

УДК 343.346

DOI: <http://doi.org/10.5281/zenodo.3577534>

В.І. ПАВЛИКІВСЬКИЙ,

завідувач кафедри кримінально-правових дисциплін
Харківського університету, доктор юридичних наук, доцент,
м. Харків, Україна; e-mail: pvictor@i.ua;

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1190-9303>

К.В. ЮРТАЄВА,

доцент кафедри кримінального права і кримінології
Харківського національного університету внутрішніх справ,
кандидат юридичних наук, доцент, м. Харків, Україна;
e-mail: yurtayeva@gmail.com;

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-6096-2020>

СУБ'ЄКТНИЙ СКЛАД КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ ВИКОРИСТАННЯ АВТОНОМНИХ ТА АВТОМАТИЗОВАНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

V.I. PAVLYKIVSKY,

Head, Chair of Criminal-Legal Studies, Kharkiv University, Doctor of Law,
Associate Professor, Kharkiv, Ukraine; e-mail: pvictor@i.ua;

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1190-9303>

K.V. YURTAYEVA,

Ass. Professor, Chair of Criminal Law and Criminology, Kharkiv National
University of Internal Affairs, Ph.D. in Law, Associate Professor, Kharkiv,
Ukraine; e-mail: yurtayeva@gmail.com;

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-6096-2020>

SUBJECTIVE CONSTITUENT OF CRIMINAL OFFENCES IN THE SPHERE OF USE OF AUTONOMOUS AND AUTOMATED VEHICLES

АНОТАЦІЇ (ABSTRACTS), КЛЮЧОВІ СЛОВА (KEY WORDS)

Постановка проблеми. У зв'язку з перспективою використання автономних та автоматизованих транспортних засобів набуває актуальності питання кримінальної відповідальності за заподіяння шкоди при їх використанні. **Завданням статті** є визначення суб'єктного складу кримінальних правопорушень у сфері використання автономних та автоматизованих транспортних засобів і вирішення проблеми кримінально-правової кваліфікації кримінальних правопорушень, пов'язаних з розробкою, конструюванням, виробництвом, реалізацією, технічним обслуговуванням та керуванням таких транспортних засобів. **Методи.** Під час дослідження використані діалектичний, порівняльно-правовий, логіко-нормативний методи та метод системно-правового аналізу. **Результати дослідження.** Визначено суб'єктний склад кримінальних правопорушень за заподіяння шкоди при використанні автономних та автоматизованих транспортних засобів. Виявлено законодавчі прорахунки щодо можливості притягнення до кримінальної відповідальності розробників і реалізаторів автоматизованих та автономних транспортних засобів за статтями 227 та 275 КК України. **Висновки.** Визначено, що суб'єктний склад кримінальних правопорушень у сфері використання автоматизованих та автономних транспортних засобів безпосередньо залежить від рівня автоматизації транспортного засобу. Суб'єктами кримінальних правопорушень за заподіяння шкоди при використанні автономних та автоматизованих транспортних засобів визначено виробників таких транспортних засобів, розробників відповідних електронних систем, їх продавців, користувачів, а також сторонніх осіб, що перешкоджають їх безпечному використанню. Визначено шляхи вдосконалення кримінально-правових норм, що встановлюють відповідальність виробників і розробників автоматизованих та автономних транспортних засобів.

Ключові слова: кримінальна відповідальність; кримінальне правопорушення; автономний транспортний засіб; промислова продукція; випуск на ринок; заподіяння шкоди

Problem statement. The article is devoted to issues of criminal liability for the harm caused by automated and autonomous vehicles. It reviews the legal and technical background of introducing autonomous vehicles to the Ukrainian market. It proves that according to Agreement concerning the Adoption of Harmonized Technical United Nations Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these United Nations Regulations, 1958, acceded by Ukraine in 2000, autonomous vehicles can be lawfully used on the territory of Ukraine. Therefore, there is a need for the legal regulation of relations connected with the use of autonomous vehicles in Ukraine. The **purpose** of the article is to examine subjective constituent of criminal offences in the sphere of the use of automated and autonomous vehicles and to solve the problem of criminal-legal qualification, connected with elaboration, construction, manufacturing, marketing, technical support and usage of such vehicles. During the research the authors use the following **methods**: dialectical, comparative-legal, logical-legislative and method of systematic legal analysis. **Results.** The article ascertains that since the role of the driver in automated and autonomous vehicles progressively diminishes, the scope of criminal liability gradually shifts to other subjects, such as the producer of such vehicles, software engineers, sales agents. Analysis of current norms of the Criminal code of Ukraine, namely Articles 286 and 287, prove that the Ukrainian criminal legislature is not ready for such scenarios. The article ascertains that there is a serious complexity in differentiating the Articles 227 and 275 of the Criminal code of Ukraine in their current wording in the context of producing and placing industrial products to the market. The legal weakness mentioned above lead to practical problems in applying criminal liability to manufactures and sales agents of autonomous vehicles. **Conclusions.** Subjective constituent of criminal offences in the sphere of use of autonomous and automated vehicles directly depends on the level of automatization of the vehicle. The article outlines the following subjects of criminal transgressions in the sphere of use of automated and autonomous vehicles: manufactures of such vehicles, software engineers, sales agents, their users, and third parties that exert destructive influence to the safe use of electronic computing systems and networks engaged by such vehicles. The article defines the ways of enhancing criminal-legal norm which establish liability of manufactures and developers of automated and autonomous vehicles.

