

Научная статья

УДК 342.922

DOI: 10.17323/2072-8166.2021.5.167.191

# Правовое регулирование информационных систем автотранспортной телематики в России и за рубежом

---

---



**Людмила Константиновна Терещенко<sup>1</sup>,**



**Юрий Владимирович Трунцевский<sup>2</sup>,**



**Феликс Артемович Лещенков<sup>3</sup>**

<sup>1,2,3</sup> Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации, Москва, Россия

<sup>1</sup> adm2@izak.ru, <https://orcid.org/0000-0002-2170-5339>

<sup>2</sup> trunzev@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0002-9906-0585>

<sup>3</sup> foreign2@izak.ru, <https://orcid.org/0000-0003-2221-6710>

---



## Аннотация

Статья посвящена проблеме правового обеспечения функционирования информационных систем автотранспортной телематики в целях обеспечения потребности государственных и муниципальных органов, физических и юридических лиц в доступе к телематической автотранспортной информации и ее использовании. Авторы выделяют два основных подхода к совершенствованию законодательства в сфере транспортной телематики: комплексное регулирование и «точечные» изменения законодательства. И тот, и другой подходы предполагают внесение изменений в законодательство, устранение пробелов, в том числе определение правового режима информации, формирование в процессе использования транспортной телематики, создание условий, обеспечивающих эффективное функционирование «Автонет», защиту персональных данных. Объектом исследования стали нормативные правовые акты Российской Федерации, регулирующие общественные отношения в сфере информационных систем автотранспортной телематики в части порядка создания, эксплуатации и использования таких систем, в том числе в части сбора, хранения, обработки и предоставления данных, формируемых транспортными средствами, включая одометры, находящиеся в эксплуатации на территории Евразийского экономического союза. Авторы учли требования к картографическому обеспечению информационных систем автотранспортной теле-

матики, проанализировали зарубежный опыт правового регулирования отношений по поводу создания, эксплуатации и использования информационных систем автотранспортной телематики, а также правового режима включенной в них информации. Целью работы стало изучение направлений совершенствования правового регулирования и устранения административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы по направлению «Автонет». Методологический аппарат исследования составили общие и специальные методы научного познания: философский метод, формально-логический метод, системно-структурный метод, исторический метод, формально-юридический метод анализа, догматический метод, метод толкования права, сравнительно-правовой метод, метод экспертного оценивания. При применении указанных общих методов научного познания были использованы такие приемы исследования, как структурирование, описание, анализ и синтез результатов работы, сформулированных на основе проведенного анализа нормативных правовых актов Российской Федерации и зарубежных стран.

---



### Ключевые слова

административные барьеры, информационная система, автотранспортная телематика, навигация, обработка данных, информация, транспортное средство, интеллектуальная транспортная система, навигационно-телематическая платформа

---

---

**Для цитирования:** Терещенко Л.К., Трунцевский Ю.В., Лещенков Ф.А. Правовое регулирование информационных систем автотранспортной телематики в России и за рубежом // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2021. № 5. С. 167–191. DOI: 10.17323/2072-8166.2021.5.167.191.

*Research article*

## Legal Regulation of Information Systems of Road Transport Telematics in Russia and Abroad



**Ludmila K. Tereschenko<sup>1</sup>,**



**Yuri .V. Truntsevskiy<sup>2</sup>,**



**Felix A. Leschenkov<sup>3</sup>**

<sup>1,2,3</sup> Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia

<sup>1</sup> adm2@izak.ru, <https://orcid.org/0000-0002-2170-5339>

<sup>2</sup> trunzev@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0002-9906-0585>

<sup>3</sup> foreign2@izak.ru, <https://orcid.org/0000-0003-2221-6710>



### Abstract

The article is devoted to the study of such a new vector as the use of automotive telematics information systems, including the ones designed to meet the needs of state and municipal

bodies, individuals and legal entities in access to telematic vehicle information. The authors identify two main approaches to improving legislation in the field of transport telematics: comprehensive regulation and “point-by-point” changes in legislation. Both approaches involve amendments to legislation, the elimination of gaps, including the definition of the legal regime of information generated in the process of using transport telematics, the creation of conditions that ensure the effective functioning of Autonet, the protection of personal data. The object of the study includes the legal acts of the Russian Federation regulating public relationships in the field of information systems for automotive telematics, in terms of the grounds and procedure for the creation, operation and use of such systems, including the collection, storage, processing and provision of data generated by vehicles, including odometers in use in the territory of the Eurasian Economic Union; requirements for cartographic support of automotive telematics information systems; foreign experience in the legal regulation of relations regarding the creation, operation and use of information systems for automotive telematics, as well as the legal regime for the information included in them. The aim of the work is to improve legal regulation and remove administrative barriers in order to ensure the implementation of the National Technology Initiative in the Autonet direction (clause 7 of the Action Plan (“road map”). The research methodological approach is composed of general and special methods of knowledge: philosophical, formal logical, system-structural, historical, formal legal analysis, dogmatic, interpretation of law, comparative legal method, and method of expert assessment. When applying the indicated general methods of scientific knowledge, certain special research techniques were utilized — such as structuring, describing, analyzing and synthesizing the results of work formulated on the basis of the analysis of regulatory legal acts of Russia and foreign countries. Suggestions and recommendations for improving Russian legislation in the field of motor vehicle information systems of telematics, the procedure for the creation, operation and use of the Russian service navigation and telematics platform, including in terms of collecting, storing, processing and providing data were introduced. The determination of the legal regime of information processed in motor vehicle information systems and the relevant rights and obligations of data operators were elaborated. Authors identified gaps and conflicts in the legal regulation of the sphere under consideration. Proposals for legal regulation of public relations in the field of motor telematics information systems introduced on the basis of the analysis of law enforcement practice will help to remove administrative barriers in order to use advanced technological solutions and to create incentives for their implementation, to develop the legal framework for the creation, operation and use of the Russian service navigation and telematic platform, which provides the formation of a national array of statistical and analytical data (big data) on wheeled vehicles, road infrastructure, behavioral patterns of drivers, and other information in the transport sector, as well as the establishment of a legal framework for the definition and activities of the specified platform operator.



### **Keywords**

administrative barriers, information system, automotive telematics, navigation, data processing, information, vehicle, intellectual transport system, information systems, navigational-telematic platform

**For citation:** Tereschenko L.K., Truntcevskiy Yu.S., Leschenkov F.A. Legal Regulation of Information Systems of Road Transport Telematics in Russia and abroad. *Law. Journal of the Higher School of Economics*, 2021, no. 5, pp. 167–191. (In Russ.). DOI: 10.17323/2072-8166.2021.5.167.191.

## Введение

В настоящее время активно реализуется Национальная технологическая инициатива по направлению «Автонет»<sup>1</sup>, предполагающая в качестве необходимого условия ее реализации совершенствование законодательства и устранение административных барьеров, сдерживающих развитие транспортной телематики. При этом, как указывается в Плана мероприятий, правовые ограничения в рамках его реализации могут состоять в отсутствии правового и технического регулирования, необходимого: для правового обеспечения выпуска на рынок новых продуктов и выхода на рынок субъектов новых видов предпринимательской деятельности<sup>2</sup>; для реализации новых бизнес-моделей.

