

Правна рамка на използването на автоматизирани превозни средства във Франция

Legal Framework for the Use of Automated Vehicles in France

Ралица Димитрова¹

SUMMARY

Automated vehicles are intended to enhance road safety, foster mobility of elderly and disabled people, raise cost effectiveness in transportation sector, etc. At the same time the development, testing, deployment, and use of automated vehicles poses serious threats to human life and fundamental rights. Thus, a variety of legal issues arise – regulation of safety requirements, civil and criminal liability, data protection and privacy, security against cyberattacks.

The present paper analyses the legal framework for the use of automated vehicles in France. The scope of the regulation, the safety requirements as well as the criminal liability associated with the use of automated vehicles are discussed. Based on the analysis, conclusions are made regarding the need of elaboration of automated vehicles regulation in Bulgaria.

¹ Доц. д-р Ралица Димитрова, катедра „Правни и хуманитарни науки“, Стопански факултет, Технически университет – София, e-mail: rvd@tu-sofia.bg (Assoc. Prof. Ralitzia Dimitrova, Department of Legal and Social Sciences, Faculty of Management, Technical university of Sofia, e-mail: rvd@tu-sofia.bg).

KEY WORDS

Automated Vehicles; Regulation; Safety Requirements; Criminal Liability

ВЪВЕДЕНИЕ

В наши дни автомобилната индустрия снабдява превозните средства с все по-съвършена електроника и все по-високи нива на автоматизация. Това се прави с цел повишаване на безопасността на движението, удобството на пътниците и водачите, подобряване на мобилността на възрастни хора и хора с увреждания, увеличаване на рентабилността на превозите на пътници и товари. В същото време внедряването на автоматизация в превозните средства поражда и рискове за живота и здравето на хората и за причиняване на вреди на движимо и недвижимо имущество. Пред правото се пораждат значими предизвикателства – да регламентира навременно и адекватно внедряването и използването на автоматизирани системи за управление в превозните средства. По-конкретно необходимо е установяването на разпоредби, които да уреждат изискванията при производството, използването и поддръжката на такива системи; правила за експериментите с автоматизирани превозни средства; изисквания за предоставяне на информация от страна на производителя към останалите лица по веригата – търговци и ползватели; изисквания към водачите и лицата, оторизирани да осъществяват отдалечен достъп (дистанционна намеса) до превозни средства с автоматизация; правила за гражданската и наказателната отговорност за вреди, причинени при употребата на превозни средства, оборудвани с такива системи.

Обичайно правните системи възприемат, че зад волана седи човешко същество, което упражнява контрола над превозното средство² и следователно носи отговорност при извършване на нарушение и причиняване на вреди. При автоматизираните превозни средства обаче нещата стоят по-различно. Излагат се опасения, че наказателното право не е пригодно да решава казуси с „поведение“ на участници в движението, които не са човешки същества³. Това означава, че са необходими нови подходи

² F. Douma, and S. A. Palodichuk. Criminal Liability Issues Created by Autonomous Vehicles. *Santa Clara Law Review*, 52, 4 (2012), p. 1158.

³ Z. Altunyaliz. Council of Europe, Committee on Legal Affairs and Human Rights. Legal Aspects of „Autonomous“ Vehicles Report, *Rapporteur*: 2020 (provisional version), [online] <https://assembly.coe.int/LifeRay/JUR/Pdf/DocsAndDecs/2020/AS-JUR-2020-20-EN.pdf> [accessed 07.12.2024].

и концепции при регламентирането на внедряването и използването на автоматизирани превозни средства.

България разполага с разгърната система от разпоредби, уреждащи отношенията, които възникват и се развиват в областта на движението по пътищата и автомобилните превози на пътници и товари, включително гражданската, административнонаказателната и наказателната отговорност. Съществуват и богата теория⁴ и съдебна практика⁵. В същото време въвеждането на все по-високи нива на автоматизация в превозните средства поставя редица сериозни предизвикателства пред правото, изисква промени в теоретичните концепции и законодателството, които да отразят адекватно влиянието на новите технологии в този сектор.

В този смисъл чуждият законодателен опит би могъл да се окаже полезен при подготвянето на адекватна правна рамка на производството, внедряването и използването на автоматизирани превозни средства в България. Сред първите държави в света, въвели разпоредби в тази област, са Франция и Германия, както и отделни щати в САЩ, а във Великобритания само преди няколко месеца беше приет Законът за автоматизираните превозни средства.

В настоящата статия се предлага кратък анализ на разпоредбите, посветени на автоматизираните превозни средства, въведени във френското право през последните няколко години. Разглеждат се обхватът на новата правна уредба, техническите изисквания за безопасност и правният режим на наказателната отговорност при използването на автоматизирани превозни средства⁶.

⁴ Вж. например Д. Михайлов. *Проблеми на наказателното право. Особена част*. София, Сиела, 2008.; Р. Костадинова. *Транспортни престъпления*. София, Сиела, 2012. id. Административнонаказателна и наказателна отговорност за управление на моторно превозно средство след употреба на алкохол, наркотични вещества или техни аналози. *Правна мисъл*, 1 (2008); id. Транспорт и транспортна безопасност. *Юридическо списание на НБУ*, 2 (2010).