Key words: criminal liability; criminal offence; autonomous vehicle; industrial product; placing on the market; causing harm

Постановка проблеми

Станом на сьогодні одним із найбільш перспективних заходів у сфері зростаючого пасажиро- та вантажоперевезення слід визнати використання автономних транспортних засобів на автошляхах загального користування. Їх використання починають активно запроваджувати в країнах Європейського Союзу, Великобританії, США, розвинутих країнах Азії. В деяких інших країнах використання автономних транспортних засобів поки здійснюється в тестовому режимі. Проте, з точки зору права складність урегулювання суспільних відносин, пов'язаних із використанням автономних транспортних засобів, полягає в тому, що чинні нормативно-правові акти здебільшого не враховують їх технічні особливості, а разом із тим, і пов'язаний з цим перерозподіл відповідальності між водієм, штучним інтелектом, виробником таких транспортних засобів та розробником комп'ютерної системи за шкоду, що спричиняється в процесі керування такими транспортними засобами. Відповідно, розширення використання автономних транспортних засобів на шляхах загального користування потребує вирішення питання щодо пра-

вового режиму користування ними, в тому числі й щодо суб'єктів відповідальності за шкоду, причинену такими транспортними засобами.

В Україні правові аспекти використання автономних та автоматизованих транспортних засобів залишаються ще недостатньо дослідженими. Певні суміжні питання окреслені в роботах деяких українських науковців. Зокрема, В. Кулинич визначає правові підстави відповідальності за шкоду, спричинену самокерованими транспортними засобами [1]. Соціальну роль кримінального права в умовах науково-технологічного прогресу, у тому числі й у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, висвітлено у роботах В.А. Мисливого [2]. Цікавим слід визначити дослідження О.Е. Радутного, який аналізує перспективи визнання штучного інтелекту суб'єктом правовідносин [3]. Натомість у зарубіжних джерелах правові особливості використання автономних транспортних засобів викликають значний науковий інтерес. Серед публікацій з вказаної тематики слід відзначити роботи Дж.К. Гурні (J.K. Gurney, 2013), який дослідив відповідальність виробників продукції у зв'язку з інцидентами, пов'язаними з використанням безпі-

лотних автомобілів [4], С.Х. Даффі (S.H. Duffy, 2014) і Дж.К. Хопкінса (J.P. Hopkins, 2014), які визначили напрями розвитку відповідальності за шкоду, спричинену автономними автомобілями [5], Ф. Доума (F. Douma, 2016) і С.А. Палодічук (S.A. Palodichuk, 2016), які визначили особливості кримінально-правових аспектів відповідальності за шкоду, спричинену автономними транспортними засобами [6], К. Трантера (K. Tranter, 2016), який окреслив проблемні питання використання автономних транспортних засобів на автошляхах Австралії [7]. Таким чином, дослідження правового режиму використання автономних та автоматизованих транспортних засобів на автошляхах України знаходиться на початковому етапі. Звідси, метою статті є аналіз суб'єктного складу кримінальних правопорушень у сфері використання автономних та автоматизованих транспортних засобів та вирішення проблеми кримінально-правової кваліфікації кримінальних правопорушень, пов'язаних з розробкою, виробництвом та використанням таких транспортних засобів. Її новизна полягає у визначенні напрямів вдосконалення правових положень щодо безпечного використання автономних і автоматизованих транспортних засобів на автошляхах України, зокрема щодо суб'єктів відповідальності за шкоду, спричинену такими транспортними засобами. Завданням статті є визначення правових підстав та особливостей кримінальної відповідальності водія, виробників і розробників програмного забезпечення автоматизованих та автономних транспортних засобів, а також інших осіб, що можуть вплинути на безпечне використання автоматизованих та автономних транспортних засобів.

Передумови запровадження автономних транспортних засобів в Україні

В останні роки статистика дорожньо-транспортних пригод в Україні залишається невтішною. Так, за даними інституту ДП "ДерждорНДІ" в Україні щорічно відбувається 150–200 тис. дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), з них понад 20 тис. з постраждалими. Тільки у 2018 році кількість ДТП на дорогах України склала понад 150 тис., з них 3350 випадків, пов'язаних із загибеллю учасників дорожнього руху та понад 30 тис. з пораненнями [8]. За оцінками експертів збитки заподіяні економіці України дорожньо-транспортними пригодами складають понад 4,5 млрд дол щорічно. При цьому, більшість ДТП, а саме понад 80 % відбувається за вини людини. У 30 % випадків це перевищення швидкості, 20 % – управління в стані алкогольного сп'янін-

ня, 10 % – виїзд на зустрічну смугу [9]. Але найбільші економічні втрати держави пов'язані з загибеллю людей під час ДТП, які в Україні в 3–4 вище показників європейських країн.

Тому використання автономних транспортних засобів є одним із способів зменшення кількості ДТП та підвищення ефективності пасажиро- та вантажоперевезення. Згідно ратифікованої Україною у 2000 р. Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів (1958 р.) [10] на ринок України допускаються транспортні засоби, конструкція яких офіційно затверджена і сертифікована в інших країнах-учасницях цієї Угоди. Відповідно, використання транспортних засобів, сертифікованих хоча би однією з 53 країн-підписантів цієї угоди, в тому числі й транспортних засобів з найвищим рівнем автоматизації, є легальним в Україні. Тому наразі мова йде про терміни та готовність України до запровадження автономних транспортних засобів та до нормативного закріплення правових відносин і відповідальності їх учасників у випадках спричинення шкоди життю та здоров'ю людей.

