

Научная статья

<https://doi.org/10.24412/2220-2404-2026-3-22>

УДК 340



Attribution

cc by

ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕ  
ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ПРИ ОТКАЗАХ СИСТЕМ БЕЗОПАСНОСТИ

Шведченко В.А.

Российский университет транспорта

**Аннотация.** Развитие высокоавтоматизированных транспортных средств в России ставит вопрос о пределах уголовной ответственности при ДТП, вызванных не только действиями человека, но и сбоями программного обеспечения, датчиков и систем восприятия. Цель: определить особенности уголовно-правовой квалификации деяний при отказах цифровых систем ВАТС. Задачи: выявить пробелы российского регулирования, сопоставить экспериментальные режимы РФ с зарубежной практикой и определить возможные модели ответственности. Методология исследования включает формально-юридический метод, сравнительно-правовой анализ нормативных актов и кейсов США, Великобритании и Германии. Результаты: установлено, что действующие нормы РФ ориентированы преимущественно на фигуру водителя, тогда как цифровая причинность требует разграничения ролей оператора, технического персонала и разработчика. Выводы: необходима модернизирующая модели квалификации, исключающая объективное вменение и обеспечивающая привязку вины к реально исполнимым обязанностям.

**Ключевые слова:** высокоавтоматизированные транспортные средства, уголовная ответственность, дорожно-транспортные преступления, квалификация преступлений.

**Финансирование:** инициативная работа.

Original article

ISSUES IN THE CLASSIFICATION OF CRIMES INVOLVING HIGHLY  
AUTOMATED VEHICLES IN THE EVENT OF SAFETY SYSTEM FAILURES

Vladislav A. Shvedchenko

Russian University of Transport

**Abstract.** The development of highly automated vehicles in Russia raises the question of the limits of criminal liability in traffic accidents caused not only by human actions but also by software, sensor, and perception system failures. Objective: To identify the specific features of the criminal classification of acts in cases of failures in highly automated vehicle digital systems. Objectives: To identify gaps in Russian regulation, compare the regulatory frameworks of the Russian Federation with international practices, and determine possible models of liability. Methodology: The study employs a formal-legal approach, comparative legal analysis of regulatory acts, and case studies from the United States, the United Kingdom, and Germany. Results: It has been established that current Russian regulations focus primarily on the driver, whereas digital causality requires a distinction between the roles of the operator, technical personnel, and the developer. Conclusions: It is necessary to modernize the classification model to exclude objective attribution and ensure that liability is tied to actually performable duties.

**Keywords:** highly automated vehicles, criminal liability, traffic offenses, classification of crimes.

**Funding:** Independent work.

**Введение.**

Современная автоматизация дорожного движения ставит перед уголовным правом нетипичные задачи:

- причинение вреда жизни, здоровью, крупного ущерба и т.д., которое посягает на отношения, охраняемые уголовно-правовыми нормами, может быть обусловлено не только нарушением правил дорожного движения человеком, но и ошибкой восприятия компьютерного зрения (камера, радар, лидар);

- сбоем программного обеспечения, некорректным обновлением, конфликтом версий и иными "цифровыми" дефектами, влияющими на решение системы о маневре и торможении.

При этом уголовно-правовая оценка не может подменяться технико-рисковым подходом: принцип вины исключает ответственность без установления психического отношения к деянию и последствиям [1, ст. 5]. В транспортных составах это приобретает особую остроту, так как многие из них сконструированы вокруг модели "человек управляет - человек обязан соблюдать правила - человек отвечает за нарушение", что выражено в традиционном понимании субъекта, управляющего транспортным средством [1, ст. 264].