⁵ Вж. например П. Раймундов, и Р. Илкова. *Транспортни престъпления: Съдебна практика 1968-2002*. София, Фенекс, 2004.

⁶ Гражданската отговорност за вреди, свързани с използването на автоматизирани превозни средства, остава извън обхвата на настоящата статия. Съществуват становища, че действащата нормативна уредба, по-специално Закон № 85-677 от 5 юли 1985 г. (т.нар. Закон Бадентер), посветен на обезщетяването на пострадали при пътнотранспортни произшествия, обхваща автоматизираните превозни средства, доколкото те са моторни превозни средства. Освен това, няма пречка за прилагане на закона спрямо хипотезата с автоматизираните автомобили, що се отнася до задълженото да заплати обезщетението лице – вж. например М. Bénédjat, *Le droit pénal des véhicules autonomes: éléments d'actualité*. *Droit pénal des affaires. Dalloz Actualité. Le quotidienne du droit*,

Следва да се отбележи, че френският законодател установи и правна рамка на експериментирането с автоматизирани превозни средства в реални условия, като уреди изискванията за безопасност на такива експерименти и наказателната отговорност за нарушения на правилата за движение по пътищата при експериментиране с автоматизирани превозни средства. Тази материя обаче ще бъде обект на самостоятелно изследване.

1. ОБХВАТ НА УРЕДБАТА НА АВТОМАТИЗИРАНИТЕ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

Правната уредба на автоматизирани превозни средства във Франция е приложима за все повече видове превозни средства и превози, в това число пътнически превози и превози на стоки, обществен превоз с различните му разновидности – колективен обществен превоз, превоз за собствена сметка (на собствени служители или членове, извършван от предприятия и други организации при осъществяване на дейността им), особени превози (таксите и превозни средства с шофьор и пр.).

Обособени са две категории автоматизирани превозни средства със собствен правен режим, включващ разпоредби относно техническите изисквания към тях и наказателната отговорност при използването им. Превозните средства от първия вид се означават от френския законодател като такива „с делегиране на управлението“, а вторият, като „автоматизирани системи за автомобилен превоз“ (АСАП). Те имат своите легални дефиниции в Кодекса за движение по пътищата⁷ (CDR), респективно – в Кодекса за транспорта⁸ (СТ).

Превозното средство с делегиране на управлението съгласно легалното определение на Art. R. 311-1, т. 8 от CDR, представлява моторно превозно средство от категория М, N, L, Т или С, както е определено в т.

16.04.2019, [online] <https://www.dalloz-actualite.fr/dossier/droit-penal-des-vehicules-autonomes-elements-d-actualite> [accessed 23.06.2024].

⁷ Code de la route, version en vigueur au 24 mars 2024, Legifrance, https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006074228. Вж. чл. R. 311-1, т. 8 от кодекса, създаден с Декрет № 2021-873 от 29 юни 2021 г. (Décret n° 2021-873 du 29 juin 2021, art. 2).

⁸ Code des transports, version en vigueur au 31 mars 2024, https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000023086525. Вж. чл. R. 3151-1, т. 2 от Кодекса за транспорта, допълнен с чл. 6 от Декрет No. 2021-873 от 29 юни 2021 г.

1, 2, 4 и 5.1 или градска совалка, както е определена в т. 6.13, снабдени с автоматизирана система за управление⁹.

За разлика от широко разпространената в САЩ и в световен план класификация на автоматизираните превозни средства в пет нива на американското Дружество на автомобилните инженери (SAE International)¹⁰, френският законодател дефинира три нива на автоматизация. Превозните средства с делегирано управление могат да бъдат частично, високо или напълно автоматизирани. Те също имат легално определение в разпоредбите на т. 8.1, 8.2 и 8.3 на Art. R. 311-1 от CDR.

- Частично-автоматизираното превозно средство е снабдено с автоматизирана система за управление, която осъществява динамичен контрол¹¹ върху него в определена област (граница), за която е функционално проектирана¹², която трябва да отправи искане за поемане обратно на контрол¹³, за да се отговори на определени опасности на пътя или откази по време на маневра, осъществена в областта, за която е функционално проектирана;

⁹ Чл. R. 311-1-1, т. 1 от CDR определя „автоматизираната система за управление“ като система, която комбинира хардуер и софтуер, за да упражнява динамичен контрол върху превозно средство за дълъг период от време.

¹⁰ SAE International (Society of Automotive Engineers), SAE Levels of Driving Automation, 2021, [online] <https://www.sae.org/blog/sae-j3016-update> [accessed 20.03.2024].

¹¹ Art. R. 311-1-1, т. 2 от CDR определя „динамичен контрол“ като изпълнение на всички оперативни и тактически функции в реално време, които се изискват, за да се движи превозното средство. Те включват контрола на надлъжното и напречното (страничното) движение на превозното средство, наблюдението на средата на управление, реакциите на събития, възникващи при пътното движение и подготовката и сигнализирането на маневри.

¹² Art. R. 311-1-1, т. 4 от CDR дава следната легална дефиниция на понятието „област, за която е функционално проектирана“: това са условия, които включват географски, метеорологични, часови условия, условия, свързани с движението и инфраструктурата, в които автоматизираната система за управление е специално проектирана да упражнява динамичен контрол върху превозното средство и да информира водача за това.