Під час розробки автономних та автоматизованих транспортних засобів презюмується, що штучний інтелект є законотворчим за людину, що в цілому має позитивно відобразитися на безпеці дорожнього руху. В той же час перший досвід зарубіжних країн у цій сфері доводить, що не слід відкидати можливості скоєння ДТП за участю автономних та автоматизованих транспортних засобів. У світовій практиці дорожнього руху вже зафіксовані ДТП за участю безпілотників. Перша аварія сталася у Флориді (США) в травні 2015 року, в результаті якої загинув водій-оператор, який перебував у кабіні безпілотника. Електромобіль Tesla з включеним автопілотом протаранив на шосе тягач з причепом, який рухався в перпендикулярному напрямку, намагаючись перетнути перехрестя. Автомобіль проїхав під фуру, в результаті чого у седана знесло дах, потім вилетів з шосе, протаранивши дві огорожі, і зупинився, врізавшись у стовп. Водій безпілотника помер на місці [11, с.18].

Друга трагедія сталася в американському м Темпе, штат Арізона, США, де 18.03.2018 р. спортивний позашляховик Uber на смерть збив 49-річну жінку. При цьому в кабіні "автономно керованої машини" сидів оператор, передбачений

якраз на випадок екстрених ситуацій. Як заявила шеф поліції м. Темпе С. Моїр (S. Moir), було б дуже складно уникнути цього зіткнення в будь-якому режимі – автономному або з водієм – ґрунтуючись на тому, як вона (велосипедистка) вискочила з тіні прямо на дорогу. На думку С. Моїр (S. Moir), Uber навряд чи винен в цьому інциденті, оскільки ні камери, ні людина, що сиділа в кабіні автомобіля, не помітили велосипед до моменту зіткнення. Зокрема, водій зрозумів, що сталося зіткнення, тільки почувши його звук. Автомобіль, оснащений двома камерами, також не вжив спроби загальмувати. Авто рухалося зі швидкістю 38 миль на годину (61 км /год.) в зоні з обмеженням швидкості в 35 миль в годину [12]. У вищевказаних та інших подібних випадках постає закономірне питання, хто і яким чином повинен відповідати за понесені державою, суспільством, людиною збитки.

Вбачається, що питання відповідальності за шкоду, причинену автономними транспортними засобами, слід розглядати в контексті сутності та ступеню здійснення людського контролю щодо останніх.

Відповідальність водія за шкоду, спричинену автоматизованим та автономним транспортним засобом

Важливе місце у вказаному аспекті відіграє класифікація рівня автоматизації транспортних засобів, розроблена у 2014 р. Співтовариством автомобільних інженерів (SAE International), країна заснування США, в якій визначено 6 рівнів автоматизації:

– Рівень 0. Відсутність автоматизації. Постійне і повне здійснення людиною-водієм всіх аспектів керування транспортним засобом під час його руху, навіть якщо воно вдосконалене системами попередження або втручання.

– Рівень 1. Наявність системи допомоги водієві. Система допомоги водієві здійснює в залежності від режиму керування або рульове управління автомобілем, або збільшення/зменшення швидкості, використовуючи інформацію про обстановку керування, за умови, що водій виконує всі інші завдання динамічного керування.

– Рівень 2. Часткова автоматизація. Характеризується можливістю задіяти відразу одну або декілька вищевказаних систем допомоги водієві за умови, що водій виконує всі інші завдання динамічного керування.

– Рівень 3. Умовна автоматизація. Виконання автоматизованою системою керування всіх аспектів динамічного керування за умови, що во-

дій відповідним чином відреагує на вимогу втручання.

– Рівень 4. Високий рівень автоматизації. Виконання автоматизованою системою керування всіх аспектів динамічного керування навіть за умови, що водій відповідним чином не відреагує на вимогу втручання.

– Рівень 5. Повна автоматизація. Постійне виконання автоматизованою системою керування усіх завдань динамічного руху за будь-яких дорожніх умов або обстановки керування, в яких може здійснювати керування людина-водій [13].

Аналіз зазначеної класифікації виявляє, що співвідношення ролей водія і автоматизованої системи автомобіля в залежності від рівня автоматизації останнього дозволяє зробити висновок, що чим більше рівень автоматизації автомобіля, тим в більшій мірі відношення обов'язку здійснення певних дій з боку водія, змінюються на відношення можливості певної поведінки або навіть дозволяється його повна бездіяльність. Відповідно, відповідальність за шкоду спричинену автоматизованими транспортними засобами все більше зміщується від водія на інші суб'єкти – виробника транспортного засобу та програміста відповідної системи.

Аналіз чинних норм кримінального законодавства України щодо відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху (ст.ст.286 й 287 КК України) виявляє, що вони не враховують указані особливості автономних та автоматизованих транспортних засобів. Зокрема, відповідно до ст.286 КК України кримінальній відповідальності за порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту підлягає особа, яка безпосередньо керує транспортним засобом. Не готові сучасна доктрина кримінального права та чинне кримінальне законодавство пристати на пропозиції окремих учених щодо визнання суб'єктом злочину штучного інтелекту [3, с.202–212], який виконує завдання динамічного керування автономним автомобілем.

