ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ

«АКАДЕМИЧЕСКАЯ ГИМНАЗИЯ N°56»

САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

XXV научно-практическая конференция школьников

«Шаги в науку XXI века»



**Научно-исследовательская работа**

«Нейроюриспруденция: точки пересечения права и нейронауки в XXI веке»

Обучающийся 10 класса «Б»

«Академической гимназии №56» Санкт-Петербурга

Разуваевой Яны Николаевны

Научный руководитель:

Учитель обществознания старшей школы

Макина Екатерина Сергеевна

Санкт-Петербург

2023

**Содержание**

[Введение 3](#_Toc120553562)

[Глава 1. История развития нейроюриспруденции 5](#_Toc120553563)

[1.1 Развитие нейронауки. Первые точки пересечения права и нейронауки 5](#_Toc120553564)

[1.2 Нейроюриспруденция в 21 веке 9](#_Toc120553565)

[Глава 2. Правовое регулирование нейронных сетей. Точки пересечения права и нейронауки в 21 веке 13](#_Toc120553566)

[2.1 Понятие «Искусственный интеллект» в законодательстве 13](#_Toc120553567)

[2.2 Нейронная сеть как субъект и объект в нейроправе 16](#_Toc120553568)

[2.3 Правовое регулирование нейронных сетей. Беспилотные автомобили 18](#_Toc120553569)

[2.4 Проблемы и перспективы правового регулирования работы беспилотных автомобилей в РФ 23](#_Toc120553570)

[Глава 3. Правовое регулирование беспилотных автомобилей в иностранных государствах 26](#_Toc120553571)

[3.1 Правовое регулирование беспилотных автомобилей в США 26](#_Toc120553572)

[3.2 Правовое регулирование беспилотных автомобилей в Китае 30](#_Toc120553573)

[Законопроект «О внесении изменений в главу 12 КоАП РФ «Административные правонарушения в области дорожного движения» 33](#_Toc120553574)

[Заключение 42](#_Toc120553575)

[Список литературы 45](#_Toc120553576)

[Приложения 48](#_Toc120553577)

# **Введение**

**Актуальность исследования** обеспечивается тем, что огромную роль в развитии искусственного интеллекта играет активно развивающаяся в 21 веке нейронаука, которая включает в себя целый ряд различных областей.

Из нашей жизни стало появляться всё больше и больше вопросов, связанных с правовым регулированием работы искусственного интеллекта, из-за того, что он стал прочнее внедряться в нашу повседневную жизнь: появляются беспилотные автомобили и такси, искусственный интеллект активно внедряется на предприятиях и делает то, что не способен сделать человек. Разумеется, с искусственным интеллектом возможно возникновение спорных ситуаций, нуждающихся в правовом регулировании, которое, на данный момент, не представляется возможным из-за отсутствия соответствующих статей в законодательстве РФ. Например, возможно столкновение беспилотного автомобиля с другим авто, но при этом, обвинить искусственный интеллект и привлечь его к юридической ответственности не представляется возможным. Также могут возникать сбои на производстве, из-за чего искусственный интеллект может навредить человеку, но, опять же, привлечь искусственный интеллект к юридической ответственности не получится. В связи с чем необходимо детальное изучение случаев пересечения права и последних достижений нейронауки с целью создания законопроекта, регулирующего спорные ситуации, возникающие с участием искусственного интеллекта.

**Цель работы:** выявление и анализ точек пересечения права и нейронауки в 21 веке, посредством создания законопроекта в сфере регулирования работы искусственного интеллекта.

**Задачи:**

1. Изучение истории развития нейроправа;
2. Выявления возможных точек пересечения права и нейронауки в современном мире;
3. Анализ точек пересечения, выявление дальнейшей практической надобности взаимодействия права и нейронауки;
4. Анализ опыта иностранных государств в области нейроюриспруденции;
5. Проведение опроса на предмет определения уровня осведомленности в области нейроправа и искусственного интеллекта в РФ у старших школьников и взрослых;
6. Обобщение собранного материала о точках пересечения права и нейронауки;
7. Создание законопроекта для регулирования работы последних достижений нейронауки.

**Гипотеза:** создание законопроекта сможет привести к вынесению справедливых решений в спорных ситуациях с участием искусственного интеллекта.

**Практическая значимость исследования:** результаты исследования могут быть использованы в дальнейшем для развития российского законодательства с использованием достижений нейронауки.

**Использованная литература:** для написания работы нами была изучена различная литература: как научная, так и методическая. Нами были рассмотрены труды: В. А. Лаптева, Дидикина А. В. Беляева М. А. Горбань и Филиповой И. А, в которых освещены проблемы поиска точек пересечения права и нейронауки, предпосылки появления данных точек пересечения, а также особенности правового регулирования работы нейронных сетей в 21 веке.

# **Глава 1. История развития нейроюриспруденции**

# **1.1 Развитие нейронауки. Первые точки пересечения права и нейронауки**

Термин нейроправо появился только в конце 20 века, но при этом данная отрасль права имеет достаточно долгую историю.

Изначально нейроправо было связано исключительно с проблемами человеческого мозга. Именно поэтом, принято выделять следующие периоды развития нейроправа до 21 века (по Ф. Шену)[1]:

1. Фундаментальный медико-правовой диалог (19-начало 20 века);
2. Использование электроэнцефалографии в юриспруденции (середина 20 века);
3. Использование психохирургии для предотвращения насилия (1960-1970-е годы);
4. Использование нейробиологических свидетельств в судебных процессах, доказывающих поражение мозга вследствие заболеваний или травм, повлиявших на поведение лица (1980-1990-е годы).

Предпосылки развития нейроправа можно найти ещё до 19 века. Одной из предпосылок развития такой отрасли как нейроправо можно назвать постоянную потребность в установлении истины, при этом как можно точнее. Попытки выяснить истинность или ложность высказываний человека с целью вынесения справедливого приговора, практиковались еще с древнейших времен, потому что нарушения порядка, а соответственно, и судебные разбирательства имели место быть в различных исторических периодах. Разумеется, подобные способы определения истинности или ложности высказываний имели примитивный характер. Например, в Китае, обвиняемый должен был набрать в рот горсть риса и выслушать приговор. Если горсть риса оставалась сухой, то человек признавался виновным.

Подобные способы не имели ничего общего с психофизикой, а, соответственно и с нейронаукой, но за счет своей малой эффективности они подтолкнули человечество на дальнейшее развитие способов выявления истинности или ложности высказываний.

Психофизика начала активно развиваться с 19 века, после того как В. Вундтом было изобретено устройство, позволяющее измерять частоту сердцебиения. А позднее уже Ч. Ламброзо широко применял на практике, изобретенное им устройство, фиксирующее изменения кровяного давления. В 1933 году Л. Киллером был создан прибор схожий с современным полиграфом. Устройство Л. Киллера позволяло отслеживать работу сердца, частоту дыхания, кожно-гальвонический рефлекс.

 Впоследствии психофизика трансформировалась и постепенно стала наукой о нейронных механизмах психологических процессов и состояний, то есть нейрофизиологией, которой тесно соприкасаются такие дисциплины как: нейробиология и когнитивная психология. Официальное название «Нейронаука» появится только в 1962 году, когда даное понятие будет использовано Массачусетским технологическим университетом в исследовательской программе Neurosiences Research Program.

Уже в 20 веке произошел ряд значимых для развития нейроправа случаев.

В США в ночь с 31 июля на 1 августа житель горда Остин Чарльз Уитмен совершил ряд зверских убийств: он задушил свою мать, после чего зарезал жену, а затем поднялся на 27 этаж Техасского университета и начал стрелять в прохожих. От выстрелов Уитмена пострадало 32 человека, а 16 человек были убиты. Сам убийца тоже не остался в живых, Уитмен был убит полицейским при задержании[2]. При расследовании преступления была найдена записка, написанная Уитменом перед совершением преступления. В ней мужчина рассказывал о своих подозрениях, что с ним что-то не так и просил в случае своей смерти провести вскрытие, которое могло показать причину его неадекватных действий. При вскрытии в мозгу Уитмана нашли опухоль, которая мешала нормальной мозговой деятельности и вызвала неадекватное поведение со стороны мужчины. Данный случай стал толчком для связывания нейронауки и права.

В 1978 году в США Терри Харрингтон [3] был приговорен к пожизненному заключению за убийства сторожа. При этом Харрингтон свою вину отрицал, ссылаясь на то, что во время убийства он находился на концерте. Но из-за наличия ряда свидетельских показаний и следов пороха на одежде Харрингтона, суд приговорил мужчину к пожизненному заключению. Через 23 год Терри Харрингтон потребовал пересмотреть свое дело. На этот раз Харрингтон предоставил доказательства в виде электроэнцефалограммы, которая представляет собой запись биоэлектрической активности мозга, который по-разному реагирует на различные раздражители. ЭЭГ была предоставлена в качестве доказательства, в связи с тем, что ученые в 20 веке выявили, что, если показывать человеку известную ему информацию, которую он видел или слышал, на 1/3 секунды будет появляться волна P300. Стоит отметить, что мозг испытуемого реагирует автоматически, поэтому возможность получения ложных данных можно исключить. В ходе проведения ЭЭГ мозг Харрингтона реагировал не так, как реагировал бы мозг убийцы. Когда мужчина видел фотографии с места преступления волна P300 не возникала, но, когда он видел фотографии с концерта, волна, наоборот, возникала, что доказывало невиновность Терри Харрингтона. Благодаря проведению ЭЭГ Харрингтон после более чем 20 лет заключения был оправдан и выпущен на свободу.

Впервые нейротехнологии начинают широко применяться в судебной практике в США в 1990-х годах. А уже в 1991 году впервые появляется термин «neurolaw», который был переведен на русский язык как нейроправо. Данный термин был введен в статье «Нейропсихологи и нероюристы», которая была опубликована в журнал Neuropsyhology [4]. В данной статье рассказывается о том, что в качестве смягчающего обстоятельства может выступить травма мозга. Но для того, чтобы травма мозга выступила как смягчающее обстоятельство, необходимо предоставить заключение от нейропсихолога, которое подтверждает, что мозг подсудимого работает с нарушениями, в связи с полученной травмой. В это же время ученые определили нейроправо как междисциплинарную область знания, связывающую мозг и право и ведущую к пониманию поведения человека в целях его урегулирования через введение технологий в правовые исследования.

