрения высокоавтоматизированной сельскохозяйственной техники.

Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере сельского хозяйства должны участвовать в реализации региональных программ цифровизации АПК, поддержке внедрения автоматизированной техники и мониторинге ее применения в агропромышленном производстве.

Учет, регистрация и надзор за техническим состоянием самоходных машин, оснащенных автоматизированными системами управления, должны осуществляться органами Государственной инспекции по надзору за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники (далее - Ростехнадзор) субъектов Российской Федерации с учетом необходимости фиксации дополнительных сведений о наличии автоматизированной системы, уровне

¹ См.: Тихомиров Ю. А. Векторы административно-правового регулирования / Ю. А. Тихомиров // Административное право и процесс. 2025. № 7. С. 11–14.

автоматизации, производственной среде эксплуатации, операторе, владельце, эксплуатанте и авторизованной сервисной организации.

В случаях выезда такой техники на дороги общего пользования должны применяться также требования дорожной безопасности с участием МВД России и ГИБДД в пределах их компетенции.

Подтверждение соответствия программно-аппаратных компонентов, автоматизированных систем управления, навигационного оборудования и устройств регистрации данных обязательным требованиям безопасности должно осуществляться аккредитованными органами по сертификации и испытательными лабораториями при участии Росстандарта и Росаккредитации, а вопросы обработки производственных, эксплуатационных и персональных данных при участии Роскомнадзора.

Также вопросы информационной безопасности, киберустойчивости и защиты от несанкционированного вмешательства – ФСТЭК России и ФСБ России в пределах их полномочий.

Таким образом, в отношении ВАТС агропромышленного назначения речь должна идти не о дорожной, маршрутной или пассажирской модели регулирования, а о производственно-технологической модели публичного управления, в которой безопасность эксплуатации техники связывается с агротехнологической операцией, производственной зоной, цифровой платформой, техническим состоянием самоходной машины и ответственностью субъектов, влияющих на ее автоматизированное функционирование.

Особое значение в производственно-технологической модели регулирования ВАТС агропромышленного назначения имеет учет самоходных машин, оснащенных автоматизированными системами управления. При этом предлагаемое решение не предполагает создания новой параллельной системы регистрации, изолированной от действующего порядка государственного учета самоходных машин. Оно должно рассматриваться как развитие уже

существующего регистрационно-учетного механизма, предусмотренного Федеральным законом «О самоходных машинах и других видах техники»¹.

Глава 2 указанного Федерального закона закрепляет правовые основы государственного учета и регистрации самоходных машин и других видов техники. Следовательно, применительно к ВАТС агропромышленного назначения речь должна идти не о замене данной системы, а о ее функциональном дополнении специальными сведениями, отражающими особенности автоматизированного управления и производственно-технологической эксплуатации.

К числу таких дополнительных сведений целесообразно отнести данные о наличии автоматизированной или автономной системы управления, уровне автоматизации, производственно-технологической среде эксплуатации, видах выполняемых агротехнологических операций, владельце, эксплуатанте, операторе автоматизированной системы, цифровой платформе, разработчике программного обеспечения, изготовителе и авторизованной сервисной организации. Отдельное значение имеют сведения о навигационном оборудовании, средствах связи, устройствах регистрации эксплуатационных данных, программных обновлениях и условиях допуска к эксплуатации в автоматизированном режиме.

С учетом действующего законодательства наиболее обоснованным представляется формирование специального раздела либо специального набора сведений о ВАТС агропромышленного назначения в рамках существующей системы государственного учета и регистрации самоходных машин, осуществляемой органами Ростехнадзора субъектов Российской Федерации с использованием федеральной государственной информационной системы учета и регистрации тракторов, самоходных машин и прицепов к ним. Такой подход позволяет сохранить преемственность действующего порядка регистрации самоходных машин и одновременно обеспечить фиксацию юридически значимых характеристик ВАТС агропромышленного назначения, необходимых для

¹ См.: Там же.

технического надзора, контроля безопасности эксплуатации и распределения административно-правовых обязанностей между участниками эксплуатации.

Ведомственные реестры в данном случае могут рассматриваться не как самостоятельная альтернатива государственной регистрации, а как вспомогательные информационно-аналитические инструменты Минсельхоза России и органов управления АПК субъектов Российской Федерации, предназначенные для мониторинга внедрения автоматизированной сельскохозяйственной техники, оценки масштабов цифровизации АПК, планирования мер государственной поддержки и анализа эффективности применения таких технологий. Они не должны дублировать государственный учет самоходных машин, а должны использовать сведения регистрационно-учетной системы в агрегированном или межведомственно согласованном виде.

Тем самым предлагаемая модель соотносится с действующим Федеральным законом № 297-ФЗ следующим образом: государственный учет и регистрация ВАТС агропромышленного назначения как самоходных машин сохраняются в рамках установленного законом порядка, а предлагаемое изменение заключается в дополнении этого порядка специальными сведениями об автоматизированной системе управления, производственной среде эксплуатации, цифровой платформе и субъектах, влияющих на безопасность автоматизированного функционирования техники.

Практика применения высокоавтоматизированной сельскохозяйственной техники в Российской Федерации подтверждает, что ВАТС агропромышленного назначения уже фактически включены в производственные процессы, хотя специальный административно-правовой режим их эксплуатации пока не сформирован.

Наибольшее распространение получили тракторы, комбайны и иные самоходные машины, оснащенные системами автоматического рулевого управления, спутниковой навигации, компьютерного зрения и программными решениями точного земледелия, которые используются для обработки почвы, посева, ухода за посевами, уборки урожая, мониторинга состояния

сельскохозяйственных угодий и внутрипроизводственной транспортировки сельскохозяйственной продукции.

Характерным примером является внедрение элементов высокоавтоматизированного управления в технике, производимой компанией «Ростсельмаш»¹. Современные модели комбайнов и тракторов данного производителя оснащаются системами автопилотирования, позволяющими выполнять технологические операции с минимальным участием оператора. Эксплуатация такой техники осуществляется преимущественно на землях сельскохозяйственного назначения и внутри производственных комплексов, что подтверждает необходимость применения к ней не общего дорожного режима, а специального производственно-технологического подхода.

Существенное значение имеют и программно-алгоритмические решения компании Cognitive Pilot², применяемые на сельскохозяйственной технике в различных регионах Российской Федерации. Системы компьютерного зрения и автоматизированного управления позволяют комбайнам и тракторам двигаться по заданным траекториям, распознавать препятствия и выполнять уборочные работы с высокой степенью автоматизации. С административно-правовой точки зрения такие решения показывают, что безопасность эксплуатации зависит не только от технического состояния самоходной машины, но и от качества программного обеспечения, корректности алгоритмов, обновлений, цифровых карт, датчиков и каналов связи.

Практика крупных агрохолдингов, в том числе «РусАгро»³, также свидетельствует о включении автоматизированной техники в систему цифрового и точного земледелия. В таких случаях эксплуатация ВАС агропромышленного назначения осуществляется на основе внутренних технологических регламентов,

¹ См.: «Ростсельмаш» показал в уборке беспилотный комбайн. URL: <https://www.agroinvestor.ru/business-pages/34064-rostselmash-pokazal-v-uborke-bespilotnyy-kombayn/> (дата обращения: 10.11.2025).

² См.: Cognitive Pilot вошла в ТОП-5 мировых рейтингов систем автопилотирования сельхозтехники. URL: <https://www.fertilizerdaily.ru/20250829-cognitive-pilot-voshla-v-top-5-mirovyh-rejtingov-sistem-avtopilotirovaniya-selhoztehniki/> (дата обращения: 10.11.2025).

³ См.: Сельскохозяйственный бизнес. URL: <https://www.rusagrogroup.ru/ru/biznes/selskokhozjaistvennyi-biznes/> (дата обращения: 10.11.2025).

стандартов хозяйствующего субъекта и договорных отношений с изготовителями, разработчиками программного обеспечения и авторизованными сервисными организациями. Однако такие локальные механизмы не заменяют публично-правового регулирования, поскольку не обеспечивают единообразного учета, контроля технического состояния, фиксации эксплуатационных данных и распределения административно-правовых обязанностей.

Следовательно, сложившаяся практика демонстрирует разрыв между фактическим уровнем автоматизации сельскохозяйственной техники и состоянием ее административно-правового регулирования.

ВАТС агропромышленного назначения уже используются как элемент цифрового агропроизводства, но их правовой режим по-прежнему формируется преимущественно через общие нормы о самоходных машинах, техническом регулировании, договорные конструкции и внутренние регламенты сельскохозяйственных организаций.

Указанные обстоятельства позволяют определить основные публично-правовые цели внедрения ВАТС агропромышленного назначения.

К ним относятся повышение эффективности сельскохозяйственного производства¹, обеспечение точности агротехнологических операций, рационализация внутрипроизводственной логистики, снижение зависимости аграрного сектора от дефицита квалифицированных кадров², минимизация влияния человеческого фактора, повышение устойчивости производственных циклов и развитие цифрового управления агропромышленным комплексом.

С учетом изложенного административно-правовое регулирование использования ВАТС агропромышленного назначения должно строиться как специальный производственно-технологический режим эксплуатации

¹ См.: Рекомендации Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по аграрно-продовольственной политике и природопользованию по итогам круглого стола на тему «Цифровизация сельского хозяйства». URL: <http://council.gov.ru/activity/activities/roundtables/164714/> (дата обращения: 10.11.2025).

² См.: Барышникова Н. А. Дефицит кадров в сельском хозяйстве аграрных регионов России / Н. А. Барышникова, Н. А. Киреева, В. И. Мартынович // Международный сельскохозяйственный журнал. 2025. № 6(408). С. 720–726.

автоматизированной сельскохозяйственной техники, обеспечивающий правовую определенность ее использования, учет и регистрацию юридически значимых характеристик такой техники, распределение обязанностей между участниками эксплуатации, технический и информационный контроль, а также согласование внедрения ВАТС с задачами цифровой трансформации агропромышленного комплекса и государственной аграрной политики Российской Федерации¹.

2.5. Административная ответственность за нарушения в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств

В общей теории права юридическая ответственность традиционно рассматривается как «одно из специфических проявлений общесоциальной ответственности, которое в соответствии с особенностями права прямо выражает его государственно-властную природу и, не перекрываясь другими правовыми явлениями (правосознанием, законностью), касается главным образом последствий за неправомерное, безответственное, с точки зрения закона, поведение»².

Административная ответственность является одним из наиболее важных административно-правовых институтов, поскольку позволяет решать задачи защиты и охраны многочисленного спектра общественных отношений от административных правонарушений³.

¹ См.: Указ Президента РФ от 07.05.2024 № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» СЗ РФ. – 2024. – № 20, ст. 2584; Распоряжение Правительства РФ от 23.11.2023 № 3309-р (в ред. от 06.03.2026, № 436-р) «Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации отраслей агропромышленного и рыбохозяйственного комплексов Российской Федерации на период до 2030 года» // СЗ РФ. – 2023. – № 50, ст. 9093; 2026. – № 10, ст. 1210; Распоряжение Правительства РФ от 08.09.2022 № 2567-р (в ред. от 19.12.2025, № 3923-р) «Об утверждении Стратегии развития агропромышленного и рыбохозяйственного комплексов Российской Федерации на период до 2030 года» // СЗ РФ. – 2022. – № 38, ст. 6481; 2025. – № 52, ст. 8646.

² См.: Алексеев С.С. Общая теория права: в 2-х т. Т. I. М.: Юрид. лит. 1981. С. 276.

³ См.: Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 25.05.2026) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.06.2026) // СЗ РФ. – 2002. – № 1 (ч. I), ст. 1.

В данном контексте заслуживает внимания позиция А.И. Каплунова¹, который рассматривает административную ответственность как способ охраны правопорядка, реализуемый в рамках метода административного принуждения. Такой подход позволяет раскрыть административную ответственность как средство поддержания установленного порядка, что особенно важно применительно к сфере эксплуатации ВАТС, где административно-правовые запреты и санкции должны обеспечивать соблюдение условий допуска, безопасное использование автоматизированного режима, сохранность эксплуатационных данных и надлежащее исполнение обязанностей участниками эксплуатации.

Административной ответственности присущи все признаки юридической ответственности. Она регулируется нормами права, состоит в официальном осуждении за правонарушение лица и применении к нему в процессуальной форме санкций правовых норм уполномоченными на то субъектами власти.

В.М. Манохин указывал, что административная ответственность «вполне вписывается в общее понятие юридической ответственности как общественного (государственного) осуждения поведения правонарушителя, выраженного в применении к нему отрицательных последствий (наказаний и других)»². Тем самым подчеркивается преемственность административной ответственности по отношению к общетеоретической конструкции юридической ответственности и ее включенность в систему публичного воздействия государства.

Аналогичная позиция просматривается в трудах Н.М. Коница, определяя административную ответственность как «предусмотренную законодательством правовую ответственность за совершенное административное правонарушение, связанную с применением административных наказаний (санкций)»³. Данное

¹ См.: Каплунов А.И. Административная ответственность как форма административного принуждения // Сибирское юридическое обозрение. 2019. Т. 16. № 4. С 519.

² См.: Манохин В.М. Российское административное право: истоки и основы: учебник. Саратов: Саратовская государственная академия права, 2003. С. 82.

³ См.: Административная ответственность в Российской Федерации: учеб. пособие / А.Ю. Соколов; ФГБОУ ВПО «Саратовская государственная юридическая академия». 2–е изд., перераб. и доп. Саратов: Изд-во ФГБОУ ВПО «Саратовская государственная юридическая академия», 2014. С. 8–9.

определение акцентирует внимание на нормативной обусловленности ответственности и ее неразрывной связи с институтом административного правонарушения как основания ее наступления.

В свою очередь, Д.Н. Бахрах справедливо рассматривал административную ответственность как «разновидность юридической ответственности публично-правового характера, применяемую в сфере государственного управления»¹. Такой подход позволяет выделить специфику административной ответственности, обусловленную ее функционированием в системе публичного управления, где государство выступает не только арбитром, но и активным участником управленческих отношений.

Развивая общетеоретическое понимание административной ответственности, П.П. Серков рассматривает ее не только как форму государственного реагирования на совершенное административное правонарушение, но и как особое административно-правовое отношение, возникающее в связи с нарушением установленного правового порядка², что имеет значение, поскольку в сфере эксплуатации ВАТС административная ответственность должна быть связана не с формальным статусом участника эксплуатации, а с конкретной административно-правовой обязанностью, возложенной на него в процессе допуска, использования, технического и программного сопровождения, дистанционного контроля либо передачи эксплуатационных данных.

Определенные особенности в понимании определения административной ответственности раскрываются профессором А.Ю. Соколовым, который характеризует ее как «вид юридической ответственности, установленный КоАП РФ и законами субъектов РФ, заключающийся в применении компетентными органами административной юрисдикции и должностными лицами к лицам, виновным в совершении административного правонарушения, специфических

¹ См.: Бахрах Д. Н., Россинский Б. В., Стариков Ю. Н. Административное право: Учебник для вузов. 2-е изд., изм. и доп. М.: Норма, 2005. С. 517–518.

² См.: Серков П. П. Административная ответственность и правоотношение / П. П. Серков // Административное право и процесс, 2011. № 9. С. 28–32.

мер административного принуждения – административных наказаний, влекущих для правонарушителей наступление негативных последствий морального, имущественного, личного или организационного характера»¹, что отражает комплексную природу административной ответственности, соединяющую в себе материально-правовые и процессуальные элементы, а также подчеркивает ее функциональное назначение в системе публично-правового воздействия.

Исходя из указанных подходов, стоит сказать, что применительно к высокоавтоматизированным транспортным средствам – административная ответственность, будучи универсальным институтом административного права, сохраняет свои базовые признаки и в условиях цифровизации транспорта: публично-правовой характер, нормативную обусловленность, реализацию в форме государственного принуждения и применение в установленном законом процессуальном порядке. Вместе с тем эксплуатация ВАТС как нового технологического явления объективно трансформирует содержание соответствующих административно-правовых отношений, что обуславливает необходимость их переосмысления.

В отличие от традиционной модели дорожного движения, в рамках которой административная ответственность преимущественно связывалась с противоправным поведением водителя² как единственного субъекта управления транспортным средством, эксплуатация ВАТС характеризуется распределенным управлением и многоуровневой организацией эксплуатационного процесса. Управленческие и обеспечительные функции в данном случае распределяются между несколькими субъектами: оператором дистанционной поддержки, владельцем ВАТС, эксплуатантом, разработчиком программного обеспечения, изготовителем, а также уполномоченными органами публичной власти, что подтверждается в том числе и результатами экспертного опроса. По мнению опрошенных экспертов, основными субъектами ответственности в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, являются

¹ См.: Там же. Указ. соч. С. 181–189.

² См.: Там же.

владелец ВАТС (96%), оператор ВАТС (96%), разработчик программного обеспечения для ВАТС (89%). Только 4 % участников опроса, считают, что в круг субъектов ответственности, необходимо включить изготовителей высокоавтоматизированных транспортных средств)¹.

Соответственно, административно-правовые обязанности, нарушение которых может повлечь наступление ответственности, также носят комплексный и дифференцированный характер.