У цілому така правова невизначеність ускладнює можливості визначення суб'єкту, виду та меж відповідальності за шкоду, заподіяну автоматизованими та автономними транспортними засобами, в контексті врегулювання питань транспортної безпеки. І хоча випуск транспортних засобів 5-го рівня автоматизації є справою майбутнього, слід визнати, що вже сьогодні слід замислитися над цією проблемою. Так, у грудні 2019 р. у США вперше в історії автономна вантажівка здійснила перевезення вантажу

з Атлантичного до Тихоокеанського узбережжя. Протягом більше 3 днів, як зазначає Г. Хіпс (Heers G., 2019), водію та інженеру з програмного забезпечення жодного разу не довелося втручатися в роботу автономної системи [14]. Це свідчить, що в подальшому використання безпілотних автомобілів буде лише розширюватися.

У випадку наявності контролю за рухом транспортного засобу (рівні 0–4) концепція відповідальності за заподіяння шкоди у таких випадках вбачається наближеною до класичної і стосується безпосередньо водія, який здійснює контроль над таким транспортним засобом. У той же час слід зауважити, що 5-й рівень автоматизації передбачає повну автономію транспортного засобу, що виключає людський контроль. У такому транспортному засобі взагалі можуть бути відсутні кермо та педалі, що перетворює відповідальність водія за заподіяння шкоди в об'єктивне ставлення в провину власникові джерела підвищеної небезпеки. Саме тому, Європейський парламент взяв до розгляду проект Резолюції про правовий статус роботів як "електронної особистості (електронної особи)" [15]. Проектом Резолюції пропонується покласти основну відповідальність на виробника та зобов'язати виробників та власників таких безпілотних автомобілів мати страховку. Зазначений документ також передбачає розподіл відповідальності між виробником і власником, залежно від ситуації.

Таким чином, у випадку управління автоматизованим (напівавтономним) транспортним засобом, основна відповідальність покладається на водія. Щодо цього "Tesla" попереджає покупців: автопілот – це допоміжний пристрій, і водій в автомобілі, що рухається на автопілоті, повинен тримати руки на кермі і бути готовим взяти керування на себе [16]. Таким чином, вимоги ст.286 КК України не суперечать концепції відповідальності водія автоматизованого транспортного засобу, який зобов'язаний та має можливість управляти рухом такого транспорту. Це стосується як самих правил управління (безпеки дорожнього руху), так і виконання вимог щодо відповідності транспортного засобу технічним умовам (зокрема, своєчасне проходження регламентного технічного огляду, оновлення програмного забезпечення тощо). Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом (ст.286 КК України), настає лише у випадку заподіяння фізичної шкоди (середньої тяжкості, тяжких тілесних ушкоджень, загибелі людей).

Відповідальність виробників і розробників програмного забезпечення автоматизованих та автономних транспортних засобів

Поряд із питанням відповідальності водія транспортного засобу при наявності повного або часткового контролю над автоматизованим транспортним засобом, важливим аспектом врегулювання аналізованих суспільних відносин є проблема відповідальності розробників зазначених транспортних засобів. Зокрема, ст.275 КК України передбачає відповідальність за порушення під час розроблення, конструювання, виготовлення чи зберігання промислової продукції правил, що стосуються безпечної її використання, а також порушення під час проектування чи будівництва правил, що стосуються безпечної експлуатації будівель і споруд, особою, яка зобов'язана дотримувати таких правил, якщо це створило загрозу загибелі людей чи настання інших тяжких наслідків або заподіяло шкоду здоров'ю потерпілого. Небезпека таких порушень полягає в тому, що вони можуть спричинити під час використання продукції небезпечні для її споживача наслідки: вибух, пожежу, техногенну аварію, руйнацію будівель і споруд, що супроводжуються нещасними випадками, знищенням майна [17, с.331]. Потерпілими від злочину є споживачі промислової продукції, зокрема ті, хто користуються нею в побуті, виробництві, в обстановці дорожнього руху тощо.

Однією з форм прояву об'єктивної сторони складу злочину, передбаченого ст.275 КК України, є порушення правил розробки, конструювання, виготовлення та зберігання промислової продукції, що створило загрозу загибелі людей чи настання інших тяжких наслідків або заподіяло шкоду здоров'ю потерпілого. Суб'єктом аналізованого злочину виступає відповідальний за розробку, конструювання, виготовлення чи зберігання зазначеної продукції.

Враховуючи, що автомобіль, у тому числі повністю автономний, є продукцією (результатом) автомобільної промисловості, можливою є здійснення правової оцінки недобросовісної діяльності компаній щодо впровадження та випуску автоматизованих транспортних засобів на дороги України з урахуванням положень ст.275 КК України. Звісно, цією нормою не охоплюються всі можливі ситуації з заподіянням шкоди життю та здоров'ю користувачів, учасників дорожнього руху та інших осіб під час експлуатації автоматизованого транспортного засобу (зокрема, питання відповідальності недобросовісних продавців такої продукції або безпосередньо самих

користувачів, або ж стосовно концептуальної продукції, правила виготовлення та виробництва якої взагалі відсутні), однак на відміну від положень цивільного законодавства (ст.1187 ЦК України) диспозиція ст.275 КК України передбачає відповідальність саме розробників автоматизованих систем за помилки при проектуванні, виробництві та передачі користувачу небезпечної продукції, а також її подальшого технічного супроводження. Слід також зауважити, що законодавець, на нашу думку, необґрунтовано поєднав в одному складі злочину два самостійних злочинних посягання, які суттєво відрізняються між собою як за характером та формою злочинних дій, так і за суб'єктивним складом. Зокрема, ст.275 КК України передбачає відповідальність не лише за розробку та виробництво небезпечної промислової продукції, але й за порушення правил проектування та будівництва правил, що стосуються безпечної експлуатації будівель і споруд. Вбачається, що суттєва відмінність в правилах розроблення, конструювання, виготовлення чи зберігання промислової продукції та правил проектування будівель і споруд, а також відмінності в суспільно небезпечних наслідках зазначених злочинних діянь вимагає встановлення кримінальної відповідальності за кожне з цих кримінальних правопорушень в самостійних нормах.

