

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
от 29 декабря 2022 г. № 2495

**ОБ УСТАНОВЛЕНИИ
ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОГО ПРАВОВОГО РЕЖИМА
В СФЕРЕ ЦИФРОВЫХ ИННОВАЦИЙ И УТВЕРЖДЕНИИ
ПРОГРАММЫ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОГО ПРАВОВОГО РЕЖИМА В СФЕРЕ
ЦИФРОВЫХ ИННОВАЦИЙ ПО ПРЕДОСТАВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ
С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ НА ТЕРРИТОРИЯХ ОТДЕЛЬНЫХ СУБЪЕКТОВ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

(в ред. Постановления Правительства РФ от 28.04.2023 № 674)

В соответствии с частью 4 статьи 10 Федерального закона "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации" Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Установить экспериментальный правовой режим в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации.

2. Утвердить прилагаемую Программу экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации.

3. Реализация полномочий федеральных органов исполнительной власти, предусмотренных настоящим постановлением, осуществляется в пределах установленной штатной численности федеральных органов исполнительной власти, а также бюджетных ассигнований, предусмотренных федеральным органам исполнительной власти в федеральном бюджете на руководство и управление в сфере установленных функций.

4. Настоящее постановление вступает в силу с 30 декабря 2022 г.

Председатель Правительства
Российской Федерации
М.МИШУСТИН

**ПРОГРАММА
ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОГО ПРАВОВОГО РЕЖИМА В СФЕРЕ
ЦИФРОВЫХ ИННОВАЦИЙ ПО ПРЕДОСТАВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫХ
УСЛУГ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ТЕРРИТОРИЯХ ОТДЕЛЬНЫХ
СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**I. Направление разработки, апробации и внедрения
цифровых инноваций**

1. Направлением разработки, апробации и внедрения цифровых инноваций в соответствии с частью 2 статьи 1 Федерального закона "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации" (далее - Федеральный закон) являются проектирование, производство и эксплуатация транспортных средств, в том числе высокоавтоматизированных транспортных средств и беспилотных воздушных судов, аттестация их операторов, предоставление транспортных и логистических услуг и организация транспортного обслуживания.

2. Для целей настоящей Программы используются следующие понятия:

"автоматизированная система управления" - программно-аппаратные средства, осуществляющие управление транспортным средством без физического воздействия со стороны водителя-испытателя;

"автоматизированный режим управления" - режим управления транспортным средством посредством автоматизированной системы управления;

"водитель-испытатель" - находящееся внутри высокоавтоматизированного транспортного средства 1 категории на месте водителя или переднем пассажирском сиденье физическое лицо, осуществляющее контроль за движением высокоавтоматизированного транспортного средства 1 категории в автоматизированном режиме управления, а также осуществляющее управление высокоавтоматизированным транспортным средством 1 категории в режиме ручного управления на месте водителя в случае деактивации автоматизированной системы управления. Водитель-испытатель признается водителем в соответствии с положениями Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 "О правилах дорожного движения" (далее - Правила дорожного движения);

"высокоавтоматизированное транспортное средство" - колесное транспортное средство, оснащенное автоматизированной системой управления при его изготовлении или путем внесения изменений в его конструкцию, осуществляющее движение в автоматизированном режиме управления;

"высокоавтоматизированное транспортное средство 1 категории" - высокоавтоматизированное транспортное средство, осуществляющее движение с водителем-испытателем, находящимся на месте водителя или переднем пассажирском сиденье;

"высокоавтоматизированное транспортное средство 2 категории" -

высокоавтоматизированное транспортное средство, осуществляющее движение без водителя (в том числе водителя-испытателя) в салоне при удаленных маршрутизации и диспетчеризации со стороны оператора;