**Обсуждение.**

Российское регулирование ВАТС на сегодняшний день во многом опирается на экспериментальные режимы, в которых водитель ВАТС определя-

ется как лицо, находящееся на водительском месте, активирующее автоматизированную систему вождения и контролирующее движение, а также прямо указывается, что он признается водителем по смыслу Правил дорожного движения [4, п. 8]. Соответственно, базовая логика остается прежней: даже при автоматизированном режиме человек-оператор ВАТС де-факто сохраняет статус водителя и несет связанные с ним обязанности соблюдать Правила дорожного движения и соответствующую ответственность [2, п. 1.2].

В более поздней программе экспериментального правового режима эксплуатации ВАТС (постановление Правительства РФ от 09.03.2022 № 309) разграничиваются случаи эксплуатации ВАТС, в том числе предусматривается категория ВАТС без водителя-испытателя в салоне при наличии диспетчеризации маршрута и удаленного оператора. При этом программа прямо фиксирует ответственность оператора за вред жизни и здоровью, наступивший вследствие недостатков в маршрутизации и диспетчеризации, а также выделяет ответственность уполномоченного органа и лиц, ответственных за техническое состояние транспортного средства, за вред, обусловленный дефектами дополнительного оборудования или технического состояния ВАТС [5, п. 14].

Тем самым, в подзаконном экспериментальном регулировании появляется зачаток распределения обязанностей внутри контура эксплуатации (оператор, техническое состояние, уполномоченный орган), однако, эта конструкция практически не имеет отражения в нормах уголовного права: нормы Особенной части УК РФ не содержат специальных составов, разграничивающих ответственность разработчиков, удаленных операторов и эксплуатантов ВАТС, а существующие составы ориентированы на водителя и на лицо, ответственное за техническое состояние и ремонт [1, ст. 266]. В результате, возникает риск неопределенности: либо уголовная ответственность будет возлагаться на человека, обеспечивающего опосредованный контроль над движением ТС (даже при недостаточной доказанности его возможности предотвратить вред), либо будет происходить перекалфикация в общие составы преступлений с неосторожным причинением вреда (при сложности установления юридически значимой обязанности конкретного разработчика или эксплуатанта).

Отсутствие в общем доступе уголовных дел о ДТП с участием ВАТС делает проблему квалификации в РФ преимущественно прогностической. Однако зарубежный опыт показывает, что такие инциденты действительно возникают в юрисдикциях, где ВАТС массово тестируются и используются. В качестве примера можно привести 2 случая в США, где технические ограничения системы восприятия сочетались с человеческим фактором.

В первом случае (Темпе, штат Аризона, 18.03.2018) автомобиль, управляемый в режиме испытаний автоматизированной системой вождения, совер-

шил наезд на пешехода. Национальный совет по безопасности на транспорте США (National Transportation Safety Board (NTSB)) (Национальный совет по безопасности на транспорте) указал на то, что автоматизированная система управления неоднократно классифицировала объект (пешеход с велосипедом) различным образом и не обеспечила своевременного и адекватного реагирования; дополнительно отмечено, что аварийное торможение системой было фактически "подавлено" логикой испытательного режима, а водитель-оператор отвлекался и не осуществлял надлежащий мониторинг [8, с. 7; 8, с. 12].

Во втором случае (Виллистон, штат Флорида, 07.05.2016) легковой автомобиль, двигавшийся с активированными автоматизированными функциями управления, столкнулся с тягачом-полуприцепом при пересечении траектории. NTSB указал на то, что автоматизированная система не была предназначена для обнаружения пересекающего движение объекта данного типа, в результате чего, функции предупреждения столкновения и автоматического торможения не сработали; одновременно, в числе причин обозначено избыточное доверие водителя к автоматизированным функциям и снижение внимания к дорожной обстановке [9, с. 39; 9, с. 50-51].

Если представить, что аналогичные события произошли бы на территории РФ, наиболее вероятным кажется квалификация по ст. 264 УК РФ как нарушение правил дорожного движения лицом, управляющим транспортным средством, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть [1, ст. 264]. Но применимость ст. 264 УК РФ, в данном контексте, упирается в два вопроса: Кто признается субъектом преступления (водитель, оператор, владелец, технический персонал) и можно ли доказать вину и причинную связь, не подменяя их объективным вменением?