Перспективним вбачаємо також дослідження відповідальності службових осіб і компаній за випуск на ринок України автоматизованих транспортних засобів, які не відповідають вимогам щодо безпечності такої продукції, що передбачена ст.227 КК України. Об'єктом цього складу злочину виступає встановлений порядок господарської діяльності та забезпечення якості продукції, що реалізується на ринку України. Предметом цього злочину є продукція, в тому числі промислова, у великих розмірах. Згідно примітки до цієї статті вартість такої продукції має перевищувати 500 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. З об'єктивної сторони злочин полягає у випуску на ринок України небезпечної продукції. Суб'єкт злочину спеціальний – відповідальна за випуск на ринок особа (службова особа підприємства, установи, організації, підприємця). Звертає на себе увагу певна складність встановлення та доказування вини за вказане порушення. По-перше, кримінально-карним є тільки умисне скоєння зазначених дій, що в свою чергу звільняє від кримінальної відповідальності особу за неналежне виконання своїх обов'язків. По-друге, небезпечною продукцією

можна визнавати тільки таку, яка не відповідає нормативним вимогам щодо її безпечності. Однак щодо концептуальної продукції такі нормативні вимоги взагалі можуть бути відсутні. Втретє, незважаючи на істотну вартість транспортного засобу, в науковому середовищі обґрунтовано вказується недосконалість встановлення відповідальності за вказаний злочин саме через грошову вартість реалізованої продукції [18, с.61]. Саме останнє, на думку Н.О. Гуторової, незважаючи на суттєве поширення та жакливі наслідки суспільно небезпечних посягань на безпеку промислової продукції, заважає реалізації законодавчої заборони. Випадки притягнення до кримінальної відповідальності за передбачений ст.227 КК злочин сьогодні мають поодинокий характер. Так, за даними Генеральної прокуратури України у 2014 р. було зареєстровано 66 злочинів, передбачених ст.227 КК, а до суду, як і у 2015 р. при 57 зареєстрованих злочинах, до суду не спрямовано жодного; у 2016 р. – 38, до суду з обвинувальним актом спрямоване лише одне провадження, у 2017 р. – 24, до суду з обвинувальним актом спрямоване одне провадження; у 2018 р. при 27 провадженнях і у 2019 р. при 29, до суду не спрямовано жодне провадження [19]. Таким чином судово-слідча практика розслідування та притягнення до кримінальної відповідальності за вказаний злочин має дуже низку ефективність та потребує вдосконалення.

Викликає запитання і розмежування складів злочинів, передбачених ст.ст.227, 275 КК України. На перший погляд відповідь є очевидною: порушення правил, що стосуються безпечного використання промислової продукції (ст.275 КК України) стосується її проектування, розробки та виробництва, а введення в обіг небезпечної продукції (ст.227 КК України) її реалізації. Такий висновок логічно випливає з аналізу диспозиції зазначених статей. Однак більш детальний аналіз норм чинного законодавства децю ускладнює питання розмежування зазначених складів. Термін введення продукції в обіг використовується в значній кількості законодавчих актів, зокрема законах України "Про захист прав споживачів" від 12.05.1991 р. № 1023–XII, "Про вилучення з обігу, переробку, утилізацію, знищення або подальше використання неякісної та небезпечної продукції" від 14.01.2000 р. № 1393–XIV, "Про технічні регламенти та оцінку відповідності" від 15.01.2015 р. № 124–VIII, "Про загальну безпечність нехарчової продукції" від 02.12.2010 р. № 2736–VI, "Про відповідальність за шкоду, завдану внаслідок дефекту в продукції" від

19.05.2011 р. № 3390–VI і означає одне й теж саме – виробництво і реалізацію продукції. Так, ст.1 Закону України "Про захист прав споживачів" зазначає, що введення продукції в обіг – це дії суб'єкта господарювання, спрямовані на виготовлення або ввезення на митну територію України продукції з подальшою самостійною або опосередкованою реалізацією на території України. Таким чином, в частині виготовлення небезпечної продукції дії, передбачені ст.ст.227 та 275 КК України, повністю співпадають і можуть бути розмежовані лише за вартістю недоброякісної продукції або суспільно небезпечними наслідками. В цілому ж така ситуація лише ускладнює застосування норм про кримінальну відповідальність, а оскільки за загальними правилами кримінально-правової кваліфікації у випадку наявності законодавчих протиріч перевага надається інтересам обвинуваченого, цілком ймовірним є уникнення винними кримінальної відповідальності.