"декларация о безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства" - заявление субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации (далее - экспериментальный правовой режим) о том, что экземпляр высокоавтоматизированного транспортного средства или партия высокоавтоматизированных транспортных средств соответствует требованиям, установленным подпунктами "б" - "л" пункта 15 настоящей Программы, являющееся неотъемлемой частью заявки на проведение испытаний, подаваемой субъектом экспериментального правового режима в испытательную лабораторию;

"заключение о соответствии" - заключение о соответствии экземпляра высокоавтоматизированного транспортного средства или партии высокоавтоматизированных транспортных средств требованиям, установленным пунктом 15 настоящей Программы, выдаваемое субъекту экспериментального правового режима испытательной лабораторией на основании декларации о безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства и протокола или технического отчета (протоколов или технических отчетов) испытаний (исследований), проведенных испытательной лабораторией в целях подтверждения соответствия транспортного средства требованиям, предусмотренным подпунктом "а" пункта 15 настоящей Программы;

"зона эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств" - часть территории, в том числе автомобильная дорога (участок автомобильной дороги), на которой осуществляется эксплуатация высокоавтоматизированных транспортных средств, находящаяся в пределах территории, в отношении которой установлен экспериментальный правовой режим. Зона эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств не включает участки автомобильных дорог, относящиеся к трассам проезда (передвижения) объектов государственной охраны, определенным органами государственной охраны в соответствии с Федеральным законом "О государственной охране";

"испытательная лаборатория" - испытательная лаборатория (центр), имеющая аккредитацию в области проведения оценки соответствия полнокомплектных транспортных средств требованиям, установленным техническим регламентом Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств" (ТР ТС 018/2011) (далее - технический регламент), включенная в Единый реестр органов по оценке соответствия Евразийского экономического союза;

"оператор" - не являющееся водителем-испытателем физическое лицо, находящееся вне высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории, осуществляющее маршрутизацию и диспетчеризацию высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории (определение и изменение маршрута движения, активацию и деактивацию), а также контроль за его движением в соответствии с пунктом 26 настоящей Программы, не осуществляющее управление высокоавтоматизированным транспортным средством 2 категории;

"партия высокоавтоматизированных транспортных средств" - не более 150 единиц высокоавтоматизированных транспортных средств, в конструкцию которых внесены идентичные изменения в отношении их конструкции, установленной автоматизированной системы управления, а также способа изменений, связанных с их оснащением автоматизированной системой управления;

"пассажир высокоавтоматизированного транспортного средства" - лицо, не осуществляющее управление и контроль за движением высокоавтоматизированного транспортного средства и находящееся в нем, а также лицо, которое входит в высокоавтоматизированное транспортное

средство или выходит из него;

"среда штатной эксплуатации" - определяемые субъектом экспериментального правового режима конкретные условия работы автоматизированной системы управления.

II. Описание цифровой инновации, которая планируется к созданию, использованию или введению в употребление в рамках экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в соответствии с пунктом 2 статьи 2 Федерального закона

3. Цифровой инновацией является предоставление транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств.

4. Для реализации цифровой инновации субъект экспериментального правового режима осуществляет следующие мероприятия:

а) закупка оборудования или комплектующих;

б) изготовление высокоавтоматизированного транспортного средства или внесение изменений в конструкцию транспортного средства с использованием комплектующих, произведенных самостоятельно или третьими лицами (далее - дополнительное оборудование);

в) разработка специализированного программного обеспечения, необходимого для функционирования высокоавтоматизированного транспортного средства;

г) подготовка водителей-испытателей, а также операторов в случае эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории;

д) испытания высокоавтоматизированного транспортного средства на закрытом полигоне, эксплуатация высокоавтоматизированного транспортного средства на автомобильных дорогах общего пользования и на автомобильных дорогах необщего пользования;

е) контроль технического состояния, осуществление технического обслуживания и ремонта высокоавтоматизированного транспортного средства, а также организация оценки соответствия высокоавтоматизированного транспортного средства требованиям безопасности в испытательной лаборатории с выдачей заключения о соответствии;

ж) непрерывный контроль со стороны водителя-испытателя за движением высокоавтоматизированного транспортного средства 1 категории во время эксплуатации;

з) маршрутизация и диспетчеризация движения высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории во время эксплуатации со стороны оператора (в случае эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории);

и) обеспечение доступа физическим и юридическим лицам к цифровой инновации посредством обеспечения возможности осуществления заказа перевозки высокоавтоматизированным транспортным средством через информационный сервис субъекта экспериментального правового режима;

к) обеспечение со стороны оператора информационной поддержки пассажиров высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории.

