

К вопросу о правовом регулировании высокоавтоматизированных транспортных средств как источника повышенной опасности

А. А. Гришин

студент магистратуры факультета экономики и права РЭУ им. Г. В. Плеханова.
Адрес: ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова»,
117997, Москва, Стремянный пер., д. 36.
E-mail: grishin.anatoly97@gmail.com

On the Issue of Legal Regulation of Highly Automated Vehicles as a Source of Increased Danger

A. A. Grishin

Master Student of the Faculty of Economics and Law of the PRUE.
Address: Plekhanov Russian University of Economics, 36 Stremyanny Lane,
Moscow, 117997, Russian Federation.
E-mail: grishin.anatoly97@gmail.com

Аннотация

Статья посвящена исследованию актуальных вопросов правового регулирования высокоавтоматизированных транспортных средств в действующем законодательстве Российской Федерации. Автор анализирует проблемы нормативного регулирования высокоавтоматизированных транспортных средств (далее – ТС) в Российской Федерации. Рассмотрен ряд коллизий, возникающих в правовой сфере в связи с регулированием процесса взаимодействия человека и автоматизированных машин, а также исследуются меры, принятые Правительством Российской Федерации в целях дальнейшего создания благоприятной среды по развитию современной транспортной инфраструктуры. Анализируются примеры регламентации отношений в области создания высокоавтоматизированных ТС, их тестированию на дорогах общего пользования в зарубежных странах, кроме того, затронуты вопросы правоприменения в данной сфере. Автор статьи рассматривает нормативные основы регулирования отношений в области соприкосновения пользователей и автоматизированных автомобилей. Сформулированы предложения по закреплению в законе правил для осуществления деятельности, связанной с созданием и использованием высокоавтоматизированных транспортных средств. Рассмотрены и исследованы современные нормы права, регулирующие данные отношения, кроме того, сформулированы предложения по устранению пробелов в правовом регулировании в сфере применения автоматизированных ТС. В статье автором формулированы выводы, касающиеся нормативного регулирования использования высокоавтоматизированной техники в транспортной сфере.

Ключевые слова: нормативное регулирование, источник повышенной опасности, системы управления высокоавтоматизированными транспортными средствами, водитель высокоавтоматизированного транспортного средства, субъекты предпринимательской деятельности, поставщики услуг, опытная эксплуатация, специальная декларация, правовое регулирование, законодательство, юридические лица, тестирование, зарубежный опыт, полномочия органов.

Abstract

The article is devoted to the study of topical issues of legal regulation of highly automated vehicles in the current legislation of the Russian Federation. The article analyzes the problems of regulatory regulation of highly automated vehicles (hereinafter – TS) in the Russian Federation, considers a number of collisions arising in the legal sphere in connection with the regulation of the process of interaction between humans and automated machines, and also examines the measures taken by the Government of the Russian Federation in order to further create favorable environment for the development of modern transport infrastructure. Examples of the regulation of relations in the field of creating highly automated vehicles, their testing on public roads in foreign countries are analyzed, in addition, issues of law enforcement in this area are discussed. The author of the article examines the regulatory framework for regulating relations in the field of contact between users and automated vehicles. Proposals have been formulated to establish in the law the rules for the implementation of activities related to the creation and use of highly automated vehicles. The article analyzes modern legal norms governing

the relations under consideration, in addition, proposals are formulated to eliminate gaps in legal regulation in the field of application of automated vehicles. The article formulates conclusions concerning the regulatory regulation of the use of highly automated equipment in the transport sector.

Keywords: regulatory regulation, source of increased danger, highly automated vehicle control systems, highly automated vehicle driver, business entities, service providers, trial operation, special declaration, legal regulation, legislation, legal entities, testing, foreign experience, authority powers.

Развитие современных цифровых технологий и как результат – отражение сформировавшихся на основе их использования общественных отношений в законодательстве привели к появлению совершенно новых, самостоятельных групп правовых норм, регулирующих, например, отношения в области создания и использования таких высокоавтоматизированных ТС, которые рассматриваются как источники повышенной опасности.