Відповідальність за шкоду, спричинену автоматизованим та автономним транспортним засобом у випадках стороннього втручання

Ще одним важливим аспектом відповідальності за неналежне функціонування автоматизованих та автономних транспортних засобів є захист автоматизованих систем від стороннього втручання. На думку аналітиків із питань систем безпеки, автономні транспортні засоби, ставши невід'ємною частиною руху, стануть привабливою ціллю для хакерів. Наприклад, нещодавно такий інцидент відбувся з компанією Ford. Група дослідників, підключила ноутбук в діагностичний порт автомобіля і зуміла зламати систему управління пікапом марки Ford. Вони повністю перехопили управління гальмами, кермом і педаллю газу. Природно, що в цій ситуації говорити про безпеку автономних автомобілів передчасно [20, с.121–122], а питання розробки систем безпеки та захисту автоматизованих систем автономних транспортних засобів від несанкціонованого втручання в найближчому майбутньому буде визнаватися пріоритетним. Незаконне втручання у функціонування автоматизованої системи автономного транспортного засобу (зокрема, знищення або зміна інформації, її створення, неконтрольований запуск окремих систем транспортного засобу) виключає можливість виконання поставлених завдань перед зазначеними системами, наприклад забезпечення безпеки пасажирів під час руху транспорту. Чинний КК

України у Розділі XVI Особливої частини передбачає відповідальність за несанкціоноване втручання в роботу електронно-обчислювальних машин (комп'ютерів), автоматизованих систем, комп'ютерних мереж чи мереж електрозв'язку, що в цілому дає можливість на першому етапі розвитку автономних транспортних засобів забезпечити правовий захист функціонування штучного інтелекту в зазначених системах. У випадку одночасного заподіяння серйозної шкоди (наприклад, життю та здоров'ю людей в ситуації дорожнього руху) іншим охоронюваним кримінальним законом відносинам в результаті стороннього втручання в роботу системи безпілотного автомобіля, кваліфікація має відбуватися за сукупністю злочинів: за відповідним злочином, передбаченим Розділом XVI Особливої частини КК, та злочином проти безпеки руху та експлуатації транспорту або проти життя та здоров'я особи в залежності від виду заподіяних суспільно небезпечних наслідків та психічного ставлення до них винного. Оскільки в останні роки в КК України виникає все більше складених злочинів, які, зокрема, охоплюють специфічний спосіб їх вчинення – використання ЕОМ, автоматизованих систем або комп'ютерних мереж (наприклад, ч.3 ст.190 КК), вбачаємо ймовірним подальший розвиток кримінально-правових норм у вказаному напрямку.

Висновки

1. Розгляд суб'єктного складу кримінальних правопорушень у сфері використання автоматизованих та автономних транспортних засобів напряму залежить від рівня автоматизації транспортного засобу. Чим вищий його рівень, тим в більшій мірі відношення обов'язку здійснення певних дій з боку водія, змінюються на відношення можливості певної поведінки або навіть повної бездіяльності. Відповідно, відповідальність за шкоду спричинену автоматизованими транспортними засобами все більше зміщується від водія, як кермувальника такого засобу на інших суб'єктів – виробника транспортного засобу, продавця, оператора або програміста відповідної системи.

2. Зміщення акцентів у відповідальності за шкоду, спричинену автономними транспортними засобами від водія до розробників та виробників таких транспортних засобів потребує системного перегляду норм про кримінальну відповідальність за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту, а також вироблення підходів щодо відповідальності штучного

інтелекту в межах кримінально-правової доктрини в майбутньому.

3. Наразі слід констатувати часткове охоплення кримінальним законом України найбільш небезпечних проявів у сфері експлуатації, виробництва та введення в обіг на ринок автоматизованих та автономних транспортних засобів. Суб'єктами правопорушень у зазначеній сфері є виробники таких транспортних засобів, розробники відповідних електронних систем, їх продавці, користувачі, а також сторонні особи, що перешкоджають їх безпечному використанню.

4. Актуалізується потреба перегляду кримінально-правових норм, що встановлюють відповідальність виробників і розробників автоматизованих та автономних транспортних засобів.

Це стосується необхідності виділення в окремий склад злочину порушення правил розроблення, конструювання, виготовлення чи зберігання промислової продукції (ст.275 КК України), а також розмежування відповідальності стосовно виробництва та введення в обіг на ринок України зазначеної продукції (ст.ст.227 та 275 КК України).

Конфлікт інтересів

Автори повідомляють про відсутність жодних конфліктів інтересів.