III. Сведения о технологиях, применяемых в рамках

экспериментального правового режима согласно перечню технологий, утвержденному в соответствии с пунктом 2 статьи 2 Федерального закона

5. В рамках экспериментального правового режима применяются следующие технологии:

а) нейротехнологии и технологии искусственного интеллекта, в том числе технологии в области компьютерного зрения, машинных рекомендаций и поддержки принятия решений;

б) технологии работы с большими данными, в том числе в области:

прослеживаемости и интероперабельности данных;

программно определяемых хранилищ данных;

обработки, утилизации данных с использованием машинного обучения;

обогащения данных;

дескриптивной, прескриптивной, предиктивной и предписывающей аналитики;

сбора, хранения и обработки данных, в том числе децентрализованных;

в) технологии робототехники и сенсорики, в том числе в области:

сенсоромоторной координации и пространственного позиционирования;

сенсоров и обработки сенсорной информации;

интеллектуальных систем управления робототехническими системами;

систем автоматизации управления;

г) технологии промышленного интернета (интернет вещей), в том числе в области автономного принятия решений;

д) отраслевые цифровые технологии, в том числе технологии:

направленные на цифровую трансформацию отраслей экономики, включая технологическую трансформацию процессов, задействованных в создании продуктов (услуг), а также технологий взаимодействия с контрагентами;

анализа данных.

IV. Цели установления экспериментального правового режима в соответствии со статьей 3 Федерального закона

6. Целями установления экспериментального правового режима являются:

а) формирование по результатам реализации экспериментального правового режима новых видов и форм экономической деятельности, способов осуществления экономической деятельности;

б) совершенствование общего регулирования по результатам реализации экспериментального правового режима;

в) создание благоприятных условий для разработки и внедрения цифровых инноваций.

V. Срок действия экспериментального правового режима

7. Срок действия экспериментального правового режима составляет 3 года и исчисляется со дня вступления в силу постановления Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2022 г. № 2495 "Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации".

VI. Срок участия субъекта экспериментального правового режима в экспериментальном правовом режиме

8. Срок участия субъекта экспериментального правового режима в экспериментальном правовом режиме устанавливается на срок действия экспериментального правового режима.

VII. Территория, в рамках которой устанавливается экспериментальный правовой режим

9. Экспериментальный правовой режим устанавливается на территориях Республики Башкортостан, Республики Бурятия, Республики Крым, Республики Татарстан, Чувашской Республики, Забайкальского, Краснодарского, Красноярского, Приморского и Хабаровского краев, Московской, Ленинградской, Амурской, Владимирской, Воронежской, Иркутской, Курганской, Липецкой, Мурманской, Нижегородской, Новгородской, Новосибирской, Омской, Оренбургской, Пензенской, Самарской, Свердловской, Смоленской, Тверской, Томской, Тульской, Тюменской, Челябинской областей, Кемеровской области - Кузбасса, гг. Москвы, Санкт-Петербурга, Ханты-Мансийского автономного округа - Югры и Ямало-Ненецкого автономного округа.

10. Зоны эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств устанавливаются в соответствии с пунктом 33 настоящей Программы.