В этих условиях административная ответственность за правонарушения в сфере эксплуатации ВАТС не может быть сведена к механическому переносу традиционных конструкций ответственности за нарушение правил дорожного движения. Верно отмечается Незнамовым А.В., что «вопрос о том, кто несет ответственность за действия робота, тем более автономного или разумного, является и насущным, и сложным»².

С.М. Зырянов также обращает внимание, что «отношения, возникающие в связи с проектированием, производством, эксплуатацией беспилотных автомобилей, особенно в части установления и применения юридической ответственности, не вписываются в «узкие» рамки отношений, связанных с традиционными пилотируемыми автомобилями»³.

Речь идет о формировании специального сегмента административной ответственности, ориентированного не только на поведенческие нарушения в процессе движения, но и на несоблюдение требований допуска, эксплуатации, технического сопровождения и организационного обеспечения функционирования высокоавтоматизированных транспортных средств⁴. Как отмечалось в Обзоре панельной дискуссии «Беспилотные автомобили: моральные

¹ См.: Приложение № 1 «Результаты анкетирования экспертов в сфере развития высокоавтоматизированного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации и подведомственных федеральных органов исполнительной власти».

² См.: Незнамов А.В., Наумов В.Б. Стратегия регулирования робототехники и киберфизических систем // Закон. 2018. № 2. С. 69–89.

³ См.: Зырянов С. М. Проблемы квалификации административных правонарушений, совершаемых с участием беспилотных транспортных средств / С. М. Зырянов // Проблемы правоохранительной деятельности. 2024. № 4(58). С. 6–10.

⁴ См.: Ананенко А.О. Административно-правовое регулирование применения беспилотных транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2024. 159 с.

вызовы и правовое регулирование», ответственность наступает «за деятельность человека по эксплуатации такого «технического чуда», которая может привести к созданию ситуации повышенной опасности ввиду свойств самого «технического чуда», слабого развития техники и низкого уровня контроля за процессом со стороны человека»¹.

С учетом изложенного представляется обоснованным рассматривать административную ответственность в сфере эксплуатации ВАТС как форму публично-правового реагирования государства на нарушения установленного административно-правового режима использования высокоавтоматизированных транспортных средств, выражающегося в несоблюдении обязанностей, возложенных на участников их жизненного цикла.

При этом характерной особенностью таких правонарушений является то, что противоправное деяние может выражаться не только в активных действиях, но и в бездействии, связанном, например, с неисполнением требований по обновлению программного комплекса, обеспечению диспетчерского контроля, соблюдению условий эксплуатации или предоставлению достоверных эксплуатационных данных.

Исходя из этого, административную ответственность за правонарушения в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств целесообразно определить как специальный вид административной ответственности, установленный нормами административного права и применяемый уполномоченными органами публичной власти к физическим и юридическим лицам за совершение административных правонарушений, связанных с противоправным несоблюдением требований допуска, эксплуатации, технического, программного и организационного обеспечения функционирования высокоавтоматизированных транспортных средств, влекущий возложение на виновных субъектов неблагоприятных последствий личного, имущественного либо организационного характера.

¹ См.: Комаров С.В., Столбова Н.В., Незнамов А.В., Чудинов О.Р., Файнбург Г.З. Обзор панельной дискуссии «Беспилотные автомобили: моральные вызовы и правовое регулирование» (3 декабря 2018 года) // Технологос. 2019. № 2. С. 52–67.

В данном случае, использование вышеуказанного термина позволяет, с одной стороны, сохранить преемственность с классическим пониманием административной ответственности, а с другой – отразить специфику правонарушений, возникающих в условиях эксплуатации ВАТС, при этом оно подчеркивает публично-правовую природу ответственности, указывает на расширенный круг субъектов и фиксирует особый характер нарушаемых обязанностей, связанных не только с процессом движения, но и с функционированием сложных программно-аппаратных и организационных систем.

Тем самым формирование понятия административной ответственности в сфере эксплуатации ВАТС создает теоретическую основу для последующего анализа ее структуры, субъектного состава, особенностей объективной и субъективной стороны правонарушений, а также для разработки предложений по совершенствованию законодательства об административных правонарушениях с учетом цифровой трансформации транспортной сферы.

Структурно административная ответственность раскрывается через совокупность взаимосвязанных элементов: основание ответственности (административное правонарушение), субъект ответственности, условия, меры ответственности и процессуальную форму привлечения к ответственности¹.

Объектом административных правонарушений, совершаемых при эксплуатации ВАТС, выступают общественные отношения в области обеспечения безопасности дорожного движения, охраны жизни и здоровья граждан, защиты собственности, устойчивого функционирования транспортной и цифровой инфраструктуры, а также соблюдения установленного порядка государственного управления в сфере транспорта и технического регулирования.

Базовым структурным элементом административной ответственности выступает ее основание, которым, согласно устоявшимся положениям общей теории права и административного права, является административное правонарушение, то есть «посягающее на государственный или общественный

¹ См.: Там же. Указ. соч. С. 10.

порядок, собственность, права и свободы, граждан, на установленный порядок управления противоправное, виновное (умышленное или неосторожное) действие либо бездействие, за которое законодательством предусмотрена административная ответственность»¹.

Применительно к эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств основание административной ответственности сохраняет свою классическую конструкцию, однако наполняется новым содержанием. Административное правонарушение в данной сфере может выражаться не только в нарушении правил дорожного движения в традиционном понимании, но и в несоблюдении специальных требований административно-правового режима использования ВАТС, включая требования допуска, эксплуатации, технического сопровождения и организационного обеспечения функционирования автоматизированных систем.

Следовательно, основанием административной ответственности в сфере эксплуатации ВАТС является совершение противоправного деяния (действия либо бездействия), нарушающего установленный порядок использования высокоавтоматизированных транспортных средств, независимо от того, связано ли оно непосредственно с процессом движения или с иными стадиями жизненного цикла таких транспортных средств.

Вторым обязательным элементом структуры административной ответственности является субъект ответственности.

В административном праве под субъектом ответственности традиционно понимается «физическое (индивидуальные субъекты) или юридическое лицо (организации как субъекты), обладающее административной деликтоспособностью и совершившее административное правонарушение»².

Развивая данное положение, представители науки административного права указывают, что «субъектами административной ответственности выступают

¹ См.: Административное право и процесс: полный курс. 2-е изд., доп. и перераб. / Ю.А. Тихомиров. М.: Изд. Тихомирова М.Ю., 2005. С. 632–633.

² См.: Административное право России: учебник для студентов вузов, обучающихся по специальности «Юриспруденция» / под ред. В.Я. Кикотя, Н.В. Румянцева, П.И. Кононова. 7-е изд., перераб. и доп. М.: ЮНИТИ–ДАНА. 2023. С. 86–120.

коллективные и индивидуальные субъекты (физические и юридические лица), совершившие виновные и противоправные деяния, за которые КоАП РФ или законами субъектов РФ установлена административная ответственность»¹.

Вместе с тем указанные классические конструкции субъектного состава формировались в условиях традиционных моделей общественных отношений, в которых управленческие и эксплуатационные функции, как правило, концентрировались в рамках одного лица. Применительно к транспортной сфере это выражалось в доминировании фигуры водителя как основного и зачастую единственного субъекта административной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Эксплуатация высокоавтоматизированных транспортных средств принципиально изменяет данную модель. Распределенный характер управления, основанный на взаимодействии человека, программно-аппаратных комплексов и организационных структур, объективно обуславливает расширение и усложнение субъектного состава административных правонарушений. Управленческие и обеспечительные функции в процессе эксплуатации ВАТС распределяются между несколькими участниками, каждый из которых наделяется самостоятельными административно-правовыми обязанностями и, соответственно, потенциально может выступать субъектом ответственности. Данный вывод согласуется с позицией К.К. Жаркова, который, исследуя публично-правовое регулирование цифровой трансформации транспортной отрасли, указывает, что «применение цифровых технологий приводит к появлению новых субъектов транспортных правоотношений»².

Вышеизложенное позволяет определить, что под субъектами административной ответственности в сфере обращения и эксплуатации ВАТС понимаются физические и юридические лица, наделенные установленными законом обязанностями по обеспечению надлежащего функционирования, технической исправности, безопасности и законности использования

¹ См.: Там же. Указ. соч. С. 315.

² См.: Жарков К.К. Публично-правовое регулирование цифровой трансформации транспортной отрасли в Российской Федерации: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2026. 184 с.

высокоавтоматизированных транспортных средств, чьи действия или бездействие способны привести к нарушению административно-правовых норм в процессе разработки, производства, ввода в оборот, обслуживания или эксплуатации ВАТС.

В.Ф. Васюков и Д.В. Митрошин также обращают внимание, что «Министерством транспорта Российской Федерации в 2021 году был подготовлен проект федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Проект). В соответствии со ст. 12 Проекта определяется ответственность в сфере эксплуатации ВАТС на территории Российской Федерации. В частности, положениями данной статьи определяется, что:

владелец ВАТС несет ответственность за вред, причиненный ВАТС жизни, здоровью, имуществу третьих лиц и (или) окружающей среде, если не докажет, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего;

изготовитель ВАТС несет ответственность за нарушение ВАТС Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ) и (или) причинение вреда вследствие ДТП с ВАТС, если доказано, что нарушение ПДД РФ допущено, и (или) вред причинен в связи с конструктивными особенностями (недостатками) системы автоматического управления или ВАТС в целом;

диспетчер ВАТС несет ответственность за нарушение ВАТС ПДД РФ и (или) причинение вреда вследствие ДТП с ВАТС, если доказано, что нарушение ПДД РФ допущено, и (или) вред причинен в связи с неосуществлением диспетчерского контроля, нарушением порядка диспетчерского контроля;

дилер ВАТС, а также юридические лица и индивидуальные предприниматели, аккредитованные изготовителями ВАТС для проведения технического обслуживания и ремонта ВАТС, несут ответственность за нарушение норм, правил и процедур технического обслуживания и ремонта ВАТС, причинение вреда жизни и здоровью пассажира ВАТС и его имущества и (или) иных участников дорожного движения по причине нарушения ПДД РФ, произошедшего в связи с неисправным техническим состоянием ВАТС

вследствие несоблюдения норм, правил и процедур технического обслуживания и ремонта ВАТС, установки обновлений программного обеспечения системы автоматического управления транспортным средством»¹.

Тем самым развитие высокоавтоматизированных транспортных средств, в том числе, требует выработки четкой и логически выстроенной классификации субъектов ответственности, что обусловлено рядом факторов объективного порядка.

Предлагаемая классификация субъектов административной ответственности в сфере эксплуатации ВАТС основана на сочетании двух взаимосвязанных критериев: стадии жизненного цикла ВАТС и функциональной роли соответствующего субъекта в обеспечении безопасности его использования.

Первый критерий позволяет определить, на каком этапе возникает юридически значимое влияние субъекта на безопасность ВАТС: разработка, производство, ввод в оборот, эксплуатация, техническое обслуживание либо публичный контроль.

Второй критерий отражает характер выполняемой субъектом функции: управление, дистанционная поддержка, организационное обеспечение эксплуатации, техническое сопровождение, программно-алгоритмическое сопровождение либо осуществление публично-властных полномочий.

Использование указанных критериев позволяет избежать произвольного расширения круга субъектов ответственности и связать возможность привлечения к административной ответственности не с формальным отношением лица к ВАТС, а с наличием у него конкретной административно-правовой обязанности и фактической возможности влиять на безопасность эксплуатации транспортного средства. Поэтому выделение отдельных групп субъектов обусловлено не их наименованием, а характером их участия в жизненном цикле ВАТС и степенью влияния на соблюдение установленного административно-правового режима эксплуатации.

¹ См.: Васюков В. Ф. Отдельные аспекты нормативного регулирования эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств / В. Ф. Васюков, Д. В. Митрошин // Безопасность дорожного движения. 2023. № 4. С. 11–18.

Первая группа – лица, непосредственно участвующие в эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств.

Юридическим и фактическим признаком, объединяющим данную категорию, является их непосредственное участие в процессе управления движением ВАТС либо обязанность быть готовыми в установленном порядке осуществить вмешательство в управление в качестве резервного звена.

К данной группе относятся водитель (при его наличии), оператор автоматизированной системы, оператор дистанционной поддержки. Их деятельность непосредственно связана с реализацией функций управления и контроля в процессе движения транспортного средства.

Вторую группу образуют изготовители и разработчики автоматизированной системы вождения и программного обеспечения.

Объединяющим критерием для данной категории субъектов выступает их техническая и технологическая ответственность за проектирование, конструирование, программирование и интеграцию программно-аппаратных комплексов ВАТС. Именно данные субъекты формируют конструктивные и алгоритмические характеристики транспортного средства, определяющие особенности его функционирования в транспортной среде.

К третьей группе относятся субъекты, обеспечивающие ввод высокоавтоматизированных транспортных средств в гражданский оборот.

Общим признаком данной категории является то, что такие субъекты (собственники ВАТС, организации, предоставляющие транспортные средства в аренду, лизинг или прокат) не участвуют в разработке ВАТС и не осуществляют управление им непосредственно, однако принимают решения о введении транспортного средства в эксплуатацию, определяют его организационно-правовой статус и несут обязанности по соблюдению установленных условий допуска к использованию.

Четвертую группу составляют авторизованные сервисные организации, включая авторизованные сервисные центры, деятельность которых направлена на поддержание работоспособности и надлежащего технического состояния

высокоавтоматизированных транспортных средств в процессе их эксплуатации. Несмотря на то, что данные субъекты не участвуют в проектировании и программировании ВАТС, они осуществляют техническое обслуживание, настройку и обновление программно-аппаратных компонентов, тем самым влияя на корректность функционирования автоматизированных систем на протяжении всего срока службы транспортного средства.

Завершающую, *пятую группу образуют государственные органы и их должностные лица*, наделенные публично-властными полномочиями в сфере допуска, регулирования, контроля и надзора за эксплуатацией высокоавтоматизированных транспортных средств.

Общим признаком данной категории является наличие компетенции по установлению обязательных требований, обеспечению их исполнения и применению мер административного воздействия в случае выявления нарушений.

Предложенная классификация имеет прикладное значение для формирования системы нормативного регулирования.

Она создает концептуальную основу для разработки специальных составов административных правонарушений в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях, дифференциации санкций и установления специальных требований к отдельным категориям субъектов.

В совокупности изложенное позволяет сделать вывод о том, что предлагаемая классификация субъектов административной ответственности в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств является логически последовательной, юридически обоснованной и соответствующей современным тенденциям развития административного и транспортного права, а также задачам адаптации правового регулирования к условиям цифровизации транспортной сферы¹.

¹ См.: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р (в ред. от 06.11.2024, № 3140-р) «О транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // СЗ РФ. – 2021. – № 50, ст. 8613; 2024. – № 46, ст. 6991.

Не менее важным элементом структуры административной ответственности являются условия административной ответственности в сфере эксплуатации ВАТС.

К числу условий привлечения к административной ответственности в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств относится совокупность юридически значимых обстоятельств, без установления которых применение мер административного принуждения является недопустимым.

В первую очередь речь идет о наличии у соответствующего лица конкретной административно-правовой обязанности, прямо возложенной на него нормами законодательства, подзаконными нормативными правовыми актами, условиями допуска ВАТС к эксплуатации либо специальным разрешением на использование автоматизированного режима управления. Такая обязанность должна быть юридически определенной, адресованной конкретному участнику эксплуатации ВАТС и соотнесенной с выполняемой им функцией: владельцем, эксплуатантом, перевозчиком, оператором дистанционной поддержки, удаленным водителем, разработчиком программного обеспечения, изготовителем, авторизованной сервисной организацией либо иным субъектом, влияющим на безопасность использования транспортного средства.

При этом административная ответственность не может наступать за абстрактное участие лица в жизненном цикле ВАТС. Она допустима только при нарушении конкретной обязанности, содержание которой позволяет установить пределы должного поведения соответствующего субъекта, условия ее исполнения, фактическую возможность лица действовать надлежащим образом и связь допущенного нарушения с несоблюдением установленного административно-правового режима эксплуатации ВАТС.

Неотъемлемым условием административной ответственности является установленный факт нарушения указанной обязанности, выражающийся в противоправном действии либо бездействии субъекта. При этом в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств противоправное поведение, как отмечалось ранее, может проявляться не только в нарушении

правил дорожного движения, но и в несоблюдении требований, регламентирующих порядок использования автоматизированных и автономных систем управления, их техническое обслуживание, программное сопровождение и организационное обеспечение функционирования.

Профессор Васюков В.Ф. отмечает, что «в процессе правового регулирования крайне важно определить правовой статус участников, вовлеченных в эксплуатацию ВАТС, а также порядок осуществляемой ими деятельности, так как, в конечном счете, вид и размер ответственности будет определяться путем оценки соблюдения установленных требований, предъявляемых к таким участникам»¹.

Обязательным элементом является также установление причинной связи между поведением конкретного субъекта и нарушением установленного административно-правового порядка эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства, которая выражается в том, что именно действия либо бездействие данного лица привели к несоблюдению предусмотренных нормативными актами требований, независимо от того, имело ли место непосредственное вмешательство в процесс движения или нарушение было связано с иными аспектами эксплуатации транспортного средства.

Наконец, условием привлечения к административной ответственности выступает возможность вменения ответственности соответствующему субъекту, то есть наличие у него административной деликтоспособности и правового статуса, позволяющего возложить на него предусмотренные законом неблагоприятные последствия.