Кроме того, необходимо отметить отсутствие норм, обеспечивающих условия разработки и продвижения передовых технологических решений, с одной стороны, и существование нормативных правовых актов и документов по стандартизации, положения которых не отвечают современным научно-технологическим вызовам и приоритетам научно-технологического развития, с другой, что сдерживает вывод на рынок новых продуктов и услуг. Необходимо разобраться, действительно ли так плохо обстоит дело с нашим российским законодательством и какова практика решения аналогичных проблем за рубежом.

Общественные отношения, в рамках которых реализуется Национальная технологическая инициатива по направлению «Автонет», разнообразны по своей сути. Значительная часть их уже урегулирована правом. Вместе с тем активная цифровизация практически всех сфер нашей жизни [Хабриева Т.Я., 2018: 5], использование информационно-телекоммуникационных технологий вызывают необходимость корректировки законодательства [Хабриева Т.Я., Черногор Н.Н., 2018: 85], а в ряде случаев — принятия новых законодательных актов. Сказанное касается и задачи совершенствования федерального законодательства, направленной на создание, развитие и продвижение передовых технологий, обеспечивающих приоритетные пози-

---

<sup>1</sup> П. 7 Плана мероприятий («дорожной карты»), утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 марта 2018 г. № 535-р с изменениями, внесенными распоряжением Правительства РФ от 13.05.2019 № 927-р, распоряжением Правительства РФ от 11.07.2020 № 1815-р. Здесь и далее – доступ к правовым актам из СПС КонсультантПлюс.

<sup>2</sup> Вызывает сомнение, что для правового обеспечения выхода на рынок субъектов новых видов предпринимательской деятельности нужно особое правовое регулирование. Есть требования, общие для создания юридических лиц, для индивидуальных предпринимателей, особые требования устанавливаются для отдельных сфер деятельности. Но если речь идет о новых видах предпринимательской деятельности, то какие-либо требования для того, чего пока нет, отсутствуют.

ции российских компаний на формируемых глобальных рынках [Тихомиров Ю.А., 2020: 5].

Применительно к совершенствованию законодательства важно учитывать, что в соответствии с Договором о Евразийском экономическом союзе (далее — ЕАЭС) решение ряда вопросов передано на наднациональный уровень, соответственно, часть проблем не может быть решена исключительно в рамках национального российского законодательства. Прежде всего, это сферы таможенного и технического регулирования. Поскольку вопросы безопасности самих транспортных средств и связанных с ней требований относятся к сфере технического регулирования, то они в основном не могут быть предметом регулирования исключительно национального законодательства. Таким образом, правовое обеспечение Национальной технологической инициативы по направлению «Автонет» должно строиться с учетом технических регламентов ЕАЭС, в том числе Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», вступившего в силу 01.01.2015.

## **1. Автонет и иные информационные системы автотранспортной телематики в российском законодательстве**

Современный этап развития человечества характеризуется активным ростом использования информационных и телекоммуникационных технологий практически во всех сферах жизнедеятельности, в том числе и в сфере автотранспорта.

Уже действуют информационные системы, основанные на принципах телематики — удаленного мониторинга состояния автомобиля, его перемещения в пространстве, считывания технических параметров и формирования технических отчетов. Телематические системы представляют собой комбинирование технологий геолокации с системами бортовой диагностики автомобиля, что позволяет отслеживать поведение водителя транспортного средства, фиксировать сбои в работе оборудования и, в конечном счете, делать управление автомобилем более безопасным. Теоретически потенциал автомобильной телематики безграничен — настроенная надлежащим образом телематическая сеть позволяет оптимизировать работу экстренных служб, систему автострахования, организацию парковочных пространств и систему дорожного движения в целом, выявить необходимость в создании дополнительной дорожной инфраструктуры.

Телематические системы автомобильного мониторинга являются не только механизмом дополнительной безопасности дорожного движения, но также весьма выгодным инструментом привлечения инвестиций за счет своей инновационности и рыночных перспектив.

Вместе с тем степень разработанности нормативного регулирования автомобильной телематики в России и в мире остается на начальной стадии в силу новизны этого направления, а также в связи с обширным кругом вопросов, составляющих правовую основу регулирования автотранспортной телематики. К ним относятся и транспортная безопасность, и техническое состояние автотранспортных средств, и оптимизация транспортных потоков, и организация дорожного движения. Общественные отношения в области автотранспортной телематики по своей природе являются комплексными. Как следствие, отдельные блоки вопросов, связанных с автотранспортной телематикой, уже включены в нормативные правовые акты и программные документы разной направленности, в первую очередь, в информационной сфере и в сфере безопасности дорожного движения.

Реализация государственной политики в целях обеспечения государственной и общественной безопасности предусматривает решение такой задачи как повышение безопасности дорожного движения<sup>3</sup>.

Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы<sup>4</sup> затрагивает вопросы безопасности дорожного движения, при этом в числе принципов ее реализации обозначены:

приоритет использования современных технологий в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения (интеллектуальных транспортных систем, глобальных навигационных систем, систем автоматизации процесса управления, а также активной и пассивной безопасности транспортных средств, иных перспективных систем, позволяющих качественно влиять на предупреждение и снижение тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий);

планирование и актуализация мероприятий на основе результатов постоянного мониторинга наиболее проблемных зон безопасности дорожного движения, а также с учетом признанных международным экспертным сообществом факторов риска (превышение установленного ограничения скорости движения, управление транспортным средством в состоянии опьянения, неиспользование ремней безопасности, детских удерживающих систем (устройств), защитных шлемов).

Принципиальное значение для создания и развития телематических автотранспортных систем имеет запуск Национальной технологической инициативы, объявленный в 2014 г. Президентом Российской Федерации в По-

---

<sup>3</sup> См.: пп. 18 п. 47 Стратегии национальной безопасности Российской Федерации (Указ Президента РФ от 02.07.2021 № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации»).

<sup>4</sup> Распоряжение Правительства Российской Федерации от 08.01.2018 № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы» // Официальный интернет-портал правовой информации. 2018. 23.01.

слании Федеральному Собранию<sup>5</sup>. По сути Национальная технологическая инициатива содержит программу мер по формированию принципиально новых рынков и созданию условий для глобального технологического лидерства России к 2035 году.

Реализация Национальной технологической инициативы предполагает, в том числе совершенствование нормативной правовой базы, а также снижение административных барьеров, определяемых как «общее препятствие для роста экономики и развития социальной сферы, повышения эффективности государственных и общественных институтов» [Зубарев С.М., 2018: 4].

В рамках Национальной технологической инициативы распоряжением Правительства Российской Федерации от 29.03.2018 № 535-р (далее — распоряжение 535-р) утвержден План мероприятий («дорожная карта», далее — План) по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы по направлению «Автонет». Сфера реализации Плана лежит в области транспортно-логистической и навигационно-телекоммуникационной инфраструктуры и оказывает прямое влияние на остальные отрасли промышленности и экономику страны в целом, являясь, по сути, драйвером экономического роста.

Нормативное правовое регулирование «Автонет» должно обеспечить: применение технологии «больших данных» (Big Data), формируемых колесными транспортными средствами, эксплуатируемыми на территории России, формирование инфраструктуры сбора, обработки, хранения и передачи таких данных по различным каналам связи; развитие технологий телематических транспортных систем и интеллектуальных автомобильных систем и услуг на их основе, оказываемых по прогрессивным бизнес-моделям, в том числе в целях повышения безопасности дорожного движения; развитие технологий активной помощи водителю и автономного вождения и применения соответствующих технологий в различных секторах экономики; развитие технологий повышения точности и надежности позиционирования и цифровой картографии.