VIII. Положения (требования, предписания, запреты, ограничения) отдельных актов общего регулирования, не подлежащие применению в рамках экспериментального правового режима

11. Не подлежат применению в рамках экспериментального правового режима следующие положения отдельных актов общего регулирования:

а) пункт 5(1) Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденных постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 "О правилах дорожного движения";

б) пункт 1 статьи 15 и абзац третий пункта 2 статьи 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения";

в) пункт 1 статьи 17 Федерального закона "О безопасности дорожного движения" в части соблюдения требований безопасности транспортных средств, предъявляемых при проведении технического осмотра к транспортным средствам отдельных категорий, предусмотренных:

пунктами 7, 10 - 15, 21, 31, 32 и 55 приложения № 1 к Правилам проведения технического осмотра транспортных средств, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 15 сентября 2020 г. № 1434 "Об утверждении Правил проведения технического

осмотра транспортных средств, а также о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации" (далее - Правила проведения технического осмотра), исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории;

пунктом 38 приложения № 1 к Правилам проведения технического осмотра;

г) пункт 4 статьи 18 Федерального закона "О безопасности дорожного движения" в части соответствия дополнительного оборудования высокоавтоматизированного транспортного средства, прошедшего техническое обслуживание и ремонт, требованиям основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденных постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 "О правилах дорожного движения";

д) абзацы второй, четвертый и десятый пункта 1 статьи 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения" исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории;

е) пункт 7 статьи 11, пункты 1 - 3 статьи 11.1 и пункт 1 статьи 32 Федерального закона "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории;

ж) статья 6 Федерального закона "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории;

з) части 2 и 5 статьи 31 Федерального закона "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта";

и) статья 9 Федерального закона от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации";

к) часть 2 статьи 5 Федерального закона "О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" в части применения:

пунктов 7, 10 - 15, 21, 31, 32 и 55 приложения № 1 к Правилам проведения технического осмотра исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории;

пункта 38 приложения № 1 к Правилам проведения технического осмотра;

л) пункты 7, 10 - 15, 21, 31, 32 и 55 приложения № 1 к Правилам проведения технического осмотра исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории, а также пункт 38 приложения № 1 к Правилам проведения технического осмотра;

м) приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 11 сентября 2020 г. № 368 "Об утверждении обязательных реквизитов и порядка заполнения путевых листов" исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории;

н) пункты 77, 79, подпункт "е" пункта 81 и подпункт "в" пункта 82 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2020 г. № 1586 "Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом" (далее - Правила перевозок

пассажиров и багажа), исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории, а также пункты 89 и 90 и подпункт "а" пункта 91 Правил перевозок пассажиров и багажа;

о) подпункт "д" приложения № 4 к Правилам перевозок пассажиров и багажа исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории;

п) подпункт "в" пункта 31, пункты 49, 68, 69, 85, абзацы седьмой и восьмой пункта 110 Правил перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2020 г. № 2200 "Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации" (далее - Правила перевозок грузов), исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории;

р) приложение № 4 к Правилам перевозок грузов в части сведений, указываемых в позиции "реквизиты, позволяющие идентифицировать водителя (-ей)" раздела 6, позиции "подпись, расшифровка подписи водителя, принявшего груз для перевозки" раздела 8, позиции "подпись, расшифровка подписи водителя, сдавшего груз грузополучателю или уполномоченному грузополучателем лицу" раздела 10, исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории;

с) пункт 3(2) приложения № 5 к Правилам перевозок грузов исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории;

т) абзац шестой раздела 6, абзац четвертый раздела 10 и абзац третий раздела 12 приложения № 6 к Правилам перевозок грузов исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории;

у) приложение № 9 к Правилам перевозок грузов в части сведений, указываемых в позиции "подпись грузоотправителя, подпись водителя, принявшего контейнер" раздела 6, позиции "подпись грузополучателя, подпись водителя, сдавшего контейнер" раздела 7, позициях "фамилия, имя, отчество (при наличии), данные о средствах связи (при их наличии) водителя (водителей)" и "сведения о путевом листе (листах)" раздела 8 исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории.