В условиях эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств это предполагает учет функциональной роли субъекта в системе использования ВАТС и характера возложенных на него обязанностей.

Особое значение в структуре административной ответственности за правонарушения в сфере эксплуатации ВАТС имеет субъективная сторона,

¹ См.: Там же. Указ. соч. С. 16.

поскольку распределенный характер управления и использование алгоритмических систем затрудняют установление вины конкретного субъекта.

Вина в данной сфере не может определяться исключительно по факту наступления вредных последствий, дорожно-транспортного происшествия либо некорректного поведения автоматизированной системы в конкретной дорожной ситуации. Она должна устанавливаться через оценку того, имелась ли у соответствующего субъекта нормативно закрепленная обязанность, была ли у него фактическая и юридическая возможность ее исполнить и принял ли он все зависящие от него меры для соблюдения установленных требований.

Данный вывод согласуется с правовой позицией Конституционного Суда Российской Федерации¹, согласно которой любое административное правонарушение, а равно санкции за его совершение, должны быть четко определены в законе таким образом, чтобы каждый мог предвидеть административно-правовые последствия своих действий или бездействия. В противном случае возникает риск противоречивой правоприменительной практики и произвольного административно-юрисдикционного преследования. Применительно к сфере эксплуатации ВАТС гражданского назначения указанная позиция приобретает особое значение, поскольку действующие составы административных правонарушений в области дорожного движения ориентированы преимущественно на традиционную модель управления транспортным средством, при которой центральным субъектом ответственности выступает водитель. Между тем эксплуатация ВАТС предполагает распределение функций между владельцем, эксплуатантом, пользователем, оператором дистанционной поддержки, удаленным водителем, изготовителем, разработчиком программного обеспечения и авторизованной сервисной организацией, что требует более точного нормативного определения их административно-правовых обязанностей и оснований ответственности.

¹ См.: Постановление Конституционного Суда РФ от 18 января 2019 г. № 5–П «По делу о проверке конституционности статьи 2.6.1 и частей 1, 2, 3 и 6 статьи 12.21.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в связи с запросом Костромского областного суда и жалобами граждан А.И. Думилина и А.Б. Шарова» // СЗ РФ. 2019. № 4. Ст. 360.

Следовательно, при определении вины физического лица необходимо учитывать его осведомленность о требованиях режима эксплуатации ВАТС, возможность надлежащего реагирования на нештатную ситуацию, соблюдение инструкций, пределов допуска, требований дистанционной поддержки и иных обязательных правил. Вина же юридического лица должна устанавливаться исходя из того, имелась ли у него возможность обеспечить соблюдение соответствующих требований и были ли приняты все необходимые организационные, технические и контрольные меры для их исполнения.

Применительно к разработчику автоматизированной системы вождения или программного обеспечения вина не должна выводиться из самого факта проявления дефекта алгоритма в конкретной дорожной ситуации, поскольку исчерпывающее предварительное моделирование всех возможных дорожных сценариев объективно затруднительно.

Административно-правовое значение имеет установление того, были ли разработчиком соблюдены критерии надлежащего программно-алгоритмического сопровождения: проведение необходимого тестирования и верификации программного обеспечения; документирование результатов испытаний; оценка предсказуемых рисков; своевременное устранение выявленных дефектов; выпуск обязательных обновлений; информирование изготовителя, владельца, эксплуатанта и уполномоченных органов о критических ошибках; обеспечение киберустойчивости и защиты от несанкционированного вмешательства; соблюдение требований сертификации и условий допуска программно-аппаратного комплекса.

Следовательно, вина разработчика программного обеспечения может выражаться преимущественно в форме неосторожности, если будет установлено, что он не проявил необходимую степень осмотрительности при разработке, тестировании, обновлении или сопровождении программного обеспечения, хотя должен был и мог предвидеть риск нарушения установленных требований безопасности. Напротив, проявление ранее неизвестного и объективно непредсказуемого дефекта, при условии надлежащего тестирования,

документирования, реагирования на выявленные риски и своевременного обновления программного обеспечения, само по себе не должно влечь административную ответственность разработчика.

Автоматизированная система вождения при этом не может рассматриваться как субъект вины и административной ответственности. Правовое значение имеют действия или бездействие физических и юридических лиц, которые разрабатывают, производят, допускают к эксплуатации, обслуживают, обновляют, контролируют либо фактически используют такую систему.

Тем самым, следует отметить, что административно-правовые обязанности в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств носят комплексный характер, и охватывают не только требования, непосредственно связанные с процессом движения, но и обязанности по обеспечению надлежащего технического состояния транспортного средства, корректного функционирования программно-аппаратных комплексов, соблюдения установленных регламентов эксплуатации, а также организационного сопровождения автоматизированных систем управления.

Особым элементом административной ответственности в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств выступают меры административной ответственности.

Меры административной ответственности представляют собой формы государственного принуждения, применяемые к правонарушителям в целях охраны установленного порядка и обеспечения исполнения административно-правовых требований. В сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств такие меры должны учитывать специфику автоматизированного управления и многоуровневый характер участия различных субъектов в эксплуатационном процессе.

Представляется обоснованным вывод о необходимости нормативного расширения¹ системы мер административной ответственности в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств за счет включения специальных мер организационно-правового характера, не сводимых к традиционным административным наказаниям и ориентированных на регулирование режима использования автоматизированных функций управления.

Такие меры должны быть направлены не на карательное воздействие, а на восстановление и обеспечение установленного административно-правового режима эксплуатации ВАТС, предотвращение вреда жизни и здоровью граждан, защите имущества, безопасности дорожного движения и устойчивости транспортной системы.

К числу специальных организационно-правовых мер могут быть отнесены временное ограничение эксплуатации ВАТС в автоматизированном режиме, приостановление использования отдельных автоматизированных функций управления, предписание об устранении выявленных нарушений, временное ограничение допуска к определенному маршруту, зоне эксплуатации или транспортному коридору, а также приостановление либо аннулирование специального разрешения или допуска в случаях грубого либо повторного нарушения установленных требований.

Применение указанных мер должно осуществляться конкретными компетентными органами в зависимости от характера выявленного нарушения.

ГИБДД должна быть наделена полномочиями по временному ограничению использования автоматизированного режима ВАТС, если нарушение связано с безопасностью дорожного движения, государственным учетом, регистрацией, ДТП, неисправностью оборудования, выходом за пределы разрешенной среды штатной эксплуатации либо созданием непосредственной угрозы участникам дорожного движения.

¹ См.: Коробеев А. И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности / А. И. Коробеев, А. И. Чучаев // Lex Russica (Русский закон). 2019. № 2(147). С. 9–28.

Ространснадзор должен применять меры административного воздействия в отношении перевозчиков, эксплуатантов и иных организаций при нарушении обязательных требований к перевозочному процессу, транспортной безопасности, диспетчерскому сопровождению, пассажирским или грузовым перевозкам с использованием ВАТС.

А органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления в пределах компетенции могут участвовать в ограничении эксплуатации ВАТС на маршрутах общественного транспорта, если нарушение связано с организацией транспортного обслуживания населения.

Если выявленное нарушение связано с техническим соответствием ВАТС, автоматизированной системы вождения, устройства регистрации данных или иных программно-аппаратных компонентов, основанием для применения мер административного воздействия должны выступать результаты проверки, испытаний, экспертизы либо заключение аккредитованной испытательной лаборатории или органа по сертификации. Но при нарушениях в сфере обработки персональных данных соответствующие меры должны применяться уже с участием Роскомнадзора, а при нарушениях требований информационной безопасности, киберустойчивости или защиты от несанкционированного вмешательства – с участием ФСТЭК России и ФСБ России в пределах их компетенции.

Процессуальный порядок применения специальных организационно-правовых мер должен включать: выявление нарушения уполномоченным органом либо получение сведений из эксплуатационных данных, телеметрии, журнала событий или материалов ДТП; фиксацию обстоятельств нарушения; вынесение мотивированного предписания либо решения о временном ограничении эксплуатации; уведомление владельца, эксплуатанта, перевозчика, оператора дистанционной поддержки или иного заинтересованного субъекта; установление срока и условий устранения нарушения; проверку исполнения предписания; восстановление допуска после подтверждения устранения нарушения.

В случаях непосредственной угрозы жизни и здоровью граждан либо безопасности дорожного движения временное ограничение автоматизированного режима может применяться незамедлительно с последующим процессуальным оформлением и обеспечением права заинтересованного лица на обжалование.

Важно обратить внимание на то, что указанные меры не должны подменять административное наказание. Их назначение состоит в превентивном ограничении опасной эксплуатации ВАТС до устранения нарушений, тогда как вопрос о привлечении виновных лиц к административной ответственности должен решаться в самостоятельном производстве по делу об административном правонарушении.

Как известно, административная ответственность реализуется исключительно в установленной законом процессуальной форме, что обеспечивает соблюдение принципов законности, обоснованности и процессуальных гарантий прав участников производства по делам об административных правонарушениях.

В сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств процессуальная форма привлечения к ответственности приобретает дополнительные особенности, связанные с использованием данных автоматизированных систем управления, журналов событий, телеметрической информации и иных цифровых источников.

Об использовании данных журналов событий, справедливо отмечают Коробеев А.И и Чучаев А.И. «кроме того, в беспилотном автомобиле должен быть установлен так называемый черный ящик, который будет фиксировать ход поездки. В случае дорожно-транспортного происшествия данные с черного ящика покажут, кто был виноват в аварии – водитель или автопилот»¹.

Это обуславливает необходимость нормативного закрепления порядка использования таких сведений в административном процессе и признания их юридической значимости в качестве доказательств.

¹ См.: Там же.

В данном случае, анализ структуры административной ответственности в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств позволяет создать теоретическую основу для последующей конкретизации составов административных правонарушений и разработки специализированных норм административного законодательства, направленных на упорядочение эксплуатации ВАТС в условиях трансформации публичного управления транспортной сферой.

О.С. Рогачева обращает внимание на значение эффективности норм административно-деликтного права, и предполагает не только формальное закрепление административно-правового запрета и санкции, но и возможность их реального применения для достижения целей административной ответственности¹. Применительно к сфере эксплуатации ВАТС это означает, что специальные составы административных правонарушений должны конструироваться с учетом определенности нарушенной обязанности, круга субъектов эксплуатации, характера эксплуатационных данных и возможности их использования в рамках государственного контроля и надзора.

Прежде всего, представляется необходимым констатировать, что действующий Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в своей системной основе ориентирован на традиционную модель транспортных отношений, в рамках которой управление транспортным средством осуществляется физическим лицом – водителем, а административная ответственность наступает преимущественно за нарушения правил дорожного движения либо требований эксплуатации, непосредственно связанных с его действиями. Такая модель не охватывает весь спектр административно-правовых обязанностей, возникающих в процессе эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, и не позволяет обеспечить надлежащую юридическую оценку противоправного поведения иных участников их жизненного цикла.

¹ См.: Рогачева О. С. Эффективность норм административно-деликтного права / О. С. Рогачева. Воронеж: Воронежский государственный университет, 2011. С. 223–241.

Практика опытной эксплуатации ВАТС в Российской Федерации подтверждает наличие указанной проблемы. В рамках экспериментального правового режима по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств были зафиксированы дорожно-транспортные происшествия с участием беспилотных автомобилей, однако сама модель эксперимента сохраняет участие водителя-испытателя либо удаленного оператора, что затрудняет формирование самостоятельной правоприменительной практики по вопросу распределения ответственности между всеми участниками эксплуатации ВАТС.

Так, опубликованные сведения о результатах эксперимента¹ свидетельствуют о том, что за период его реализации по использованию автоматизированных транспортных средств совершено более 92 тысяч поездок с общим расстоянием 8 миллионов километров в автоматизированном режиме управления. При этом было зафиксировано 36 дорожно-транспортных происшествий с их участием, из которых 26 произошли при нахождении транспортных средств в автоматизированном режиме, 10 – при ручном управлении испытателем, а только 2 происшествия были отнесены к вине беспилотного транспортного средства. Отсутствие пострадавших в указанных происшествиях не устраняет правовой проблемы, поскольку сама статистика показывает необходимость нормативного закрепления критериев оценки поведения не только водителя-испытателя, но и владельца, эксплуатанта, оператора дистанционной поддержки, изготовителя, разработчика программного обеспечения и иных субъектов, влияющих на безопасность эксплуатации ВАТС.

Сходное значение имеет зарубежная правоприменительная практика, связанная с эксплуатацией беспилотных такси «Cruise» в США². После дорожно-транспортного происшествия с участием беспилотного автомобиля «Cruise»,

¹ См.: Минэкономразвития РФ назвало число ДТП с участием экспериментальных беспилотных автомобилей // Neftegaz.RU. 6 февраля 2025 г. URL: <https://neftegaz.ru/news/tsifrovizatsiya/878565-minekonomrazvitiya-rf-nazvalo-chislo-dtp-s-uchastiem-eksperimentalnykh-bespilotnykh-avtomobiley/> (дата обращения: 10.03.2026).

² См.: General Motors экстренно остановила поездки своих беспилотных автомобилей. URL: https://www.cnews.ru/news/top/2023-11-15_gm_ostanovila_ekspluatatsiyu (дата обращения: 10.03.2026).

повлекшего причинение вреда пешеходу, последовали приостановление эксплуатации соответствующих транспортных средств, проверка со стороны компетентных органов, отзыв автомобилей для обновления программного обеспечения, а также меры ответственности, связанные с неполным либо недостоверным раскрытием сведений о происшествии.

Данный пример показывает, что административно-правовое регулирование ВАТС должно охватывать не только нарушение правил дорожного движения в узком смысле, но и несоблюдение обязанностей по безопасному функционированию автоматизированной системы, раскрытию эксплуатационных данных, уведомлению компетентных органов о происшествиях, обновлению программного обеспечения и устранению выявленных рисков.

С учетом изложенного представляется возможным вывод о целесообразности формирования в КоАП РФ самостоятельного блока составов административных правонарушений, посвященных правилам порядка эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, который может быть структурирован в рамках главы 12 КоАП РФ либо в виде отдельной главы – административная ответственность в сфере использования автоматизированных и автономных транспортных систем, что подтверждается положением Тухватуллина Т.А. о том, что «применение полностью беспилотных транспортных средств потребует переосмысления и корректировки российской правовой базы»¹.

В частности, в КоАП РФ целесообразно предусмотреть специальные составы административных правонарушений, предусматривающие ответственность за:

эксплуатацию высокоавтоматизированного транспортного средства без соблюдения установленных условий допуска к использованию автоматизированного режима управления;

¹ См.: Тухватуллин Т.А. Административно-правовое регулирование транспортных отношений / Т.А. Тухватуллин, Е.С. Кондратова // Транспортное право и безопасность. 2023. № 2 (46). С. 22–32.

использование автоматизированных функций управления при отсутствии обязательного диспетчерского или операционного контроля в случаях, когда такой контроль предусмотрен нормативными правовыми актами или условиями допуска;

неисполнение обязанностей по обеспечению технического и программного сопровождения функционирования высокоавтоматизированного транспортного средства, включая несоблюдение регламентов обновления программного обеспечения и технического обслуживания программно-аппаратных комплексов;

несанкционированное вмешательство в программное обеспечение, алгоритмы управления или системы мониторинга высокоавтоматизированного транспортного средства;

непредоставление, сокрытие либо искажение эксплуатационных и телеметрических данных, подлежащих передаче в рамках государственного контроля и надзора.

Большинство опрошенных экспертов поддерживают включение в КоАП РФ новых норм относительно установления ответственности за нарушения правил эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, а именно:

эксплуатация высокоавтоматизированного транспортного средства без государственной регистрации (96%);

непредоставление, сокрытие либо искажение эксплуатационных и телеметрических данных, подлежащих передаче в рамках государственного контроля и надзора (100%);

использование автоматизированных функций управления при отсутствии обязательного диспетчерского или операционного контроля (100%);

несанкционированное вмешательство в программное обеспечение высокоавтоматизированного транспортного средства (100%)¹.

При этом санкции за указанные правонарушения должны быть дифференцированы с учетом статуса субъекта ответственности (физическое лицо,

¹ См.: Приложение № 1 «Результаты анкетирования экспертов в сфере развития высокоавтоматизированного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации и подведомственных федеральных органов исполнительной власти».

должностное лицо, юридическое лицо), характера нарушенной обязанности и степени ее значимости для установленного порядка эксплуатации ВАТС.

Наряду с административными штрафами, целесообразно нормативно закрепить возможность применения специальных организационно-правовых мер административного воздействия, как отмечалось выше.

Также при определении санкций за административные правонарушения в сфере эксплуатации ВАТС следует учитывать подход А.П. Шергина, обращающего внимание на проблемы совершенствования системы административных наказаний¹, необходимость учета технико-юридических и правоприменительных факторов при ее формировании, а также на значение обоснованности, достаточности и исполнимости административных штрафов. Применительно к рассматриваемой сфере это означает, что административное наказание должно быть соразмерно характеру нарушенной обязанности, характеру возможных угроз для безопасности дорожного движения, субъектному составу эксплуатации и последствиям нарушения условий использования автоматизированного режима.