# **1.2 Нейроюриспруденция в 21 веке**

Официально появившееся в 1991 года область «нейроправо», получила дальнейшее развитие и в 21 веке, в связи со стремительным развитием нейронауки, что непосредственно отразилось на правоприменении, и, соответственно, развитии нейроправа в целом.

Уже в 2003 году американскими нейрофизиологами было опубликовано исследование, которое доказывало, что развитие различных частей головного мозга является достаточно длительным процессом, который происходит неравномерно на протяжении практически всей жизни человека [5]. Через два года после публикации данного исследования в США в журнале, посвященном нейронаукам, Верховный Суд США принял решение отменить смертную казнь для несовершеннолетних детей [6], что привело к отмене 72 смертных приговоров, вынесенных в 19 штатах убийцам, не достигшим возраста 18 лет.

В целом, нейроправо 21 веке начнет развиваться более активно, чем в конце 19 и начале 20 века. Например, уже в 2008 году в США появляются нормативно-правовые акты, связывающие право и нейронауку. Буквально через год был внесен еще один законопроект «О национальной нейротехнологической инициативе», но только один из них был принят Конгрессом США и стал применяться на официальном уровне [7].

В связи с активным развитием технологий, а, соответственно, и нейронауки, возросло количество исследований, связанных с поиском взаимосвязи права и нейронауки. Создавались группы юристов, нейробиологов и философов. Которые занимались исследованием взаимосвязи нейробиологии и права. Реультаты исследований были опубликованы в 2013 году с целью продемонстрировать важность достижений нейронауки для дальнейшего развития права.

В 21 веке взаимосвязь права и нейронауки, помимо ученых из Америки, стали изучать ученые практически по всему миру. Например, нейроправо исследовалось в Германии таким учеными как Ганс Маркович, Вольф Зингер, Вольфгант Принц, Герхант Рот. Кроме того, во Франции в 2012 году был опубликован доклад, посвященный нейроправу: «Мозг и право: анализ появления нейроправа». В подготовке данного доклада участвовали не только специалисты в области права, но и когнитивные неврологи, философы. В докладе ученые указывают на то, что люди кардинально отличаются друг от друга, например, по уровню интеллекта, агрессии или импатии, что представляет сложность для судебной системы, провозглашающей всеобщее равенство перед законом и судом. Ученые подчеркивают, что принцип равенства предполагает возможность каждого человека контролировать свое поведение и принимать решения по своей воле, но оно не предполагает возможность наличия у человека травмы головного мозга или нервной системы, которая может негативно повлиять на поведение человека и подтолкнуть на неадекватные, противозаконные поступки.

Практически в это же время появляется другая точка зрения, которую выразили исследователи в журнале Stanford Law Review. В своем исследовании ученые подчеркивали то, что те или иные исследования мозга, например, магнитно-резонансная томография, предоставляемые в качестве доказательства в суде с целью показать психическое состояние лица в прошлом, не должны приниматься в качестве доказательств, потому что они могут ввести суд в заблуждение.

Несмотря на негативное мнение некоторых ученых касательно использования достижений нейронауки во взаимосвязи с правом, интерес к нейроправу не пропал, а наоборот увеличился. В 2013 году президент США Барак Обама выделит средства для исследования заболеваний мозга [8], которые так или иначе, могут влиять на поведение человека. Среди них, например, болезнь Альцгеймера и многие другие.

Позднее, в 2018 году, к обсуждению вопросов, касающихся нейроправа, присоединились российские ученые. Институтом государства и права РАН был проведен семинар, посвященный взаимодействию нейронауки и права. Участники семинара акцентировали внимание на различия между нейроправом и названием других отраслей права, например, конституционным и гражданским правом, название которых указывает на сферу, которую регулируют данные отрасли права, а нейроправо не регулирует нервные процессы, соответственно, название «нейроправо» является достаточно спорным в российском праве.

И-за того, что нейронауки больше относятся к естественным наукам, а юриспруденция является общественной наукой, возникают сложности при формировании такой области как нейроюриспруденция. Но несмотря на это, правоведы и практикующие юристы активно интересуются последними достижениями нейронауки и используют их в различных отраслях права, например, в уголовном, деликтном или праве интеллектуальной собственности.

В 2021 году вопросы взаимосвязи права и нейронауки были также затронуты на иберо-американском саммите, который проходил в Андорре. В своем выступлении на саммите президент Чили обратил внимание на нейроправо и предложил принимать законы совместно, а не в масштабе отдельных государств [9]. Законопроект, предложенный чилийцами, содержал в себе положения, касающиеся защиты данных человеческого разума и нейроданных, установление ограничений на нейротехнологию чтения в мозге, установление справедливого доступа к достижениям нейронауки, наложение ограничений на нейроалгоритмы. Подобная спешка, связанная с выпуском международных нормативно-правовых актов, касающихся взаимосвязи права и нейронауки связана с тем, что в 21 веке наблюдается быстрый рост технологий. Уже сейчас крупные компании используют устройства способные считывать сигналы мозга для управления роботизированными устройствами, кроме того развивается искусственный интеллект, который представляет собой искусственные нейросети, наполненные информацией, работа которых также нуждается в правовом регулировании на международном уровне. В связи с тем, что искусственный интеллект уже прочно начинает входить в нашу жизнь: он используется на предприятиях, делая то, что не может сделать человек, появляются беспилотные автомобили и, соответственно, такси. Например, беспилотные такси уже появились в России, Китае, Великобритании, США и многих других странах. В связи с чем растёт производство беспилотных автомобилей. Внедрением искусственного интеллекта в автомобили занимается уже не только Tesla, но и Toyota, Ford, Volkswagen и многие другие.

Стоит отметить, что на данный момент нейронаука в тесной взаимосвязи с правом также используется в криминологии, что подталкивает исследователей на прогнозирование появления такой отрасли как нейрокриминалогия, которая будет связывать юридическую ответственность с работой головного мозга, за счет достижений нейротехнологий 21 века.

Благодаря большому интересу, который проявляют правоведы в отношении нейронаук, в 21 веке возможно возникновение такой профессии как нейроюрист, который, соответственно, будет заниматься вопросами, касающимися нейроправа.

# **Глава 2. Правовое регулирование нейронных сетей. Точки пересечения права и нейронауки в 21 веке**

# **2.1 Понятие «Искусственный интеллект» в законодательстве**

Понятие «Искусственный интеллект», на данный момент, является предметом дискуссий среди представителей научного сообщества, так как каждый ученый определяет данное явление по-разному. Но для создания законов, регулирующих спорные ситуации с участием искусственного интеллекта, а также его работу в целом, необходимо наличие четко сформулированного понятия «искусственный интеллект», которое будет наиболее полно и точно характеризовать данное явление. В правовой науке понятие искусственного интеллекта было раскрыто П. М. Морхатом в 2017 году следующим образом: искусственный интеллект — это полностью или частично автономная самоорганизующаяся (саморегулирующаяся) компьютерно-аппаратно-программная виртуальная или киберфизическая, в том числе биокибернетическая, система, наделенная/обладающая способностью и возможностью мыслить, самоорганизовываться, обучаться, самостоятельно принимать решения [10].

Формулирование понятия «искусственный интеллект» является основополагающим началом для дальнейшего развития правового регулирования работы нейронных сетей, например работы беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования, потому что не каждое роботизированное устройство обладает искусственным интеллектом. Разумеется, на первый взгляд, может показаться, что любое устройство, выполняющее какие-либо действия без команды или помощи человека, является искусственным интеллектом, но это не так. Если устройство действует исключительно по заданным ему на производстве алгоритмам, то оно не является искусственным интеллектом, потому что искусственный интеллект способен принимать самостоятельные решения, рассуждать, обучаться.

В определении отличий программы от искусственного присутствуют определенные трудности. Например, как и программа, искусственный интеллект способен существовать вне робота или беспилотного автомобиля в виде искусственной системы, позволяющей моделировать мыслительную деятельность, максимально приближенной к человеческой.

В связи с активным внедрением искусственного интеллекта в человеческую жизнь, например, на предприятия, в связи с тем, что искусственный интеллект, во-первых, способен делать опасную работу за человека, а во-вторых, с точки зрения некоторых задач, обладает большей производительностью, нежели человек, в п. 3.17 ГОСТ Р 43.05-2009 «Информационное обеспечение техники и операторской деятельности. Процессы информационно-обменные в технической деятельности. Общие положения» [11], искусственный интеллект был определен, как моделируемая (искусственно воспроизводимая) интеллектуальная деятельность мышления человека. Появление определения искусственного интеллекта, в котором подразумевается способность искусственного интеллекта к принятию решений, обучению, мышлению, является новой ступенью в развитии не только искусственного интеллекта, но и правового регулирования его работы. Так как изначально под искусственным интеллектом подразумевалось исключительно выполнение действий по раннее заданному алгоритму.

Таким образом, ключевым отличием искусственного интеллекта от обычного устройства, выполняющего свои действия в соответствии с ранее заданным алгоритмом, является способность к мышлению, и, соответственно, обучению, принятию решений.

Данная особенность искусственного интеллекта должна присутствовать в определении искусственного интеллекта, которое будет закреплено в нормативно-правовых актах. Если данная особенность искусственного интеллекта не получит законодательного закрепления, то возникнут проблемы в правовом регулировании работы искусственного интеллекта, так как определение объекта и субъекта правоотношений будет затруднено, потому что не каждое роботизированное устройство, способно к максимально приближенной к человеку мыслительной деятельности и именно поэтому не каждое роботизированное устройство является искусственным интеллектом.

# **2.2 Нейронная сеть как субъект и объект в нейроправе**

Каждая отрасль российского права имеет своих субъектов. Например, в гражданском праве это физические и юридические лица, Российская Федерация, её субъекты и муниципальные образования. Также в каждой отрасли российского права присутствуют различные признаки субъектов права, например, в гражданском праве можно выделить следующие признаки субъекта: возраст, имя, гражданство и другие.