¹³ Art. R. 311-1-1, т. 3 от CDR дава легално определение на понятието „поемане на контрола“ – това е действието на водача с цел да упражни динамичен контрол върху превозното средство. Правилата за поемането на контрола са определени в условията за употреба на автоматизираната система за управление.

Съгласно Art. R. 311-1-1, т. 3.1. „искане за поемане обратно на контрола“ е искане от страна на автоматизираната система за управление за поемане на контрола от водача преди изтичане на преходния период.

Съгласно чл. R. 311-1-1, т. 3.2. „преходен период“ е максималният период за който водачът бива информиран между поискването да поеме контрола и маневрата с минимален риск.

- Високоавтоматизираното превозно средство е снабдено с автоматизирана система за управление, която осъществява динамичен контрол върху превозното средство в определена област, за която е функционално проектирана, способна да реагира на всяка пътна опасност или отказ, без да отправи искане за поемане обратно на контрола по време на маневра, осъществена в областта, за която е функционално проектирана. Такова превозно средство може да бъде интегрирано в автоматизирана техническа система за автомобилен превоз, както е определена в § 1 на Art. R. 3151-1 от СТ.

- Напълно автоматизираното превозно средство е снабдено с автоматизирана система за управление, която осъществява динамичен контрол върху едно превозно средство, и която може да отговори на всяка опасност на пътя или отказ, без да отправи искане за поемане обратно на контрола по време на маневра в областта, за която е функционално проектирана автоматизираната техническа система за автомобилен превоз, в която това превозно средство е интегрирано, както е определено в § 1 и 4 на Art. R. 3151-1 от СТ.

От изложеното следва, че напълно автоматизираните превозни средства могат да се движат само като част от АСАП. Високоавтоматизираните превозни средства могат да се движат както самостоятелно, така и да бъдат интегрирани в АСАП.

Вторият вид превозни средства, обхванати от новата правна рамка – автоматизираната система за автомобилен превоз, съгласно легалната дефиниция на Art. R. 3151-1, т. 2 от СТ, представлява автоматизирана техническа система за автомобилен превоз¹⁴, внедрена по предварително определени маршрути или зони на движение¹⁵, снабдена с правила за експлоатация, обслужване и поддръжка, с цел предоставяне на услуга

¹⁴ Съгласно Art. R. 3151-1, т. 1 от СТ „автоматизирана техническа система за автомобилен превоз“ представлява съвкупност от високо или напълно автоматизирани превозни средства, както са определени в разпоредби 8.2 и 8.3 на Art. R. 311-1 от CDR и технически съоръжения, позволяващи дистанционна намеса или участващи в безопасността.

¹⁵ Art. R. 3151-1, т. 7 от СТ дава дефиниция на понятието „предварително определен маршрут или зона за движение“ – това е набор от пътни отсечки или пространство, чиито географски граници са определени, по които движението или спирането на едно или повече превозни средства от автоматизирана система за автомобилен превоз е планирано.

за обществен автомобилен превоз на пътници (колективен¹⁶ или особен¹⁷), или услуга за превоз на пътници за собствена сметка¹⁸, с изключение на превоза, уреден в Декрет № 2017-440 от 30 март 2017 г. относно безопасността на направляваните обществени превози.

2. ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА С ДЕЛЕГИРАНЕ НА УПРАВЛЕНИЕТО И АВТОМАТИЗИРАНИ СИСТЕМИ ЗА АВТОМОБИЛЕН ПРЕВОЗ

Правната уредба на проблемите, свързани с превозните средства с делегиране на управлението и автоматизирани системи за автомобилен превоз е въведена с Ордонанс № 2021-443 от 14 април 2021 г.¹⁹, чиито разпоредби са доразвити с Декрет № 2021-873 от 29 юни 2021 г.²⁰ Направени са значими изменения в CDR, СТ, както и някои съответни промени в Кодекса за защита на потребителите и на Наказателнопроцесуалния кодекс на Франция²¹.

Новата правна уредба обхваща следните взаимосвързани аспекти: изискванията към превозните средства, безопасността, наказателната отговорност и защитата на потребителите.

2.1. Превозни средства с делегиране на управлението

2.1.1. Изисквания към превозните средства с делегиране на управлението

С чл. 3 от Ордонанс № 2021-443 се въвежда нова Глава IX в CDR, посветена на изискванията към превозните средства с делегиране на управлението. Те се отнасят до условията за употреба, предоставянето на информация на потребителя, активирането на автоматизираната система

¹⁶ Превоз на множество пътници с превозното средство по едно и също време.

¹⁷ Напр. превоз, осъществяван с такси или превозно средство с шофьор и пр.

¹⁸ Напр. превоз на собствения персонал или членове от дадена общност – предприятие, организация, училище, община и др., необходимо за осъществяване на дейността ѝ.

¹⁹ Ordonnance n° 2021-443 du 14 avril 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation, JORF n 0089 du 15 avril 2021.

²⁰ Décret n 2021-873 du 29 juin 2021 portant application de l'ordonnance n° 2021-443 du 14 avril 2021 relative au régime de responsabilité pénale applicable en cas de circulation d'un véhicule à délégation de conduite et à ses conditions d'utilisation, JORF n 0151 du 1 juillet 2021.