Пункт 7 распоряжения 535-р предусматривает разработку законопроекта, направленного на формирование правовой базы, обеспечивающей функционирование «Автонет». Предусмотренный Планом законопроект должен обеспечить правовую базу создания и функционирования информационных систем автотранспортной телематики, определение их правового статуса, установление понятийного аппарата, в том числе в части сбора, хранения, обработки и предоставления данных, формируемых транспортными средствами, находящимися в эксплуатации на территории страны. Исклю-

---

<sup>5</sup> Российская газета. 2014. № 278.

чительно важно картографическое обеспечение информационных систем автотранспортной телематики, правовой режим геолокационных данных, условия их предоставления, круг пользователей.

На данное время предусмотренный законопроект отсутствует. Отдельные правовые положения, в той или иной степени касающиеся автотранспортной телематики, содержатся в указанных ранее стратегических документах, а также в ряде других стратегических документов<sup>6</sup>. Кроме того, в ряде федеральных законов содержатся положения, которые необходимо учитывать при разработке правового регулирования автотранспортной телематики<sup>7</sup>.

Несмотря на отсутствие федерального закона, уже формируется понятийный аппарат, используемый в сфере национальной технологической инициативы по направлению «Автонет»: абонентский телематический терминал<sup>8</sup>; аппаратура спутниковой навигации<sup>9</sup>; безопасные программное обе-

---

<sup>6</sup> Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р; Указ Президента Российской Федерации от 07.07.2011 № 899 «Об утверждении приоритетных направлений развития науки, технологий и техники в Российской Федерации и перечня критических технологий Российской Федерации»; Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации до 2020 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1662-р; Стратегия развития информационного общества в Российской Федерации на 2017–2030 годы, утвержденная Указом Президента Российской Федерации от 09.05.2017 № 203; Стратегия инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 08.12.2011 № 2227-р; Стратегия развития отрасли информационных технологий в Российской Федерации на 2014–2020 годы и на перспективу до 2025 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 01.11.2013 № 2036-р; Концепция развития отрасли геодезии и картографии до 2020 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.12.2010 № 2378-р; Доктрина информационной безопасности Российской Федерации, утвержденная Указом Президента Российской Федерации от 05.12.2016 № 646; Распоряжение Правительства Российской Федерации от 03.06.2019 № 1189-р «Об утверждении Концепции создания и функционирования национальной системы управления данными и плана мероприятий («дорожную карту») по созданию национальной системы управления данными на 2019–2021 годы»; Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.08.2019 № 1911-р «Об утверждении Концепции создания государственной единой облачной платформы» и др.

<sup>7</sup> Федеральный закон от 07.07.2003 № 126-ФЗ «О связи»; Федеральный закон от 27.07.2006 № 152-ФЗ «О персональных данных»; Федеральный закон от 27.07.2006 № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации»; Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»; Федеральный закон от 01.07.2011 № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и др.

<sup>8</sup> Постановление Правительства Москвы от 03.12.2013 № 780-ПП «О государственной информационной системе «Единая региональная навигационно-информационная система города Москвы».

<sup>9</sup> Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств».



спечение и сервис; индустриальный Интернет; Интернет вещей; информационное общество; информационное пространство; облачные вычисления; обработка больших объемов данных; технологически независимые программное обеспечение и сервис; цифровая экономика<sup>10</sup>; датчики контроля состояния транспортного средства<sup>11</sup>; интеллектуальная транспортная система Москвы<sup>12</sup>; интеллектуальная транспортная система<sup>13</sup>; навигационные данные дорожных машин, их телематические данные<sup>14</sup>.

Однако в целях реализации п. 7 Плана требуется принятие целого блока принципиальных решений, в частности, необходимо определение правового статуса (включая правовые основы создания, эксплуатации и использования) российской сервисной навигационно-телематической платформы (далее — РСНТП), обеспечивающей формирование национального массива статистических и аналитических данных («больших данных») о колесных транспортных средствах, дорожной инфраструктуре, и иной информации в транспортной сфере, правовой режим получаемых данных, а также правовой статус ее оператора.

Решение указанных вопросов во многом зависит от статуса РСНТП. Наиболее оптимально и перспективно создание РСНТП в статусе государственной информационной системы. В соответствии со ст. 2 Федерального закона от 27.07.2006 № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации»<sup>15</sup> (далее — Федеральный закон № 149-ФЗ) информационной системой является совокупность содержащейся в базах данных информации и обеспечивающих ее обработку информационных технологий и технических средств. В соответствии со ст. 14 этого Федерального закона государственные информационные системы создаются, модернизируются

<sup>10</sup> Указ Президента РФ от 09.05.2017 № 203 «О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017–2030 годы».

<sup>11</sup> Федеральный закон от 28.12.2013 № 395-ФЗ «О Государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС».

<sup>12</sup> Постановление Правительства Москвы от 30.08.2017 № 597-ПП «Об интеллектуальной транспортной системе города Москвы».

<sup>13</sup> Решение Высшего Евразийского экономического совета от 26.12.2016 № 19 «Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств — членов Евразийского экономического союза»; Распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 — 2024 годы»[2], «ГОСТ Р 56675-2015. Национальный стандарт Российской Федерации. Интеллектуальные транспортные системы. Подсистема контроля и учета состояния автомобильных дорог города, региона на основе анализа телематических данных дорожных машин» (утв. и введен в действие Приказом Росстандарта от 27.10.2015 № 1635-ст).

<sup>14</sup> ГОСТ Р 56675-2015.

<sup>15</sup> СЗ РФ. 2006. № 31 (1 ч.). Ст. 3448.

и эксплуатируются с учетом требований, предусмотренных законодательством о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд либо законодательством РФ о государственно-частном партнерстве, о муниципально-частном партнерстве, законодательством о концессионных соглашениях, а в случаях, если эксплуатация государственных информационных систем осуществляется без привлечения средств бюджетов бюджетной системы РФ, в соответствии с иными федеральными законами.

Государственные информационные системы создаются и эксплуатируются на основе статистической и иной информации, предоставляемой гражданами (физическими лицами), организациями, государственными органами, органами местного самоуправления.

Федеральный закон от 14.02.2009 № 22-ФЗ «О навигационной деятельности»<sup>16</sup> понятийного аппарата, относящегося к информационным системам, не содержит. Однако в нем имеются нормы, имеющие отношение к автотранспортной телематике. В частности, речь идет о государственных навигационных картах, включая государственные навигационные карты для автомобильных дорог.

Законодательство субъектов федерации содержит определение таких информационных систем. Так, в соответствии с постановлением Правительства Москвы от 03.12.2013 № 780-ПП «О государственной информационной системе «Единая региональная навигационно-информационная система города Москвы»<sup>17</sup> (далее — РНИС), РНИС — государственная информационная система, предназначенная обеспечивать сбор, обработку, хранение и предоставление навигационной и телеметрической информации о движении транспортных средств на территории Москвы (далее — мониторинговая информация). Система оснащена навигационно-связным оборудованием ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS (далее — абонентский телеметрический терминал) и зарегистрированных в РНИС, и содержит информацию о собственниках транспортных средств, о лицах, владеющих транспортными средствами на праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (далее — владельцы ТС), об абонентских телеметрических терминалах, о транспортных средствах, а также иную справочную информацию.