Рассматривая искусственный интеллект с точки зрения права, можно выделить некоторые признаки, которые могут быть свойственны субъекту права: искусственный интеллект может иметь регистрацию в каком-либо учреждении, а также номер, например, как у автомобиля, по которому можно идентифицировать владельца искусственного интеллекта, деятельность, которой занимается искусственный интеллект, а также год его создания, а с развитием искусственного интеллекта и появлением человекоподобных роботов, вероятно, искусственный интеллект будет иметь возраст, имя и даже гражданство. Кроме того, искусственный интеллект, как и человек, изначально имеет отправные данные, поэтому ему необходимо развиваться и обучаться, именно поэтому, рассматривая искусственный интеллект как субъект права, можно утверждать, что искусственный интеллект, как и человек, обладает дееспособностью.

Именно поэтому, с одной стороны, искусственный интеллект может быть субъектом права, а с другой искусственный интеллект также выступает объектом права, будучи чьей-либо собственностью, имуществом. Например, это касается беспилотных автомобилей, которые, хотя и обладают искусственным интеллектом, но могут являться исключительно объектом права, потому что каждый беспилотный автомобиль принадлежит физическому или юридическому лицу. Но, из-за того, что нейротехнологии непрерывно развиваются, возможно возникновение ситуации, в условиях которой произойдет постепенный переход объектов в разряд субъектов. Например, на данный момент, роботы, обладающие искусственным интеллектом, являются собственностью физических или юридических лиц и, поэтому могут считаться исключительно объектами права, но, не исключено, что с развитием искусственного интеллекта и появлением роботов максимально приближенных к человеку, не только с точки зрения внешнего вида, но и с точки зрения мыслительной деятельности, возможен переход роботов из объектов в разряд субъектов права.

* 1. **Правовое регулирование нейронных сетей. Беспилотные автомобили**

В 21 веке развитие технологий достигло небывалых высот. Ученые делают всё больше и больше открытий, создают значимые для человека изобретения. Казалось бы, раньше симбиоз компьютера и человеческого мозга был чем-то нереальным и недостижимым. Но ученые 21 века уже активно исследуют нейронные технологии, доказывая, что данный симбиоз возможен. Ученые по всему миру активно работают над исследованиями искусственного интеллекта (ИИ), который люди пытаются создать по модели своего мозга. Базой для создания искусственного интеллекта является нейронная сеть. Нейронная сеть имеет способность к обучению, она даже может учиться на своих ошибках.

Искусственный интеллект постепенно внедряется в нашу жизнь. Появляются беспилотные автомобили, дроны, доставщики. Например, первые беспилотные такси компании «Яндекс» уже начали перевозить пассажиров Москве с 8 сентября 2021 года [12]. Разумеется, распространение искусственного интеллекта на данный момент не достигло огромных высот. Но при этом, постепенно искусственный интеллект начинает внедряться в нашу жизнь всё больше и больше, а это несет с собой определенные риски, в связи с тем, что ученые, на сегодняшний день, не могут до конца объяснить то, как происходит процесс мыслительной деятельности у искусственного интеллекта. Помимо всего прочего, искусственный интеллект обладает весьма интересной способностью: он может изменять свои действия в ответ на воздействия внешней среды. При этом система выделяет и обрабатывает только необходимую для неё в определенный момент времени информацию. Эта способность ИИ играет важную роль при работе в реальных условиях. Например, данную способность ИИ может проиллюстрировать принцип работы беспилотного автомобиля во время движения. Сенсоры, радары и лидары, установленные на автомобиле, считывают информацию об обстановке на дороге: о наличии светофора и пешеходного перехода, о знаках ограничения скорости, о наличии автомобиля впереди и о его скорости, а также о разметке на дороге. Затем данная информация передается в систему управления, которая на основе этих данных, а также на основе данных с карт, принимает решение о том, как дальше система будет управлять автомобилем.

Стоит отметить, что вместе с появлением беспилотных автомобилей на дорогах разных стран начались дискуссии о том, как должна себя вести система, которая отвечает за управление автомобилем после того, как сенсоры, радары и лидары считали информацию об аварийной ситуации. В первую очередь дискуссии по данному вопросу коснулись ситуации, в которой неизбежно столкновение беспилотного автомобиля и человека. Массачусетским технологическим институтом был разработан онлайн-тест [13], который мог пройти любой желающий. Тест предлагал человеку решение, кого сбить при неизбежном столкновении автомобиля и человека. В тесте присутствовали абсолютно разные ситуации, например, водителю необходимо принять решение: сбить взрослого или ребенка, пожилого или молодого человека, богатого или бедного. В процессе сбора результатов тестирования исследователи увидели, что в разных странах люди дают разные ответы, например, во Франции люди отдавали предпочтение людям с высоким социальным статусом, а также женщинам и детям, а в Египте опрошенные отдавали предпочтение небогатым и пожилым людям.

Данный эксперимент получил небывалый охват, в нем за полтора года приняли участие 2,3 миллиона человек из 233 стран, что дало наиболее полную картину мнения различных людей. Благодаря данному онлайн-тесту было привлечено ещё большее внимание к вопросу действий беспилотного автомобиля в аварийной ситуации.

Но столкновение беспилотного автомобиля и человека является не единственным аспектом вопроса действия искусственного интеллекта в аварийной ситуации. Многие обладатели беспилотных автомобилей задаются вопросом: «Если по вине беспилотного автомобиля произойдет авария, кто будет виноват?». Естественно, в ситуации столкновения беспилотного автомобиля с другим авто искусственный интеллект обвинить будет невозможно, потому что он не может высказать свою версию произошедшего, ему не получится выписать штраф или назначить тюремный срок, именно поэтому данный аспект досконально рассматривается как со стороны производителей беспилотных автомобилей, так и со стороны различных исследовательских организаций и правоведов.

Например, главный исполнительный директор Tesla Motors Илон Маск предлагает относиться к аварии, произошедшей по вине беспилотного автомобиля как к остановке лифта. В ситуации остановки лифта никто не будет подавать иск производителю лифта, поскольку это бессмысленно. Но, люди, застрявшие в лифте, могут выиграть дело против людей или компании, которая следит за техническим состоянием лифта. Этими словами Маск хотел сказать, что в случае столкновения беспилотного автомобиля с другим авто ответственность должен понести определенный человек или компания, которая следила за техническим состоянием беспилотного автомобиля [14]. Марка машин Volvo, в свою очередь, не боится делать смелые заявления и обещает, что возьмет на себя ответственность за ДТП с беспилотным автомобилем марки Volvo [15].

В свою очередь Великобритания [16] ответственно подошла к вопросу аварийных ситуаций с беспилотными и определила основные моменты, которые будут включены в законы, касающиеся беспилотного транспорта:

* В случае, если автомобиль не был застрахован, то ответственность за ДТП будет нести владелец беспилотного автомобиля;
* В случае, если при оформлении страхового полиса страховая компания была осведомлена о том, что автомобиль является беспилотным, ответственность за ДТП понесет страховая компания;
* В случае, если ДТП произошло из-за сбоя в программном обеспечении автомобиля, то ответственность понесет компания-производитель беспилотного автомобиля;
* В случае, если ДТП произошло из-за вмешательства автовладельца в программное обеспечение беспилотного автомобиля или из-за того, что владелец не следовал рекомендациям компании-производителя, не обновлял программное обеспечение вовремя, тогда страховщик имеет право взыскать страховую выплату с владельца беспилотного автомобиля.

В РФ, как и в других странах, на данный момент, постепенно появляются законы и подзаконные акты, касающиеся беспилотного транспорта. Среди них: ФЗ от 31.07.2020 №258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации» [17] и распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 №724-р «Об утверждении концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» [18]. Каждый из этих нормативно-правовых актов иллюстрирует взаимосвязь права и нейронауки, потому что без учета последних достижений нейронауки в сфере искусственного интеллекта невозможно говорить о правовом регулировании данного явления.

# **2.4 Проблемы и перспективы правового регулирования работы беспилотных автомобилей в РФ**

Несмотря на то, что беспилотный транспорт стремительно развивается, правовое регулирование подобных транспортных средств, разумеется, имеет как проблемы, так и перспективы.

 В первую очередь, проблемы правового регулирования беспилотных автомобилей связаны с тем, что, на данный момент, с ними столкнулось не такое большое количество людей. Многие даже не представляют, как выглядит беспилотный автомобиль. Например, по данным опроса (см. приложение №1) 65% респондентов никогда не сталкивались с беспилотными автомобилями. Вероятно, тот факт, что большинство людей не сталкивалось с беспилотными автомобилями, и, соответственно не имеет представления о принципах их работы, и не представляет какие спорные ситуации могут возникать с беспилотными автомобилями, значительно тормозит процесс издания законов, регулирующий работу беспилотного транспорта.

Кроме того, издание законов, касающихся правового регулирования беспилотных автомобилей может быть затруднено из-за того, что в спорных ситуациях, которые возникли по вине беспилотного автомобиля, трудно найти лицо, которое будет возмещать нанесённый ущерб. Например, мнения среди опрошенных по вопросу, кто должен будет возместить ущерб при столкновении беспилотного автомобиля с другим авто, мнения разделились: большинство (32%) считают, что возместить ущерб должна будет страховая компания, 25% считают, что ущерб должен будет возместить владелец беспилотного автомобиля, 22% считают, что ущерб должен быть возмещён людьми, отвечающими за техническое обслуживание автомобиля, а 21% считают, что возместить ущерб обязан производитель беспилотного авто.

В ходе опроса также было выявлено значительно недоверие к беспилотному транспорту. 55% опрошенных не доверяют беспилотным автомобилям, а 57% считают беспилотные автомобили менее безопасными, чем автомобили, управляемые человеком. Но, несмотря на значительный процент недоверия, 92% осознают, что на данный момент необходимо разрабатывать нормативно-правовые акты, регулирующие спорные ситуации с участием беспилотных автомобилей, а также порядок работы беспилотных транспортных средств на дорогах общего пользования.

В связи с этим, в ближайшие несколько лет, вместе с ростом нейротехнологии, а также увеличением производства беспилотных автомобилей и их постепенном внедрении в повседневную жизнь, будет наблюдаться рост законодательной инициативы в области правового регулирования работы беспилотного транспорта на дорогах общего пользования. Например, уже сейчас 94% опрошенных считают, что беспилотный автомобиль должен проходить технический осмотр чаще, чем обычный автомобиль, управляемый человеком, а 88,9% порошенных считают необходимым введение лицензий на перевозку пассажиров беспилотными такси. Кроме того, опрошенные, невзирая на дискуссии, развернутые мировым сообществом, по вопросу, кого должен сбить беспилотный автомобиль в случае, если столкновение неизбежно, считают, что, искусственный интеллект не имеет право делать подобный моральный выбор и его задачей является исключительно минимизирование человеческих жертв любой ценой.