²¹ Измененията в НПК на Франция се отнасят до данните, записани от устройството за записване на данните за състоянието на делегирането на управлението.

за управление и нейни функционалности. Тяхното изясняване е необходимо заради връзката им с уредбата на наказателната отговорност, свързана с използването на превозните средства с делегиране на управлението.

Преди всичко автоматизираната система за управление, с която е снабдено превозното средство, трябва да разполага с условия за употреба, формулирани от производителя²² на превозното средство или неговия оторизиран представител²³ по смисъла на чл. 3 от Регламент (ЕС) 2018/858²⁴ (Art. L.319-1 от CDR).

Съгласно Art. L. 319-2 от CDR при предоставяне на превозно средство с делегиране на управлението въз основа на договор за покупко-продажба или наем, задълженията за информиране на потребителя са установени в Art. L. 224-68-1 от Кодекса за защита на потребителите. Съгласно тази нова разпоредба, въведена с чл. 4 от Ордонанса, се установява изискване преди сключване на договора, професионалистът да уведоми потребителя за условията за употреба. Необходимо е в договора изрично да се отбележи, че се предоставя тази информация. Съдържанието на информацията се прави достояние на търговеца от производителя или неговия оторизиран представител. Неизпълнението на тази разпоредба е скрепено със санкция – административна глоба от не повече от 3 хиляди

²² „Производител“ означава физическо или юридическо лице, което отговаря за всички аспекти на одобряването на типа на превозно средство, система, компонент или отделен технически възел или за индивидуалното одобряване на превозно средство, или за процеса на издаване на разрешение за части и оборудване, за гарантиране на съответствие на производството и за дейности, свързани с надзора на пазара по отношение на произведеното превозно средство, система, компонент, отделен технически възел, част или оборудване, независимо дали това лице участва или не участва пряко във всички етапи на проектирането и производството на това превозно средство, система, компонент или отделен технически възел – т. 40 на чл. 3 Регламент (ЕС) 2018/858.

²³ „Представител на производителя“ означава физическо или юридическо лице, установено в Съюза, което е надлежно упълномощено от производителя да го представлява пред органа по одобряването или органа за надзор на пазара и да действа от името на производителя по въпроси, попадащи в обхвата на настоящия регламент – т. 41 на чл. 3 Регламент (ЕС) 2018/858.

²⁴ Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 година относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (*OJ L 151, 14.6.2018, p. 1–218*)

евро за физическите лица и 15 хиляди евро за юридическите лица²⁵ (Art. L.242-25-1 от Кодекса за защита на потребителите).

Ясното регламентиране на гореописаните задължения е от изключителна важност както за безопасното използване на превозно средство с делегирана система за управление, така и за уредбата на отговорността за нарушения, защото в зависимост от това дали са били налични условията за употреба и дали потребителят е бил информиран за тях и ги е спазвал, може да се определи дали неговото поведение е свързано с правонарушение и евентуално – с причиняване на вреди, при използване на превозното средство.

Друго важно изискване е установено в Art. L. 319-3, § 1 от CDR, който предвижда, че решението за активиране на автоматизираната система за управление трябва да се вземе от шофьора. Той следва да е бил информиран предварително от системата, че тя е в състояние да упражнява динамичен контрол върху превозното средство в съответствие с условията за употреба. Когато функционалното ѝ състояние не ѝ позволява повече да упражнява динамичен контрол или когато условията за употреба вече не са изпълнени, или системата предвижда, че нейните условия за употреба вероятно няма повече да бъдат изпълнени при извършване на маневрата, автоматизираната система за управление трябва:

1. да уведоми шофьора;
2. да отправи поискване до него да поеме обратно контрола върху превозното средство;
3. да инициира и извърши т.нар. маневра с минимален риск²⁶, при липса на поемане обратно на контрола в края на преходния период или в хипотезата на сериозен отказ (§2).

Посоченото изискване към функционалностите на системата гарантира, че при необходимост тя ще информира водача, че трябва да поеме контрола над превозното средство, както и че ще извърши маневра за спиране на превозното средство с минимален риск за всички участници в движението. Както ще видим по-нататък, това изискване кореспондира със задължението на водача през цялото

²⁵ Глобата се налага по реда на Глава втора от Дял втори на Книга пета на Кодекса за защита на потребителите.

²⁶ Съгласно Art. R. 311-1-1, т. 5 от CDR „маневра с минимален риск“ е маневра с цел спиране на превозното средство с минимален риск за пътниците и другите лица, използващи пътя, извършена автоматично от автоматизираната система за управление, след опасност, която не е предвидена в условията ѝ за употреба, сериозен отказ или липса на поемане на контрола при изтичане на преходния период.

време да е в състояние да реагира, ако системата отправи искане за поемане обратно на контрола.

Изложените изисквания към автоматизираната система за управление са от съществено значение за специфичния режим на наказателна отговорност, установен за хипотезите на използване на превозни средства с делегиране на управлението.

2.1.2. Наказателна отговорност в случаите на използване на превозни средства с делегиране на управлението

Член 1 от Ордонанс 2021-443 въвежда нова Глава III в CDR. Тя е посветена специално на режима на наказателната отговорност при използване на превозно средство с делегиране на управлението²⁷.