Нормы экспериментальных режимов ВАТС в РФ подталкивают к признанию субъектом именно водителя-испытателя: он прямо квалифицируется как водитель по смыслу Правил дорожного движения [4, п. 8], а, следовательно, формально подпадает под квалификацию по ст. 264 УК РФ. В ситуации, подобной Темпе-2018, если будет установлено, что водитель-испытатель имел реальную возможность своевременно вмешаться (по времени реакции, техническим характеристикам тормозной системы), его бездействие может рассматриваться как нарушение обязанностей водителя по обеспечению безопасности движения, образующее объективную сторону ст. 264 УК РФ.

Однако при доказанности того, что автоматизированная система не предоставила человеку объективной возможности предотвратить вред (не передала управление, не оставила времени для реакции), уголовная ответственность водителя-испытателя будет сталкиваться с принципиальным барьером: отсутствие возможности действовать исключает вменение наруше-

ния как причинного фактора, а, следовательно, и уголовную ответственность за последствия при отсутствии иных виновных действий [1, ст. 5].

Даже когда водитель-испытатель признается субъектом, вина не должна выводиться из самого факта наступления последствий. Для неосторожной формы вины в транспортных преступлениях ключевыми остаются предвидение, возможность предвидения и обязанность действовать осмотрительно в конкретной ситуации. Российский экспериментальный режим уже фиксирует, что часть рисков юридически относится не только к водителю, оператору, но и к владельцу (собственнику) ВАТС при отсутствии виновных действий иных участников [4, п. 18], а также к оператору и лицам, ответственным за техническое состояние, - при определенных видах дефектов [5, п. 14]. Однако эти нормы носят, прежде всего, регуляторный и риск-распределительный характер для испытаний; они не создают автоматически уголовно-правового "специального субъекта" в смысле УК РФ.

Чтобы привлечь к уголовной ответственности технический персонал, отвечающий за работоспособность сенсоров и программные обновления, требуется установить юридически значимую обязанность по обеспечению безопасности эксплуатации и конкретное нарушение этой обязанности. Потенциально, здесь может быть применима ст. 266 УК РФ "Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями", но ее традиционная доктринальная и правоприменительная сфера ориентирована на механико-техническую неисправность и выпуск, а не на ошибки в программно-алгоритмической части.

Сопоставление двух зарубежных кейсов с российской моделью позволяет выделить типовые развилки квалификации.

В случаях "смешанной причинности" (система ошиблась, человек отвлекся) российские правоприменители наиболее вероятно привлекут бы лицо к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ водителя-испытателя, оператора при условии доказанности возможности предотвратить последствия.

В сценарии "преимущественно системной причинности" (система не передала управление, вмешательство было фактически невозможно) традиционный состав транспортного преступления перестает работать без риска объективного вменения, и уголовно-правовая оценка начинает смещаться либо к общим неосторожным составам причинения вреда при нарушении специальных правил безопасности (если они будут доказаны), либо к экономико-техническим составам, ориентированным на оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности (например, ст. 238 УК РФ), однако, последние требуют сопоставления субъективной стороны и статуса лица, принимающего решения о выпуске технологии.

Проблема "по умолчанию" возложения ответственности на человека-оператора в РФ становится особенно заметной при сравнении с подходами,

направленными на нормативное разделение ответственности.

В Великобритании Automated and Electric Vehicles Act 2018 (Закон об автоматизированных и электрических транспортных средствах 2018 года) устанавливает первичную обязанность страховщика (или владельца при отсутствии страховки) компенсировать ущерб, причиненный автоматизированным автомобилем в режиме "driving itself" (самостоятельно управляемый), а также предусматривает корректировки с учетом поведения потерпевшего и исключение, ограничение ответственности страховщика при несанкционированных изменениях ПО или неустановке критических обновлений [10, с. 6-7]. При этом закон одновременно дает страховщику право регресса к лицу, ответственному за аварию [10, с. 8]. Идея закона - обеспечить быструю компенсацию потерпевшим и затем перераспределить риски в порядке регресса.