 Разумеется, параллельно с развитием нейротехнологий, а также с увеличением производства беспилотных автомобилей и их внедрением в нашу повседневную жизнь, будет развиваться правовое регулирование вопросов, касающихся беспилотных транспортных средств. Данный процесс неизбежен, потому что именно законодательное регулирование спорных ситуаций с участием беспилотных авто, а также вопросов эксплуатации подобных транспортных средств, значительно повысит доверие населения к беспилотным автомобилям. Именно поэтому нельзя задерживать процесс правового регулирования работы беспилотных автомобилей, ссылаясь исключительно на их малое количество на дорогах общего пользования, ведь законотворческий процесс является долгим и трудоемким, а беспилотные автомобили стремительно развиваются, проводится всё больше и больше тестирований, а компании начинают выпускать на дороги общего пользования беспилотные такси, которые уже начали перевозить пассажиров. Из-за этого уже сейчас могут возникать спорные ситуации с участием беспилотных автомобилей, но из-за того, что вопросы, касающиеся, беспилотных транспортных средств практически не поучили законодательного закрепления, спорная ситуация, может быть, не разрешена или разрешена несправедливым, с точки зрения общественности, образом, в связи с чем доверие население к беспилотному транспорту значительно понизится, и-за чего значительно затормозится процесс развития беспилотного транспорта в РФ.

# **Глава 3. Правовое регулирование беспилотных автомобилей в иностранных государствах**

# **3.1 Правовое регулирование беспилотных автомобилей в США**

Технологическая развитие страны, в особенности в сфере искусственного интеллекта, является приоритетным направлением не только для России, но и для других государств.

Одним из государств, остающихся среди лидеров в области цифровой экономики, являются Соединённые Штаты Америки. В этой стране активно используются беспилотные автомобили и активно развивается законодательство в сфере регулирования нейронных сетей. В первую очередь это связано с тем, что США не ратифицировали положения Венской конвенции, из-за которой многие государства не могут проводить тестирование беспилотного транспорта на дорогах общего пользования без водителя за рулём беспилотного автомобиля. Именно поэтому многие крупные компании, в том числе «Яндекс» отправляют свои автомобили на тестирование именно в Америку.

В целом, законодательство США является достаточно разрозненным, из-за того, что страна состоит из отдельных штатов. В сфере правового регулирования нейронных сетей деление на штаты играет большую роль, из-за того, что в некоторых штатах уже активно используются беспилотные автомобили: их приобретают граждане, люди не боятся передвигаться на беспилотных такси, и, соответственно активно продвигаются законодательные инициативы в этой области, а есть штаты, в которых или практически не используются беспилотные автомобили, или отсутствуют законодательные инициативы в сфере правового регулирования нейронных сетей. Из-за этого законы, связанные с беспилотным транспортом закреплены только чуть более чем в 20 штатах [19].

При этом на федеральном уровне в США отсутствуют законы, которые могли бы регулировать использование беспилотного транспорта на дорогах общего пользования. Существует только «Федеральная политика в сфере беспилотного транспорта» [20]. Он был разработан Департаментом транспорта и Национальной администрацией безопасности дорожного движения. Несмотря на то, что в данном своде норм не содержатся правовые нормы регулирующие спорны ситуации с участием беспилотных автомобилей, в нём содержатся рекомендации для производителей беспилотного транспорта, а также для законодателя в штатах, где применяются беспилотные автомобили: на уровне штата могут быть решены вопросы, касающиеся порядка лицензирования беспилотных автомобилей, организации безопасности на дорогах общего пользования, а также осуществление инспекций с целью контроля безопасности беспилотных автомобилей, которые будут использоваться на дорогах общего пользования. Также в своде указаны требования к беспилотным автомобилям, например, ударопрочность и кибербезопасность.

Стоит отметить, что решение о создании свода норм, носящих именно рекомендательный характер может быть обосновано тем, что такой свод является более гибким, в него легче вносить поправки, которые обязательно будут необходимы в связи с тем, что технологии не стоят на месте и, вероятно, через несколько лет беспилотный автомобильный транспорт может претерпеть существенные изменения, которые могут сказаться на технологиях его работы, а, соответственно, и на законах. При этом, несмотря на рекомендательный характер норм, содержащихся в «Федерально политики в сфере беспилотного транспорта» производители беспилотных автомобилей следуют этим нормам, вероятно, из-за страха юридической ответственности в случае инцидента, произошедшего с произведенным ими беспилотными автомобилями. Потому что в судебной практике США для привлечения к ответственности производителя за ущерб, причиненный в результате использования беспилотного автомобиля его марки, необходимо доказать в суде, что компания, при производстве авто, проявила небрежности в отношении дефектов, возникши при сборке автомобиля.

Самым продвинутым штатом в сфере беспилотного транспорта является Калифорния, известная за счёт огромного количества штаб-квартир известных компаний на её территории, например, там расположена штаб-квартира компании Tesla, которая славится своими беспилотными автомобилями. В Калифорнии, в отличии от других штатов, первый закон, касающийся беспилотного транспорта, был принят ещё в 2012 году. Биллем Сената Калифорнии №1298 [21] было разрешено использование беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования, но только с целью тестирования, при этом водитель должен иметь лицензию на управление беспилотным транспортным средством, а также должен иметь возможность вмешаться в управление беспилотным транспортным средством. Билль Сената Калифорнии дал толчок к внесению изменений в Автотранспортный кодекс. Благодаря Биллю в кодексе появилось понятие «Автономно транспортное средство», а также ряд изменений, определяющих требования, которым должен соответствовать производитель, а также водитель беспилотного автомобиля.

Но не все штаты считают необходимым введение законов, регулирующий порядок тестирования, а также эксплуатации беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования. Таким штатом является Аризона. В этом штате в законодательство не были внесены изменения, касающиеся беспилотного транспорта. Например, порядок тестирования беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования регулируется исключительно распоряжением губернатора штата Аризона №2015-09, в котором на соответствующие службы возлагается целый ряд обязательств, связанных с беспилотным транспортом. Кроме того, в 2018 году в Аризоне распоряжением губернатора было отменено обязательное требование о нахождении водителя за рулём беспилотного автомобиля. Стоит отметить, что именно в Аризоне произошло первое ДТП с использованием беспилотного автомобиля: автомобиль, владельцем которого является компания Uber, насмерть сбил велосипедиста, который передвигался с нарушением правил. Но, несмотря на данный инцидент власти Аризоны не предприняли попыток по внесению дополнений в действующее законодательство штата.

# **3.2 Правовое регулирование беспилотных автомобилей в Китае**

Китай - страна высоких технологий, которая прикладывает огромные усилия, к разработке беспилотных транспортных средств, за счёт крупных инвестиций в разработку, тестирование, а также правовое регулирование беспилотных авто. Ещё в 2017 году Китай стал страной, вкладывающей наибольшее количество средств в развитие искусственного интеллекта, превзойдя США. А в 2018 году количество китайских компаний, занимающихся разработкой искусственного интеллекта уже превысило тысячу, а в 2019 году Китай начал подготовку будущих специалистов в области работы с искусственным интеллектом, открыв набор на специальность «Искусственный интеллект» [22], вопросами, связанными с искусственным интеллектом, стали заниматься престижные университеты. Разработки китайских университетов используют различные известные бренды, продукцию которых люди покупают не только в Китае, но и по всему миру [23].

Китай уделяет большое внимание в отношении внедрения беспилотного транспорта в жизнь своих граждан. Несмотря на то, что в США намного раньше началось тестирование беспилотных автомобилей, там беспилотные такси практически не распространены: они перевозят пассажиров в отдельных штатах по строго определенным маршрутам. В то время как в Китае, где сфера искусственного интеллекта начала развиваться только в 2016 году, беспилотные такси активно внедряются в повседневную жизнь граждан.

Этапы развития искусственного интеллекта в Китае были определены ещё в 2017 году Госсоветом КНР, опубликовавшим «План развития искусственного интеллекта нового поколения». В рамках реализации данного плана в Китае также разрабатываются и публикуются другие планы, наиболее детально регламентирующие развитие искусственного интеллекта на различных этапах. Публикация подобных актов вызвана тем, что по мнению авторов данных планов, неопределенность приносит проблемы и тормозит развитие искусственного интеллекта.

В области искусственного интеллекта Китай, в первую очередь, ставит перед собой задачу по внедрению новейших разработок в повседневную жизнь своих граждан. Стоит отметить, что спрос среди граждан Китая постоянно растет спрос на устройства с искусственным интеллектом. Вероятно, такой подъем спроса на подобные устройства вызван огромным количеством проводимых исследований в сфере искусственного интеллекта, а также увеличением количества разработанных устройств, оснащенных искусственным интеллектом, способным значительно упростить жизнь человека. Именно поэтому крупные китайские компании стремятся проводить как можно больше исследований, связанных с искусственным интеллектом.

Китай уделил большое внимание вопросам правового регулирования беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования. В августе 2022 года был издан закон [24], который разрешает использовать беспилотные автомобили без водителя за рулем. Кроме того, данный закон определяет того, кто будет нести ответственность за столкновение беспилотного автомобиля с другим авто. Но, этот закон действует только в мегаполисе Шэньчжэнь.

В некоторых аспектах решение вопроса об ответственности в случае столкновения беспилотного автомобиля с другим авто Китаем схоже с решением того же вопроса Великобританией. Согласно действующему законодательству, лицо или группа лиц, которые понесут ответственность за столкновение беспилотного автомобиля с другим авто, определяется следующим образом:

* Если в салоне беспилотного авто присутствовал водитель, то ответственность за ДТП ложится на него;
* Если транспортное средство передвигалось в полностью беспилотном режиме и в салоне не было человека, способного им управлять, то ответственность за ДТП понесет владелец беспилотного автомобиля;
* Если причиной ДТП стал дефект программного или аппаратного обеспечения беспилотного автомобиля, то тогда ответственность за ДТП понесет или производитель беспилотного авто, или лица, ответственный за техническое обслуживание авто.