Вираз вдячності

При проведенні дослідження не було отримано ніякої фінансової підтримки.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- Кулинич В. Машины будущего: кто ответит за причиненный автопилотом вред. URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/columns/2017/07/4/626687>.
- Мисливий В. Соціальна роль кримінального права в умовах науково-технологічного прогресу. *Право України*. 2017. № 2. С. 51–58.
- Радутний О. Е. Розвиток кримінально-правової доктрини у напрямку визнання штучного інтелекту та цифрової людини суб'єктом правовідносин та суб'єктом злочину. *Ефективність кримінального законодавства: доктринальні, законотворчі та правозастосовні проблеми її забезпечення*: матер. міжнарод. наук.-практ. кругл. столу (м. Харків, 17 трав. 2019 року) / укладачі Л. М. Демидова, К. А. Новікова, Н. В. Шульженко. Харків: Константа, 2019. С. 202–212.
- Gurney J. K. Products liability and accidents involving autonomous vehicles. *Journal of Law, Technology & Policy*. 2013. Vol. 2. P. 247–277.
- Duffy S. H., Hopkins J. P. Sit, stay, drive: the future of autonomous car liability. *SMU Science & Technology Law Review*. 2014. Vol. 16. P. 101–123.
- Douma F., Palodichuk S. A. Criminal liability issues created by autonomous vehicles. *Santa Clara Law Review*. 2012. Volume 52. Number 4. P. 1157–1169.
- Tranter K. The challenges of autonomous motor vehicles for queensland road and criminal laws. *QUT Law Review*. 2016. Volume 16, Issue 2. P. 59–81.
- Статистика аварійності за 2018 рік. URL: <http://dorndi.org.ua/ua/statistika-avariynosti-za-2018-rik>.
- Некрасов В. Смерть на дороге: что скрывает официальная статистика по ДТП в Украине. URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/publications/2018/09/3/640036>.
- Угода про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів 1958 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_343.
- Коробеев А. И., Чучаев А. И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности. *Совершенствование законодательства*. № 2(147). Февраль 2019. С. 9–28.
- Said C. Tempe police chief says early probe shows no fault by Uber. URL: <https://www.sfchronicle.com/business/article/Exclusive-Tempe-police-chief-says-early-probe-12765481.php>.
- Taxonomy and Definitions for Terms Related to On-Road Motor Vehicle Automated Driving Systems. Surface vehicle information report issued 2014-01 by SAE International. URL: https://saemobilus.sae.org/content/J3016_201401/#datasets.
- Heeps G. Self-driving truck crosses USA in record three days. URL: <https://www.autonomousvehicleinternational.com/news/testing/self-driving-truck-crosses-usa-in-record-three-days.html>.
- Draft report with recommendations to the Commission on Civil Law Rules on Robotics (2015/2103(INL)). URL: http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/JURI-PR-582443_EN.pdf?redirect.
- Hanlon M. L. D. Self-driving cars: Autonomous technology that needs a designated duty passenger. *Barry law review. Miami Shores*, 2017. Vol. 22, N 1. P. 1–26.

17. Кримінальне право України: Особлива частина: підручник / Ю. В. Баулін, В. І. Борисов, В. І. Тютюгін та ін.; за ред. В. В. Сташиса, В. Я. Тація. 4-те вид., перобл. і допов. Харків: Право, 2010. 608 с.
18. Гуторова Н. О. Кримінально-правовою охороною продовольчої безпеки в умовах глобалізації ринку харчових продуктів. *Кримінально-правове забезпечення сталого розвитку України в умовах глобалізації*: матеріали міжнар. наук. практ. конф. (12–13 жовт. 2017 р. / редкол.: В. Я. Тацій (голов. ред.), В. І. Борисов (заст. голов. ред.) та ін. Харків: Право, 2017. С. 59–63.
19. Статистична інформація Генеральної прокуратури України. URL: <https://old.gp.gov.ua/ua/statinfo.html>.
20. Юзаева А. Г., Кукарцев В. В. Беспилотные автомобили: опасности и перспективы развития. *Актуальные проблемы авиации и космонавтики*. 2016. Том 2. Секция "Информационно-экономические системы". С. 120–122.

REFERENCES

1. Kulinich, V. (2017). *Mashiny budushchego: kto otvetit za prichinenny avtopilotom vred* [Cars of the future: who will be responsible for the harm caused by the autopilot]. Retrieved from: <https://www.epravda.com.ua/rus/columns/2017/07/4/626687> (in Ukr.).
2. Myslyvyy, V. (2017). Sotsial'na rol' kryminal'noho prava v umovakh naukovo-tekhnologichnoho prohresu [The social role of criminal law in the conditions of scientific and technological progress]. *Pravo Ukrayiny*, (2). 51–58 (in Ukr.).
3. Radutnyy, O. E. (2019). Rozvytok kryminal'no-pravovoyi doktryny u napryamku vyznannya shtuchoho intelektu ta tsyvrovoyi lyudyny sub'yektom pravovidnosyn ta sub'yektom zlochyynu [The development of criminal law doctrine towards the recognition of artificial intelligence and the digital subject of the relationship and the subject of the crime]. In: Demydova, L. M., Novikova, K. A., & Shul'zhenko, N. V. *Efektivnist' kryminal'noho zakonodavstva: doktrynal'ni, zakonotvorchi ta pravozastosovni problemy yiyi zabezpechennya: materialy mizhnarodnoho nauk.-prakt. kruhl. stolu (m. Kharkiv, 17 trav. 2019 roku)*. Kharkiv: Konstanta (s. 202–212) (in Ukr.).
4. Gurney, J. K. (2013). Products liability and accidents involving autonomous vehicles. *Journal of Law, Technology & Policy*, (2). 247–277.
5. Duffy, S. H., & Hopkins, J. P. (2014). Sit, stay, drive: the future of autonomous car liability. *SMU Science & Technology Law Review*, (16). 101–123.
6. Douma, F., & Palodichuk, S. A. (2012). Criminal liability issues created by autonomous vehicles. *Santa Clara Law Review*, 52(4). 1157–1169.
7. Tranter, K. (2016). The challenges of autonomous motor vehicles for queensland road and criminal laws. *QUT Law Review*, 16(2). 59–81.
8. *Statystyka avariynosti za 2018 rik* [Accident statistics for 2018]. Retrieved from: <http://dorndi.org.ua/ua/statistika-avariynosti-za-2018-rik> (in Ukr.).
9. Nekrasov, V. *Smert' na doroge: chto skryvayet ofitsial'naya statistika po DTP v Ukrain* [Death on the road: what is hiding official statistics on accidents in Ukraine]. Retrieved from: <https://www.epravda.com.ua/rus/publications/2018/09/3/640036> (in Ukr.).
10. *Uhoda pro pryynyattya yedynykh tekhnichnykh pryypysiv dlya kolisnykh transportnykh zasobiv, predmetiv obladnannya ta chastyn, yaki mozhut' buty vstanovleni ta/abo vykorystani na kolisnykh transportnykh zasobakh, i pro umovy vzayemnoho vyznannya ofitsiynykh zatverdzen', vydanykh na osnovi tsykh pryypysiv 1958 r.* [Agreement on the Acceptance of Uniform Technical Requirements for Wheeled Vehicles, Items of Equipment and Parts that may be Mounted and / or Used on Wheeled Vehicles, and the Conditions for the Mutual Recognition of Official Approvals Issued on the Basis of These Regulations 1958]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_343 (in Ukr.).
11. Korobeyev, A. I., & Chuchayev, A. I. (2019). Bespilotnyye transportnyye sredstva: novyye vyzovy obshchestvennoy bezopasnosti [Unmanned vehicles: new challenges to public safety. Improvement of legislation]. *Sovershenstvovaniye zakonodatel'stva*, 2(147). 9–28 (in Russ).
12. Said, C. Tempe police chief says early probe shows no fault by Uber. Retrieved from: <https://www.sfchronicle.com/business/article/Exclusive-Tempe-police-chief-says-early-probe-12765481.php>.
13. Taxonomy and Definitions for Terms Related to On-Road Motor Vehicle Automated Driving Systems. Surface vehicle information report issued 2014-01 by SAE International. Retrieved from: https://saemobilus.sae.org/content/J3016_201401#datasets.
14. Heeps, G. Self-driving truck crosses USA in record three days. Retrieved from: <https://www.autonomousvehicleinternational.com/news/testing/self-driving-truck-crosses-usa-in-record->