Авторы критического обзора британской модели подчеркивают, что такая конструкция потенциально сдвигает фокус от "виновного водителя" к ответственности производителя и к субъектам, разрабатывающим ПО, хотя и сохраняет ряд неопределенностей [16, с. 12].

#### Результаты.

С учетом изложенного, для РФ представляется целесообразным развитие концепции разделения уголовной ответственности.

Во-первых, в законодательстве о безопасности дорожного движения и в Правилах дорожного движения необходимо закрепить легальные статусы "пользователь" (аналог user-in-charge), "удаленный оператор" и "технический надзор, диспетчеризация", а также определить для каждого статуса обязанности по мониторингу, вмешательству и обеспечению исправности цифровой системы (сенсоры, программные версии, обновления, калибровка) [3, ст. 22; 2, п. 1.2].

Во-вторых, следует нормативно развести режимы, в которых система требует постоянного мониторинга человеком, и режимы, в которых мониторинг не требуется (или ограничен), чтобы уголовно-правовая оценка поведения человека не строилась на фикции о "постоянном водителе", противоречащей технологии и регуляторным разрешениям [12, с. 8].

В-третьих, для доказуемости причинной связи и исключения произвольных выводов необходимы обязательные требования к регистраторам событий (время распознавания объекта, предупреждения, передача управления, версии ПО, состояние сенсоров), поскольку без этого квалификация будет зависеть от фрагментарных экспертных реконструкций.

В этом аспекте, показательно, что в немецком (Straßenverkehrsgesetz) (StVG) (Закон о дорожном движении) отдельно выделяются категории данных, фиксируемых при автономной функции, включая параметры софта и активации, деактивации режима [11, с. 4], а британские исследователи прямо указывают на

дефицит детализации закона о данных как на риск отставания регулирования [18, с. 4].

#### Заключение.

В целом квалификация деяний при отказах программного обеспечения и датчиков ВАТС в РФ, в перспективе, потребует отхода от единственной "по умолчанию" модели ответственности оператора, водителя-испытателя к нормативно оформленному распределению ролей, где уголовная ответственность привязана к реально возложенным и технологически исполняемым обязанностям надзора, контроля, а уголовная ответственность за системные дефекты - к специальным субъектам, отвечающим за безопасность цифровой системы.

Без такого разделения неизбежны два крайних сценария: либо объективное вменение человеку последствий, которые он не мог предотвратить, либо практическая безответственность при системных отказах из-за отсутствия подходящего состава преступления в УК РФ и юридически значимой обязанности конкретного лица.

Оба сценария несовместимы с принципом вины и задачей обеспечения безопасности дорожного движения в условиях внедрения ВАТС [1, ст. 5; 3, ст. 1].

#### Конфликт интересов

Не указан.

#### Рецензия

Все статьи проходят рецензирование в формате double-blind peer review (рецензенту неизвестны имя и должность автора, автору неизвестны имя и должность рецензента). Рецензия может быть предоставлена заинтересованным лицам по запросу.

#### Conflict of Interest

None declared.

#### Review

All articles are reviewed in the double-blind peer review format (the reviewer does not know the name and position of the author, the author does not know the name and position of the reviewer). The review can be provided to interested persons upon request.