Смело можно утверждать, что появление совокупности правовых норм, регулирующих сферу высокоавтоматизированных транспортных средств, является одним из примеров влияния научного прогресса на формирование нормативных основ для регулирования отношений с участием юридических лиц, оказывающих услуги, например, по перевозке пассажиров и груза посредством беспилотного транспорта. Уже несколько лет в Российской Федерации действуют организации, которые эксплуатируют АТС, являющиеся источниками повышенной опасности. Процесс деятельности данных организаций заключается в том, что они проводят разработку и тестирование указанных транспортных средств, вырабатывают оптимальную систему управления с целью безопасной их эксплуатации на дорогах общего пользования. В частности, такими юридическими лицами являются: Яндекс, Cognitive Technologies, СтарЛайн [1]. Учитывая значительный объем схожих общественных отношений в анализируемой сфере, сформировалась объективная необходимость законодательного регулирования новых отношений в области транспортной инфраструктуры. Важным является адекватное отражение в законодательстве новых тенденций, например, в сфере транспортной инфраструктуры.

Представляется, что новое правовое регулирование позволит как организациям, которые производят автоматизированные транспортные средства, так и юридическим лицам, которые оказывают услуги в рамках использования указанных средств, получить четкий нормативный порядок для осуществления своих функций.

Кроме того, учитывая специфику данной сферы, а также потребность в государственном регулировании деятельности субъектов предпринимательства, осуществляющих производство, обслуживание, эксплуатацию этих средств, возникает задача формирования соответствующих форм и методов такого регулирования.

Необходимо констатировать, что в России на сегодняшний день не сформировано законодательство в области производства и использования беспилотных транспортных средств. Учитывая аргументы специалистов о высоких темпах развития отношений по производству, эксплуатации высокоавтоматизированных средств, а также другой связанной с этими процессами деятельности, можно утверждать, что в современных условиях законодатель вынужден будет урегулировать эти отношения. На наш взгляд, исследования процессов нормативного регулирования подобных отношений за рубежом, анализ зарубежного опыта могут помочь в формировании правил для участников соответствующих отношений в России.

Так, обращаясь к зарубежному опыту правового регулирования в данной сфере, можно привести примеры из законодательства США. С учетом того, что в указанной стране ежедневно по дорогам передвигается около полутора тысяч автомобилей без водителей, государство установило правила для эксплуатации соответствующих ТС. Например, в штате Калифорния значительными полномочиями наделены компании – операторы АТС и их органы. Нормативно регламентирована также деятельность производителей и операторов автоматизированных транспортных средств. Представляется, что требования к данным субъектам с точки зрения ответственности имеют усиленный характер. Данный порядок объясним. Имеют место аварии со смертельным исходом с участием транспортных средств компании UBER. Важно учесть, что в случае с ДТП компания-оператор может быть привлечена к ответственности вместе с виновником происшествия. В США действует департамент автотранспортных средств (Department of

Motor Vehicle), как орган, ответственный за допуск автономных автомобилей на дороги общего пользования.

При эксплуатации беспилотного транспорта, как показывает зарубежный опыт, необходимо наличие удаленного оператора, в компетенцию которого входит отслеживание систем автомобиля и его окружающей обстановки. При этом те испытания автомобилей, которые проходят в настоящий момент, идут в штатном режиме и пока не повлекли за собой каких-либо серьезных последствий.

Ввиду того что на сегодняшний день в российском законодательстве отсутствуют нормативные правовые акты, регламентирующие правила работы и эксплуатацию высокоавтоматизированных транспортных средств, а также нормы, устанавливающие их правила работы и эксплуатацию, целесообразно сформировать группы норм, устанавливающих ответственность участников отношений, которая может быть применена к участникам отношений по эксплуатации таких ТС.

Постепенно в Российской Федерации создается нормативная основа для эксплуатации беспилотных транспортных средств. Правительством Российской Федерации с участием специалистов экспертного сообщества были разработаны, а затем приняты документы, в которых предусмотрены действия соответствующих организаций по подготовке экспериментальной базы для реализации опытных работ в рамках проверки эксплуатационных показателей высокоавтоматизированных транспортных средств при их использовании¹. В данном нормативном акте отмечена необходимость разработки ряда мер по подготовке к вводу в регулярную эксплуатацию беспилотных ТС на дорогах общего пользования.