По същество това е изключение от принципното положение в Art. L. 121-1, § 1 от CDR, според което водачът на превозното средство носи наказателна отговорност за „престъпни посегателства“ (infractions)²⁸, извършени от него при управление на превозното средство.

Съгласно разпоредбата на новия Art. L. 123-1 от CDR водачът не носи отговорност за престъпни посегателства, произлезли от маневра на превозно средство, чиито функции за управление са делегирани на автоматизирана система за управление, когато тази система осъществява динамичен контрол върху превозното средство, при условията, предвидени в Art. L. 319-3 от Кодекса.

От анализа на разпоредбата следва, че кумулативните предпоставки за прилагане на това изключение са няколко. Използваното превозно средство трябва да е с делегиране на управлението по смисъла на Art. R. 311-1, т. 8 от CDR. Функциите за управление на превозното средство трябва да са делегирани на автоматизираната система, т.е. тя да е била

²⁷ По френското право състави на престъпления се предвиждат не само в наказателния кодекс, но и в специални закони, регулиращи различни видове обществени отношения, какъвто е случаят с анализираният тук CDR и СТ.

²⁸ Във френското наказателно право е възприето тройното деление на престъпните посегателства, общо означавани с термина *infractions*. В зависимост от тежестта на предвиденото наказание те биват *crimes*, *délits*, и *contraventions*. Ал. Стойнов ги означава с термините злодеяния, престъпления и нарушения (вж. *Наказателно право. Обща част*. София, Сиела, 1999, с. 280). За целите на настоящия анализ се използват понятията престъпления, нарушения и простъпки (леки нарушения). Следва още да се има предвид, че уреденото във френското наказателно право престъпно посегателство, означавано като „*delit*“, само терминологично наподобява гражданския деликт. То е поведение, което разкрива висока степен на обществена опасност и за него се носи наказателна отговорност.

активирана. Необходимо е системата да упражнява динамичен контрол върху превозното средство по смисъла на Art. R. 311-1-1, т. 2 от Кодекса. Престъплението следва да е резултат от маневра, извършена под контрола на системата, а не на водача. Необходимо е също така да са спазени изложените по-горе изисквания на Art. L. 319-3, които гарантират безопасното използване на превозното средство, снабдено с автоматизирана система за управление.

Предвижда се, че водачът трябва постоянно да се намира в състояние и положение да отговори на поискване да поеме контрола от автоматизираната система за управление (Art. L.123-1, § 2 от CDR).

Съгласно Art. L.123-1, § 3 от CDR разпоредбата на Art. L. 121-1, § 1 се прилага отново, т.е. водачът на превозното средство носи наказателна отговорност за престъпленията, свързани с маневра на превозното средство, в следните хипотези: 1. от момента, в който водачът упражнява динамичен контрол след поемане обратно на контрола върху превозното средство; 2. при липса на поемане обратно на контрола върху превозното средство в края на преходния период след отправено поискване от автоматизираната система за управление при условията на Art. L. 319-3, § 2; 3. спрямо водач, който не се съобразява с предупрежденията, разпорежданията или указанията, дадени от органите на реда или правилата за преминаване с предимство на превозни средства, посочени в Кодекса.

В тези три хипотези именно поведението на водача е от значение за маневрата, с която е свързано престъплението и съответно той носи наказателна отговорност.

Установеният специален режим на отговорността предвижда още, че в периодите, през които динамичният контрол върху превозното средство се упражнява от автоматизираната система за управление, стига да са спазени условията за употреба, отговорността преминава върху производителя на превозното средство или оторизирания му представител по смисъла на чл. 3 от Регламент (ЕС) 2018/858 (Art. L.123-2, § 1 от CDR). Предвидени са две хипотези на отговорност на тези лица в зависимост от вида на престъпното посегателство. В първата хипотеза отговорността е наказателна по своя характер и се носи за нарушенията (delits), изразяващи се в непредпазливи посегателства върху живота и здравето, които са предвидени в Art. 221-6-1 (непредпазливи посегателства върху човешкия живот, предизвикани от водач на МПС), в Art. 222-19-1 (телесни повреди, причинени от водач на МПС) и в Art. 222-20-1 (телесни повреди, причинени от водач на МПС) от Наказателния кодекс на Франция, когато е установена вина по смисъла на Art. 121-3 от този Кодекс.

При втората хипотеза според Art. 123-2, § 2 от CDR, когато маневра, извършена от автоматизираната система за управление, която упражнява динамичен контрол върху превозното средство в съответствие с условията за употреба, нарушава правила, чието неспазване съставлява „простъпка“ (contravention)²⁹, производителят или оторизираният му представител по смисъла на чл. 3 от Регламент 2018/858, е финансово задължен за наложената глоба. Тази разпоредба обаче не се прилага в случаите, предвидени в Art. L. 123-1, §3, т. 3, спрямо водач, който не се съобразява с указанията на органите на реда или с правилата за преминаване с предимство на превозни средства. Във втората хипотеза отговорността на производителя или оторизирания му представител се определя като финансова, т.е. изразява се в заплащане на глоба и нейното реализиране не би трябвало да води до вписване в регистъра за съдимост, вземане предвид при преценката за наличие на рецидив, както и до отнемане на точки от свидетелството за управление (аргумент от Art. L. 121-2 и L. 121-3 от CDR), т.е. не се квалифицира като наказателна³⁰.