#### Список источников:

1. Уголовный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 13.06.1996 (ред. от 29.12.2025).
2. О Правилах дорожного движения: постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 16.07.2025).
3. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 07.07.2025).
4. Постановление Правительства РФ от 26.11.2018 N 1415 (ред. от 07.02.2022) "О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств".
5. Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций: постановление Правительства РФ от 09.03.2022 № 309 (ред. от 27.03.2025).
6. Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации: Федеральный закон от 31.07.2020 № 258-ФЗ (ред. от 31.07.2025).
7. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая): Федеральный закон от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 24.06.2025).
8. National Transportation Safety Board. Collision Between Vehicle Controlled by Developmental Automated Driving System and Pedestrian, Tempe, Arizona, March 18, 2018. Accident Report NTSB/HAR-19/03. Washington, D.C.: NTSB, 2019. 78 p.
9. National Transportation Safety Board. Collision Between a Car Operating with Automated Vehicle Control Systems and a Tractor-Semitrailer Truck Near Williston, Florida, May 7, 2016. Accident Report NTSB/HAR-17/02. Washington, D.C.: NTSB, 2017. 63 p.
10. Marson J., Ferris K., Dickinson J. The Automated and Electric Vehicles Act 2018 Part 1 and Beyond: A Critical Review // Statute Law Review. 2019. Accepted Version. 21 p.
11. Goudkamp J. Automated Vehicle Liability and AI. Preprint. 17 p.
12. Прокопов М.С. Административно-правовое регулирование применения цифровых технологий надзора в области безопасности дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. Москва, 2023. 202 с.

#### References:

1. Criminal Code of the Russian Federation: Federal Law of June 13, 1996 (as amended on December 29, 2025).
2. On the Rules of the Road: RF Government Resolution No. 1090 of October 23, 1993 (as amended on July 16, 2025).
3. On Road Safety: Federal Law No. 196-FZ of December 10, 1995 (as amended on July 7, 2025).
4. RF Government Resolution No. 1415 of November 26, 2018 (as amended on February 7, 2022) "On Conducting an Experiment on the Trial Operation of Highly Automated Vehicles on Public Roads."
5. On the Establishment of an Experimental Legal Regime in the Sphere of Digital Innovations: RF Government Resolution No. 309 of March 9, 2022 (as amended on March 27, 2025).
6. On Experimental Legal Regimes in the Sphere of Digital Innovations in the Russian Federation: Federal Law No. 258-FZ of July 31, 2020 (as amended on July 31, 2025).
7. Part Two of the Civil Code of the Russian Federation: Federal Law No. 14-FZ of January 26, 1996 (as amended on June 24, 2025).
8. National Transportation Safety Board. Collision Between Vehicle Controlled by Developmental Automated Driving System and Pedestrian, Tempe, Arizona, March 18, 2018. Accident Report NTSB/HAR-19/03. Washington, D.C.: NTSB, 2019. 78 p.
9. National Transportation Safety Board. Collision Between a Car Operating with Automated Vehicle Control Systems and a Tractor-Semitrailer Truck Near Williston, Florida, May 7, 2016. Accident Report NTSB/HAR-17/02. Washington, D.C.: NTSB, 2017. 63 p.

---

10. Marson J., Ferris K., Dickinson J. *The Automated and Electric Vehicles Act 2018 Part 1 and Beyond: A Critical Review* // *Statute Law Review*. 2019. *Accepted Version*. 21 p.

11. Goudkamp J. *Automated Vehicle Liability and AI*. Preprint. 17 p.

12. Prokopov M.S. *Administrative and legal regulation of the use of digital surveillance technologies in the field of road safety: diss. ...cand. legal Sci. Moscow, 2023. 202 p.*

**Информация об авторе:**

**Шведченко Владислав Анатольевич**, аспирант, ФГБОУ ВО «Российский университет транспорта», e-mail: mmvla.bmail@gmail.com

**Vladislav A. Shvedchenko**, Graduate student, Federal State Budgetary Educational Institution “Russian University of Transport”.

Статья поступила в редакцию / The article was submitted 30.02.2026;

Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing 13.03.2026;

Принята к публикации / Accepted for publication 20.03.2026.

Автором окончательный вариант рукописи одобрен.