Говоря о принятых правительством правилах проведения соответствующего эксперимента, стоит упомянуть о том, что были разработаны дефиниции, которые касаются основных понятий, используемых для характеристики процесса эксплуатации беспилотных ТС.

Указанные положения получили развитие в дальнейших нормативных правовых актах, при-

нятых высшим органом исполнительной власти Российской Федерации. Следует отметить, что уточнение получили элементы, связанные с процедурами обеспечения безопасности при проведении экспериментов в рамках опытной эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств².

В принятом нормативном акте программно-аппаратные средства, осуществляющие управление ТС при отсутствии действий водителя, влияющих на процесс управления физическим способом с использованием возможности водителя в автоматическом режиме оказывать воздействие на соответствующие органы, управляющие ТС, в случае, если переход в режим ручного управления необходим, принимая во внимание и обеспечение безопасности на автомобильных дорогах общего пользования, могут быть обозначены в качестве АСВ – именно тех систем вождения, которые действуют в автоматическом режиме.

В этой связи автоматизированный режим управления рассматривается как режим, при котором транспортное средство управляется системой вождения, которая автоматизирована и работает автономно. Представляется важным исследование использования самих автоматизированных систем вождения, а также правового регулирования данных процессов.

Специалисты в области гражданского права исследуют такую категорию, как собственник высокоавтоматизированного транспортного средства. В Постановлении Правительства РФ № 200 от 22 февраля 2020 г.³ отражены функции, возложенные на участников эксперимента, в частности, на те организации, которые обладают соответствующими высокоавтоматизированными транспортными средствами и готовы в установленном порядке осуществить испытание эксплуатационных качеств указанных транспортных средств.

Собственник, согласно положениям акта, – это юридическое лицо, которое по праву соб-

¹ Постановление Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» / СЗ РФ от 3 декабря 2018 г. – № 49 (часть VI). – Ст. 7619.

² Постановление Правительства РФ от 22 февраля 2020 г. № 200 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» / СЗ РФ от 2 марта 2020 г. – № 9. – Ст. 1200.

³ Там же.

ственности имеет высокоавтоматизированное транспортное средство и участие которого в организованном эксперименте является добровольным. Таким образом, в рамках эксперимента собственником высокоавтоматизированного транспортного средства может являться только юридическое лицо.

Если же рассматривать вопрос о том, кто определен как водитель высокоавтоматизированного транспортного средства, то в данном случае речь идет о физическом лице, которое занимает в процессе реализации экспериментальных действий соответствующую позицию водителя высокоавтоматизированного ТС. Данное лицо осуществляет запуск АСВ высокоавтоматизированного транспортного средства, затем начинает контролировать сам процесс движения этого транспортного средства в автоматизированном режиме управления, а также осуществляет управление высокоавтоматизированным ТС в режиме ручного управления.

Обращает на себя внимание требование о том, что водитель высокоавтоматизированного транспортного средства должен действовать как участник дорожного движения, соблюдающий положения установлений, в рамках которых осуществляется движение на автомобильных дорогах общего пользования в Российской Федерации¹.

Рассматривая правовое регулирование отношений, связанных с изготовлением и эксплуатацией высокоавтоматизированных транспортных средств, можно оценить темпы развития процессов взаимодействия государств – участников Евразийского экономического союза в рамках формирования законодательства о беспилотных транспортных средствах. В частности, высокоавтоматизированное транспортное средство определено как транспортное средство, выпущенное в обращение на территории Евразийского экономического союза, которое может в установленном порядке участвовать в дорожном движении на всей территории Российской Федерации, в конструкцию которого внесены изменения, связанные с его оснащением автоматизированной системой вождения, и не подлежащее отчуждению в период проведения эксперимента.

Заявитель в данном случае будет тем лицом, которое, являясь собственником, имеет право на подачу заявки, содержащей просьбу о получении такого документа, как заключение. Данное заключение содержит сведения о том, что транспортное средство соответствует требованиям безопасности с внесенными в конструкцию транспортного средства изменениями.