В соответствии с постановлением Правительства Ленинградской области от 04.10.2013 № 328 «Об утверждении Положения о региональной информационно-навигационной системе Ленинградской области»<sup>18</sup> данная система

---

<sup>16</sup> СЗ РФ. 2009. № 7. Ст. 790.

<sup>17</sup> Вестник Мэра и Правительства Москвы. 2013. Спецвыпуск № 31.

<sup>18</sup> Интернет-портал Администрации Ленинградской области. 2013. 14.10.

(далее — РИНС ЛО) представляет собой информационную систему Ленинградской области с распределенной архитектурой, предназначенную для информационно-навигационного обеспечения деятельности автомобильного транспорта и самоходных машин на территории области с использованием технологий ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, в том числе для информационно-навигационного обеспечения автомобильных маршрутов по транспортным коридорам «Север-Юг» и «Восток-Запад», проходящим по территории области.

В соответствии с Федеральным законом № 149-ФЗ оператором информационной системы являются гражданин или юридическое лицо, осуществляющие деятельность по эксплуатации информационной системы, в том числе по обработке информации, содержащейся в ее базах данных. Пункт 5 ст. 14 указанного Закона уточняет, что, если иное не установлено решением о создании государственной информационной системы, функции ее оператора осуществляются заказчиком, заключившим государственный контракт на создание такой информационной системы. При этом ввод государственной информационной системы в эксплуатацию осуществляется в порядке, установленном заказчиком.

Необходимо учитывать и нормы Постановления Правительства Российской Федерации от 06.07.2015 № 676 «О требованиях к порядку создания, развития, ввода в эксплуатацию, эксплуатации и вывода из эксплуатации государственных информационных систем и дальнейшего хранения содержащейся в их базах данных информации», содержащие требования к порядку создания, развития, ввода в эксплуатацию, эксплуатации и вывода из эксплуатации государственных информационных систем и дальнейшего хранения содержащейся в их базах данных информации. Так, Постановлением установлено, что при реализации органами исполнительной власти либо частными партнерами мер по созданию, развитию, вводу в эксплуатацию, эксплуатации и выводу из эксплуатации систем и дальнейшему хранению содержащейся в их базах информации должны выполняться:

а) требования о защите информации, содержащейся в системах, устанавливаемые федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности и федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области противодействия техническим разведкам и технической защиты информации, в пределах их полномочий;

б) требования к организации и мерам защиты информации, содержащейся в системе;

в) требования о защите персональных данных, предусмотренные ч. 3 ст. 19 Федерального закона от 27.07.2006 № 152-ФЗ «О персональных данных» (в случае наличия в системе персональных данных). К таковым относятся, в том числе требования к материальным носителям биометрических

персональных данных и технологиям хранения таких данных вне информационных систем персональных данных.

Автонет — информационная система, которая в обязательном порядке будет содержать персональные данные. Соответственно должны исполняться не только нормы указанной ст. 19, но требования Федерального закона от 27.07.2006 № 152-ФЗ «О персональных данных» в целом. Необходимо отметить, что информационное законодательство подвижно, предстоят его значительные коррективы, которые касаются и персональных данных. В частности, подготовлен законопроект, предлагающий определение обезличенных персональных данных и полностью обезличенных данных, на которые уже не будет распространяться действие законодательства о персональных данных.

Федеральное законодательство не содержит определения понятия «оператор информационно-навигационной системы». Вместе с тем, региональное законодательство содержит определение понятия «оператор». В соответствии с Приказом Комитета по связи и информатизации Ленинградской области от 13.11.2018 № 11 «Об утверждении порядка и объема передачи мониторинговой информации в региональную информационно-навигационную систему Ленинградской области»<sup>19</sup> оператор РИНС ЛО — это организация, осуществляющая деятельность по эксплуатации региональной информационно-навигационной системы области, в том числе по обработке информации, содержащейся в ее базах данных. В соответствии с постановлением Правительства Ленинградской области от 4.10.2013 № 328<sup>20</sup> оператором РИНС ЛО определено Акционерное общество «Региональный навигационно-информационный центр Ленинградской области» (АО «РНИЦ по Ленинградской области»).

Указанным выше Приказом Комитета по связи и информатизации Ленинградской области № 11 также определен минимальный набор (объем) мониторинговых данных, который должен передаваться в региональную информационно-навигационную систему: идентификационный номер бортового навигационно-связного оборудования; географическая широта местоположения транспортного средства в системе координат WGS-84; географическая долгота местоположения транспортного средства в системе координат WGS-84; скорость движения транспортного средства; путевой угол транспортного средства; время и дата фиксации местоположения транспортного средства; признак нажатия тревожной кнопки; значения дискретных входов.

Применительно к определению правового режима информации следует учитывать распоряжение Президента Российской Федерации № 163-рп от

---

<sup>19</sup> Интернет-портал Администрации Ленинградской области. 2018. 13.11.

<sup>20</sup> Там же.

18.05.2017 «Об утверждении плана перехода на использование отечественных геоинформационных технологий». При этом в условиях цифровой экономики должно быть обеспечено снижение ограничений на получение и применение пространственных данных, возможность открытого опубликования определенных категорий геопропространственных данных.

Таким образом, российское законодательство содержит немалое количество норм, в той или иной степени регламентирующих автотранспортную телематику, однако системное правовое регулирование в данной сфере отсутствует. На это обратил внимание Президент, дав поручение от 14.01.2017 № Пр-77, касающееся создания «российской сервисной навигационно-телематической платформы»<sup>21</sup>.

## **2. Правовое регулирование в зарубежных странах в сфере информационных систем автотранспортной телематики**

Степень разработанности правового регулирования автотранспортной телематики в мире остается недостаточной, что обусловлено целым рядом причин, в том числе новизной проблемы, комплексным характером возникающих общественных отношений, обширным кругом вопросов, требующих правового регулирования, а для некоторых стран эти проблемы пока не актуальны. Вместе с тем определенные шаги в рассматриваемом направлении в ряде государств уже сделаны.

В Соединенных Штатах отсутствует единый консолидированный акт, который бы в полной мере регулировал вопросы автомобильной телематики, однако на уровне штатов США действуют отдельные законы, которые в той или иной степени затрагивают установку и использование систем автомобильной телематики. В Калифорнии, как и в большинстве других штатов, лицо, владеющее автомобильным транспортным средством на законном основании, вправе установить систему определения перемещения автомобиля в пространстве (систему геолокации), однако никто (за исключением транспортных компаний) не обязан производить соответствующую установку. В то же время незаконная установка системы геолокации (предполагающая в том числе нарушение тайны частной жизни), а равно ее незаконная эксплуатация (к примеру, отслеживание перемещения уже проданного автомобиля) является нарушением, и карается различным образом. В Техасе подобные действия считаются мисдиминором (нетяжким преступлением) и

---

<sup>21</sup> План мероприятий («дорожная карта») Национальной технологической инициативы «Автонет» (приложение № 2 к протоколу заседания президиума Совета при Президенте РФ по модернизации экономики и инновационному развитию России от 24.04.2018 № 1).