Следователно в зависимост от това дали контролът върху превозното средство се упражнява от водача или от автоматизираната система за управление, при спазване на условията за нейната употреба и безопасност, различни субекти носят отговорност.

Освен това отговорността на производителя на превозното средство и оторизирания му представител е диференцирана в зависимост от вида на правонарушението и може да се прояви като наказателна или финансова, като следва да се приеме, че последната не е свързана с наказателноправни последици.

2.3. Автоматизирани системи за автомобилен превоз

Режимът на безопасността на АСАП и наказателната отговорност при използването им е уреден с новите разпоредби на Дял V, в Книга I, Пътнически превози, на Част III, Автомобилен превоз, СТ³¹. По силата на Art. L. 3251-1 този режим се прилага и за автомобилния превоз на стоки, ако той се извършва посредством АСАП.

²⁹ Това са най-лекият вид престъпни посегателства по френското наказателно право (вж. по-горе).

³⁰ Така във E. Fortis. *Droit penal general. Application de la loi pénale dans le temps*, *Revue de science criminelle et de droit pénal compare*, 1, 1 (2011), p. 87 – 92, [online] <https://www.cairn.info/revue-de-science-criminelle-et-de-droit-penal-compare-2011-1-page-87.htm> [accessed 20.06.2024]; Bénéjat (2019).

³¹ Разпоредбите са въведени в Кодекса с глава III от Ордонанс № 2021-443.

2.3.1. Изисквания за безопасност на АСАП

Изискванията за безопасност на АСАП се отнасят до решението за пускането ѝ в експлоатация, участието на сертифициран орган в оценката на безопасността на превозните средства и използваната система, наличието на условия за употреба, правилата за дистанционната намеса.

Съгласно Art. L. 3151-1 от СТ пускането в експлоатация и използването на АСАП става по решение на организатора на услугата³². Това решение е подчинено на предварително одобрение на използваните превозни средства, на периодичен одит на безопасността на използваната система от одобрен квалифициран орган³³ и на предварителната демонстрация, сертифицирана от одобрен квалифициран орган, както следва:

1. за безопасността на системата, проектирана да бъде внедрена по типовете маршрути или зони за движение, предвидени за този транспорт;
2. за безопасността на системата, внедрена за маршрута или зоната за движение, определени за този транспорт.

Според следващо изискване АСАП трябва да разполага с условия за употреба, определени от проектанта на техническата система³⁴ (Art. L. 3151-2 от СТ). АСАП се характеризира с възможността за дистанционна намеса от определено за целта лице извън превозното средство. Дистанционната намеса е определена в Art. R 3151-1, т. 8 от СТ като действие, извършено от оторизирано лице по Art. L. 3151-3, което се намира извън превозното средство, в рамките на АСАП, с цел да: а) активира или деактивира системата, да даде инструкции за изпълнение, изменение, прекъсване на маневра или да изпълни маневрите, предложени от систе-

³² Легалната дефиниция на понятието „организатор на услугата“, дадено в Art. R. 3151-1, т. 12 от СТ препраща към други негови разпоредби, посветени на различните видове превози (обществен колективен превоз, особен превоз, превоз за собствена сметка) – държавата, териториалните общности, предприятия, организиращи обществен превоз на пътници на територията на страната, лица, предоставящи на клиентите си услугата автомобил с шофьор, и т.н.

³³ Според Art. R. 3151-1, т. 16 „квалифициран орган“ е организация, която е одобрена да извършва оценка на безопасността на проектирането, конструирането (реализацията) и използването на АСАП.

³⁴ Съгласно легалното определение на Art. R. 3151-1, т. 11. „Проектант на техническата система“ е физическо или юридическо лице, което отговаря за цялостното проектиране на техническата система и което определя нейните функционалности и условията им за употреба.

мата; б) даде инструкции на навигационната система, която функционира в системата (т.е. част от АСАП – бел. авт.), за да избере или промени планирането на маршрут, или местата за спиране за ползвателите.

Нормативната уредба изисква всяка такава дистанционна намеса, да може да се извършва само от оторизирано лице, притежаващо свидетелство за управление, съответстващо на категорията на превозното средство (Art. L 3151-3 от СТ).

2.3.2. Наказателна отговорност при използване на АСАП

Във връзка с използването на АСАП е предвидена наказателна отговорност за няколко различни категории участници в анализираниите обществени отношения. Първо, Art. L. 3151-4 от СТ разпростира действието на разгледания Art. L. 123-2 от CDR по отношение на организатора на услугата или оператора³⁵. Така те носят наказателна отговорност за непредпазливи посегателства върху живота или здравето, както и финансовата отговорност за заплащане на глобата, както беше изяснено. Второ, предвидени са няколко състава на престъпления, които криминализират различни форми на престъпно поведение на оторизираното лице. Френският законодател е отчел факта, че това лице, макар да се намира извън превозното средство, по същество въздейства дистанционно върху него така, както би правил водачът в купето и установява за него наказателна отговорност за редица форми на противоправно поведение, които поначало се отнасят до водача на МПС.