Работу на дорогах беспилотных такси в полной мере, ещё во многих странах, включая Китай, сдерживает отсутствие законодательных актов, содержащих чётко сформулированные нормы, носящие общеобязательный характер.

По сравнению с другими странами Китай сделал большой шаг вперед, не только с точки зрения того, что он одним из первых запустил работу беспилотных такси на дорогах общего пользования, но и потому что Китай первым выпустив закон, который чётко регламентирует порядок определения ответственного лица в случае столкновения с другим транспортным средством, а также законодательно разрешил передвижение на беспилотном автомобиле не в формате тестировании без водителя за рулём.

# **Законопроект «О внесении изменений в главу 12 КоАП РФ «Административные правонарушения в области дорожного движения»**

Настоящий законопроект направлен на внесение изменений в главу 12 КоАП РФ, в связи с постепенным появлением беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования, с целью обеспечения порядка на дорогах общего пользования, безопасности всех участников дорожного движения, в том числе пешеходов и безопасности пассажиров беспилотных автомобилей, за счет законодательного закрепления вопросов, касающихся спорных ситуаций с участием беспилотных автомобилей, а также вопросов, касающихся страхования, периодичности прохождения технического обслуживания и перевозки пассажиров беспилотными такси. В связи с этим, необходимо:

1. Внести в ст. 12.5 КоАП РФ пункт 1.2, 1.3, со следующим содержанием:
	1. . Передвижение на беспилотном транспортном средстве при наличии неисправностей, возникших по вине собственника беспилотного транспортного средства из-за несвоевременного технического обслуживания транспортного средства, игнорирования неисправностей. Влечет за собой административный штраф, в размере от пятисот рублей до двух тысяч рублей в зависимости от степени опасности неисправности для других участников дорожного движения.
	2. Возникновение неисправности, угрожающая другим участникам дорожного при эксплуатации беспилотного автомобиля, по вине производителя транспортного средства влечёт за собой наложение административного штрафа на производителя беспилотного автомобиля, в размере от пятисот рублей до двух тысяч рублей в зависимости степени опасности неисправности для других участников дорожного движения.
2. Внести в ст. 12.12 КоАП РФ пункты 1.1, 1.2, со следующим содержанием:
	1. Проезд беспилотного автомобиля на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика, за исключением случаев, предусмотренных частью 1 статьи 12.10 настоящего Кодекса и частью 2 настоящей статьи, влечёт наложение административного штрафа на:
3. Производителя беспилотного автомобиля[[1]](#footnote-1), если проезд на запрещающий сигнал светофора был осуществлён из-за проблем в программном обеспечении, возникших по вине производителя, в размере двух тысяч пятисот рублей;
4. Собственника беспилотного автомобиля[[2]](#footnote-2), если проблемы в программном обеспечении автомобиля возникли по вине владельца автомобиля из-за несвоевременного прохождения технического осмотра, утаивания неисправностей, вмешательства в программное обеспечение, в размере одной тысячи рублей;
5. Собственника автомобиля или иное лицо, находящееся за рулём беспилотного автомобиля, если автомобиль не находился в беспилотном режиме, в размере одной тысячи рублей;
6. Лицо или группа лиц, осуществляющие техническое обслуживание беспилотного автомобиля, если при проверке технического состояния была проигнорирована неисправность или был выполнен некачественный ремонт, повлекший возникновение неисправности, в размере двух тысяч рублей;
7. На собственника беспилотного автомобиля или иное лицо, находящееся в салоне беспилотного автомобиля, имеющее водительское удостоверение и способное повлиять на ситуацию[[3]](#footnote-3), в размере оной тысячи рублей.

2.2 Невыполнение Правил дорожного движения об остановке перед стоп-линией, обозначенной дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, при запрещающем сигнале светофора или запрещающем жесте регулировщика, влечёт наложение административного штрафа на:

1. Производителя беспилотного автомобиля[[4]](#footnote-4), если невыполнение Правил дорожного движения об остановке перед стоп-линией, обозначенной дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, при запрещающем сигнале светофора или запрещающем жесте регулировщика из-за проблем в программном обеспечении, возникших по вине производителя, в размере двух тысяч рублей;
2. Собственник беспилотного автомобиля[[5]](#footnote-5), если проблемы в программном обеспечении автомобиля возникли по вине владельца автомобиля из-за несвоевременного прохождения технического осмотра, утаивания неисправностей, вмешательства в программное обеспечение, в размере восьмисот рублей;
3. Собственник автомобиля или иное лицо, находящееся за рулём беспилотного автомобиля, если автомобиль не находился в беспилотном режиме, в размере восьмисот рублей;
4. Лицо или группа лиц, осуществляющие техническое обслуживание беспилотного автомобиля, если при проверке технического состояния была проигнорирована неисправность или был выполнен некачественный ремонт, повлекший возникновение неисправности, в размере одной тысячи пятисот рублей.
5. Вести в ст. 12.16 п. 1.1, 2.1, со следующим содержанием:
	1. Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, за исключением случаев, предусмотренных частями 2-7 и другими статьями настоящей главы, влечёт наложение административного штрафа на:
6. Производителя беспилотного автомобиля[[6]](#footnote-6), если несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметки проезжей части дороги произошло из-за проблем в программном или аппаратном обеспечении, возникших по вине производителя, в размере одной тысячи пятисот рублей;
7. Собственника беспилотного автомобиля[[7]](#footnote-7), если проблемы в программном обеспечении автомобиля возникли по вине владельца автомобиля из-за несвоевременного прохождения технического осмотра, утаивания неисправностей, вмешательства в программное обеспечение, в размере пятисот рублей;
8. Собственника автомобиля или иное лицо, находящееся за рулём беспилотного автомобиля, если автомобиль не находился в беспилотном режиме, в размере пятисот рублей;
9. Лицо или группа лиц, осуществляющие техническое обслуживание беспилотного автомобиля, если при проверке технического состояния была проигнорирована неисправность или был выполнен некачественный ремонт, повлекший возникновение неисправности, в размере одной тысячи рублей.

2.1 Поворот налево или разворот в нарушение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, влечёт наложение административного штрафа на:

1. Производителя беспилотного автомобиля[[8]](#footnote-8), если поворот налево или разворот в нарушение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой дороги, произошел из-за проблем в программном или аппаратном обеспечении, возникших по вине производителя, в размере до пяти тысяч рублей;
2. Собственник беспилотного автомобиля, если проблемы в программном обеспечении автомобиля возникли по вине владельца автомобиля из-за несвоевременного прохождения технического осмотра, утаивания неисправностей, вмешательства в программное обеспечение, в размере до пяти тысяч рублей;
3. Собственника беспилотного автомобиля или иное лицо, находившееся в беспилотном автомобиле, имеющее водительское удостоверение и способное предотвратить совершение манёвра, нарушающего правила дорожного движения[[9]](#footnote-9), в размере от одной тысячи до одной тысячи пятисот рублей;
4. Собственника автомобиля или иное лицо, находящееся за рулём беспилотного автомобиля, если автомобиль не находился в беспилотном режиме, в размере от одной тысячи до одной тысячи пятисот рублей;
5. Лицо или группа лиц, осуществляющие техническое обслуживание беспилотного автомобиля, если при проверке технического состояния была проигнорирована неисправность или был выполнен некачественный ремонт, повлекший возникновение неисправности, в размере до пяти тысяч рублей.

3.2 Движение беспилотного автомобиля во встречном направлении влечёт наложение административного штрафа на:

1. Производителя беспилотного автомобиля[[10]](#footnote-10), если несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметки проезжей части дороги произошло из-за проблем в программном или аппаратном обеспечении, возникших по вине производителя, в размере десяти тысяч рублей;
2. Собственника беспилотного автомобиля[[11]](#footnote-11), если проблемы в программном обеспечении автомобиля возникли по вине владельца автомобиля из-за несвоевременного прохождения технического осмотра, утаивания неисправностей, вмешательства в программное обеспечение, в размере до десяти тысяч рублей;
3. Собственника беспилотного автомобиля или иное лицо, управляющее беспилотным автомобилем, если автомобиль не находился в беспилотном режиме, в размере лишения права управлять транспортными средствами на срок от четырёх до шести месяцев;
4. Собственника беспилотного автомобиля или иное лицо, находящееся в беспилотном автомобиле, имеющее водительское удостоверение и способное предотвратить движение во встречном направлении[[12]](#footnote-12), в размере до пяти тысяч рублей;
5. Лицо или группа лиц, осуществляющие техническое обслуживание беспилотного автомобиля, если при проверке технического состояния была проигнорирована неисправность или был выполнен некачественный ремонт, повлекший возникновение неисправности, в размере десяти тысяч рублей.
6. Внести в ст. 12.23 КоАП РФ пункт 7, со следующим содержанием:
7. Перевозка пассажиров на беспилотных транспортных средствах без лицензии, подтверждающей исправность и безопасность беспилотного автомобиля для других участников дорожного движения, выданной Госавтодорнадзором, влечёт за собой административный штраф, в размере пяти тысяч рублей.
8. Вести в ст. 12.24 пункт 1.2, 2.2, со следующим содержанием:
	1. . Нарушение правил дорожного движения беспилотным транспортным средством, повлекшее причинение легкого вреда здоровью влечёт за собой административный штраф, который, в зависимости от обстоятельств причинения вреда, может быть наложен на:
	2. лицо, которое имеет водительское удостоверение и в момент причинения вреда находилось за рулём беспилотного автомобиля и могло предотвратить причинение вреда здоровью[[13]](#footnote-13). В размере пяти тысяч рублей.
	3. собственника беспилотного автомобиля, если за рулём беспилотного автомобиля не находилось лицо, обладающее правами на управление транспортным средством или это лицо, не могло предотвратить причинение вреда здоровью, или причинение легкого вреда здоровью произошло из-за неисправности беспилотного автомобиля, возникшей по вине владельца беспилотного автомобиля. В размере от двух до пяти рублей.
	4. производителя беспилотного автомобиля, если неисправность, повлекшая за собой причинение легкого вреда здоровью, возникла по вине производителя беспилотного транспортного средства[[14]](#footnote-14). В размере от двух до пяти тысяч рублей.