караются лишением свободы на срок до 1 года, в то время как в Калифорнии нарушитель может быть приговорен к тюремному заключению на срок до 6 месяцев, а компания, допустившая нарушение, может лишиться права на осуществление коммерческой деятельности. Кроме того, законодательство Калифорнии обязывает информировать лицо, в отношении транспорта которого будет осуществляться мониторинг, о соответствующих действиях. Осуществление указанного мониторинга без согласия упомянутого лица недопустимо.

В Коннектикуте законодательство обязывает ставить в известность пользователя транспортного средства о наличии установленной системы мониторинга, согласия не требуется. В штате Нью-Йорк по общему правилу не допускаются установка и использование системы мониторинга [Wahlström J., Skog I., Händel P., 2017: 2802] без уведомления пользователя транспортного средства. Однако в одном из прецедентов суд выявил махинации со временем, которое было заявлено в путевом листе, со стороны водителя транспортной компании, использовавшего для работы личный транспорт. Это позволило транспортной компании добиться установки системы геолокации на транспортное средство, находящееся в частной собственности<sup>22</sup>.

В 2010 году Министерство транспорта США в лице уполномоченного органа (Федерального ведомства безопасности автомобильных перевозок) издало программу-руководство о безопасности, соответствии и отчетности коммерческих перевозок<sup>23</sup> и Постановление об электронных бортовых записывающих устройствах<sup>24</sup>, которые должны быть установлены на коммерческие транспортные средства и иметь возможность отслеживать следующую информацию: имя и должность водителя (принадлежность к компании); общую сумму времени, проведенного за работой на протяжении восьми предшествующих дней; данные о превышении скоростного ограничения; данные об остановках; данные о запасе топлива; данные о выводе предупредительных сигналов для восприятия водителем. Водитель транспортного средства, оборудованного системой EOBR, обязан сообщать данные системы уполномоченным должностным лицам.

Кроме того, в США активно развивается система телематически-ориентированного автострахования [Azzopardi M., Cortis D., 2013: 59]. Ряд автомобильных производителей (в частности, компания Tesla) предлагает покупателям автомобили с предустановленной системой телематики, тех-

---

<sup>22</sup> По информации Американской телематической компании Telematics.com. Available at: <https://www.telematics.com/> (дата обращения: 15.09.2020)

<sup>23</sup> Available at: <https://csa.fmcsa.dot.gov/About/Index> (дата обращения: 15.09.2020)

<sup>24</sup> Available at: [https://www.fmcsa.dot.gov/sites/fmcsa.dot.gov/files/docs/EOBR\\_final\\_rule.pdf](https://www.fmcsa.dot.gov/sites/fmcsa.dot.gov/files/docs/EOBR_final_rule.pdf) (дата обращения: 15.09.2020)

нически являющейся частью автомобиля, совмещенной с главным блоком управления. Кроме того, отдельные разработчики телематического и телеметрического оборудования также предлагают пользователям приобрести телематический модуль отдельным устройством, которое устанавливается на автомобиле с инжекторным принципом впрыска топлива в разъем типа OBD II. Основная идея телематического страхования заключается в том, что страховой компании становится намного проще определить стиль поведения застрахованного водителя на основании данных, полученных с телематического модуля, и, соответственно, оценить страховые риски для своего клиента [Guillen M., Nielsen J.P., Pérez-Marín A.M., Elpidorou V., 2020: 141]. По общей политике страховых компаний, водитель, соблюдающий скоростной режим, редко прибегающий к скоростному разгону и резкому торможению, проходящий повороты под меньшим углом, вправе оформлять страховой полис на более выгодных условиях по сравнению с водителем, практикующим более агрессивное вождение.

На законодательном уровне в США отсутствует нормативный акт, который бы регулировал телематическое автострахование — оно осуществляется на основании общего законодательства о страховании, однако в марте 2015 года Национальная ассоциация страховых комиссаров США опубликовала доклад «Телематически-ориентированное страхование и автотранспортная телематика»<sup>25</sup>. В докладе дан обзор нормативного регулирования, имеющего непосредственное отношение к вопросам телематического страхования, а также делаются выводы о необходимости модернизации правовой системы страхования. В докладе отмечены трудности повсеместного введения телематического страхования транспортных средств в связи с действием в ряде штатов положений о недопустимости использования персональной информации в страховых целях (к примеру, в Калифорнии). Девять страховых компаний США активно реализуют политику внедрения телеметрического страхования и предлагают клиентам более выгодные условия страхования по сравнению с традиционными планами страхования, а сама форма инновационного страхования также именуется «страхованием с помощью черного ящика».

Клиенты вправе самостоятельно определять необходимость применения систем телематического страхования, законодательно отсутствует обязанность водителя пользоваться именно телематическим страхованием. Так, молодой водитель с малым стажем вождения, скорее всего, захочет использовать систему телематического страхования в связи с тем, что стоимость традиционного страхового полиса для него первоначально будет достаточ-

<sup>25</sup> Available at: [https://www.naic.org/documents/cipr\\_study\\_150324\\_usage\\_based\\_insurance\\_and\\_vehicle\\_telematics\\_study\\_series.pdf](https://www.naic.org/documents/cipr_study_150324_usage_based_insurance_and_vehicle_telematics_study_series.pdf) (дата обращения: 15.09.2020)

но высокой. Водители с агрессивным стилем вождения, напротив, не станут прибегать к телематическому страхованию, так как их стиль вождения способен вызвать дополнительные издержки страховой компании, а стоимость полиса увеличится. Вопросы приватности информации при использовании телематики по-прежнему остаются предметом острых дискуссий как среди американских законодателей, так и в научном сообществе [Pomerantz F.], 2015: 1–16].

В законодательстве Канады, как и в США, нет единого нормативного акта, который в полной мере комплексно регулировал бы организацию и функционирование интеллектуальных цифровых автомобильных систем, одной из которых является телематика; соответствующие вопросы регулируются законодательством о тайне информации и об автомобильном страховании. Как и в США, действует система телематически-ориентированного автомобильного страхования, именуемая «страхованием, основанном на использовании» (Usage-based insurance). Указанный вид страхования является инновационным и подлежит регулированию на уровне провинций. На нормативном уровне провозглашен принцип поощрения, согласно которому при оформлении гражданином Канады телематически-ориентированного страхования гражданин должен получать исключительно выгоду по сравнению с традиционными формами автострахования.

Правительство Канады ведет активную, совместную с частным сектором разработку Глобальной интеллектуальной транспортной системы, которая позволит транспортным средствам взаимодействовать друг с другом (по протоколам V2V — vehicle to vehicle — от автомобиля к автомобилю) и с окружающей средой на расстоянии в режиме реального времени. Это будет выражаться в своевременном оповещении водителей об опасности на дороге, позволит снижать число дорожно-транспортных происшествий и лучше организовывать дорожное движение. Глобальная интеллектуальная транспортная система будет функционировать в рамках концепции связанных автомобилей (connected cars), которая в ближайшем будущем, по мнению канадских законодателей и специалистов, сможет в автоматическом режиме отслеживать и корректировать передвижение подключенных к системе транспортных средств вплоть до автономного пилотирования.