Особое значение при определении санкций за административные правонарушения в сфере эксплуатации ВАТС приобретает принцип соразмерности. И.В. Максимов рассматривает соразмерность как общеправовую категорию, которая в административно-деликтном законодательстве проявляется через определение количественного и качественного содержания мер административной ответственности с учетом характера совершенного административного правонарушения, размера причиненного вреда, степени вины нарушителя, его имущественного положения и иных существенных обстоятельств². Это означает, что административное наказание в сфере

¹ См.: Шергин, А. П. Совершенствование системы административных наказаний / А. П. Шергин // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права: Сборник статей по материалам ежегодной всероссийской научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 23 марта 2018 года / под общей ред. Ю.Е. Аврутина, А.И. Каплунова. СПб.: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2018. С. 267–277.

² См.: Максимов И. В. «Соразмерность» как общеправовая категория / И. В. Максимов // Вестник Саратовской государственной юридической академии, 2012. № 2(84). С. 163–169.

эксплуатации ВАТС гражданского назначения должно определяться с учетом содержания нарушенной обязанности, характера возможных угроз для безопасности дорожного движения, роли конкретного субъекта эксплуатации и последствий нарушения условий использования автоматизированного режима.

Определенно следует пояснить, что Глава 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях исторически и структурно сформирована на основе традиционной модели управления транспортным средством.

В рамках данной модели центральным субъектом административного правонарушения выступает водитель как физическое лицо, непосредственно осуществляющее управление транспортным средством.

Объектом правонарушений, предусмотренных данной главой, признается безопасность дорожного движения, а объективная сторона выражается в конкретных поведенческих действиях лица в процессе управления транспортным средством, таких как превышение установленной скорости движения, нарушение правил маневрирования, проезда перекрестков, требований сигналов светофора и иных предписаний Правил дорожного движения.

Большинство составов административных правонарушений, закрепленных в главе двенадцатой КоАП РФ (в частности, статьи 12.8, 12.9, 12.12, 12.15 и другие), логически и содержательно связаны именно с фактом физического управления транспортным средством человеком. Они опираются на поведенческую модель правонарушения, предполагающую личное и непосредственное участие водителя в формировании дорожной ситуации, и не предусматривают множественности субъектов ответственности, вовлеченных в процесс управления и эксплуатации транспортного средства. Следовательно, эксплуатация высокоавтоматизированных транспортных средств не укладывается в указанную модель административно-правового регулирования.

Одновременно с этим необходимы изменения и в Федеральном законе от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», участники

экспертного опроса единогласно (100 %) поддержали включение в указанный федеральный закон дополнений¹.

Представляется обоснованным дополнение данного закона нормами, закрепляющими:

понятие высокоавтоматизированного транспортного средства как самостоятельного объекта правового регулирования;

перечень основных участников эксплуатации ВАТС и их административно-правовые обязанности;

требования к условиям допуска высокоавтоматизированных транспортных средств к эксплуатации, включая организационные и технические аспекты использования автоматизированных систем управления;

общие основания применения мер административного воздействия в отношении субъектов, нарушающих установленный порядок эксплуатации ВАТС.

Кроме того, с учетом значимости цифровых данных для установления обстоятельств административных правонарушений в сфере эксплуатации ВАТС, представляется необходимым нормативное закрепление в КоАП РФ и процессуальных нормах административного законодательства положений о юридической значимости данных автоматизированных систем управления, журналов событий, телеметрической информации и иных цифровых источников как допустимых доказательств по делам об административных правонарушениях. Это позволит обеспечить процессуальную определенность и повысить эффективность правоприменения.

Дополнительного нормативного развития требуют и подзаконные акты, в том числе административные регламенты органов государственного контроля и надзора, которые должны быть адаптированы к особенностям эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств.

В таких актах целесообразно закрепить порядок взаимодействия контролирующих органов с эксплуатантами, операторами автоматизированных

¹ См.: Приложение № 1 «Результаты анкетирования экспертов в сфере развития высокоавтоматизированного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации и подведомственных федеральных органов исполнительной власти».

систем и владельцами ВАТС, а также механизмы фиксации и анализа данных, получаемых в ходе эксплуатации.

Таким образом, сформированная в настоящем исследовании концепция административной ответственности за правонарушения в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств позволяет не только углубить теоретическое понимание данного института, но и выработать системные предложения по совершенствованию административного законодательства.

Заключение

В диссертационном исследовании решена актуальная научная задача, имеющая значение для развития теории административного права и совершенствования административно-правового регулирования транспортной сферы в условиях цифровизации, внедрения искусственного интеллекта и развития высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения. Сущность данной задачи заключалась в научном обосновании административно-правовой природы использования ВАТС гражданского назначения, определении юридически значимых признаков таких транспортных средств, разработке их классификации, обосновании дифференцированных административно-правовых режимов, а также формулировании предложений по развитию законодательства, регулирующего допуск, эксплуатацию, государственный контроль, надзор и административную ответственность в рассматриваемой сфере.

Основной научный результат исследования состоит в обосновании того, что общественные отношения, складывающиеся при использовании высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, обладают самостоятельным административно-правовым значением. Их специфика обусловлена участием автоматизированной системы вождения в выполнении динамической задачи управления, изменением роли человека в транспортном процессе, усложнением субъектного состава эксплуатации, а также необходимостью учета технических, цифровых, инфраструктурных и организационных условий безопасного функционирования таких транспортных средств.

В работе показано, что традиционная модель административно-правового регулирования транспортных отношений, ориентированная преимущественно на водителя и транспортное средство как технический объект, не в полной мере отвечает особенностям использования ВАТС гражданского назначения. В условиях автоматизированного управления юридическое значение приобретают не только действия лица, непосредственно находящегося в транспортном

средстве, но и деятельность владельца, эксплуатанта, пользователя, оператора дистанционной поддержки, удаленного водителя, изготовителя транспортного средства, разработчика автоматизированной системы вождения и программного обеспечения, авторизованной сервисной организации, а также органов публичной власти, осуществляющих допуск, учет, регистрацию, контроль и надзор.

Значимым итогом исследования является разработка понятийно-категориального аппарата, позволяющего раскрыть содержание административно-правового регулирования использования ВАТС гражданского назначения и определить правовую природу самого высокоавтоматизированного транспортного средства гражданского назначения. Предложенные определения имеют значение не только для теоретического описания рассматриваемой сферы, но и для последующего нормативного закрепления условий допуска, эксплуатации, технического и программного сопровождения, фиксации эксплуатационных данных и административной ответственности.

В диссертации обоснована классификация ВАТС гражданского назначения по юридически значимым критериям. Ее значение заключается в том, что она позволяет перейти от общего и во многом технического понимания ВАТС к дифференцированному административно-правовому регулированию. Учет степени автоматизации, среды эксплуатации, характера взаимодействия с транспортной инфраструктурой, функционального назначения, субъекта эксплуатации и режима правового допуска позволяет более точно определять содержание обязанностей участников эксплуатации, пределы государственного контроля и надзора, а также основания административной ответственности.

Важным результатом исследования стало выделение групп принципов административно-правового регулирования использования ВАТС гражданского назначения. Общие принципы обеспечивают преемственность регулирования с базовыми началами административного права, а специальные принципы позволяют отразить особенности автоматизированного управления, распределенного характера эксплуатационных функций, цифрового сопровождения транспортного средства и необходимости поэтапного

формирования правового режима. Такой подход имеет значение для дальнейшего нормотворчества, поскольку позволяет избежать как избыточного публичного вмешательства, так и недостаточной определенности правового статуса участников эксплуатации ВАТС.

Сравнительно-правовой анализ зарубежного опыта позволил определить элементы, которые могут быть использованы при развитии российского административно-правового регулирования. В частности, значение имеют требования к переходу транспортного средства в состояние минимального риска, адаптивные механизмы корректировки специальных правил допуска и эксплуатации, территориально ограниченные правовые эксперименты, требования к кибербезопасности, защите эксплуатационных данных, сертификации систем безопасности и мониторингу функционирования автоматизированных систем вождения. Указанные элементы не подлежат механическому заимствованию, однако могут быть адаптированы с учетом особенностей российской правовой системы, транспортной инфраструктуры и модели публичного управления.

Особое значение имеют выводы, связанные с дифференциацией административно-правового регулирования отдельных видов ВАТС гражданского назначения.

Для легковых ВАТС обоснован регистрационно-контрольный режим допуска, ориентированный на обеспечение правовой определенности их участия в дорожном движении, фиксацию юридически значимых характеристик автоматизированной системы вождения, определение пределов использования автоматизированного режима и повышение эффективности государственного контроля и надзора. Для грузовых ВАТС предложен маршрутно-коридорный режим эксплуатации, связывающий допуск таких транспортных средств с перевозочным процессом, маршрутом или транспортным коридором, готовностью инфраструктуры, диспетчерским сопровождением, дистанционной поддержкой и сохранностью груза.

В отношении ВАТС общественного назначения обоснована необходимость специального режима допуска к пассажирским перевозкам, учитывающего публичную значимость транспортной услуги, регулярность и доступность перевозок, безопасность пассажиров, информирование пользователей транспортной услуги и контроль качества транспортного обслуживания. В отношении ВАТС агропромышленного назначения предложен производственно-технологический режим эксплуатации, исходящий из включенности автоматизированной сельскохозяйственной техники в агротехнологический производственный процесс, а не из ее постоянного участия в дорожном движении.

Проведенное исследование также позволило обосновать необходимость функционального разграничения полномочий органов публичной власти в сфере использования ВАТС гражданского назначения. Такое разграничение должно строиться не по формальному признаку участия того или иного органа в транспортной сфере, а по направлениям административно-правового воздействия: установление условий допуска, государственный учет и регистрация, подтверждение соответствия, контроль и надзор, фиксация эксплуатационных данных, обеспечение информационной безопасности, защита персональных данных и применение мер административного воздействия.

Одним из ключевых итогов исследования является вывод о необходимости перехода к функциональной модели распределения ответственности между участниками эксплуатации ВАТС. В условиях автоматизированного управления административная ответственность должна связываться не с формальным статусом лица, а с конкретной административно-правовой обязанностью, возложенной на него в процессе допуска, эксплуатации, технического и программного сопровождения, дистанционной поддержки, предоставления эксплуатационных данных или соблюдения условий использования автоматизированного режима.

В работе обоснована значимость установления специальных составов административных правонарушений в сфере эксплуатации ВАТС гражданского

назначения. К числу таких нарушений относятся эксплуатация ВАТС без соблюдения условий допуска к использованию автоматизированного режима, использование автоматизированных функций управления при отсутствии обязательного диспетчерского сопровождения или дистанционной поддержки, неисполнение обязанностей по техническому и программному сопровождению, несанкционированное вмешательство в программное обеспечение и системы мониторинга, а также непредоставление, сокрытие либо искажение эксплуатационных и телеметрических данных.

Самостоятельное значение имеет вывод о необходимости нормативного признания цифровых данных, формируемых в процессе функционирования автоматизированных систем вождения, включая журналы событий, телеметрию, данные устройств регистрации и иные цифровые следы, в качестве юридически значимого источника доказательств по делам об административных правонарушениях. Такие данные позволяют устанавливать режим управления транспортным средством, соблюдение среды штатной эксплуатации, факт вмешательства в программно-аппаратный комплекс, а также действия или бездействие оператора дистанционной поддержки, удаленного водителя, владельца, эксплуатанта, разработчика автоматизированной системы вождения и программного обеспечения, авторизованной сервисной организации и иных участников эксплуатационного процесса.

Практическое значение результатов исследования заключается в возможности их использования при дальнейшем совершенствовании законодательства о безопасности дорожного движения, законодательства об экспериментальных правовых режимах, законодательства о государственном учете и регистрации транспортных средств и самоходных машин, а также норм Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Разработанные предложения могут быть востребованы при формировании постоянного правового режима использования ВАТС гражданского назначения, определении полномочий органов публичной власти, закреплении обязанностей

участников эксплуатации и установлении специальных составов административных правонарушений.

Вместе с тем проведенное исследование не исчерпывает всей проблематики административно-правового регулирования использования ВАТС гражданского назначения. Напротив, полученные выводы позволяют обозначить ряд направлений, которые требуют дальнейшей научной разработки по мере перехода ВАТС от экспериментального использования к регулярной эксплуатации в транспортной системе.

Одним из перспективных направлений дальнейших исследований является разработка постоянного административно-правового режима допуска ВАТС к эксплуатации. Особого внимания требует вопрос о соотношении экспериментального правового режима и постоянного нормативного регулирования, поскольку правовой эксперимент должен рассматриваться не как временное исключение, а как инструмент проверки безопасности, инфраструктурной готовности, эффективности государственного контроля и управляемости возможных угроз для безопасности дорожного движения и иных охраняемых публичных интересов.

Дальнейшего научного анализа требует соотношение технического регулирования, подтверждения соответствия, государственного учета, регистрации и административного контроля в сфере использования ВАТС. По мере развития таких транспортных средств будет возрастать значение процедур сертификации автоматизированных систем вождения, программно-аппаратных комплексов, устройств регистрации данных, навигационно-информационного оборудования и средств дистанционной поддержки.

Самостоятельным направлением дальнейших исследований является административно-правовой статус участников эксплуатации ВАТС. Научного уточнения требуют статус оператора дистанционной поддержки, удаленного водителя, эксплуатанта ВАТС, пользователя, авторизованной сервисной организации, разработчика автоматизированной системы вождения и

программного обеспечения, а также пределы их административно-правовых обязанностей и ответственности в различных режимах эксплуатации.

Особого внимания заслуживает развитие процессуальных вопросов использования цифровых данных в производстве по делам об административных правонарушениях. Необходимо дальнейшее исследование порядка получения, хранения, проверки, оценки и использования журналов событий, телеметрии, данных устройства регистрации, сведений о программных обновлениях и иных цифровых следов, формируемых в процессе эксплуатации ВАТС.

Дальнейшей научной разработки требуют вопросы кибербезопасности, защиты эксплуатационных данных и предотвращения несанкционированного вмешательства в программно-аппаратные комплексы ВАТС. По мере расширения сферы применения автоматизированных транспортных средств эти вопросы будут приобретать не только техническое, но и самостоятельное административно-правовое значение, поскольку напрямую связаны с безопасностью дорожного движения, устойчивостью транспортной системы и возможностью государственного контроля.

Таким образом, значение проведенного исследования состоит в том, что оно позволяет рассматривать использование высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения как самостоятельную сферу административно-правового регулирования, требующую сочетания теоретически обоснованных правовых категорий, дифференцированных режимов допуска и эксплуатации, функционального распределения обязанностей, специальных механизмов государственного контроля и административной ответственности.

Полученные выводы, содержащиеся в диссертации, направлены на развитие теории административного права в части административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения и на совершенствование нормативного регулирования соответствующих общественных отношений.

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ

I. Нормативно-правовые акты и иные официальные документы

1.1. *Международные правовые акты*

1. Конвенция о дорожном движении (заключена в г. Вене 8 ноября 1968 г.) (с изм. от 23.09.2014) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXIII. М., 1979. – Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 10.11.2023).

2. Global Forum for Road Traffic Safety (WP.1) resolution on the deployment of highly and fully automated vehicles in road traffic, 14 January 2019, UNECE, Geneva. URL: document ECE/TRANS/WP.1/2018/4/Rev. (дата обращения: 10.11.2023).

1.2. *Нормативные правовые акты Российской Федерации и субъектов*

Российской Федерации

3. Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием 12.12.1993 (с изм. и доп. от 04.10.2022, № 5-ФКЗ, № 6-ФКЗ, № 7-ФКЗ, № 8-ФКЗ) // Рос. газета. – 1993. – 25 дек.; Официальный интернет портал правовой информации (www.pravo.gov.ru). – 2022. – 06 окт. – № 0001202210060013.

4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 25.05.2026) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.06.2026) // СЗ РФ. – 2002. - № 1 (ч. I), ст. 1.

5. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 24.06.2025, с изм. от 16.12.2025, № 45-П) // СЗ РФ. – 1996. - № 5, ст. 410; 2025. - № 52, ст. 8740.

6. Федеральный закон от 31.07.2020 № 258-ФЗ (в ред. от 31.07.2025, № 336-ФЗ) «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых и технологических инноваций в Российской Федерации» // СЗ РФ. – 2020. - № 31 (ч. I), ст. 5017; 2025. - № 31, ст. 4690.

7. Федеральный закон от 31.07.2020 № 248-ФЗ (в ред. от 17.04.2026, № 101-ФЗ) «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в

Российской Федерации» // СЗ РФ. – 2020. - № 31 (ч.1), ст. 5007; 2026. - № 16, ст. 1952.

8. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (в ред. от 29.12.2025, № 574-ФЗ) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СЗ РФ. – 2007. - № 46, ст. 5553; 2025. - № 52, ст. 8361.

9. Федеральный закон от 27.07.2006 № 149-ФЗ (в ред. от 31.07.2025, № 325-ФЗ) «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» // СЗ РФ. – 2006. - № 31 (ч. I), ст. 3448; 2025. - № 31, ст. 4679.

10. Федеральный закон от 02.07.2021 № 297-ФЗ (в ред. от 31.07.2025, № 305-ФЗ) «О самоходных машинах и других видах техники» // СЗ РФ. – 2021. - № 27 (ч. I), ст. 5125; 2025. - № 31, ст. 4659.