2.2. Нарушение правил дорожного движения беспилотным транспортным средством, повлекшее причинение вреда здоровью средней тяжести влечёт за собой административный штраф, который, в зависимости от обстоятельств причинения вреда, может быть наложен на:

1. лицо, которое имеет водительское удостоверение и в момент причинения вреда находилось за рулём беспилотного автомобиля и могло предотвратить причинение вреда здоровью. В размере от пятнадцати до двадцати тысяч рублей.
2. собственника беспилотного автомобиля, если за рулём беспилотного автомобиля не находилось лицо, обладающее правами на управление транспортным средством или это лицо, не могло предотвратить причинение вреда здоровью, или причинение легкого вреда здоровью произошло из-за неисправности беспилотного автомобиля, возникшей по вине владельца беспилотного автомобиля. В размере от десяти до пятнадцати рублей.
3. производителя беспилотного автомобиля, если неисправность, повлекшая за собой причинение легкого вреда здоровью, возникла по вине производителя беспилотного транспортного средства[[15]](#footnote-15). В размере от пятнадцати до двадцати тысяч рублей.
4. Внести в ст. 12.31 п. 1.1 и 2.1 со следующим содержанием:

1.1 Выпуск на линию беспилотного транспортного средства без прохождения технического осмотра, влечет за собой наложение административного штрафа на должностное лицо ответственное за техническое состояние беспилотного транспортного средства в размере тысячи рублей, для юридических лиц в размере ста тысяч рублей.

2.1 Выпуск на линию беспилотного транспортного средства с неисправными сенсорами, мешающими нормальному восприятию беспилотным транспортным средством обстановки на дороге, влечёт за собой наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за техническое обслуживание беспилотного автомобиля в размере от двадцати до ста двадцати тысяч рублей.

# **Заключение**

Цель проектной работы достигнута, в связи с чем в заключении проведенного исследования можно сделать следующие выводы:

Нейроправо - отрасль права, имеющая долгую историю и изначально связывающая исключительно право и человеческий мозг. Развитие данной отрасли права проходило под влиянием желания человека узнать истину при решении спорных вопросов. Желание наиболее точно определить виновного в совершении преступления подтолкнуло людей к использованию достижений нейротехнологий в судебном процессе, в связи с чем стали появляться точки пересечения права и нейронуки.

В 21 веке, в связи с развитием искусственного интеллекта, а также изобретением интерфейса «мозг-компьютер» нейроправо стало охватывать не только мозг человека, но и искусственно созданные нейронные сети, то есть искусственный интеллект, который стал активно внедряться в повседневную жизнь людей.

В связи с постепенным внедрением искусственного интеллекта повсеместно, возникает потребность в его правовом регулировании. В нормативно-правовых документах постепенно появляется наиболее полное определение искусственного интеллекта, описывающее его основные особенности, например способность к обучению, мышлению, принятию решений, отличающих его от роботизированных устройств, выполняющих заданную программу.

Конкретное определение искусственного интеллекта как объекта или субъекта права не представляется возможным, в связи с тем, что некоторые в некоторых своих проявлениях искусственный интеллект может быть исключительно объектом права, например, беспилотный автомобиль, но если с течением времени появятся человекоподобные роботы, мыслительная деятельность, которых будет наиболее близка к человеческой, то может возникнуть ситуация, в условиях которой объект права становится субъектом. В связи с этим разряд, к которому относится искусственный интеллект, должен зависеть от формы проявления искусственного интеллекта (робот, беспилотный автомобиль, устройства на производстве, оснащенные искусственным интеллектом и тд).

На данный момент на дорогах многих стран мира, в том числе России появляются беспилотные автомобили. Но, хотя беспилотные автомобили активно начинают внедряться на дороги общего пользования, пока что в закон не были введены статьи, которые регулировали бы спорные вопросы с участием беспилотных авто, например, кто будет ответствен, если беспилотный автомобиль столкнется с другим авто или с человеком и в столкновении будет виноват беспилотный автомобиль, или вопрос о необходимости более частого прохождения технического обслуживания беспилотным автомобилем и необходимости введения лицензий на перевозку пассажиров беспилотными такси.

Правовое регулирование беспилотных автомобилей, является невероятно перспективным в связи с тем, что люди, несмотря на недоверие к беспилотным автомобилям, осознают необходимость правового регулирования их работы на дорогах общего пользования, а также считают, что беспилотный автомобиль должен проходить ТО чаще, чем обычный автомобиль и беспилотное должно иметь лицензию на перевозку пассажиров.

Постепенно нормативно-правовые акты, регулирующие спорные ситуации с участием беспилотных автомобилей появляются в других странах мира, например, в США и Китае. Это показывает, что искусственный интеллект активно внедряется по всеми миру, всё прочнее входя в повседневную жизнь людей.

Таким образом, работа беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования нуждается в правовом регулировании, с целью обеспечения безопасности всех участников дорожного движения. Созданный законопроект «О внесении изменений в главу 12 КоАП РФ «Административные правонарушения в области дорожного движения», должен урегулировать возможные спорные ситуации с участием беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования, а также должен обезопасить пассажиров беспилотных такси, за счет введения лицензии на перевозку пассажиров, а также обязать владельцев беспилотных автомобилей при страховании оповещать страховую компанию о том, что автомобиль может управляться искусственным интеллектом. В последствии законодательство может дополняться, в связи с развитием искусственного интеллекта.

# **Список литературы**

1. Филипова И. А. Нейротехнологии в праве и правопрменении: прошлое, настоящее, будущее // Правоприменение. – 2022. - № 2 том 6. – стр. 34-36.
2. University of Texas tower shooting [Электронный ресурс] – Режим доступа: Texas Tower shooting of 1966 - The shooting | Britannica (дата обращения 17.09.2022)
3. The National register of exoneration [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.law.umich.edu/special/exoneration/Pages/casedetail.aspx?caseid=3280> (дата обращения 17.09.2022)
4. Дидикин А. В. Беляев М. А. Горбань В. С. Право и нейронауки: Сборник статей// Издательские решения. – 2019. – стр. 2-7.
5. Nature Neuroscience [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.nature.com/neuro/articles?year=2003> (дата обращения 18.09.2022)

Abolition of the death penalty for juveniles [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://deathpenaltyinfo.org/policy-issues/juveniles> (дата обращения: 18.09.2022)

1. National Neurotechnology Initiative [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.congress.gov/bill/111th-congress/senate-bill/586?s=1&r=39> (Дата обращения 18.09.2022)
2. BRAIN Iniciative [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://braininitiative.nih.gov> (дата обращения: 18.09.2022)
3. Что такое нейроправа и зачем их защищать [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://hightech.fm/2021/07/23/neuro-rights> (дата обращения 18.09.2022)
4. В. А. Лаптев «Понятие искусственного интеллекта и юридическая ответственность за его работу//Право. Журнал Высшей школы экономики. – 2019. - №2 – стр. 82-89.
5. ГОСТ Р 43.05-2009 «Информационное обеспечение техники и операторской деятельности. Процессы информационно-обменные в технической деятельности. Общие положения» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://normative_reference_dictionary.academic.ru> (дата обращения 17.10.2022)
6. «Яндекс» запустит первое беспилотное такси в Москве осенью в районе Ясенево [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://tass-ru.turbopages.org/tass.ru/s/ekonomika/12327831> (дата обращения 20.09.2022)
7. Кого должен спасти беспилотный автомобиль в случае неотвратимой аварии-пассажира или пешехода? [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://drive2-ru.turbopages.org/drive2.ru/s/c/523813662738092597> (дата обращения 20.09.2022)
8. Кто отвечает, если беспилотный автомобиль попадет в аварию? [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://bespilot.com/chastye-voprosy/kto-otvechaet-esli-ba-popadet-v-avariyu> (дата обращения: 20.09.2022)
9. Volvo steps up as first automaker to take responsibility for self-driving car accidents [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.techradar.com/news/car-tech/volvo-steps-up-as-first-automaker-to-take-responsibility-for-self-driving-car-accidents-1306293> (дата обращения 20.09.2022)
10. Government to review driving laws in preparations for self-driving vehicles [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.gov.uk/government/news/government-to-review-driving-laws-in-preparation-for-self-driving-vehicles> (Дата обращения: 19.10.2022)
11. Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 №724-р «Об утверждении концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» // СПС КонсультантПлюс.
12. ФЗ от 31.07.2020 №258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации» // СПС КонсультантПлюс.
13. Дремлюга Р. И. Крипакова А. В. Яковенко А. А. Регулирование тестирования и использования беспилотного автотранспорта: опыт США // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. – 2020. - №3 том 18. – стр. 70.
14. Federal Automated Vehicles Policy [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://www.nhtsa.gov/node/32086> (дата обращения 05.10.2022)
15. Билль Сената Калифорнии №1298 [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.congress.gov/bill/105th-congress/senate-bill/1298> (Дата обращения: 05.10.2022)
16. Струкова П. Э. Искусственный интеллект в Китае: современное состояние отрасли и тенденции развития // Вестник Санкт-Петербургского университета. – 2020. – т. 12 вып.4. – 589-592.
17. Акрамова Ш. Г. Углубление сотрудничества университетов и промышленности опыт Китая // Биллютень науки и практики. – 2016. - №10 том 8.
18. Shenzhen accelerates China‘s driverless car dream (Закон введенный в Китае в провинции Шэньчжень) [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.reuters.com/technology/shenzhen-accelerates-chinas-driverless-car-dreams-2022-08-01/> (Дата обращения 06.09.2022)
19. «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30.12.2001 №195-ФЗ // СПС КонсультантПлюс

**Приложения**

Приложение №1

1. Сталкивались ли вы с беспилотными автомобилями?
2. Доверяете ли вы беспилотному транспорту?
3. Ситуация: беспилотный автомобиль на большой скорости движется к пешеходному переходу и не успевает затормозить. Одновременно дорогу переходит взрослый человек, которому около 50 лет и подросток. Кого должен сбить беспилотный автомобиль?

4. Считаете ли вы беспилотный транспорт перспективным?

1. Считаете ли вы беспилотные автомобили более безопасными, чем обычные автомобили, управляемые человеком?
2. Ситуация: беспилотный автомобиль столкнулся с другим авто на перекрёстке. В столкновении виноват беспилотный автомобиль. Кто должен будет возместить ущерб?
3. Ситуация: столкновение беспилотного автомобиля с людьми на пешеходном переходе неизбежно. Одновременно улицу переходит человек без определенного места жительства и миллионер. Кого должен сбить беспилотный автомобиль?
4. Считаете ли вы необходимым введение лицензии на перевозку пассажиров для беспилотных такси?