Проведение оценки соответствия требованиям безопасности высокоавтоматизированных транспортных средств на основании договоров с собственниками высокоавтоматизированных транспортных средств реализует Федеральное государственное унитарное предприятие «Центральный ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт «НАМИ», которое является испытательной лабораторией.

Отметим, что была дана характеристика такого понятия, как опытная эксплуатация. Данную категорию положения документа определяют как эксплуатацию, содержащую само движение в автоматическом режиме управления высокоавтоматизированными транспортными средствами. Причем данное движение должно быть осуществлено в соответствии с разработанной программой такой эксплуатации. Нужно еще иметь в виду, что движение может осуществляться как одним, так и несколькими транспортными средствами соответствующего профиля.

В Постановлении учтены вопросы обеспечения безопасности эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств. В частности, установлено понятие ручного режима управления. Он определен как режим, при котором управление высокоавтоматизированным транспортным средством осуществляет водитель.

Отдельно выделены положения, касающиеся безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства. Отметим, что в Приложении № 1 к Положению о проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств включена специальная Декларация о безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства в отношении свойств, которые не могут быть оценены на соответствие обязательным требованиям, установленным техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) и Правилами Организации Объединенных Наций,

¹ Постановление Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» / Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации от 22 ноября 1993 г. – № 47. – Ст. 4531.

которые применяются Российской Федерацией в силу участия в Соглашении о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и (или) использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, заключенном в г. Женеве 20 марта 1958 г.

Анализируя положения данной декларации, можно отметить, что в ней содержатся сведения о том, что рассматриваемое транспортное средство, действующее как высокоавтоматизированный механизм, является безопасным участником дорожного движения в установленном режиме обозначенной опытной эксплуатации по дорогам, которые имеют назначение общего пользования. Если собственник хочет получить заключение о соответствии транспортного средства определенным требованиям безопасности, с учетом того что данное заключение будет содержать сведения о том, что транспортное средство соответствует требованиям безопасности с внесенными в конструкцию транспортного средства изменениями, то, соответственно, он может использовать в целях получения такого документа специальную декларацию.

Изучение механизмов правового регулирования эксплуатации беспилотных ТС позволяет утверждать, что законодательство в данной сфере в ближайшее время будет активно развиваться. Так, будет проводиться ежедневное тестирование беспилотных транспортных средств на улицах г. Москвы и городского поселения Иннополис в Республике Татарстан. Кроме того, те организации, которые являются собственниками соответствующих транспортных средств, еженедельно будут предоставлять информацию о результатах эксперимента в указанную выше испытательную лабораторию.

Экспертное сообщество признало успешным эксперимент по опытной эксплуатации вышеуказанных транспортных средств в г. Москве и Республике Татарстан, который проводился в течение последних двух лет.

Говоря о развитии процесса законодательного регулирования в сфере эксплуатации беспилотных ТС, следует отметить, что Правительство Российской Федерации разработало и утвердило документ, позволяющий запустить экспериментальные процедуры в отношении

транспортных средств, перемещающихся в беспилотном режиме¹.

Существенным является тот факт, что в принятом Распоряжении Правительства РФ содержатся положения о гарантиях обеспечения безопасности дорожного движения при использовании беспилотных транспортных средств. Кроме того, в нем отражены рекомендации по безопасному функционированию ТС. Важно, что нормативно закреплено понятие среды штатной эксплуатации беспилотных ТС. На необходимость обучения и подготовки пользователей высокоавтоматизированных транспортных средств указывает ряд положений Распоряжения².

Нельзя недооценивать те требования, которые предъявляются к высокоавтоматизированным транспортным средствам. Нормативно закреплена обязанность по обеспечению безопасности в случаях ошибок, допускаемых водителями и пользователями транспортных средств. По нашему мнению, целесообразно создать систему контроля за соблюдением ПДД как водителями транспортных средств без высокой автоматизации, так и беспилотными автомобилями, что будет способствовать расширению зоны безопасного движения.