11. Указ Президента РФ от 07.05.2024 № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» СЗ РФ. – 2024. - № 20, ст. 2584.

12. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (в ред. от 16.07.2025, № 1071) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. - № 47, ст. 4531; 2025. - № 29, ст. 4304.

13. Постановление Правительства РФ от 09.03.2022 № 309 (в ред. от 27.03.2025, № 373) «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; 2025. - № 13, ст. 1478.

14. Постановление Правительства РФ от 26.11.2018 № 1415 (в ред. от 07.02.2022, № 124) «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных

транспортных средств» // СЗ РФ. – 2018. - № 49 (ч.VI), ст. 7619; 2022. - № 7, ст. 982.

15. Постановление Правительства РФ от 29.12.2022 № 2495 (в ред. от 30.03.2026, № 347) «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации» // СЗ РФ. – 2023. - № 1 (ч.II), ст. 300; 2026. - № 14, ст. 1757.

16. Постановление Правительства Российской Федерации от 17.10.2022 № 1849 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы «Беспилотные логистические коридоры» // СЗ РФ. – 2022. - № 43, ст. 7409; 2025. - № 46, ст. 6910.

17. Постановление Правительства РФ от 28.11.2025 № 1955 «О продлении срока действия экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации и внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2022 г. № 2495» // СЗ РФ. – 2025. - № 48 (ч.IV), ст. 7397.

18. Постановление Правительства РФ от 25.07.2024 № 1006 (в ред. от 09.08.2025, № 1184) «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств (трамваев)» // СЗ РФ. – 2024. - № 31, ст. 4654; 2025. - № 33, ст. 5005.

19. Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 № 724-р (в ред. от 07.03.2026, № 445-р) «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» // СЗ РФ. – 2020. - № 13, ст. 1995; 2026. - № 10, ст. 1211.

20. Распоряжение Правительства РФ от 05.11.2020 № 2871-р (в ред. от 14.02.2024, № 339-р) «Об утверждении Плана мероприятий («дорожной карты») реализации механизма управления системными изменениями нормативно-правового регулирования предпринимательской деятельности «Трансформация делового климата» // СЗ РФ. – 2020. - № 46, ст. 7318; 2024. - № 8, ст. 1171.

21. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19.12.2025 № 3887-р «О стратегическом направлении в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года» // СЗ РФ. – 2025. - № 52, ст. 8640.

22. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р (в ред. от 06.11.2024, № 3140-р) «О транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // СЗ РФ. – 2021. - № 50, ст. 8613; 2024. - № 46, ст. 6991.

23. Распоряжение Правительства РФ от 23.11.2023 № 3309-р (в ред. от 06.03.2026, № 436-р) «Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации отраслей агропромышленного и рыбохозяйственного комплексов Российской Федерации на период до 2030 года» // СЗ РФ. – 2023. - № 50, ст. 9093; 2026. - № 10, ст. 1210

24. Распоряжение Правительства РФ от 08.09.2022 № 2567-р (в ред. от 19.12.2025, № 3923-р) «Об утверждении Стратегии развития агропромышленного и рыбохозяйственного комплексов Российской Федерации на период до 2030 года») // СЗ РФ. – 2022. - № 38, ст. 6481; 2025. - № 52, ст. 8646.

25. Закон Саратовской области от 28 марта 2016 г. № 31-ЗСО «Об отдельных вопросах организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом

в Саратовской области». URL: https://www.transport.saratov.gov.ru/certificates/2025/Zakon_28.03.2016_31-ZSO.doc (дата обращения: 22.10.2025).

26. Постановление Кабинета министров Республики Татарстан от 29.01.2021 № 35 «Об утверждении Концепции цифровой трансформации Республики Татарстан на 2021 - 2024 годы» // СЗ РТ. – 2021. - № 13, ст. 0332.

1.3. Зарубежные правовые акты

27. Federal Motor Vehicle Safety Standards (49 CFR Part 571) (as amended at 16.07.2025) / eCFR. URL: <https://www.ecfr.gov/current/title-49/part-571> (дата обращения: 08.09.2025).

28. H.R.3711 — SELF DRIVE Act, 117th Congress (2021–2022). URL: <https://www.congress.gov/bill/117th-congress/house-bill/3711> (дата обращения: 08.09.2025).

29. S.1885 — AV START Act, 115th Congress (2017–2018). URL: <https://www.congress.gov/bill/115th-congress/senate-bill/1885> (дата обращения: 08.09.2025).

30. Autonomous Vehicle Testing Permit Requirement Congressional Review Emergency Amendment Act of 21.03.2025 (DC B 153 Act 35 – An Act in the Council of the District of Columbia) / State Net. URL: https://custom.statenet.com/public/resources.cgi?id=ID:bill:DC2025000B153&ciq=nsl&client_md=7b6d303f1df8bc2219edbb09eb53467a&mode=current_text (дата обращения: 08.09.2025).

31. An act relating to autonomous vehicles of 13.06.2019 (Chapter 2019-101 – Committee Substitute for House Bill No. 311) / State Net. URL: https://custom.statenet.com/public/resources.cgi?id=ID:bill:FL2019000H311&ciq=nsl&client_md=c805b02c751eadb7a692b78be416ffc0&mode=current_text (дата обращения: 08.09.2025).

32. Framework for Automated Driving System Safety. A Proposed Rule by the National Highway Traffic Safety Administration on 03.12.2020 / Federal Register.

URL: <https://www.federalregister.gov/documents/2020/12/03/2020-25930/framework-for-automated-driving-system-safety> (дата обращения: 10.09.2025).

33. National Highway Traffic Safety Administration. Third amended standing general order 2021-01: Incident reporting for automated driving systems (ADS) and Level 2 advanced driver assistance systems (ADAS), 24.04.2025 / U.S. Department of Transportation. URL: https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/2025-04/third-amended-SGO-2021-01_2025.pdf (дата обращения: 11.07.2025).

34. Road Traffic Act 1961 (Current version as at 05 Aug 2025) // Singapore Statutes Online. URL: <https://sso.agc.gov.sg/Act/RTA1961> (дата обращения: 11.07.2025).

35. Road Traffic (Autonomous Motor Vehicles) Rules 2017 (Current version as at 12 Aug 2025) // Singapore Statutes Online. URL: <https://sso.agc.gov.sg/SL/RTA1961-S464-2017?DocDate=20240214&ValidDate=20240214&WholeDoc=1> (дата обращения: 16.07.2025).

36. Стратегия инноваций и развития умных автомобилей. URL: <https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202002/P020200224573058971435.pdf> (дата обращения: 23.07.2025).

37. Ministry issues trial safety guidance on driverless vehicles / Official English-language communication platform of the State Council of the People's Republic of China, 06.12.2023. URL: https://english.www.gov.cn/news/202312/06/content_WS656fe5b4c6d0868f4e8e1ee4.html (дата обращения: 23.07.2025).

38. Руководство по этическим принципам исследований и разработок в области технологии автоматизированного вождения. URL: <https://www.most.gov.cn/kjbgz/202507/W020250723370127123630.pdf> (дата обращения: 23.07.2025).

39. Правила Шэньчжэньской особой экономической зоны по управлению интеллектуальными подключенными транспортными средствами. URL:

https://www.szrd.gov.cn/v2/zx/szfg/content/post_966190.html (дата обращения: 25.07.2025).

40. Положение о содействии инновационному применению беспилотных интеллектуальных подключенных транспортных средств. URL: <https://www.shanghai.gov.cn/nw12344/20221205/c975436eedbe4958bbf3a5aca41c24a1.html> (дата обращения: 28.07.2025).

41. Пекинские правила для автономных транспортных средств. URL: https://www.beijing.gov.cn/zhengce/dfxfg/202501/t20250103_3980149.html (дата обращения: 28.07.2025).

1.4. Проекты правовых актов

42. Проект Федерального закона Российской Федерации от 8 июня 2021 года «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (подготовлен Минтранс России, ID проекта 02/04/06-21/00116763) (не внесен в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 10.06.2021). URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 11.11.2023).

43. Проект Федерального закона Российской Федерации от 21 января 2026 года «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (подготовлен Минтранс России, ID проекта 02/04/01-26/00164305) (не внесен в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 01.06.2026). URL: <https://regulation.gov.ru/projects/164305/> (дата обращения: 01.06.2026).

1.5. Иные официальные документы

44. ГОСТ Р 70249-2022 «Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Высокоавтоматизированные транспортные средства. Термины и определения» // Официальное издание. М.: ФГБУ «РСТ». 2022.

45. ГОСТ Р 70250-2022 «Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Варианты использования и состав функциональных подсистем искусственного интеллекта» // Официальное издание. М.: ФГБУ «РСТ». 2022.

46. ГОСТ Р 70251-2022 «Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Системы управления движением транспортным средством. Требования к испытанию алгоритмов обнаружения и распознавания препятствий» // Официальное издание. М.: ФГБУ «РСТ». 2022.

47. ГОСТ Р 70252-2022 «Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Системы управления движением транспортным средством. Требования к испытанию алгоритмов низкоуровневого слияния данных» // Официальное издание. М.: ФГБУ «РСТ». 2022.

48. ГОСТ Р 70253-2022 «Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Системы управления движением транспортным средством. Требования к испытанию алгоритмов обнаружения и реконструкции структуры перекрестков» // Официальное издание. М.: ФГБУ «РСТ». 2022.

49. ГОСТ Р 70254-2022 «Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Системы управления движением транспортным средством. Требования к испытанию алгоритмов прогнозирования поведения участников дорожного движения» // Официальное издание. М.: ФГБУ «РСТ». 2022.

50. ГОСТ Р 70255-2022 «Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Системы управления движением транспортным средством. Требования к испытанию алгоритмов обнаружения и распознавания дорожных знаков» // Официальное издание. М.: ФГБУ «РСТ». 2022.

51. ГОСТ Р 70981-2023 «Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Системы технического диагностирования транспортного средства. Общие требования» // Официальное издание. М.: ФГБУ «РСТ». 2023.

52. ГОСТ Р 70982-2023 «Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Системы управления движением транспортным средством. Требования к структуре и архитектуре V2X-взаимодействия» // Официальное издание. М.: ФГБУ «РСТ». 2023.

53. SAE J3016. Taxonomy and definitions for terms related to on-road motor vehicle automated driving systems. Warrendale: Society of Automotive Engineers; 2014. URL: https://saemobilus.sae.org/standards/j3016_202104-taxonomy-definitions-terms-related-driving-automation-systems-road-motor-vehicles (дата обращения: 10.02.2024).
54. TR 68-1:2021 Autonomous vehicles – Part 1: Basic behavior / Singapore Standards. URL: <https://www.singaporestandardseshop.sg/Product/SSPdtDetail/e7c32178-6b0f-4ea7-a5bd-951e41eb1c6e> (дата обращения: 16.07.2025).
55. TR 68-2:2021 Autonomous vehicles – Part 2: Safety / Singapore Standards. URL: <https://www.singaporestandardseshop.sg/Product/SSPdtDetail/e6e16ff8-e737-4f2c-b290-91667bb6fa37> (дата обращения: 16.07.2025).
56. TR 68-3:2021 Autonomous vehicles – Part 3: Cybersecurity principles and assessment framework / Singapore Standards. URL: <https://www.singaporestandardseshop.sg/Product/SSPdtDetail/31188da9-c490-4a78-83e7-13575e8a468d> (дата обращения: 16.07.2025).
57. TR 68-4:2021 Autonomous vehicles – Part 4: Vehicular data types and formats / Singapore Standards. URL: <https://www.singaporestandardseshop.sg/Product/SSPdtDetail/9ecade1a-969d-471b-a8bb-1bc390641cfe> (дата обращения: 16.07.2025).
58. GB/T40429-2021 «Классификация систем автоматизации вождения автомобилей». URL: <http://www.twiota.org/assets/202109271621061456.pdf> (дата обращения: 23.07.2025).
59. Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (вместе с ТР ТС 018/2011 «Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств») // Официальный сайт Евразийской экономической комиссии. URL: <https://eec.eaeunion.org/> (дата обращения: 11.11.2023).

60. Заключение об оценке регулирующего воздействия на проект федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 24.06.2022 № 23237-ГИ/Д26и. URL: <https://regulation.gov.ru/projects/116763/> (дата обращения: 10.02.2024).

61. Экспертное заключение по проекту федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (принято на заседании Совета при Президенте РФ по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства 19.05.2022 № 219-2/2022).

62. Приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 08 июня 2021 г. № 2087 «Об утверждении состава и порядка представления собственником высокоавтоматизированного транспортного средства отчетности в испытательную лабораторию в ходе проведения эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств и по его итогам». – Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 11.07.2025).

63. Распоряжение МВД России от 25.12.2024 г. № 1/16139 «Об утверждении руководства по соблюдению обязательных требований, оценка соблюдения которых осуществляется в рамках федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения». – Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 10.03.2025).

64. Рекомендации Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по аграрно-продовольственной политике и природопользованию по итогам круглого стола на тему «Цифровизация сельского хозяйства». URL: <http://council.gov.ru/activity/activities/roundtables/164714/> (дата обращения: 10.11.2025).

II. Научная и специальная литература

2.1. Монографии

65. Байтин М.И. Сущность права: современное нормативное правопонимание на грани двух веков. Саратов: СГАП, 2001. 413 с.
66. Белоусов С.А. Законодательный дисбаланс (доктрина, теория, практика) / С.А. Белоусов. Саратов, Изд-во ФГБОУ ВО «Саратовская государственная юридическая академия», 2015. 472 с.
67. Беспилотники на дорогах России: (уголовно-правовые проблемы) / А. И. Воробьев, С.В. Жанказиев, С. А. Иванов [и др.]. М.: Общество с ограниченной ответственностью «Перспектив». 2021. 243 с.
68. Вехи конституционной реформы в России: Коллективная монография / С. А. Авакьян, Н. А. Антонова, П. А. Астафичев [и др.]. Санкт-Петербург: Скифия-Принт, 2025. 250 с.
69. Жеребцов А.Н., Павлов Н.В., Юшко А.В. Правовые фикции в механизме административно-правового регулирования управленческих отношений: монография. М., 2021. 184 с.
70. Коновалов А.В. Принципы права: монография. М.: Норма, 2026. 792 с.
71. Модернизация административного законодательства: цели, задачи, принципы и актуальные направления: монография / А.М. Абакарова, М.А. Абдыраев, Г.А. Василевич [и др.]; отв. ред. А.Ф. Ноздрачев. М.: Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации; ИНФРА-М, 2020. 496 с.
72. Остроух А. В. Интеллектуальные системы: монография / А. В. Остроух. Красноярск: Научно инновационный центр. 2020. 316 с.

2.2. Учебная и справочная литература

73. Агапов А.Б. Административное право. Общая часть: учебник для вузов. 13-е изд., перераб. и доп. М., 2023. 493 с.
74. Административная ответственность в Российской Федерации: учеб. пособие / А.Ю. Соколов; ФГБОУ ВПО «Саратовская государственная юридическая академия». 2-е изд., перераб. и доп. Саратов: Изд-во ФГБОУ ВПО «Саратовская государственная юридическая академия», 2014. 148 с.

75. Административное право и процесс: полный курс. 2-е изд., доп. и перераб. / Ю.А. Тихомиров. М.: Изд. Тихомирова М.Ю., 2005. 697 с.
76. Административное право России: учебник для студентов вузов, обучающихся по специальности «Юриспруденция» / под ред. В.Я. Кикотя, Н.В. Румянцева, П.И. Кононова. 7-е изд., перераб. и доп. М.: ЮНИТИ-ДАНА. 2023. 743 с.
77. Административное право Российской Федерации: учебник для бакалавров / под ред. доктора юридических наук, профессора А.Ю. Соколова. М.: Изд-во «ДМК Пресс», 2025. 635 с.
78. Аксенов И. Я. Транспорт: история, современность, перспективы, проблемы. М.: Наука, 1985. 176 с.
79. Алексеев С. С. Общая теория права. В 2 т. Т. 2. М.: Юрид. лит. 1982. 360 с.
80. Алексеев С.С. Общая теория права: в 2 т. Т.1 М.: Юрид. лит. 1981. 360 с.
81. Алехин А.П., Кармолицкий А.А., Козлов Ю.М. Административное право Российской Федерации: учебник. М.: Зерцало-М, 2003. 608 с.
82. Бахрах Д.Н., Россинский Б.В., Старилов Ю.Н. Административное право: учебник для вузов. 2-е изд., изм. и доп. М.: Норма, 2005. 800 с.
83. В.М. Манохин, Ю.С. Адушкин. Российское административное право. Саратов: Изд-во Сарат. гос. акад. права. 2000. 414 с.
84. Волков А.М., Дугенец А.С. Административное право: учебник. М.: ФОРУМ: ИНФРА-М, 2017. 288 с.
85. Жанказиев С. В. Интеллектуальные транспортные системы: Учебное пособие / С. В. Жанказиев. М.: Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ), 2016. 120 с.
86. Избранные произведения: пер. с нем. / сост., общ. ред. и послесл. Ю. Н. Давыдова; Предисл. П. П. Гайденоко. М.: Прогресс, 1990. 808 с.
87. Кант И. Критика способности суждения / пер. с нем. М.: Искусство, 1994. 367 с.