1. Должен ли беспилотный автомобиль проходить технический осмотр чаще, чем беспилотный автомобиль?
2. Считаете ли вы, что, на данный момент, необходимо создавать законы регулирующие спорные ситуации с участием беспилотных автомобилей, а также порядок их работы на дорогах общего пользования?

Приложение №2

**Законопроект «О внесении изменений в главу 12 КоАП РФ «Административные правонарушения в области дорожного движения»**

**Ст. 12.5**

Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения эксплуатация транспортного средства запрещена, за исключением неисправностей и условий, указанных в частях 1.1 – 7 настоящей статьи, -

Влечет предупреждение или наложение административного штрафа в размере пятисот рублей.

* 1. Управление транспортным средством, в отношении которого не оформлена в установленном порядке диагностическая карта, подтверждающая допуск транспортного средства к участию в дорожном движении, влечет наложение административного штрафа в размере двух тысяч рублей.
	2. **Передвижение на беспилотном транспортном средстве при наличии неисправностей, возникших по вине собственника беспилотного транспортного средства из-за несвоевременного технического обслуживания транспортного средства, игнорирования неисправностей. Влечет за собой административный штраф в размере от пятисот до двух тысяч рублей в зависимости от степени опасности неисправности для других участников дорожного движения.**
	3. **Возникновение неисправности, угрожающая другим участникам дорожного при эксплуатации беспилотного автомобиля, по вине производителя транспортного средства влечёт за собой наложение административного штрафа на производителя беспилотного автомобиля в размере от пятисот рублей до двух тысяч рублей в зависимости степени опасности неисправности для других участников дорожного движения.**

**Ст. 12.12**

1. Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика, за исключением случаев, предусмотренных частью 1 статьи 12.10 настоящего Кодекса и частью 2 настоящей статьи, влечет наложение административного штрафа в размере одной тысячи рублей.
	1. **Проезд беспилотного автомобиля на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика, за исключением случаев, предусмотренных частью 1 статьи 12.10 настоящего Кодекса и частью 2 настоящей статьи, влечёт наложение административного штрафа на:**
2. **Производителя беспилотного автомобиля, если проезд на запрещающий сигнал светофора был осуществлён из-за проблем в программном обеспечении, возникших по вине производителя, в размере двух тысяч пятисот рублей;**
3. **Собственника беспилотного автомобиля, если проблемы в программном обеспечении автомобиля возникли по вине владельца автомобиля из-за несвоевременного прохождения технического осмотра, утаивания неисправностей, вмешательства в программное обеспечение, в размере одной тысячи рублей;**
4. **Собственника автомобиля или иное лицо, находящееся за рулём беспилотного автомобиля, если автомобиль не находился в беспилотном режиме, в размере тысячи рублей;**
5. **Лицо или группа лиц, осуществляющие техническое обслуживание беспилотного автомобиля, если при проверке технического состояния была проигнорирована неисправность или был выполнен некачественный ремонт, повлекший возникновение неисправности, в размере двух тысяч рублей;**
6. **На собственника беспилотного автомобиля или иное лицо, находящееся в салоне беспилотного автомобиля, имеющее водительское удостоверение и способное повлиять на ситуацию, в размере одной тысячи рублей.**
7. Невыполнение требования Правил дорожного движения об остановке перед стоп-линией, обозначенной дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, при запрещающем сигнале светофора или запрещающем жесте регулировщика, влечет наложение административного штрафа в размере восьмисот рублей.

**2.1. Невыполнение Правил дорожного движения об остановке перед стоп-линией, обозначенной дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, при запрещающем сигнале светофора или запрещающем жесте регулировщика, влечёт наложение административного штрафа на:**

1. **Производителя беспилотного автомобиля, если невыполнение Правил дорожного движения об остановке перед стоп-линией, обозначенной дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, при запрещающем сигнале светофора или запрещающем жесте регулировщика из-за проблем в программном обеспечении, возникших по вине производителя, в размере двух тысяч рублей;**
2. **Собственник беспилотного автомобиля, если проблемы в программном обеспечении автомобиля возникли по вине владельца автомобиля из-за несвоевременного прохождения технического осмотра, утаивания неисправностей, вмешательства в программное обеспечение восьмисот рублей;**
3. **Собственник автомобиля или иное лицо, находящееся за рулём беспилотного автомобиля, если автомобиль не находился в беспилотном режиме, в размере восьмисот рублей;**
4. **Лицо или группа лиц, осуществляющие техническое обслуживание беспилотного автомобиля, если при проверке технического состояния была проигнорирована неисправность или был выполнен некачественный ремонт, повлекший возникновение неисправности, в размере одной тысячи пятисот рублей.**

**Ст. 12.16**

1. Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, за исключением случаев, предусмотренных частями 2 – 7 настоящей статьи и другими статьями настоящей главы, -

влечет предупреждение или наложение административного штрафа в размере пятисот рублей.

* 1. **Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, за исключением случаев, предусмотренных частями 2-7 и другими статьями настоящей главы, влечёт наложение административного штрафа на:**
1. **Производителя беспилотного автомобиля, если несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметки проезжей части дороги произошло из-за проблем в программном или аппаратном обеспечении, возникших по вине производителя, в размере одной тысячи пятисот рублей;**
2. **Собственника беспилотного автомобиля, если проблемы в программном обеспечении автомобиля возникли по вине владельца автомобиля из-за несвоевременного прохождения технического осмотра, утаивания неисправностей, вмешательства в программное обеспечение, в размере пятисот рублей;**
3. **Собственника автомобиля или иное лицо, находящееся за рулём беспилотного автомобиля, если автомобиль не находился в беспилотном режиме, в размере пятисот рублей;**
4. **Лицо или группа лиц, осуществляющие техническое обслуживание беспилотного автомобиля, если при проверке технического состояния была проигнорирована неисправность или был выполнен некачественный ремонт, повлекший возникновение неисправности, в размере одной тысячи рублей.**
5. Поворот налево или разворот в нарушение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, -

Влечет наложение административного штрафа в размере от одной тысячи до одной тысячи пятисот рублей.

**2.1 Поворот налево или разворот в нарушение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, влечёт наложение административного штрафа на:**

1. **Производителя беспилотного автомобиля, если поворот налево или разворот в нарушение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой дороги, произошел из-за проблем в программном или аппаратном обеспечении, возникших по вине производителя, в размере до пяти тысяч рублей;**
2. **Собственник беспилотного автомобиля, если проблемы в программном обеспечении автомобиля возникли по вине владельца автомобиля из-за несвоевременного прохождения технического осмотра, утаивания неисправностей, вмешательства в программное обеспечение, в размере до пяти тысяч рублей;**
3. **Собственника беспилотного автомобиля или иное лицо, находившееся в беспилотном автомобиле, имеющее водительское удостоверение и способное предотвратить совершение манёвра, нарушающего правила дорожного движения, в размере от одной тысячи до одной тысячи пятисот рублей;**
4. **Собственника автомобиля или иное лицо, находящееся за рулём беспилотного автомобиля, если автомобиль не находился в беспилотном режиме, в размере от одной тысячи до одной тысячи пятисот рублей;**
5. **Лицо или группа лиц, осуществляющие техническое обслуживание беспилотного автомобиля, если при проверке технического состояния была проигнорирована неисправность или был выполнен некачественный ремонт, повлекший возникновение неисправности, в размере до пяти тысяч рублей.**
6. Движение во встречном направлении по дороге с односторонним движением, влечет наложение административного штрафа в размере пяти тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от четырех до шести месяцев.

3.1. Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного [частью 3](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_430599/423d650543917f5abe5c2480d6fb3fca332f9d22/#dst2262) настоящей статьи, влечет лишение права управления транспортными средствами на срок один год, а в случае фиксации административного правонарушения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи - наложение административного штрафа в размере пяти тысяч рублей.

**3.2 Движение беспилотного автомобиля во встречном направлении влечёт наложение административного штрафа на:**

1. **Производителя беспилотного автомобиля, если несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметки проезжей части дороги произошло из-за проблем в программном или аппаратном обеспечении, возникших по вине производителя, в размере десяти тысяч рублей;**
2. **Собственника беспилотного автомобиля, если проблемы в программном обеспечении автомобиля возникли по вине владельца автомобиля из-за несвоевременного прохождения технического осмотра, утаивания неисправностей, вмешательства в программное обеспечение, в размере до десяти тысяч рублей;**
3. **Собственника беспилотного автомобиля или иное лицо, управляющее беспилотным автомобилем, если автомобиль не находился в беспилотном режиме, в размере лишения права управлять транспортными средствами на срок от четырёх до шести месяцев;**
4. **Собственника беспилотного автомобиля или иное лицо, находящееся в беспилотном автомобиле, имеющее водительское удостоверение и способное предотвратить движение во встречном направлении, в размере до пяти тысяч рублей;**
5. **Лицо или группа лиц, осуществляющие техническое обслуживание беспилотного автомобиля, если при проверке технического состояния была проигнорирована неисправность или был выполнен некачественный ремонт, повлекший возникновение неисправности, в размере десяти тысяч рублей.**

**Ст. 12.23**

1. Нарушение правил перевозки людей, за исключением случаев, предусмотренных частями 2 – 6 настоящей статьи, влечет наложение административного штрафа в размере пятисот рублей.
2. Перевозка людей вне кабины автомобиля (за исключением случаев, разрешенных Правилами дорожного движения), трактора, других самоходных машин, на грузовом прицепе, в прицепе-даче, в кузове грузового мотоцикла или вне предусмотренных конструкцией мотоцикла мест для сидения влечет наложение административного штрафа в размере одной тысячи рублей.
3. Нарушение требований к перевозке детей, установленных Правилами дорожного движения, влечет наложение административного штрафа на водителя в размере трех тысяч рублей; на должностных лиц – двадцати пяти тысяч рублей; на юридических лиц – ста тысяч рублей.
4. Организованная перевозка группы детей автобусами, не соответствующими требованиям Правил организованной перевозки группы детей автобусами, либо водителем, не соответствующим требованиям указанных Правил, либо без договора фрахтования, если наличие такого документа предусмотрено указанными Правилами, либо без программы маршрута, либо без списка детей, либо без списка назначенных сопровождающих, предусмотренных указанными Правилами, влечет наложение административного штрафа на водителя в размере трех тысяч рублей; на должностных лиц – двадцати пяти тысяч рублей; на юридических лиц – ста тысяч рублей.
5. Нарушение требований к перевозке детей в ночное время, установленных Правилами организованной перевозки группы детей автобусами, влечет наложение административного штрафа на водителя в размере пяти тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от четырех до шести месяцев; на должностных лиц – пятидесяти тысяч рублей; на юридических лиц – двухсот тысяч рублей.
6. Нарушение требований к перевозке детей, установленных Правилами организованной перевозки группы детей автобусами, за исключением случаев, предусмотренных частями 4 и 5 настоящей статьи, влечет наложение административного штрафа на должностных лиц в размере двадцати пяти тысяч рублей; на юридических лиц – ста тысяч рублей.