Стоит отметить, что внедрение беспилотных транспортных средств существенно повлияет на общую обстановку на автомобильных дорогах, поскольку данные транспортные средства как источники повышенной опасности дополнительно осложняют отношения между участниками движения. Позиция Правительства РФ заключается в том, что на дорогах общего пользования, по которым осуществляется движение автомобильного транспорта, наличествует активно действующая система, которая включает в себя разнообразные элементы. В эту систему входят такие элементы, как дорога, человек и транспортное средство, которые функционируют в определенной среде. Причем указанные элементы составляют определенное единство, образуя единую дорожно-транспортную систему. Кроме того, между ними складываются определенные отношения, включающие в себя и те, что подвержены

¹ Распоряжение Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р «О Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» / СЗ РФ от 30 марта 2020 г. – № 13. – Ст. 1995.

² Там же.

влиянию факторов риска. Можно сказать, что взаимодействие вышеназванных элементов в отдельных случаях может приводить к возникновению дорожно-транспортных происшествий.

Нельзя забывать и о таком факторе, как уровень автономности транспортных средств, который в значительной степени будет оказывать влияние на ответственность участников дорожного движения. Важен также вопрос обеспечения безопасного взаимодействия беспилотных транспортных средств с другими участниками дорожного движения. Следует опираться на гарантии ситуационной осведомленности беспилотных транспортных средств, и в этом случае необходимо использовать весь арсенал возможностей дорожно-транспортной инфраструктуры, а также привлекать инструментарий риск-менеджмента. Беспилотные транспортные средства для пользователей являются механизмами, которые при движении могут попадать в опасные ситуации, инициированные как человеком, так и обстоятельствами непреодолимой силы, поэтому обучение пользователей должно проводиться по специальной методике.

Обращает на себя внимание наличие зафиксированных инцидентов с участием высокоавтоматизированных транспортных средств. В частности, в г. Москве на Трубецкой улице (июль 2019 г.) высокоавтоматизированное ТС осуществляло торможение перед пешеходным переходом, а следовавший за ТС водитель не затормозил, последовало столкновение. Можно привести также пример ДТП в г. Москве в районе Аминьевского шоссе. Как было установлено, виновен был водитель, который находился за рулем беспилотного автомобиля. Результатом ДТП явились незначительные повреждения автомобилей. В данном случае применению подлежат меры гражданско-правовой ответственности, при этом они применяются независимо от вины водителей.

С учетом того, что операторы беспилотных автомобилей должны застраховать их, можно говорить об использовании положений о страховании гражданской ответственности применительно к рассматриваемой сфере.

Как отмечают ученые, «регулирование ответственности за ущерб, нанесенный вследствие использования автономных автомобилей, и в целом за вред, причиненный искусственным интеллектом, находится пока на этапе разработки. Многие правовые концепции, нормы и сложившаяся судебная практика неприменимы к отно-

шениям, возникающим по поводу все более и более усложняющихся результатов деятельности человека» [3. – С. 24]. Поэтому так важно исследовать и обобщать предложения юристов-экспертов в данной сфере. В частности, «необходимо четко определить, относится ли беспилотный автомобиль к источникам повышенной опасности, а также выявить субъекта, ответственного за вред, причиненный при эксплуатации такого автомобиля... Неправильное распределение бремени ответственности может помешать развитию инновационного рынка» [3. – С. 24].

Существует также мнение о том, что «одним из возможных решений видится введение режима, подобного режиму «источника повышенной опасности: тогда в ДТП ответственность будут разделять все участвующие в нем стороны» [2. – С. 170].

Полагаем, что новизна автономных автомобилей и специфика их эксплуатации требуют детального изучения, на основе которого будут сформированы законодательные инициативы, учитывающие особенности беспилотных транспортных средств.

Продолжая рассматривать отдельные примеры из зарубежной практики, приведем данные об опытной эксплуатации таких средств передвижения в США. В этой стране соответствующая эксплуатация начала проводиться с 2015 г. Обращает на себя внимание тот факт, что сумма страхового покрытия, установленная для испытания роботизированных автомобилей в США, составляет 5 млн долларов. Однако пострадавший в ДТП по вине автомобиля-робота в случае удовлетворения иска в суде может получить от оператора и производителя значительно большие суммы, чем указанная выше. Законодательство отдельных штатов содержит соответствующие положения.