В Art. L. 3151-5 от СТ се установява принципното положение, че оторизирано лице по Art. L. 3151-3, което извърши или пропусне да извърши, включително и поради небрежност, дистанционна намеса върху превозно средство с делегиране на управление, управлявано като част от АСАП, носи наказателна отговорност за престъпните посегателства³⁶,

³⁵ Според Art. R. 3151-1, т. 13 от СТ „оператор“ е физическо или юридическо лице което, пряко или по искане на организатора на услуга, е отговорно за експлоатацията на транспортната система, както и нейното управление и поддръжка. Операторът може да бъде същото лице като организатора на услугата или проектанта на техническата система. В случая на повече от един оператор, терминът „оператор“ се отнася до водещия партньор. Последното понятие на свой ред е дефинирано в т. 14 – „водещ партньор“ е оператор, определен от организатора на услугата, да гарантира координирането на експлоатацията на транспортната система, с подкрепата на различните оператори и управляващите инфраструктурата.

³⁶ Доколкото в разпоредбата е използван терминът *infractions*, следва да се приеме, че оторизираното лице носи отговорност за престъпно поведение от трите вида – престъпление, нарушение и простъпка.

произтичащи от маневрата на превозното средство в две хипотези – когато тази маневра е резултат от неговата намеса или липса на намеса, или когато намесата или липсата на намеса противоречи на условията за използване на системата.

Art. L. 3151-6, § 1 от СТ предвижда два състава на престъпления. Първият криминализира поведението на оторизирано лице, което осъществява дистанционна намеса върху превозно средство с делегирано управление, използвано като част от АСАП, без да има свидетелство за управление, съответстващо на категорията на превозното средство. Вторият състав визира осъществяване на дистанционна намеса върху такова превозно средство от лице, което не е оторизирано за това. Предвиденото наказание и по двата състава е една година лишаване от свобода и глоба от 15 000 евро.

Съгласно Art. L. 3151-6, § 2 от СТ всяко лице, виновно за престъпленията, предвидени в този член, понася и допълнителните санкции, предвидени в Art. L. 221-2, § 2, т. 2-5 от CDR (сред които отнемане на превозното средство, с което е извършено престъплението, ако деецът е негов собственик, налагане на наказание общественополезен труд в съответствие с разпоредбите на НК на Франция, дневна глоба отново по разпоредбите на НК, забрана за управление на определени видове моторни превозни средства за определен срок, посещение на курс за повишаване на съзнанието за безопасност на пътя, и пр.).

Освен това всяко лице, осъществило поведението по втория състав, подлежи на допълнително наказание, лишаване от право да управлява МПС за период от най-много три години, като това наказание не може да бъде ограничено до шофиране извън професионалната дейност.

Предвидени са и няколко състава на престъпления, визиращи упражняване на дистанционна намеса от страна на оторизираното лице, която е осъществена след предприети от компетентните органи мерки по отношение на свидетелството му за управление на МПС – например след издадено нареждане да върне свидетелството, както и след уведомяване, че е постановено решение за временно спиране, задържане или анулиране на свидетелството му за управление на МПС или за забрана за издаване на ново свидетелство (Art. L. 3151-7 и L. 3151-8 от CDR). Тези нарушения се наказват с предвидените за тях в Кодекса наказания. Допълнително се предвижда, че ако оторизираното лице осъществи дистанционна намеса след решение за спиране или временно отнемане на свидетелството му за управление, това автоматично води до намаляване наполовина на максималния брой точки в свидетелството за управление (Art. L. 3151-8, § 2).

Въведени са и състави, които криминализират осъществяването на дистанционна намеса върху превозно средство с делегирано управление – част от АСАП, от оторизирано лице, което се намира под въздействие на алкохол или наркотични вещества. В Art. L. 3151-9 са предвидени два състава, криминализиращи описаното поведение на оторизираното лице, в зависимост от това дали алкохолното опиянение е очевидно, или не, като предвиденото наказание е едно и също в двете хипотези – две години лишаване от свобода и глоба от 4500 евро. Съставите се прилагат при концентрация на алкохол в кръвта, равна или по-голяма от 0,80 грама на литър или с концентрация на алкохол в издишания въздух, равна или по-голяма от 0,40 милиграма на литър. Art. L. 3151-11 установява наказание две години лишаване от свобода и глоба от 4500 евро за оторизирано лице, както е посочено в Art. L. 3151-3, което се намесва дистанционно в превозно средство с делегирано управление, управлявано като част от система за автоматизиран пътен транспорт, при наличие на наркотични вещества в организма. Ако лицето е било и под въздействието на алкохол, наказанието е три години затвор и глоба от 9000 евро.

Предвидено е, че за тези престъпления виновното лице понася и допълнителните наказания по Art. L. 234-2, § 1, т. 1-7, и § 2, от CDR (за нарушенията, изразяващи се в управление на МПС под въздействието на алкохол) и по Art. L. 235-1, § 2, т. 1-7 от CDR (за шофиране под въздействие на наркотици). Сред тях са отнемане на свидетелството за управление за определен срок, налагане на наказание общественополезен труд в съответствие с разпоредбите на НК, дневна глоба отново по разпоредбите на НК, забрана за управление на определени видове превозни средства за определен срок, посещаване на курс за повишаване на съзнанието за безопасност на пътя, и пр. (Art. L. 3151-9, § 3 и Art. L. 3151-11, § 2 от СТ). Посочените нарушения автоматично водят до намаляване наполовина на максималния брой точки в свидетелството за управление (Art. L. 3151-9, § 4 и Art. L. 3151-11, § 3 от СТ). В Art. L. 3151-10 и Art. L. 3151-12 от СТ се предвижда, че спрямо оторизираното лице се прилагат разпоредбите от CDR, посветени на процедурите по установяване на състоянието на алкохолно опиянение³⁷ и наличието на наркотични вещества в организма³⁸, както и наказанията, които се налагат за отказа на лицето да се подложи на такива проверки.