В 2015 году Ассоциация свободной информации и тайны информации провинции Британская Колумбия при поддержке Комиссариата тайны информации издала масштабный и детализированный документ «Связанные автомобили: кто за рулем?»<sup>26</sup>. В документе содержится обзор текущих телематических технологий для автомобилей [Sharpe B., Schaller D., 2019: 4],

---

<sup>26</sup> Available at: [https://fipa.bc.ca/wordpress/wp-content/uploads/2015/03/CC\\_report\\_lite.pdf](https://fipa.bc.ca/wordpress/wp-content/uploads/2015/03/CC_report_lite.pdf) (дата обращения: 15.09.2020)



перспектив их применения, а также обзор имеющегося нормативного регулирования в рассматриваемой сфере и предложения по его совершенствованию. Документ охватывает множество вопросов, связанных с Глобальной интеллектуальной транспортной системой начиная с технического оснащения связанных (телематических) автомобилей и заканчивая применением законодательства о тайне информации.

Законодательство Германии регулирует использование тахографов (приборов, регистрирующих скорость ТС, пройденную дистанцию, время, проведенное за управлением ТС). Тахографы устанавливаются в обязательном порядке на грузовые и пассажирские ТС<sup>27</sup>. Закон о безопасности дорожного движения от 9 декабря 1952 г. впервые закрепил обязанность устанавливать тахографы на весь коммерческий дорожный транспорт массой более 7.5 тонн. Постановление о лицензировании в области дорожного движения (Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) от 2012 г. в ст. 57а обязывает устанавливать тахограф на все коммерческие ТС грузоподъемностью более 3.5 тонн, а также на пассажирские ТС, рассчитанные на девять или более пассажиров. Тахограф используется для записи времени вождения и отдыха водителя, данные тахографа могут иметь значение при расследовании ДТП. Компании, обслуживающие ТС, оборудованные тахографом, согласно нормам немецкого законодательства, обязаны хранить записи прибора в течение одного года.

В ФРГ идет активная разработка законодательства в области автопилотируемого дорожного транспорта, однако массовое внедрение указанной технологии пока невозможно. Тем не менее ФРГ стала первой европейской страной, закрепившей на законодательном уровне возможность эксплуатации дорожного транспорта с автономной системой управления [Klorf J., 2018: 7]. 16.06. 2017 принят Восьмой закон о внесении изменений в законодательство о дорожном движении<sup>28</sup>, в котором впервые были использованы такие понятия, как автомобиль с полностью автоматизированным управлением и автомобиль со значительной степенью автоматизации управления.

По ст. 1 рассматриваемого Закона автомобилем с полностью автоматизированным управлением и автомобилем со значительной степенью авто-

<sup>27</sup> Регламент N 165/2014 Европейского парламента и Совета Европейского Союза «О тахографах на дорожном транспорте, отмене Регламента (ЕЭС) 3821/85 Совета ЕС о регистрирующем оборудовании на дорожном транспорте и об изменении Регламента (ЕС) 561/2006 Европейского парламента и Совета ЕС о гармонизации определенного социального законодательства относительно автодорожного транспорта» [рус., англ.]. (Вместе с «Требованиями к конструкции, испытаниям, установке и проверке аналоговых тахографов», «Знаком одобрения и сертификатом») (Принят в г. Страсбурге 04.02.2014) // Official Journal of the European Union N L 60. 28.02.2014. P. 1. Available at: <http://eur-lex.europa.eu/> (дата обращения: 15.09.2020)

<sup>28</sup> BGBL 2017 Teil I № 38. Available at: <https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?start> (дата обращения: 15.09.2020)

матизации управления (далее — автопилотируемый автомобиль) считается транспортное средство, оснащенное техническим оборудованием, которое при надлежащем использовании позволяет осуществлять продольное (взад-вперед) и поперечное (влево-вправо) управление автомобилем в полностью или практически полностью автоматическом режиме с соблюдением предписанных правил дорожного движения и возможностью перехода на ручное управление по инициативе водителя в любое время.

Автопилотируемый автомобиль в соответствии с рассматриваемым Законом оснащается системой бортовой записи (в частности, тахографом), а система записи должна иметь возможность отслеживать момент передачи управления от человека к автопилоту и наоборот. Указанная норма крайне важна при определении вины водителя автопилотируемого автомобиля в случае дорожно-транспортного происшествия. Так, если столкновение с материальным объектом или живым препятствием произошло в режиме ручного пилотирования, вина водителя презюмируется, а если столкновение произошло при нахождении автомобиля в режиме автопилота — напротив, презюмируется отсутствие вины водителя, или, по крайней мере, отсутствие умысла.

Также положения рассматриваемого Закона обязывают производителя автопилотируемого автомобиля конструировать автомобиль и систему автопилота, а также систему бортовой записи в полном соответствии с вышеуказанными требованиями. Водитель автопилотируемого автомобиля считается водителем на протяжении всего периода эксплуатации указанного автомобиля, вне зависимости от того, включена ли функция автопилота. Будучи водителем автопилотируемого автомобиля, он несет обязанности, прямо указанные в Законе:

переходя с ручного управления на систему автопилота, водитель должен оставаться в состоянии повышенного внимания к дорожной обстановке и быть готовым вмешаться в автоматическое управление в любой момент (говоря иначе, водитель, включивший функцию автопилота, должен продолжать следить за дорогой и не должен терять ее из виду);

водитель обязан немедленно переключиться на ручное управление, если этого требует изменение дорожной обстановки или если система автопилотирования сообщает о необходимости переключиться на ручное управление посредством подачи условного сигнала.

В Закон включены и вопросы сбора, хранения и обработки данных при эксплуатации автопилотируемого автомобиля. Так, автопилотируемый автомобиль должен иметь технические возможности хранения информации о смене приоритета управления транспортным средством (водитель-автопилот) с указанием координат спутниковой навигации в момент передачи управления, а также фиксировать момент отказа системы автопилотирова-

ния. Указанные данные должны быть направлены уполномоченным лицам по их запросу, в частности, при рассмотрении дел о нарушении правил дорожного движения.

Предоставление и использование упомянутых данных осуществляется на основании немецкого законодательства об обращении с информацией. Собираемая и сохраняемая информация по общему правилу хранится полгода. Однако если она имеет непосредственное отношение к таким событиям, как нарушение правил дорожного движения, возбуждение искового производства с участием водителя автопилотируемого транспортного средства, возникновение ДТП, срок хранения информации увеличивается до трех лет.

Исключительно важно положение Закона, допускающее передачу сохраненных данных третьим лицам для проведения статистических и прочих исследований, однако эти данные должны передаваться в анонимной форме, не допускающей возможности идентификации субъекта данных. Более детальное регулирование возложено на Федеральное министерство транспорта и цифровой инфраструктуры, которое вправе по согласованию с Уполномоченным по вопросам защиты данных и свободы информации принимать постановления в части: требований к техническим характеристикам, расположению и функционированию устройств записи и хранения данных; обязательств субъектов, осуществляющих хранение и обработку данных; требования к информационной безопасности при продаже автопилотируемого автомобиля.

Немецкий законодатель планирует и далее развивать систему нормативного регулирования систем телематики и автоматического управления автомобилем. Среди последних предложений отметим Стратегию Федерального правительства «Об автоматизированном и связанном вождении»<sup>29</sup> 2015 г., ориентированную на реализацию в течение 15 лет. В соответствии с положениями Стратегии в ближайшем будущем планируется разработка не автопилотируемого, а беспилотного автомобиля.