Примечание. За административные правонарушения, предусмотренные настоящей статьей, лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, несут административную ответственность как юридические лица.

1. **Перевозка пассажиров на беспилотных транспортных средствах без лицензии, подтверждающей исправность и безопасность беспилотного автомобиля для других участников дорожного движения, выданной Госавтодорнадзором, влечёт за собой административный штраф, в размере пяти тысяч рублей.**

**Ст. 12.24**

1. Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого вреда здоровью потерпевшего, влечет наложение административного штрафа в размере от двух тысяч пятисот до пяти тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от одного года до полутора лет.
	1. . **Нарушение правил дорожного движения беспилотным транспортным средством, повлекшее причинение легкого вреда здоровью влечёт за собой административный штраф, который, в зависимости от обстоятельств причинения вреда, может быть наложен на:**
	2. **лицо, которое имеет водительское удостоверение и в момент причинения вреда находилось за рулём беспилотного автомобиля и могло предотвратить причинение вреда здоровью, в размере пяти тысяч рублей.**
	3. **собственника беспилотного автомобиля, если за рулём беспилотного автомобиля не находилось лицо, обладающее правами на управление транспортным средством или это лицо, не могло предотвратить причинение вреда здоровью, или причинение легкого вреда здоровью произошло из-за неисправности беспилотного автомобиля, возникшей по вине владельца беспилотного автомобиля. В размере от двух до пяти тысяч рублей.**
	4. **производителя беспилотного автомобиля, если неисправность, повлекшая за собой причинение легкого вреда здоровью, возникла по вине производителя беспилотного транспортного средства. В размере от двух до пяти тысяч рублей.**
2. Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение средней тяжести вреда здоровью потерпевшего,

влечет наложение административного штрафа в размере от десяти тысяч до двадцати пяти тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет.

2.1**. Нарушение правил дорожного движения беспилотным транспортным средством, повлекшее причинение вреда здоровью средней тяжести влечёт за собой административный штраф, который, в зависимости от обстоятельств причинения вреда, может быть наложен на:**

1. **лицо, которое имеет водительское удостоверение и в момент причинения вреда находилось за рулём беспилотного автомобиля и могло предотвратить причинение вреда здоровью. В размере от пятнадцати до двадцати тысяч рублей.**
2. **собственника беспилотного автомобиля, если за рулём беспилотного автомобиля не находилось лицо, обладающее правами на управление транспортным средством или это лицо, не могло предотвратить причинение вреда здоровью, или причинение легкого вреда здоровью произошло из-за неисправности беспилотного автомобиля, возникшей по вине владельца беспилотного автомобиля. В размере от десяти до пятнадцати тысяч рублей.**
3. **производителя беспилотного автомобиля, если неисправность, повлекшая за собой причинение легкого вреда здоровью, возникла по вине производителя беспилотного транспортного средства. В размере от пятнадцати до двадцати тысяч рублей.**

**Ст. 12.31**

1. Выпуск на линию транспортного средства, не зарегистрированного в установленном [порядке](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/9ea898782c9b757a988def614fa84e1493938591/) или не прошедшего [технического осмотра](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/9ea898782c9b757a988def614fa84e1493938591/), влечет наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, в размере пятисот рублей; на юридических лиц - пятидесяти тысяч рублей.

**1.1 Выпуск на линию беспилотного транспортного средства без прохождения технического осмотра, влечет за собой наложение административного штрафа на должностное лицо ответственное за техническое состояние беспилотного транспортного средства в размере тысячи рублей, для юридических лиц в размере ста тысяч рублей.**

1. Выпуск на линию транспортного средства, имеющего [неисправности](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/9ea898782c9b757a988def614fa84e1493938591/), с которыми запрещена эксплуатация, за исключением случаев, предусмотренных частью 2 статьи 11.23 настоящего Кодекса, или выпуск на линию транспортного средства, переоборудованного без соответствующего разрешения, влечет наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, в размере от пяти тысяч до восьми тысяч рублей.

**2.1 Выпуск на линию беспилотного транспортного средства с неисправными сенсорами, мешающими нормальному восприятию беспилотным транспортным средством обстановки на дороге, влечёт за собой наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за техническое обслуживание беспилотного автомобиля в размере от двадцати до ста двадцати тысяч рублей.**

1. Прототип: Shenzhen accelerates China‘s driverless car dream (Закон введенный в Китае в провинции Шэньчжень) [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.reuters.com/technology/shenzhen-accelerates-chinas-driverless-car-dreams-2022-08-01/> (Дата обращения 06.09.2022) [↑](#footnote-ref-1)
2. Прототип: Government to review driving laws in preparations for self-driving vehicles [Электронный ресурс] – Режим доступа: [Government to review driving laws in preparation for self-driving vehicles - GOV.UK (www.gov.uk)](https://www.gov.uk/government/news/government-to-review-driving-laws-in-preparation-for-self-driving-vehicles) (Дата обращения 19.10.2022) [↑](#footnote-ref-2)
3. Прототип: Shenzhen accelerates China‘s driverless car dream (Закон введенный в Китае в провинции Шэньчжень) [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.reuters.com/technology/shenzhen-accelerates-chinas-driverless-car-dreams-2022-08-01/> (Дата обращения 06.09.2022) [↑](#footnote-ref-3)
4. Прототип: Shenzhen accelerates China‘s driverless car dream (Закон введенный в Китае в провинции Шэньчжень) [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.reuters.com/technology/shenzhen-accelerates-chinas-driverless-car-dreams-2022-08-01/> (Дата обращения 06.09.2022) [↑](#footnote-ref-4)
5. Прототип: Government to review driving laws in preparations for self-driving vehicles [Электронный ресурс] – Режим доступа: [Government to review driving laws in preparation for self-driving vehicles - GOV.UK (www.gov.uk)](https://www.gov.uk/government/news/government-to-review-driving-laws-in-preparation-for-self-driving-vehicles) (Дата обращения 19.10.2022) [↑](#footnote-ref-5)
6. Прототип: Shenzhen accelerates China‘s driverless car dream (Закон введенный в Китае в провинции Шэньчжень) [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.reuters.com/technology/shenzhen-accelerates-chinas-driverless-car-dreams-2022-08-01/> (Дата обращения 06.09.2022) [↑](#footnote-ref-6)
7. Прототип: Government to review driving laws in preparations for self-driving vehicles [Электронный ресурс] – Режим доступа: [Government to review driving laws in preparation for self-driving vehicles - GOV.UK (www.gov.uk)](https://www.gov.uk/government/news/government-to-review-driving-laws-in-preparation-for-self-driving-vehicles) (Дата обращения 19.10.2022) [↑](#footnote-ref-7)
8. Прототип: Shenzhen accelerates China‘s driverless car dream (Закон введенный в Китае в провинции Шэньчжень) [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.reuters.com/technology/shenzhen-accelerates-chinas-driverless-car-dreams-2022-08-01/> (Дата обращения 06.09.2022) [↑](#footnote-ref-8)
9. Прототип: Shenzhen accelerates China‘s driverless car dream (Закон введенный в Китае в провинции Шэньчжень) [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.reuters.com/technology/shenzhen-accelerates-chinas-driverless-car-dreams-2022-08-01/> (Дата обращения 06.09.2022) [↑](#footnote-ref-9)
10. Прототип: Shenzhen accelerates China‘s driverless car dream (Закон введенный в Китае в провинции Шэньчжень) [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.reuters.com/technology/shenzhen-accelerates-chinas-driverless-car-dreams-2022-08-01/> (Дата обращения 06.09.2022) [↑](#footnote-ref-10)
11. Прототип: Government to review driving laws in preparations for self-driving vehicles [Электронный ресурс] – Режим доступа: [Government to review driving laws in preparation for self-driving vehicles - GOV.UK (www.gov.uk)](https://www.gov.uk/government/news/government-to-review-driving-laws-in-preparation-for-self-driving-vehicles) (Дата обращения 19.10.2022) [↑](#footnote-ref-11)
12. Прототип: Shenzhen accelerates China‘s driverless car dream (Закон введенный в Китае в провинции Шэньчжень) [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.reuters.com/technology/shenzhen-accelerates-chinas-driverless-car-dreams-2022-08-01/> (Дата обращения 06.09.2022) [↑](#footnote-ref-12)
13. Прототип: Shenzhen accelerates China‘s driverless car dream (Закон введенный в Китае в провинции Шэньчжень) [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.reuters.com/technology/shenzhen-accelerates-chinas-driverless-car-dreams-2022-08-01/> (Дата обращения 06.09.2022) [↑](#footnote-ref-13)
14. Прототип: Government to review driving laws in preparations for self-driving vehicles [Электронный ресурс] – Режим доступа: [Government to review driving laws in preparation for self-driving vehicles - GOV.UK (www.gov.uk)](https://www.gov.uk/government/news/government-to-review-driving-laws-in-preparation-for-self-driving-vehicles) (Дата обращения 19.10.2022) [↑](#footnote-ref-14)
15. Прототип: Shenzhen accelerates China‘s driverless car dream (Закон введенный в Китае в провинции Шэньчжень) [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.reuters.com/technology/shenzhen-accelerates-chinas-driverless-car-dreams-2022-08-01/> (Дата обращения 06.09.2022) [↑](#footnote-ref-15)