³⁷ Art. L. 234-3, L. 234-4, L. 234-5, L. 234-6, L. 234-8 и L. 234-9 CDR.

³⁸ Art. L. 235-2 и L. 235-3 от CDR.

Изложеното показва, че френският законодател е предвидил система от разпоредби, криминализиращи различни форми на престъпно поведение както на оторизираното лице, така и на организатора и оператора на АСАП. Установена е и финансова отговорност на организатора на услугата или на оператора за заплащане на дължимата за правонарушението глоба.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

С посочените изменения във френското право, направени в течение на няколко години, се установява обща правна рамка на автоматизирани превозни средства. Тя обхваща различни видове превозни средства и различни видове транспорт. Така се уреждат три важни аспекта – експериментирането с автоматизирани превозни средства (което би следвало да се изследва самостоятелно), основни технически изисквания за безопасност и наказателната отговорност при експериментиране и използване на такива превозни средства. Новата правна уредба включва широк набор от легални дефиниции, които внасят яснота в разпоредбите, призвани да регулират сложната и динамична област на разработване, внедряване и използване на автоматизирани превозни средства.

Като законодателен подход френският законодател предпочита да направи серия от взаимосвързани изменения в няколко нормативни акта, вместо да регулира анализираната материя в един нов нормативен акт, какъвто е подходът на Правната комисия във Великобритания. В най-близко бъдеще може да се очаква превозните средства с все по-високи нива на автоматизация да започнат да се движат по пътищата и в нашата страна. Това налага да се изследва чуждият опит и да се набележат подходи за разработване на правна рамка на използването на такива превозни средства и в България.

ЦИТИРАНИ ИЗТОЧНИЦИ

Altunyaliz, A. Council of Europe, Committee on Legal Affairs and Human Rights. Legal Aspects of „Autonomous“ Vehicles Report, *Rapporteur*: 2020 (provisional version), [online] <https://assembly.coe.int/Life-Ray/JUR/Pdf/DocsAndDecs/2020/AS-JUR-2020-20-EN.pdf> [accessed 07.12.2024].

Bénéjat, M. Le droit pénal des véhicules autonomes: éléments d'actualité. Droit pénal des affaires. *Dalloz Actualité. Le quotidienne du droit*,

16.04.2019, [online] <https://www.dalloz-actualite.fr/dossier/droit-penal-des-vehicules-autonomes-elements-d-actualite> [accessed 23.06.2024].

Douma, F. and S. A. Palodichuk. Criminal Liability Issues Created by Autonomous Vehicles. *Santa Clara Law Review*, 52, 4 (2012), p. 1158.

Fortis, E. Droit penal general. Application de la loi pénale dans le temps, *Revue de science criminelle et de droit pénal compare*, 1, 1 (2011), p. 87 – 92, [online] <https://www.cairn.info/revue-de-science-criminelle-et-de-droit-penal-compare-2011-1-page-87.htm> [accessed 20.06.2024].

SAE International (Society of Automotive Engineers), SAE Levels of Driving Automation, 2021, [online] <https://www.sae.org/blog/sae-j3016-update> [accessed 20.06.2024].

Костадинова, Р. Административнонаказателна и наказателна отговорност за управление на моторно превозно средство след употреба на алкохол, наркотични вещества или техни аналози. *Правна мисъл*, 1 (2008). (Kostadinova, R. Administrativnonakazatelna I nakazatelna otgovornost za upravlenie na motorno prevozno sredstvo sled upotreba na alcohol, narkotichni veshtestva ili tehni analozi. *Pravna misal*, 1 (2008).

Костадинова, Р. Транспорт и транспортна безопасност. *Юридическо списание на НБУ*, 2 (2010). (Kostadinova, R. Transport I transportna bezopasnost. *Juridichesko spisanie na NBU*, 2 (2010).

Костадинова, Р. Транспортни престъпления. София, Сиела, 2012. (Kostadinova, R. *Transportni prestaplenia*. Sofia, Ciela, 2012).

Михайлов, Д. Проблеми на наказателното право. Особена част. София, Сиела, 2008. (Mihailov, D. *Problemi na nakazatelното право. Osobena chast*. Sofia, Ciela, 2008).

Раймундов, П. и Р. Илкова. Транспортни престъпления: Съдебна практика 1968-2002. София, Феня, 2004. (Raimundov. P i R. Ilkova. *Transportni prestaplenia: Sadebna praktika 1968 – 2002*. Sofia, Feneya, 2004).

Стойнов, Ал. Наказателно право. Обща част. София, Сиела, 1999. (Soinov, Al. *Nakazatelno право. Obshta chast*. Sofia, Ciela, 1999).