- three-days.html.
15. Draft report with recommendations to the Commission on Civil Law Rules on Robotics (2015/2103(INL)). Retrieved from: http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/JURI-PR-582443_EN.pdf?redirect.
 16. Hanlon, M. L. D. (2017). Self-driving cars: Autonomous technology that needs a designated duty passenger. *Barry law review. Miami Shores*, 22(1). 1–26.
 17. Baulin, YU. V., Borysov, V. I., & Tyutyuhin, V. I. et al. ; Stashys, V. V., & Tatsiy, V. YA. (Eds.). (2010). *Kryminal'ne pravo Ukrainy: Osoblyva chastyna* [Criminal Law of Ukraine: Special Part]. Pidruchnyk. Kharkiv: Pravo (in Ukr.).
 18. Hutorova, N. O. (2017). Kryminal'no-pravovova okhorona prodovol'choyi bezpeky v umovakh hlobalyzatsiyi rynku kharchovykh produktiv [Criminal law protection of food security in the conditions of globalization of the food market]. In: Tatsiy, V. YA., & Borysov, V. I., et al. *Kryminal'no-pravove zabezpechennya staloho rozvytku Ukrainy v umovakh hlobalizatsiyi: materialy mizhnar. nauk. prakt. konf. (12–13 zhovt. 2017 r.)*. Kharkiv: Pravo (s. 59–63) (in Ukr.).
 19. *Statystychna informatsiya Heneral'noyi prokuratury Ukrainy* [Statistical information of the Prosecutor General's Office of Ukraine]. Retrieved from: <https://old.gp.gov.ua/ua/statinfo.html> (in Ukr.).
 20. YUzayeva, A. G., & Kukartsev, V. V. (2016). Bepilotnyye avtomobili: opasnosti i perspektivy razvitiya [Unmanned vehicles: dangers and development prospects]. In: *Aktual'nyye problemy aviatsii i kosmonavтики*. Tom 2. Sektsiya "Informatsionno-ekonomicheskiye sistemy" (s. 120–122) (in Ukr.).

ІНФОРМАЦІЯ ПРО СТАТТЮ (ARTICLE INFO)

Published in:

Форум права: 60 pp. 57–66.

Related identifiers:

10.5281/zenodo.3577534

http://forumprava.pp.ua/files/057-066-2020-1-FP-Pavlykivsky,Yurtayeva_9.pdf

Pavlykivsky,Yurtayeva_9.pdf

http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2020_1_9.pdf
License (for files):

Creative Commons Attribution 4.0 International

Received: 17.01.2020

Accepted: 22.02.2020

Published: 26.02.2020

Cite as:

Павликівський В. І., Юртаєва К. В. (2020). Суб'єктний склад кримінальних правопорушень у сфері використання автономних та автоматизованих транспортних засобів. *Форум Права*, 60(1). 57–66. DOI: <http://doi.org/10.5281/zenodo.3577534>.

Pavlykivsky, V. I., & Yurtayeva, K. V. (2020). Sub'yektnyy sklad kryminal'nykh pravoporushen' u sferi vykorystannya avtonomnykh ta avtomatyzovanykh transportnykh zasobiv [Subjective Constituent of Criminal Offences in the Sphere of Use of Autonomous and Automated Vehicles]. *Forum Prava*, 60(1). 57–66. DOI: <http://doi.org/10.5281/zenodo.3577534>.