88. Лазарев В. В. К вопросу о понятии и пределах эксперимента в области государства и права / В. В. Лазарев // Избранные труды. [В 3 т.]. Т. II: Пробелы в законодательстве: установление, преодоление, устранение. М.: Новая юстиция, 2010. 504 с.
89. Манохин В. М. Административное право России: учебник / В. М. Манохин. Саратов: Ай Пи Эр Медиа, 2011. 266 с.
90. Манохин В.М. Российское административное право: истоки и основы: учебник. Саратов: Саратовская государственная академия права, 2003.
91. Матузов Н. И. Теория государства и права: учебник / Н. И. Матузов, А. В. Малько. 5-е изд. М.: Изд. д. «Дело» РАНХиГС, 2022. 528 с.
92. Мигачев Ю. И. Административное право Российской Федерации: учебник для вузов / Ю. И. Мигачев, Л. Л. Попов, С. В. Тихомиров; под редакцией Л. Л. Попова. 7-е изд., перераб. и доп. М.: Изд-во Юрайт, 2025. 474 с.
93. Попов Л.Л., Мигачев Ю.И. Административное право Российской Федерации: учебник. М.: РГ-Пресс, 2019. 544 с.
94. Стахов А.И., Кононов П.И. Административное право России: учебник для вузов. 5-е изд., перераб. и доп. М., 2021. 685 с.
95. Сырых В.М. Теория государства и права: учебник. М.: Юстицинформ, 2012. 704 с.
96. Теория государства и права: учебник / Н. А. Власенко, Г. И. Муромцев, С. Б. Зинковский [и др.]; под ред. А. А. Клишаса. М.: Статут, 2019. 510 с.
97. Теория государства и права: учебник для бакалавров / под ред. В. К. Бабаева. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Изд-во Юрайт. 2014. 715 с.
98. Теория государства и права: учебник для юридических вузов и факультетов / под ред. В.Б. Исакова. М., 2020. 656 с.
99. Транспортное право. Общая часть: учебник / отв. ред. Н. А. Духно, А. И. Землин. М.: Юридический институт МИИТа, 2017. 259 с.
100. Хайдеггер М. Вопрос о технике // Хайдеггер М. Время и бытие: статьи и выступления / пер. с нем. В.В. Бибихина. СПб.: Наука, 2007. 620 с.

101. Цифровые технологии в российской экономике / К. О. Вишневский, Л. М. Гохберг, В. В. Дементьев и др.; под ред. Л. М. Гохберга; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». М.: НИУ ВШЭ, 2021. 116 с.

2.3. Статьи в научных журналах и иных изданиях

102. Абанина Е. Н. Применение цифровых технологий в целях обеспечения продовольственной безопасности: правовое регулирование / Е. Н. Абанина, А. А. Олифиренко // Правовая политика и правовая жизнь. 2025. № 3. С. 202-209.

103. Амеличкин А.В. К вопросу о правовых проблемах использования высокоавтоматизированных транспортных средств в дорожном движении // Административное и муниципальное право. 2021. № 3. С. 59-68.

104. Бажина М. А. Интеллектуальные транспортные системы – основа *de lege ferenda* транспортной системы Российской Федерации. *Journal of Digital Technologies and Law*, 1(3), С. 629–649.

105. Барандова Т. Л. Цифровая трансформация в странах БРИКС+: альянсы и межгосударственные структуры координации (обзор зарубежного опыта) / Т.Л. Барандова // Россия в глобальном мире. 2025. № 3. С. 9-31.

106. Барышникова Н. А. Дефицит кадров в сельском хозяйстве аграрных регионов России / Н. А. Барышникова, Н. А. Киреева, В. И. Мартынович // Международный сельскохозяйственный журнал. 2025. № 6(408). С. 720-726.

107. Березина Е. А. Автономные автомобильные транспортные средства: правовой опыт Сингапура, Китая и Южной Кореи / Е. А. Березина // Азиатско-тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2022. Т. 24, № 3. С. 100-123.

108. Березина Е. А. Правовые технологии нормативного регулирования общественных отношений, связанных с эксплуатацией автономных (беспилотных) транспортных средств / Е. А. Березина // Евразийский юридический журнал. 2020. № 6(145). С. 104-109.

109. Бондаренко Н.Л., Конаневич Ю.Г., Землин А.И. Правовой режим транспортных экосистем, основанных на принципах функционирования искусственного интеллекта // Мир транспорта. 2024. Т. 22. № 1 (110). С. 50-57.

110. Васюков В. Ф. Отдельные вопросы установления ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения при эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств / В. Ф. Васюков, В. Н. Чаплыгина // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования: Сборник материалов XVII Международной научно-практической конференции, Орёл, 20–21 апреля 2023 года / Редколлегия: Д.Л. Проказин [и др.]. Орёл: Орловский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.В. Лукьянова, 2023. С. 77-83.

111. Васюков В.Ф., Митрошин Д.В. Отдельные аспекты нормативного регулирования эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств // Безопасность дорожного движения. 2023. № 4. С. 11-18.

112. Водяников В.Т., Эдер А.В. Цифровизация АПК: оценка и перспективы внедрения в аграрном секторе экономики страны. Агроинженерия. 2024. № 26(2). С. 49-56.

113. Добробаба М. Б. Проблема правового обеспечения защиты персональных данных при использовании технологий искусственного интеллекта / М. Б. Добробаба // Устойчивое развитие России: правовое измерение: Сборник докладов X Московского юридического форума. В 3-х ч., Университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА), 06–08 апреля 2023 года. М.: Московский государственный юридический университет им. О.Е. Кутафина (МГЮА), 2023. С. 168-172.

114. Жарова А.К. Принципы использования информации и информационных технологий в системе правового обеспечения информационной безопасности // Вестник ЮУрГУ. Серия: Право. 2021. № 4. С. 90-97.

115. Зеленцов А. Б. Административно-правовые режимы: постановка проблемы и ее развитие // Административное и муниципальное право. 2015. № 9. С. 4–9.

116. Зеленцов А.Б. Границы и структура предмета административного права современной России: дискуссионные вопросы / Зеленцов А.Б. // Административное право и процесс. 2020. С. 5-20.

117. Землин А.И. Проблемные вопросы правового регулирования отношений, связанных с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств // Журнал российского права. 2022. Т. 26. № 12. С. 58-69.

118. Зырянов С. М. Проблемы квалификации административных правонарушений, совершаемых с участием беспилотных транспортных средств / С. М. Зырянов // Проблемы правоохранительной деятельности. 2024. № 4 (58). С. 6-10.

119. Каплунов А.И. Административная ответственность как форма административного принуждения // Сибирское юридическое обозрение. 2019. Т. 16. № 4. С. 518-524.

120. Комаров С.В., Столбова Н.В., Незнамов А.В., Чудинов О.Р., Файнбург Г.З. Обзор панельной дискуссии «Беспилотные автомобили: моральные вызовы и правовое регулирование» (3 декабря 2018 года) // Технологос. 2019. № 2. С. 52–67.

121. Коробеев А. И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности / А. И. Коробеев, А. И. Чучаев // Lex Russica (Русский закон). 2019. № 2(147). С. 9-28.

122. Лакаев О. А. К вопросу о понятии и содержании правового режима / О. А. Лакаев // Публичная власть: реальность и перспективы: Сборник научных трудов по материалам V Ежегодных Саратовских административно-правовых чтений (международная научно-практическая конференция). Саратов, 20–21 сентября 2019 года. Саратов: ИП Коваль Юлия Владимировна, 2019. С. 121-124.

123. Лакаев О. А. К вопросу об особенностях административно-правовых режимов / О. А. Лакаев // Гуманитарные и юридические исследования. 2019. № 4. С. 181-185.

124. Лукашевич С. В. Беспилотное транспортное средство: смена парадигмы как следствие цифровизации экономики / С. В. Лукашевич // Транспортное право. 2019. № 3. С. 3-5.

125. Лукашевич С. В. Беспилотное транспортное средство: смена парадигмы как следствие цифровизации экономики / С. В. Лукашевич // Транспортное право. 2019. № 3. С. 3-5.
126. Максимов И. В. «Соразмерность» как общеправовая категория / И. В. Максимов // Вестник Саратовской государственной юридической академии, 2012. № 2(84). С. 163-169.
127. Мартынов А.В. Перспективы установления административной ответственности в сфере эксплуатации беспилотных автомобилей / А.В. Мартынов // Законы России. 2019. № 11. С. 42-55.
128. Наниев А. Т. Вопросы правовой регламентации беспилотного (автономного) транспорта в Российской Федерации / А. Т. Наниев // Инновации. Наука. Образование. 2020. № 19. С. 336-339.
129. Наниев А. Т. Вопросы правовой регламентации беспилотного (автономного) транспорта в Российской Федерации / А. Т. Наниев // Инновации. Наука. Образование. 2020. № 19. С. 336-339.
130. Незнамов А. В. Правила беспилотного вождения: об изменениях Венской конвенции о дорожном движении / А. В. Незнамов // Закон. 2018. № 1. С. 172-182.
131. Незнамов А.В., Наумов В.Б. Стратегия регулирования робототехники и киберфизических систем // Закон. 2018. № 2. С. 69-89.
132. Нестеров, Е. А. Беспилотные такси: векторы правового регулирования в вопросах распределения ответственности при ДТП / Е. А. Нестеров, В. Е. Чеботарев // Транспортное право. 2025. № 2. С. 16-19.
133. Полищук Н.И. Аксиологическая сущность принципа правовой определенности // Правовое государство: теория и практика. 2018. № 3 (53). С. 72-80.
134. Попугаев Ю.И. Административное право и инновации: научный взгляд в будущее // Право и государство: теория и практика. 2024. № 4 (232). С. 160-162.

135. Рогачева О. С. Эффективность норм административно-деликтного права / О. С. Рогачева. Воронеж: Воронежский государственный университет, 2011. С. 223-241.
136. Рожкова М.А. Об источнике повышенной опасности // Вестник ВАС РФ. 2002. № 2.
137. Румянцев Н.В., Журавлев В.В. Административно-правовое регулирование участия высокоавтоматизированных транспортных средств в дорожном движении // Вестник экономической безопасности. 2020. № 5. С. 196-200.
138. Савченко В.В. Анализ информационных потоков в высокоавтоматизированных транспортных средствах / В. В. Савченко // Big Data and Advanced Analytics. 2020. № 6. С. 122-128.
139. Сергеев А.М., Демченко М.В. Субъектный состав правоотношений, возникающих при использовании инновационных (беспилотных) транспортных средств в предпринимательской деятельности // Проблемы экономики и юридической практики. 2024. Т. 20. № 1. С. 64-69.
140. Серков П. П. Административная ответственность и правоотношение / П. П. Серков // Административное право и процесс, 2011. № 9. С. 28-32.
141. Сорокина Н. В., Алипов Д. В. Средство передвижения и статусной мобильности: машина в социокультурной перспективе // Журнал социологии и социальной антропологии. 2013. № 16 (3). С. 210-215.
142. Тихомиров Ю. А. Векторы административно-правового регулирования / Ю. А. Тихомиров // Административное право и процесс. 2025. № 7. С. 11-14.
143. Тухватуллин Т.А. Административно-правовое регулирование транспортных отношений // Транспортное право и безопасность. 2023. № 2 (46). С. 22-32.
144. Шайтура С. В. Использование беспилотных систем в сельском хозяйстве / С. В. Шайтура, В. К. Барбасов, М. Ю. Васкина // Методы и программные средства информационного сервиса в информационных и

пространственных полях: сборник научных трудов. Бургас: Институт гуманитарных наук, экономики и информационных наук. 2020. С. 118-124.

145. Шергин А. П. Совершенствование системы административных наказаний / А. П. Шергин // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права: Сборник статей по материалам ежегодной всероссийской научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 23 марта 2018 года / под общей ред. Ю.Е. Аврутина, А.И. Каплунова. Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2018. С. 267-277.

146. Шестериков Н. А. Административно-правовой статус разработчика программного обеспечения высокоавтоматизированных транспортных средств, участвующих в перевозке людей в рамках такси / Н. А. Шестериков // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2021. № 1(4). С. 452-456.

147. Шестериков Н. А. Перспективы развития административно-правовых основ эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в Российской Федерации / Н. А. Шестериков // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2020. № 1(3). С. 451-455.

148. Шестериков Н.А. Перспективы грузовых перевозок транспортными средствами с высокой степенью автоматизации и их административно-правовое регулирование / Н. А. Шестериков // Безопасность дорожного движения. 2020. № 20. С. 158-164.

149. Шмалий О. В. Административно-правовой режим как фактор эффективности управления в сфере государственной регистрации / О. В. Шмалий // Бизнес в законе, 2010. № 4. С. 114-118.

150. Якимов А. Ю. Анализ определений понятий и терминов, касающихся различных субъектов и объектов, которые участвуют в дорожном движении / А. Ю. Якимов // Безопасность дорожного движения, 2023. № 1. С. 21-27.

151. Ястребов О.А. Принципы законодательства об административных правонарушениях: вопросы совершенствования // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2015. № 8. С. 148-153.

2.4. Зарубежные статьи в научных журналах и иных изданиях

152. Autonomous Vehicle Statutes and Regulations Across the 50 States Including Recent Autonomous Vehicle Trends / Baker Donelson, 20.09.2024. URL: <https://www.bakerdonelson.com/autonomous-vehicle-statutes-and-regulations-across-the-50-states> (дата обращения: 08.09.2025).

153. Autonomous Vehicles in Singapore – Laws and Liability. Legal Guides 2023 / Drew & Napier LLC. URL: <https://www.drewnapier.com/DrewNapier/media/DrewNapier/Autonomous-vehicles-in-Singapore-laws-and-liability.pdf> (дата обращения: 16.07.2025).

154. Béchard D.E. Self-Driving Cars Have New Rules in the U.S. Here’s Why That Matters / D.E. Béchard; edited by D. Visser // Scientific American. 02.05.2025. URL: <https://www.scientificamerican.com/article/self-driving-cars-have-new-rules-in-the-u-s-heres-why-that-matters/> (дата обращения: 10.09.2025).

155. Donglong Y., Qianyu Z., Manxia L., Yuan S., Qianwen H., Chao S. Legislation of Intelligent Connected Vehicles Management and Innovative Practice in Shenzhen // Urban Transport of China. 2023. № 3. URL: <https://www.chinautc.com/upload/accessorychinautc/20243/20243271415151704641.pdf> (дата обращения: 28.07.2025).

156. Lingyun Y., Qin Z., Lin Z. Autonomous Vehicles Regulation in Beijing // Tsinghua China Law Review. 2024. Vol. 17. № 1. URL: <https://www.tsinghuachinalawreview.law.tsinghua.edu.cn/UploadFiles/2025-01-31/ibauyyl7yc2zt3nm.pdf?W3ZvbC4xNy5uby4xXzVdQXV0b25vbW91cyBWZWWhpY2xlcYBSZWd1bGF0aW9uIGluIEJlaWppbmcucGRm> (дата обращения: 22.07.2025).

157. Qin Y., Liu C., Yan S., Wang H. Management strategy for the maximum platoon size of connected automated vehicles in a freeway lane: A mixed traffic capacity modeling approach // Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review. 2025. Vol. 201. URL:

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1366554525003084> (дата обращения: 19.12.2025).

158. Zhang A., Zhu A., Xu J. China's Autonomous Vehicle Regulations // Asia Business Law Journal. 31.07.2025. URL: <https://law.asia/china-autonomous-vehicle-regulations/> (дата обращения: 22.07.2025).

2.5. Диссертации и авторефераты диссертаций

159. Ананенко А.О. Административно-правовое регулирование применения беспилотных транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2024. 159 с.

160. Бойков Д.В. Алгоритмы управления и обработки информации в навигационных системах высокоавтоматизированных транспортных средств: дис. ... канд. тех. наук. Тамбов, 2023. 137 с.

161. Высоцкий С. А. Административно-правовые средства обеспечения законности контрольно-надзорной деятельности ГИБДД: дис. ... канд. юрид. наук. СПб., 2019. 220 с.

162. Городецкая Е.А. Административно-правовое регулирование агропромышленного комплекса: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2014. 224 с.

163. Жарков К.К. Публично-правовое регулирование цифровой трансформации транспортной отрасли в Российской Федерации: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2026. 184 с.

2.6. Словари

164. Советский энциклопедический словарь / гл. ред. А.М. Прохоров. 4-е изд. М.: Сов. энциклопедия, 1989. 1633 с.

III. Материалы правоприменительной и судебной практики

165. Постановление Конституционного Суда РФ от 18 января 2019 г. № 5-П «По делу о проверке конституционности статьи 2.6.1 и частей 1, 2, 3 и 6 статьи 12.21.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в связи с запросом Костромского областного суда и жалобами граждан А.И. Думилина и А.Б. Шарова» // СЗ РФ. 2019. № 4. Ст. 360.

