

## **ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЙ ПРАВОВОЙ РЕЖИМ: ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

**Бажина М.А.**

*канд. юрид. наук, доц. кафедры предпринимательского права,  
Уральский государственный юридический университет*

Сфера оказания транспортных и логистических услуг, организации транспортного обслуживания претерпевает значительные изменения в силу внедрения таких цифровых инноваций, как нейротехнологий и технологий искусственного интеллекта, технологий работы с большими данными, технологий интернета вещей, технологий робототехники и сенсорики и т.д.). Внедрение такого рода цифровых технологий в транспортную сферу за последние несколько лет предопределили необходимость модернизации правового регулирования транспортной деятельности. Связано это в большей степени с тем, что механизм правового регулирования, заложенный в действующем транспортном законодательстве, не отвечает современным реалиям развития транспортных отношений.

Наиболее ярким примером, иллюстрирующим необходимость трансформации транспортного законодательства, является проектирование, разработка, внедрение и уже применение на практике высоко- или полностью автоматизированных транспортных средств. В основе такого рода транспортных средств лежит применение интеллектуальных транспортных систем (ИТС). Само понятие ИТС закреплено в Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования, утвержденной Распоряжением Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р (далее – Концепция применения автоматизированных транспортных средств). Под ИТС понимается система управления, интегрирующая современные информационные и телематические технологии и предназначенная для автоматизированного поиска и принятия к реализации максимально эффективных сценариев управления транспортно-дорожным комплексом региона, конкретным транспортным средством или группой транспортных средств с целью обеспечения заданной мобильности населения, максимизации показателей использования дорожной сети, повышения безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для водителей и пользователей транспорта. Подобное понятие дано в п. 1 раздела 2 ГОСТ Р 56829-2015. Национальный стандарт РФ. Интеллектуальные транспортные системы. Термины и определения.

Исходя из приведенного понятия, следует, что применение такого рода транспортного средства предполагает его движение без участия водителя. При этом, действующим законодательством о безопасности дорожного движения не допускается эксплуатация транспортных средств без участия водителя. Кроме того, содержащиеся в нормативных правовых актах требования, определяющие правила эксплуатации транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования, в значительной степени ограничивают применение высоко- или полностью автоматизированных транспортных средств. Тем самым обусловлена необходимость применения экспериментальных правовых режимов, общие положения о которых предусмотрены в Федеральном законе от 31 июля 2020 г. № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации». В развитие положений указанного акта в отношении применения высокоавтоматизированных транспортных средств 9 марта 2022 г. Правительство РФ приняло Постановление № 309 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств».

Указанное Постановление Правительства № 309 предусматривает возможность неприменения отдельных положений Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», Федерального закона от 8 ноября 2007 г. 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электротранспорта» и т.д. Тем самым применение экспериментального режима, необходимого для формирования новых видов и форм экономической деятельности, создания благоприятных условий для внедрения инноваций, предполагает некоторую изолированность от общепринятых правил.

Несмотря на значимость экспериментального правового режима для дальнейшего развития транспортной отрасли и, соответственно, всей экономики в целом, сказанное обуславливает необходимость разрешения немало важного вопроса об адаптации отдельного правового режима к общему правовому регулированию. Он является наиболее важным именно в транспортной сфере, т.к. в ней наиболее явно проявляются межотраслевые взаимодействия. Изменение одного сегмента автоматически влечет корректировку другого элемента, входящего в эту систему. В связи с тем, что экспериментальный правовой режим существует в определенных четко очерченных зонах (например, п.п. 32, 33 Постановления Правительства № 309), то возникает вопрос о его внедрении на другой территории, не участвующей в данном эксперименте. Особенно остро стоит вопрос о развитии мультимодальных перевозок с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств, в реализации которых географический критерий непосредственно выступает одним из принципиальных, отличительных моментов. Кроме того, в связи с достаточно большой протяженностью нашего государства, апробация инноваций на значительной по размеру территории нашего государства остается крайне затруднительным.

Именно поэтому, экспериментальный правовой режим является действенным инструментом в развитии ограниченного числа инноваций. Внедрение высокоавтоматизированных или полностью автоматизированных транспортных средств с учетом существующих подходов является крайне неэффективным и не позволяющим в должной мере реализовать развитие данных инновационных цифровых технологий в сфере транспорта.