В связи с развитием научно-технического прогресса Стратегия предписывает внести изменения в имеющиеся на международном и национальном уровнях системы правового регулирования дорожного движения и безопасности информации. В частности, на международном уровне предполагается внесение изменений в Конвенцию о дорожном движении (Вена, 08.11.1968), прежде всего — в ст. 1(v), в которой дается определение водителя как лица, управляющего транспортным средством. По мнению германского Правительства, следует расширить указанное определение посредством добавления в него автоматизированной системы управления транспортным средством, которая также будет считаться водителем.

<sup>29</sup> Available at: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/publications/strategy-for-automated-and-connected-driving.pdf> (дата обращения: 15.09.2020)

Также Стратегия предлагает значительно изменить условия включения системы автоматического управления транспортным средством на скорости — в частности, увеличить лимит скорости, до достижения которого разрешено включать систему автоматического пилотирования до 130 км/ч и разрешить автоматическую смену ряда в соответствии с новой редакцией Правил № 79 ООН «Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении оборудования рулевого управления»<sup>30</sup>.

Таким образом, государства решают отдельные, частные вопросы автотранспортной телематики. Системное, комплексное решение отсутствует. Наиболее близки к российской концепции и подходам к правовому регулированию разработки Канады.

## **Заключение**

Формирование такого направления, как автотранспортная телематика, — это естественный процесс научно-технического прогресса, когда появляются новые объекты общественных отношений. Любой новый объект прав должен быть встроен в правовую систему, найти в ней место. От определения места нового объекта в правовой системе зависят правильность и результативность правового регулирования. Возможно несколько вариантов встраивания нового объекта в правовую систему. Первый и, пожалуй, наиболее простой, — когда к объекту с учетом его характеристик и свойств можно в полной мере применить действующие нормы, правовые институты. Второй — когда правовое регулирование не полностью адекватно новому объекту прав, но, тем не менее, к нему применяются «чужие» нормы и институты. И третье — для нового объекта прав создаются нормы, предназначенные именно для этого объекта, учитывающие его правовую природу и свойства.

На разных этапах развития экономических отношений мы наблюдаем неодинаковое соотношение государственного регулирования и дерегулирования в тех или иных сферах, что зависит от ряда причин. Отказ от правового регулирования может быть обусловлен различными факторами. Это могут быть общественные отношения, которые: государство не считает нужным регулировать; неэффективно регулировать правом; невозможно регулировать правом. Границы между этими группами подвижны и по мере развития тех или иных общественных отношений меняются. При этом одним из основных критериев выбора модели воздействия на общественные отношения

---

<sup>30</sup> Available at: <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2017/R079r3r.pdf> (дата обращения: 15.09.2020)

являются эффективность / неэффективность правового регулирования и отсутствие / наличие социальной необходимости жесткого регулирования.

Безусловно, реализация Национальной технологической инициативы по направлению в части функционирования телематических транспортных систем, реализации новых бизнес-моделей в данной сфере и продвижения передовых технологических решений нуждается в правовом обеспечении. В складывающихся отношениях затрагиваются права и интересы граждан, бизнеса, государства, часть правовых проблем связана с необходимостью установления новых прав и обязанностей различных групп субъектов, являющихся участниками общественных отношений в сфере информационных систем автотранспортной телематики, решения вопросов ответственности. Это требует их регламентации на законодательном уровне. При этом основной массив правового регулирования должен приходиться на федеральный уровень, поскольку затрагиваются права и обязанности субъектов этих отношений, а также вопросы ответственности.

Одним из основных направлений правового регулирования должны стать общественные отношения, связанные с созданием, эксплуатацией и развитием российской сервисной навигационно-телематической платформы и ее взаимодействием с информационными системами автотранспортной телематики.

Правовое регулирование телематических транспортных систем в настоящее время требуется, прежде всего, в части обеспечения их информационного взаимодействия с российской сервисной навигационно-телематической платформой, передачи ей телематической информации, включенной в указанные системы, а также получения ими информации, содержащейся в сервисной навигационно-телематической платформе в установленных рамках.

Создаваемые в России телематические транспортные системы обладают большим разнообразием, объемом обрабатываемой информации. Но независимо от этих характеристик должны быть решены вопросы порядка формирования и обеспечения функционирования информационных систем автотранспортной телематики; установления целей и принципов создания и функционирования информационной системы; определение состава информационной системы и состава участников отношений, возникающих в связи с созданием и функционированием информационной системы, их права, обязанности и ответственность.

Принципиально важно также установить состав информационного ресурса информационной системы, порядок его формирования и условия обеспечения доступа к такой информации; определить меры, направленные на обеспечение защиты информации, обрабатываемой в информационной системе, в том числе персональных данных.

Существуют два основных подхода к совершенствованию законодательства в сфере транспортной телематики: комплексное регулирование и точечные изменения законодательства. И тот, и другой подходы предполагают изменения в законодательстве, устранение пробелов, в том числе определение правового режима информации, формируемой в процессе использования транспортной телематики, создание условий, обеспечивающих функционирование «Автонет», защиту персональных данных.

У каждого из подходов есть преимущества. В перспективе, безусловно, предпочтительна комплексная правовая регламентация, позволяющая в едином законодательном акте регулировать круг отношений, возникающих в сфере транспортной телематики. Недостатки этого подхода: слабое развитие рассматриваемых отношений, неопределенность в наилучшем решении возникающих проблем, поскольку в значительной степени правовому регулированию подлежит то, чего еще нет, что создает опасность упустить какие-либо вопросы, требующие решения, либо при отсутствии опыта выбрать неоптимальный вариант решения. Внесение «точечных» изменений в законодательство позволяет быстрее выявить проблемные аспекты и оперативно их решить. Однако в перспективе при получении опыта и новых знаний возможно (и необходимо) формирование целостного комплексного правового регулирования.

Уже сейчас очевидно, что нормативное правовое регулирование должно обеспечить формирование инфраструктуры сбора, обработки, хранения и предоставления получаемых данных, решить принципиальный вопрос — кого следует признать обладателем этих данных, в том числе данных, полученных в результате применения технологии «больших данных», что, в свою очередь, оказывает влияние на решение вопроса о том, кому и на каких условиях будут предоставляться эти данные, каков их правовой режим.



#### **Список источников**

1. Зубарев С.М. Реализация Национальной технологической инициативы: о соотношении понятий «административные барьеры» и «правовые барьеры» // Административное право и процесс. 2018. № 10. С. 4–9.
2. Комаров В.В., Гараган С.А. Интеллектуальные задачи телематических транспортных систем и интеллектуальная транспортная система // Т-Сотм: Телекоммуникации и транспорт. 2012. Т. 6. №. 4. С. 34–38.
3. Комаров В.В., Гараган С.А. Использование инфраструктуры системы «Эра-ГЛО-НАСС» как основы телематических транспортных систем // Транспорт Российской Федерации. 2016. № 1. С. 22–25.
4. Пржибыл П., Воробьева Т. Комплексность транспортных телематических систем // Актуальные вопросы инновационной экономики. 2014. № 8-2. С. 82–91.