IV. Электронные ресурсы

166. «Ростсельмаш» показал в уборке беспилотный комбайн. URL: <https://www.agroinvestor.ru/business-pages/34064-rostselmash-pokazal-v-uborke-bespilotnyu-kombayn/> (дата обращения: 10.11.2025).
167. «Яндекс» решил выделить беспилотники в отдельное коммерческое направление». URL: <https://www.forbes.ru/biznes/531663-andeks-resil-vydelit-bespilotniki-v-otdel-noe-kommerceskoe-napravlenie> (дата обращения: 19.12.2025).
168. Automated Vehicles for Safety / National Highway Traffic Safety Administration. URL: <https://www.nhtsa.gov/vehicle-safety/automated-vehicles-safety#topic-road-self-driving> (дата обращения: 10.09.2025).
169. Autonomous Vehicle Milestones / Department of Motor Vehicles State of California. URL: <https://www.dmv.ca.gov/portal/vehicle-industry-services/autonomous-vehicles/california-autonomous-vehicle-regulations/autonomous-vehicle-milestones/> (дата обращения: 10.09.2025).
170. Autonomous Vehicles / Land Transport Authority. 23.01.2025. URL: https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/industry_innovations/technologies/autonomous_vehicles.html (дата обращения: 16.07.2025).
171. Autonomous Vehicles | Self-Driving Vehicles Enacted Legislation. URL: <https://www.ncsl.org/transportation/autonomous-vehicles> (дата обращения: 11.07.2025).
172. Cognitive Pilot вошла в ТОП-5 мировых рейтингов систем автопилотирования сельхозтехники. URL: <https://www.fertilizerdaily.ru/20250829-cognitive-pilot-voshla-v-top-5-mirovyh-rejtingov-sistem-avtopilotirovaniya-selhoztehniki/> (дата обращения: 10.11.2025).
173. Collaborative Research Framework for Automated Driving System Developers and Infrastructure Owners and Operators. URL: <https://ops.fhwa.dot.gov/publications/fhwahop21012/fhwahop21012.pdf> (дата обращения: 11.07.2025).
174. General Motors экстренно остановила поездки своих беспилотных автомобилей. URL: https://www.cnews.ru/news/top/2023-11-15_gm_ostanovila_ekspluatatsiyu (дата обращения: 10.03.2026).

175. Joint Factsheet by the Land Transport Authority (LTA) & SSC — Enhanced National Standards for the Safe Deployment of Autonomous Vehicles in Singapore / Land Transport Authority, 03.09.2021. URL: <https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/newsroom/2021/9/news-releases/enhanced-national-standards-for-the-safe-deployment-of-autonomou.html> (дата обращения: 16.07.2025).

176. USDOT Automated Vehicles Activities / U.S. Department of Transportation. URL: <https://www.transportation.gov/AV> (дата обращения: 10.09.2025).

177. В Москве запустили первый в России беспилотный трамвай с пассажирами. URL: <https://ria.ru/20250903/tramvay-2039517893.html?in=t> (дата обращения: 22.10.2025).

178. Владимир Путин открыл объекты транспортного комплекса в субъектах страны. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/12526> (дата обращения: 02.04.2026).

179. Донченко В.В. Повышение устойчивости функционирования городских транспортных систем: проблемы и решения. URL: <https://rut360.ru/publictransportdoc/ustoichgortranssisist.pdf> (дата обращения: 21.12.2025).

180. Минэкономразвития РФ назвало число ДТП с участием экспериментальных беспилотных автомобилей // Neftegaz.RU. 6 февраля 2025 г. URL: <https://neftegaz.ru/news/tsifrovizatsiya/878565-minekonomrazvitiya-rf-nazvalo-chislo-dtp-s-uchastiem-eksperimentalnykh-bespilotnykh-avtomobiley/> (дата обращения: 10.03.2026).

181. Мишустин заявил о развитии ИИ в отечественном сельском хозяйстве. URL: <https://www.ferra.ru/news/v-rossii/mishustin-zayavil-o-razvitii-ii-v-otechestvennom-selskom-khozyaistve-08-10-2025.htm> (дата обращения: 20.10.2025).

182. Никитин рассказал Путину о преимуществах беспилотных грузовиков. URL: <https://tass.ru/ekonomika/26172127> (дата обращения: 16.01.2026).

183. Портал отчетов о происшествиях Министерства транспорта США. URL: <https://mcr.nhtsa.gov/acr/signin> (дата обращения: 11.07.2025).

184. Путин дал поручения по итогам совещания по развитию беспилотных систем. URL: <https://ria.ru/20260116/putin-2068419972.html> (дата обращения: 16.01.2026).

185. Путин заявил о важности формирования нациндустрии беспилотного транспорта РФ. URL: <https://iz.ru/2026026/2026-01-16/putin-zaiavil-o-vazhnosti-formirovaniia-natcindustrii-bespilotnogo-transporta-rf> (дата обращения: 16.01.2026).

186. Путин поручил создать базу для сквозной идентификации беспилотных систем. URL: <https://ria.ru/20260116/putin-2068426170.html> (дата обращения: 16.01.2026).

187. Сельскохозяйственный бизнес. URL: <https://www.rusagrogroup.ru/ru/biznes/selskokhozjaistvennyi-biznes/> (дата обращения: 10.11.2025).

188. Техническое регулирование ЕАЭС: развитие механизма допуска продукции на рынок. URL: https://portal.eaeunion.org/_layouts/15/Cit.Eec.Impop/Portal.Landings/TechnicalRegulation.aspx (дата обращения: 24.04.2025).

189. Число беспилотных грузовиков в России к концу 2028 года вырастет в 10 раз. URL: <https://ria.ru/20260116/gruzovik-2068409691.html> (дата обращения: 21.12.2025).

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

**Результаты анкетирования экспертов в сфере развития
высокоавтоматизированного транспорта
Министерства транспорта Российской Федерации и подведомственных
федеральных органов исполнительной власти**

В целях эмпирической верификации теоретических положений диссертационного исследования и выявления позиции профильного экспертного сообщества по основным вопросам административно-правового регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения в Российской Федерации в период 15.09.2025 - 23.10.2025 гг. был проведен экспертный опрос.

В опросе приняли участие 47 респондентов, представляющих Министерство транспорта Российской Федерации и подведомственные ему федеральные органы исполнительной власти, непосредственно вовлеченные в формирование и реализацию государственной политики в сфере транспорта, цифровизации и обеспечения безопасности дорожного движения.

Выбор данной экспертной группы обусловлен тем, что именно указанные органы и должностные лица в настоящее время принимают основные управленческие и нормативные решения, связанные с внедрением высокоавтоматизированных транспортных технологий.

Анкетирование проводилось в форме дистанционного заполнения электронной анкеты «Административно-правовое регулирование высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения», включающей вопросы, направленные на оценку:

- корректности и применимости предлагаемых научных дефиниций;
- целесообразности законодательного закрепления классификаций высокоавтоматизированных транспортных средств;
- значимости отдельных критериев классификации;

наличия нормативных и организационных барьеров внедрения ВАТС;
 состава субъектов ответственности и направлений развития
 административной ответственности;

перспектив внесения изменений в федеральное транспортное
 законодательство.

Проведенное исследование показало, что 96% экспертов, принявших участие в опросе, в целом согласны с сущностью и содержанием представленного определения высокоавтоматизированного транспортного средства гражданского назначения, под которым понимается транспортное средство, функционирующее в рамках специального административно-правового режима и предназначенное для нужд гражданского сектора, оснащенное автоматизированной системой управления, действующей в качестве дополнительного средства организации безопасности дорожного движения и способной в пределах установленной среды эксплуатации самостоятельно выполнять динамическую задачу управления движением без постоянного непосредственного участия человека, которое предполагает распределение управленческих, эксплуатационных и контрольных функций между несколькими субъектами. 6% затруднились однозначно оценить актуальность представленного определения, объясняя это отсутствием соответствующих компетенций.

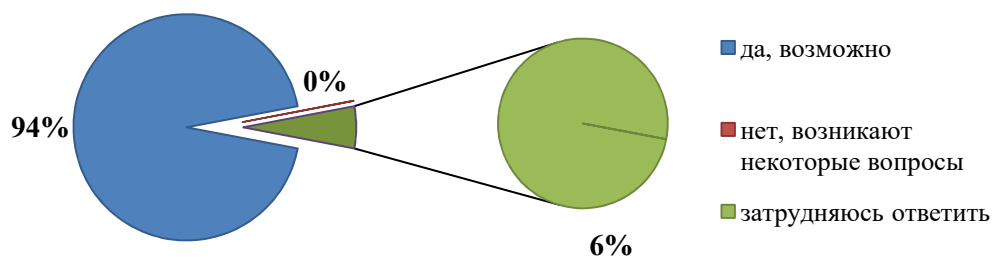


Рис. 1 – Мнение участников опроса относительно сущности и содержания представленного определения высокоавтоматизированного транспортного средства гражданского назначения

В целом все участники опроса придерживаются единого мнения о необходимости введения и закрепления в правовом поле многоуровневой

классификации высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения (суммарное значение вариантов ответа «да» (42%) и «скорее да, чем нет» (58%).

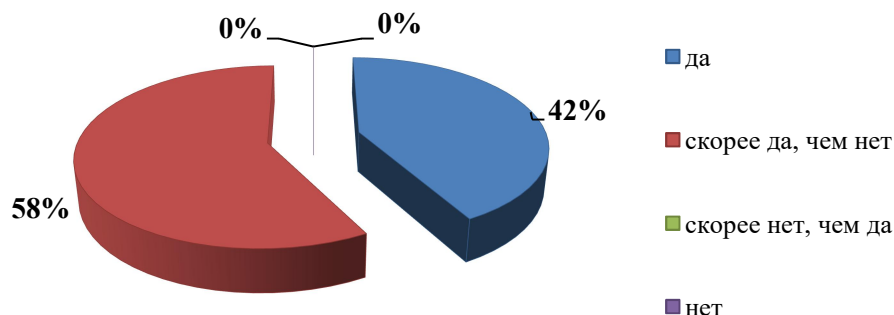


Рис. 2 – Распределение мнений участников опроса относительно необходимости введения и закрепления в правовом поле многоуровневой классификации высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения

В своем большинстве опрошенные эксперты считают, что законодательное закрепление классификаций высокоавтоматизированных транспортных средств по определенным критериям позволит,

во-первых, создать единый технический и правовой язык (согласны 94% участников опроса),

во-вторых, установить дифференцированные требования к сертификации, страховке, участию в дорожном движении (согласны 100% участников опроса),

в-третьих, обеспечить системность, правовую определенность и согласованность с будущими нормами ЕАЭС и международного права (согласны 83% участников опроса).

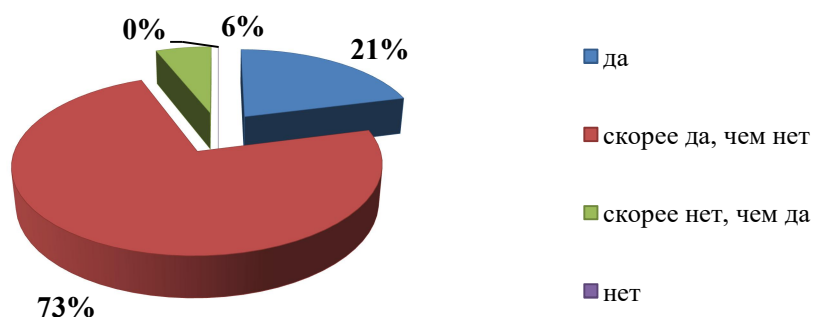


Рис. 3 – Оценка экспертами целесообразности законодательного закрепления классификаций ВАТС с целью создания единого технического и правового языка

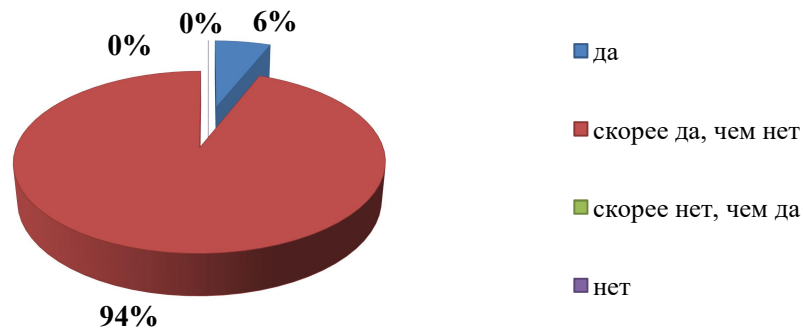


Рис. 4 – Оценка экспертами целесообразности законодательного закрепления классификаций ВАТС с целью установки дифференцированных требований к сертификации, страховке, участию в дорожном движении

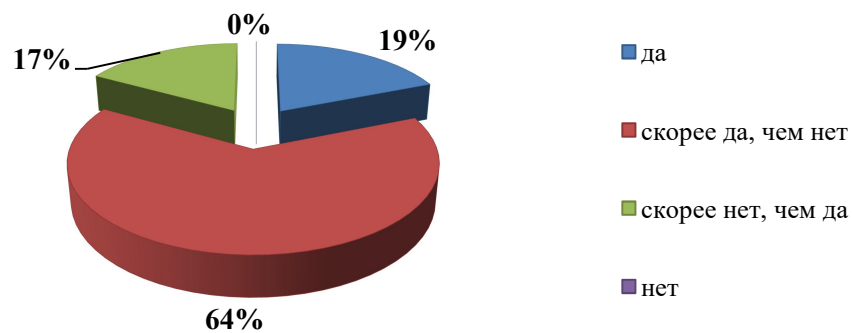


Рис. 5 – Оценка экспертами целесообразности законодательного закрепления классификаций ВАТС с целью обеспечения системности, правовой определенности и согласованности с будущими нормами ЕАЭС и международного права

В тоже время эксперты отмечают, что законодательное закрепление классификаций высокоавтоматизированных транспортных средств, не окажет особого влияния на повышение качества и уровня международной интеграции, признание российских стандартов. Подобной точки зрения придерживаются 79% участников опроса.

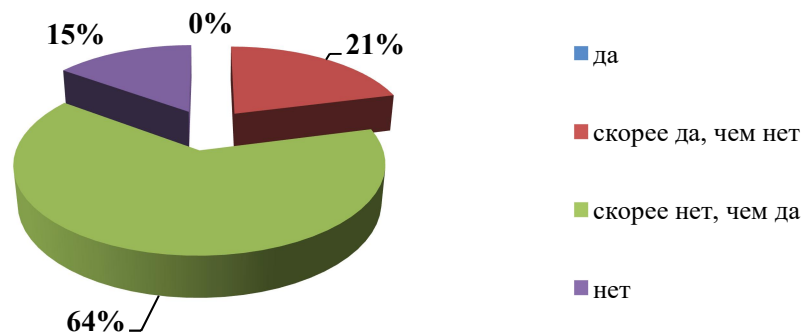


Рис. 6 – Оценка экспертами целесообразности законодательного закрепления классификаций ВАТС с целью облегчения международной интеграции и признания российских стандартов

Рассматривая представленные базовые критерии классификаций ВАТС, большинство опрошенных экспертов соглашались с возможностью их выделения в группы в зависимости от уровня взаимодействия с дорожной инфраструктурой и иными участниками движения (например, изолированные ВАТС, интегрированные ВАТС, кооперативные ВАТС). Такой точки зрения придерживаются 96% участников опроса.

87%, основываясь на международных стандартах (SAE J3016, NHTSA), соглашались с возможностью классифицировать ВАТС в зависимости от степени (уровня) автоматизации.

58% считают возможной к применению классификацию в зависимости от среды эксплуатации ВАТС (например, контролируемая территория, дороги с ограниченным доступом, дороги общего пользования).

Вместе с тем, 72% опрошенных высказали свое несогласие с делением ВАТС с учетом целей и особенностей их эксплуатации на группы в зависимости от сферы применения (например, гражданского, промышленного, военного и специального, экспериментального назначения)



Рис. 7 – Мнение участников опроса относительно возможности классификации ВАТС по предлагаемым базовым критериям

В ходе проведения опроса экспертам было предложено, используя пятибалльную шкалу оценок¹, определить основные препятствия для применения высокоавтоматизированных транспортных средств на территории Российской Федерации.

Так, по мнению участников опроса, значительным препятствием для применения ВАТС является многочисленность разно отраслевых стандартов применения высокоавтоматизированных транспортных средств, отсутствие межведомственного взаимодействия (4 балла). Как менее серьезные препятствия, эксперты рассматривают:

отсутствие четких запретов и ограничений на использование высокоавтоматизированных транспортных средств (3,75 балла);

отсутствие соответствующей транспортной инфраструктуры (3,75 балла);

¹ Для определения основных препятствий для применения высокоавтоматизированных транспортных средств на территории Российской Федерации использовалась следующая шкала оценок: 1 балл – не создает препятствий, 5 баллов – создает значительные препятствия, другие значения промежуточные.

отсутствие правого регулирования использования высокоавтоматизированных транспортных средств (3,25 балла).

По мнению опрошенных экспертов, основными субъектами ответственности в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, являются владелец ВАТС (96%), оператор дистанционной поддержки, удаленный водитель ВАТС (96%), разработчик программного обеспечения для ВАТС (89%). Только 4 % участников опроса, считают, что в круг субъектов ответственности, необходимо включить изготовителей высокоавтоматизированных транспортных средств.