В США в штате Флорида (2016) было зафиксировано ДТП со смертельным исходом с участием беспилотного транспортного средства. Автомобиль (Робокар Tesla Model S), которым управлял автопилот, столкнулся с грузовиком на перекрестке. Официально пресс-службой компании Tesla было заявлено о такой причине аварии, как стечение обстоятельств. По мнению экспертов, либо компьютеру не удалось провести идентификацию прицепа грузовика, а водитель не успел вовремя отреагировать и переключить управление на себя, либо бортовой компьютер

ошибочно ввиду большой длины фуры и увеличенного просвета под прицепом не определил правильные размеры грузовика, что явилось помехой для датчиков в определении и распознавании опасных препятствий.

По результатам расследования, проведенного NHTSA, система автопилота были оправдана, а часть вины возложили на самого водителя – он был недостаточно внимательным на дороге.

Интересен тот факт, что производители нового вида транспортных средств, желая заинтересовать покупателей, делают заслуживающие внимания заявления. Автоконцерн VOLVO «заявил о том, что примет на себя всю ответственность за аварии, связанные с их беспилотниками, тем самым снимая ответственность с автовладельца»¹. Большинство производителей занимают выжидательную позицию, ориентиром для них служит формирующееся законодательство о беспилотных транспортных средствах. Учитывая специфику этих источников повышенной опасности, законодатель в зарубежных странах с осторожностью подходит к установлению новых правил для таких участников дорожного движения.

Исходя из статистических данных об авариях, о безопасности беспилотных автомобилей видно, что 98% ДТП происходят по вине других участников движения².

Анализируя оценки экспертов, можно сделать вывод о том, что транспортные средства в беспилотном режиме «могут дать экономию топлива в размере 19–22 процентов и увеличить скорость доставки грузов на 26–30 процентов по сравнению с транспортными средствами, управляемыми человеком»³.

Некоторые эксперты отмечают, что при внедрении автономных транспортных средств будет достигнут как экономический, так и социально-общественный эффект, которые связаны прежде всего со снижением количества аварий.

На наш взгляд, важным является проведение мероприятий по повышению профессиональной квалификации водителей беспилотных транспортных средств. Необходимо также сформировать психофизиологическую готовность водителей к управлению такими транспортными средствами при соблюдении правил дорожного движения. В этой связи в Российской Федерации разрабатываются новые правила обучения водителей.

Таким образом, проанализировав положения нормативных актов, регулирующих отношения по использованию таких источников повышенной опасности, как беспилотные транспортные средства, можно сделать следующие выводы. Данное направление нормативного регулирования является перспективным, требующим дополнительного внимания законодателя к разработке и установлению отдельных правовых норм в целях безопасной эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств.

Создание соответствующих правил эксплуатации должно базироваться на тщательном исследовании рынка внедрения высокоавтоматизированных транспортных средств без присутствия инженера-испытателя в салоне транспортного средства.

В связи с тем, что автоматизированный режим управления рассматривается как режим, при котором управление транспортным средством осуществляется автоматизированной системой вождения, необходимо на основе исследования использования указанных автоматизированных систем установить четкие требования к работе в автоматизированном режиме управления транспортным средством.

В целях создания эффективного механизма правового регулирования процессов эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств следует активно развивать сотрудничество государств – участников Евразийского экономического союза в этой сфере.

¹ Who Is Responsible In A Crash With A Self-Driving Car? <https://www.forbes.com/sites/fernandezelizabeth/2020/02/06/who-is-responsible-in-a-crash-with-a-self-driving-car/#12f1a7844b2b>

² URL: <https://bespilot.com/chastye-voprosy/byli-li-avarii-ba>

³ Распоряжение Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р «О Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» / СЗ РФ от 30 марта 2020 г. – № 13. – Ст. 1995.

Список литературы

1. Развитие беспилотного транспорта в России. – URL: <https://bespilot.com/regions/russia>
2. *Степанян А. Ж.* Проблемы регулирования беспилотных транспортных средств / Вестник Университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА). – 2019. – № 4. – С. 169–174.
3. *Чурилов А. Ю.* Ответственность за вред, причиненный при эксплуатации беспилотного автомобиля: проблемы и перспективы / Законодательство. – 2019. – № 6. – С. 17–24.