5. Ситдииков И.М. Транспортно-телематическая система как основа информатизации транспортного комплекса // *Сегодня и завтра Российской экономики*. 2012. № 52. С. 151–154.
6. Тихомиров Ю. А. Право: момент покоя или опережающее воздействие на социальные процессы // *Журнал российского права*. 2020. № 4. С. 5–16.
7. Хабриева Т.Я. Право перед вызовами цифровой реальности // *Журнал российского права*. 2018. № 9. С. 5–6.
8. Хабриева Т.Я., Черногор Н.Н. Право в условиях цифровой реальности // *Журнал российского права*. 2018. № 1. С. 85–102.
9. Чучаев А.И., Маликов С.В. Ответственность за причинение ущерба высокоавтоматизированным транспортным средством: состояние и перспективы // *Актуальные проблемы российского права*. 2019. № 6. С. 117–124.
10. Azzopardi M., Cortis D. Implementing Automotive Telematics for Insurance Covers of Fleets. *Journal of technology management and innovation*, 2013, vol. 8, no. 4, pp. 59–67.
11. Guillen M., Nielsen J.P., Pérez-Marín A.M. & Elpidorou V. Can Automobile Insurance Telematics Predict the Risk of Near-Miss Events? *North American Actuarial Journal*, 2020, vol. 24, no. 1, pp. 141–152.
12. Klopff J. Die Verkehrspsychologie im transdisziplinären Spannungsfeld von Technik und Umwelt. Vom Wagenlenker der Antike zum Autonomen Fahren — das neue Bewusstsein der Maschinen? *Psychologie in Österreich*. Themenschwerpunkt: Verkehrspsychologie, 2018, vol. 38, S. 7–18.
13. Pavlenko V. Improving processes of monitoring vehicles using telematics systems // *Вісник Харківського національного автомобільно-дорожнього університету*. 2016, no. 75, pp. 139–144.
14. Pomerantz F.J. Auto insurance telematics data privacy and ownership. *FORC Journal*, 2015, vol. 26, pp. 1–16.
15. Sharpe B., Schaller D. Telematics in The Canadian Trucking Industry. White Paper 2019. International Council on Clean Transportation. Available at: [https://theicct.org/sites/default/files/publications/Telematics\\_Canadian\\_trucking\\_industry\\_20191210.pdf](https://theicct.org/sites/default/files/publications/Telematics_Canadian_trucking_industry_20191210.pdf) (дата обращения: 15.09.2020)
16. Wahlström J., Skog I., Händel P. Smartphone-Based Vehicle Telematics: A Ten-Year Anniversary. *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*, 2017, vol. 18, no. 10, pp. 2802–2825.



## References

1. Azzopardi M., Cortis D. (2013) Implementing Automotive Telematics for Insurance Covers of Fleets. *Journal of technology management & innovation*, vol. 8, no. 4, pp. 59–67.
2. Chuchaev A.I., Malikov S.V. (2019) Liability for damage caused by a highly automated vehicle: state and prospects. *Actualnye problemy rossiyskogo prava* = Current Issues of Russian Law, no. 6, pp. 117–124. (In Russ.).
3. Guillen M., Nielsen J.P., Pérez-Marín A.M. & Elpidorou V. (2020) Can Automobile Insurance Telematics Predict the Risk of Near-Miss Events? *North American Actuarial Journal*, vol. 24, no. 1, pp. 141–152.

4. Khabrieva T.Ya., Chernogor N.N. (2018) Law in digital reality. *Zhurnal rossiyskogo prava* = Journal of Russian Law, no. 1, pp. 85–102. (In Russ.).
5. Khabrieva T.Ya. (2018) Law and challenges of digital reality. *Zhurnal rossijskogo prava* = Journal of Russian Law, no. 9, pp. 5–16. (In Russ.).
6. Klopff J. (2018) Die Verkehrspsychologie im transdisziplinären Spannungsfeld von Technik und Umwelt. Vom Wagenlenker der Antike zum Autonomen Fahren — das neue Bewusstsein der Maschinen? *Psychologie in Österreich*. Themenschwerpunkt: Verkehrspsychologie, vol. 38, S. 7–18. Available at: file:///C:/Users/Антикоп5/Downloads/PIOe\_0102-18\_Klopff.pdf
7. Komarov V. V., Garagan S. A. (2012) Intelligent tasks of telematics transport systems and intelligent transport system. *T-Comm: Telecommunicatsii i transport*, 2012, vol. 6, no. 4, pp. 34–38. (In Russ.).
8. Komarov V. V., Garagan S. A. (2016) Using the infrastructure of the Era-GLONASS system as the basis of telematics transport systems. *Transport v Rossiskoi Federatsii* = Transport in Russia, no. 1, pp. 22–25. (In Russ.).
9. Pavlenko V. (2016) Improving processes of monitoring vehicles using telematics systems. *Vestnik Khar'kovskogo natsionalnogo avtomobilno-dorozhnogo universiteta* = Herald of Kharkov Car University, № 75. С. 139–144.
10. Pomerantz F. (2015) Auto insurance telematics data privacy and ownership. *FORC Journal*, vol. 26, pp. 1–16.
11. Przybyl P., Vorobyova T. (2014) Complexity of transport telematics systems. *Aktualnie voprosi innovatsionnoi ekonomiki* = Current Issues of Innovation Economics, no. 8–2, pp. 82–91. (In Russ.).
12. Sitdikov I. M. (2012) Transport and telematics system as the basis for Informatization of the transport complex. *Segodnya i zavtra rossiyskoy ekonomiki* = Today and tomorrow of the Russian economy, no. 52, pp. 151–154. (In Russ.).
13. Sharpe B., Schaller D. (2019) Telematics in The Canadian Trucking Industry. White Paper December 2019. International Council on Clean Transportation. 24 p. Available at: : [https://theicct.org/sites/default/files/publications/Telematics\\_Canadian\\_trucking\\_industry\\_20191210.pdf](https://theicct.org/sites/default/files/publications/Telematics_Canadian_trucking_industry_20191210.pdf).
14. Tikhomirov Yu. A. (2020) Law: the moment of rest or the anticipatory impact on social processes. *Zhurnal rossiyskogo prava* = Journal of Russian Law, no. 4, pp. 5–16. (In Russ.).
15. Wahlström J., Skog I. and Händel P. (2017) Smartphone-Based Vehicle Telematics: A Ten-Year Anniversary. *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*, vol. 18, no. 10, pp. 2802–2825.
16. Zubarev S. M. (2018) Implementation of the National technological initiative: on the correlation of the concepts “administrative barriers” and “legal barriers”. *Administrativnoe pravo i protsess* = Administrative Law and Process, no. 10, pp. 4–9. (In Russ.).

---

#### **Информация об авторах:**

Л.К. Терещенко– доктор юридических наук, доцент.

Ю.В.Трунцевский– доктор юридических наук, профессор.

Ф.А. Лещенков– научный сотрудник.



**Information about the authors:**

L.K. Tereschenko — Doctor of Science (Law), Associate Professor.

Yu.V. Truntsevski — Doctor of Science (Law), Professor.

F.A. Leschenkov — Researcher.

Статья поступила в редакцию 07.03.2021; одобрена после рецензирования 19.05.2021; принята к публикации 26.05.2021.

The article was submitted 07.03.2021; approved after reviewing 19.05.2021; accepted for publication 26.05.2021.