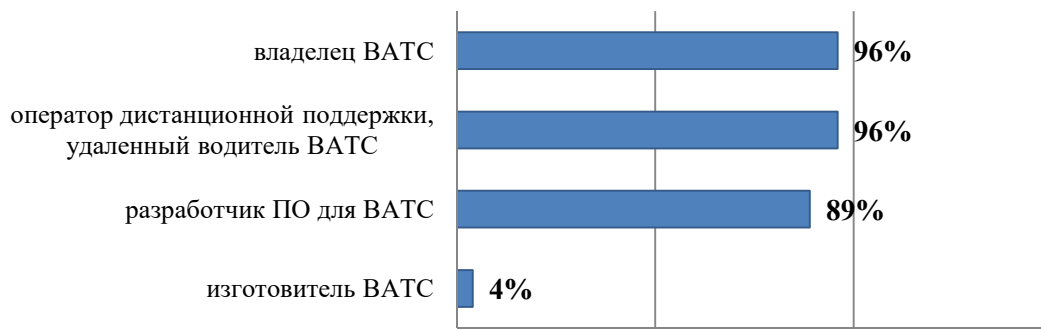


Рис. 8 – Мнение участников опроса о возможности включения отдельных субъектов в сферу ответственности за эксплуатацию ВАТС

Большинство опрошенных экспертов поддерживают включение в КоАП РФ новых норм относительно установления ответственности за нарушения правил эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, а именно:

отсутствие или неисправность регистратора событий высокоавтоматизированного транспортного средства (100%);

нарушение оператором дистанционной поддержки, удаленным водителем правил дистанционного управления высокоавтоматизированным транспортным средством (100%);

незаконное вмешательство в программное обеспечение программно-аппаратного комплекса высокоавтоматизированного транспортного средства (100%);

эксплуатация высокоавтоматизированного транспортного средства без государственной регистрации (96%).

При этом только половина (52%) поддержали включение в КоАП РФ нормы о необеспечении возможности перевода высокоавтоматизированного транспортного средства в состояние минимального риска.

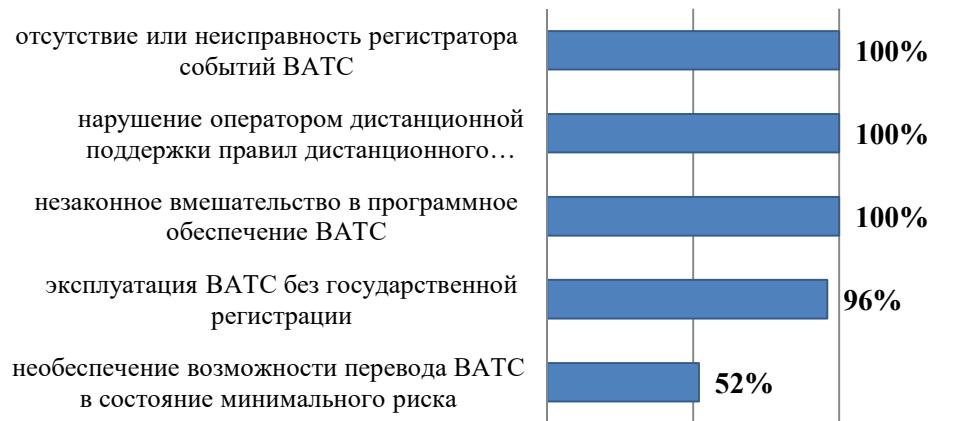


Рис. 9 – Оценка участниками опроса целесообразности включения в КоАП РФ новых норм в сфере ответственности за нарушения правил эксплуатации ВАТС

Единогласно участники опроса поддержали включение в Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» следующих дополнений:

дополнить статью 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» («Основные понятия») терминами: «высокоавтоматизированное транспортное средство», «оператор дистанционной поддержки, удаленный водитель ВАТС», «состояние минимального риска», «владелец ВАТС», «разработчик программного обеспечения ВАТС» (100%);

дополнить Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» статьей 20.1 «Особенности обеспечения безопасности дорожного движения с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств», где предлагается закрепить: порядок регистрации ВАТС; обязательность наличия регистратора событий; наличие системы перевода в состояние минимального риска; обязанности владельца (страхование, ТО и иные); обязанности оператора

(соблюдение ПДД, контроль дистанционного управления и иные); обязанности разработчиков программного обеспечения (кибербезопасность, уведомление о сбоях и иные) (100%).

Отметим, что возможность дополнения статьи 30 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» («Контроль (надзор) в области безопасности дорожного движения»), закрепления там контроля ГИБДД и Ространснадзора в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств вызвала одобрение только у 69% экспертов.

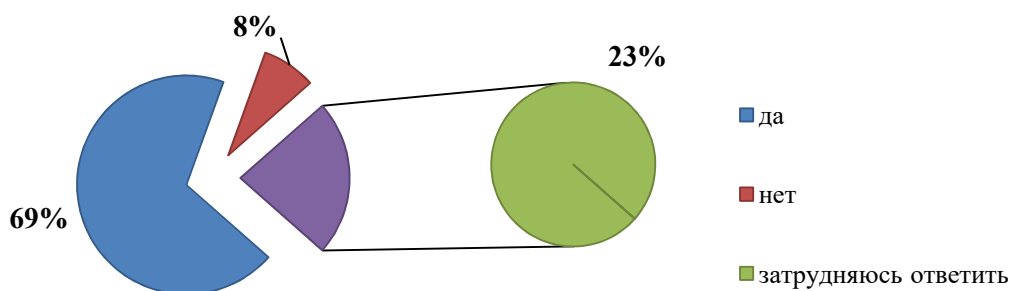


Рис. 10 – Оценка участниками опроса целесообразности дополнения статьи 30 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» («Контроль (надзор) в области безопасности дорожного движения»), закрепления там контроля ГИБДД и Ространснадзора в сфере эксплуатации ВАТС

В заключении отметим, что, несмотря на одобрительные оценки экспертным сообществом перспектив правового регулирования, создания новых и дополнительных нормативно-правовых актов в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в Российской Федерации, мнения участников опроса о том, что использование ВАТС способно решить ряд трудностей, существующих в транспортной сфере в настоящее время (вопросы повышения мобильности, в том числе, оптимизации и совершенствования движения автобусного транспорта, нехватки рабочей силы в сфере автоперевозок, повышения безопасности дорожного движения), оказались неоднозначными и распределилась практически в равных процентных соотношениях («да» – 51%, «нет – 49%»).

На основе анализа результатов экспертного опроса представляется возможным сформулировать следующие выводы.

1. Подтверждена высокая степень согласия экспертного сообщества с авторским подходом к определению высокоавтоматизированных транспортных средств гражданского назначения, что подтверждает корректность выбранных автором критериев дефиниции и их соответствие текущему уровню развития транспортных технологий и управленческой практики.

2. Экспертным сообществом однозначно поддержана необходимость законодательного закрепления многоуровневой классификации ВАТС. При этом эксперты связывают классификацию прежде всего с созданием единого правового и технического языка, а также с возможностью дифференциации требований к сертификации, страхованию и участию ВАТС в дорожном движении.

3. Наиболее обоснованными признаны классификации ВАТС по уровню автоматизации и по степени взаимодействия с дорожной инфраструктурой. В то же время критическое отношение большинства экспертов к классификации по сфере применения указывает на необходимость более взвешенного подхода к ее нормативному использованию.

4. Выявлены институциональные препятствия внедрения ВАТС, связанные не столько с отсутствием норм, сколько с фрагментарностью регулирования, что подтверждает вывод диссертационного исследования о необходимости комплексного, а не точечного правового регулирования.

5. Сформировано устойчивое представление о расширенном круге субъектов ответственности при эксплуатации ВАТС. Эксперты практически единогласно относят к числу субъектов владельца ВАТС, оператора и разработчика программного обеспечения, что корреспондирует с выводами диссертационного исследования о трансформации традиционной модели ответственности в условиях автоматизированного управления.

6. Поддержана идея кодификационного развития административной ответственности в сфере эксплуатации ВАТС. Большинство экспертов высказались за включение в КоАП РФ специальных составов административных

правонарушений, связанных с эксплуатацией высокоавтоматизированных транспортных средств, что подтверждает необходимость формирования самостоятельного блока норм административной ответственности.

7. Экспертным сообществом единогласно поддержано расширение понятийного аппарата Федерального закона «О безопасности дорожного движения», что позволяет рассматривать данное направление как приоритетное для дальнейшего развития транспортного законодательства.

8. Отношение экспертов к потенциалу ВАТС в решении системных проблем транспортной сферы носит сдержанно-нейтральный характер, что свидетельствует о восприятии экспертным сообществом данных технологий не как универсальное решение, а как один из элементов комплексной модернизации транспортной системы.

**Проект внесения изменений и дополнений
в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях**

Внести в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ следующие изменения:

1) дополнить главу 12 КоАП РФ статьей 12.38 следующего содержания:

«Статья 12.38. Нарушение установленного порядка использования высокоавтоматизированных транспортных средств

1. Нарушение установленного федеральным законодательством порядка использования высокоавтоматизированных транспортных средств, выразившееся в эксплуатации такого транспортного средства с использованием автоматизированного или автономного режима управления при отсутствии предусмотренных законом условий допуска,

- влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от пяти тысяч до десяти тысяч рублей; на должностных лиц – от двадцати тысяч до сорока тысяч рублей; на юридических лиц – от ста тысяч до трехсот тысяч рублей.

2. Эксплуатация высокоавтоматизированного транспортного средства с нарушением установленных ограничений по режиму использования автоматизированных функций управления,

– влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от десяти тысяч до двадцати тысяч рублей; на должностных лиц – от сорока тысяч до семидесяти тысяч рублей; на юридических лиц – от трехсот тысяч до пятисот тысяч рублей.

Примечание. Под высокоавтоматизированным транспортным средством для целей настоящей статьи (и статей 12.38.1 – 12.38.6 настоящего Кодекса) понимается транспортное средство, функционирующее в рамках специального административно-правового режима и предназначенное для нужд гражданского сектора, оснащенное автоматизированной системой управления, действующей в

качестве дополнительного средства организации безопасности дорожного движения и способной в пределах установленной среды эксплуатации самостоятельно выполнять динамическую задачу управления движением без постоянного непосредственного участия человека, которое предполагает распределение управленческих, эксплуатационных и контрольных функций между несколькими субъектами.

Наряду с назначением административного наказания за правонарушения, предусмотренные настоящей статьей (и статьями 12.38.1 – 12.38.6 настоящего Кодекса), уполномоченные органы вправе применять специальные организационно-правовые меры административного воздействия, направленные на обеспечение соблюдения установленного порядка эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств.

Применение указанных мер не освобождает виновное лицо от административной ответственности.».

2) дополнить главу 12 КоАП РФ статьей 12.38.1 следующего содержания:

«Статья 12.38.1. Нарушение условий допуска высокоавтоматизированного транспортного средства к эксплуатации

1. Эксплуатация высокоавтоматизированного транспортного средства без государственной регистрации либо без внесения в регистрационные данные сведений о наличии автоматизированной системы управления,

– влечет наложение административного штрафа: на граждан в размере от пяти тысяч до пятнадцати тысяч рублей; на должностных лиц – от тридцати тысяч до шестидесяти тысяч рублей; на юридических лиц – от двухсот тысяч до четырехсот тысяч рублей.

2. Допуск к эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства владельцем высокоавтоматизированного транспортного средства либо эксплуатантом с нарушением установленных требований допуска,

– влечет наложение административного штрафа: на должностных лиц – от пятидесяти тысяч до восьмидесяти тысяч рублей; на юридических лиц – от трехсот тысяч до шестисот тысяч рублей.».

3) дополнить главу 12 КоАП РФ статьей 12.38.2 следующего содержания:

«Статья 12.38.2. Нарушение установленных требований к эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства

Эксплуатация высокоавтоматизированного транспортного средства с нарушением установленных федеральным законодательством, техническими регламентами или иными нормативными правовыми актами требований эксплуатации, включая несоблюдение предусмотренных режимов использования автоматизированных функций управления,

– влечет наложение административного штрафа: на граждан в размере от десяти тысяч до двадцати тысяч рублей; на должностных лиц – от сорока тысяч до семидесяти тысяч рублей; на юридических лиц – от трехсот тысяч до пятисот тысяч рублей.».

4) дополнить главу 12 КоАП РФ статьей 12.38.3 следующего содержания:

«Статья 12.38.3. Нарушение требований к техническому состоянию и обслуживанию высокоавтоматизированного транспортного средства

Нарушение владельцем высокоавтоматизированного транспортного средства либо эксплуатантом требований к техническому обслуживанию, проверке работоспособности и поддержанию исправного состояния автоматизированных систем управления высокоавтоматизированного транспортного средства,

– влечет наложение административного штрафа: на должностных лиц – от сорока тысяч до семидесяти тысяч рублей; на юридических лиц – от двухсот тысяч до четырехсот тысяч рублей.

Примечание. Под владельцем высокоавтоматизированного транспортного средства для целей настоящей статьи понимается физическое или юридическое лицо, которому транспортное средство принадлежит на праве собственности, хозяйственного ведения, оперативного управления, либо ином законном основании и на которое возложены обязанности по обеспечению допуска транспортного средства к эксплуатации, соблюдению установленных условий его

использования, организации технического обслуживания и обеспечению соответствия требованиям законодательства Российской Федерации.».

5) дополнить главу 12 КоАП РФ статьей 12.38.4 следующего содержания:

«Статья 12.38.4. Нарушение требований к программному обеспечению и программно-аппаратному комплексу высокоавтоматизированного транспортного средства

1. Эксплуатация высокоавтоматизированного транспортного средства с использованием программного обеспечения, не соответствующего установленным требованиям, либо без проведения обязательного обновления программного обеспечения,

– влечет наложение административного штрафа: на должностных лиц – от пятидесяти тысяч до восьмидесяти тысяч рублей; на юридических лиц – от трехсот тысяч до шестисот тысяч рублей.

2. Несанкционированное вмешательство в программное обеспечение или алгоритмы функционирования автоматизированной системы управления высокоавтоматизированного транспортного средства,

– влечет наложение административного штрафа: на граждан – от двадцати тысяч до тридцати тысяч рублей; на должностных лиц – от семидесяти тысяч до ста тысяч рублей; на юридических лиц – от пятисот тысяч до одного миллиона рублей.».

б) дополнить главу 12 КоАП РФ статьей 12.38.5 следующего содержания:

«Статья 12.38.5. Нарушение обязанностей оператора дистанционной поддержки или удаленного водителя высокоавтоматизированного транспортного средства

Неисполнение или ненадлежащее исполнение оператором дистанционной поддержки либо удаленным водителем обязанностей по дистанционной поддержке, диспетчерскому сопровождению, дистанционному контролю или дистанционному управлению высокоавтоматизированным транспортным средством в случаях, предусмотренных законодательством или условиями допуска,

– влечет наложение административного штрафа: на граждан – от пятнадцати тысяч до двадцати пяти тысяч рублей; на должностных лиц – от сорока тысяч до семидесяти тысяч рублей.

Примечание. Под оператором дистанционной поддержки для целей настоящей статьи понимается лицо, осуществляющее организационное, информационное и техническое сопровождение функционирования высокоавтоматизированного транспортного средства в дистанционном режиме. Под удаленным водителем понимается физическое лицо, осуществляющее дистанционное управление высокоавтоматизированным транспортным средством в случаях и пределах, предусмотренных законодательством или условиями допуска».

7) дополнить главу 12 КоАП РФ статьей 12.38.6 следующего содержания:

«Статья 12.38.6. Нарушение требований к предоставлению эксплуатационных и телеметрических данных высокоавтоматизированного транспортного средства

Непредоставление, несвоевременное предоставление либо предоставление недостоверных данных о функционировании высокоавтоматизированного транспортного средства, включая сведения телеметрии, журналы событий и иные предусмотренные законом данные,

– влечет наложение административного штрафа: на должностных лиц – от тридцати тысяч до шестидесяти тысяч рублей; на юридических лиц – от двухсот тысяч до четырехсот тысяч рублей.».

**Проект внесения изменений и дополнений
в Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности
дорожного движения»**

Внести в Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» следующие изменения:

1) дополнить статью 2 «Основные термины» Федерального закона «О безопасности дорожного движения» отдельным пунктом следующего содержания:

«транспортное средство, функционирующее в рамках специального административно-правового режима и предназначенное для нужд гражданского сектора, оснащенное автоматизированной системой управления, действующей в качестве дополнительного средства организации безопасности дорожного движения и способной в пределах установленной среды эксплуатации самостоятельно выполнять динамическую задачу управления движением без постоянного непосредственного участия человека, которое предполагает распределение управленческих, эксплуатационных и контрольных функций между несколькими субъектами.».

2) дополнить статью 19 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» пунктом следующего содержания:

«4. Запрещается эксплуатация высокоавтоматизированных транспортных средств при несоблюдении установленных организационных и технических условий.».

3) дополнить Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» статьей 31.1 следующего содержания:

«Статья 31.1. Меры административного воздействия в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств

В случае нарушения участниками эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств установленных требований допуска, эксплуатации и организационного обеспечения функционирования автоматизированных систем

управления применяются меры административного воздействия в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Применение указанных мер направлено на обеспечение соблюдения установленного порядка эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств и не исключает привлечения виновных лиц к ответственности.».

4) дополнить часть 3 статьи 30 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» следующего содержания:

«к соблюдению установленных законодательством Российской Федерации требований к условиям допуска и эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, включая использование автоматизированных и автономных систем управления, организацию дистанционного контроля и выполнение обязанностей участников эксплуатации таких транспортных средств;».