**IX. Положения, соблюдение которых является обязательным
в соответствии с настоящей Программой, если такие положения
не предусмотрены актами общего регулирования
или отличаются от них**

12. В целях проведения испытательной лабораторией оценки соответствия высокоавтоматизированного транспортного средства требованиям, установленным пунктом 15 настоящей Программы, субъект экспериментального правового режима представляет в испытательную лабораторию:

а) заявку на получение в отношении высокоавтоматизированного транспортного средства заключения о соответствии, содержащую сведения об экземпляре высокоавтоматизированного транспортного средства или партии высокоавтоматизированных транспортных средств (марка, модель, идентификационный номер (VIN), техническое описание высокоавтоматизированного транспортного средства, государственный регистрационный знак, серия, номер, дата и место выдачи паспорта транспортного средства, техническое описание транспортного средства (только в случаях, предусмотренных положениями технического регламента);

б) декларацию о безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства по форме,

согласно приложению № 1;

в) заверенную копию документа, подтверждающего право собственности на высокоавтоматизированное транспортное средство, либо документа, подтверждающего право владения высокоавтоматизированным транспортным средством;

г) копию документа, подтверждающего наличие у субъекта экспериментального правового режима страхования риска ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, в пользу третьих лиц на сумму не менее 10 млн. рублей в отношении высокоавтоматизированного транспортного средства;

д) высокоавтоматизированное транспортное средство, отвечающее требованиям, установленным подпунктами "б" - "л" пункта 15 настоящей Программы.

В случае если оценка соответствия высокоавтоматизированного транспортного средства осуществляется в отношении партии высокоавтоматизированных транспортных средств, испытательная лаборатория случайным образом отбирает один экземпляр высокоавтоматизированного транспортного средства из соответствующей партии.

13. Проведение испытательной лабораторией оценки соответствия высокоавтоматизированного транспортного средства включает в себя:

а) проверку полноты представленных субъектом экспериментального правового режима документов и содержащихся в них сведений;

б) определение перечня требований, применимых к конструкции транспортного средства в соответствии с подпунктом "а" пункта 15 настоящей Программы по результатам изучения его технического описания;

в) оценку транспортного средства на соответствие требованиям, указанным в подпункте "а" пункта 15 настоящей Программы.

14. Для субъектов экспериментального правового режима, ранее принимавших участие в эксперименте по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств в соответствии с Положением о проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2018 г. № 1415 "О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств" (далее - эксперимент), заключение о соответствии в отношении высокоавтоматизированного транспортного средства выдается на основании ранее полученного заключения о соответствии такого транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности, предусмотренного Положением, указанным в настоящем пункте, и представленных субъектом экспериментального правового режима в испытательную лабораторию, выдавшую указанное заключение:

декларации о безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства в соответствии с формой, предусмотренной приложением № 1 к настоящей Программе;

подтверждения об отсутствии внесения дополнительных изменений в конструкцию высокоавтоматизированного транспортного средства после выдачи ранее выданного заключения.

15. Испытательная лаборатория выдает заключение о соответствии в случае, если высокоавтоматизированное транспортное средство отвечает следующим требованиям:

а) требования к колесным транспортным средствам, установленные техническим регламентом и Правилами Организации Объединенных Наций, которые применяются Российской Федерацией в силу участия в Соглашении о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и (или) использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, заключенном в г. Женеве 20 марта 1958 г., применимые к конструкции высокоавтоматизированного транспортного средства и (или) на которые оказывают влияние внесенные в конструкцию транспортного средства изменения, подверженные протоколами или техническими отчетами испытательной лаборатории;

б) наличие установленной в высокоавтоматизированном транспортном средстве автоматизированной системы управления, которая:

обеспечивает соблюдение Правил дорожного движения;

осуществляет контроль дорожно-транспортной обстановки средствами технического зрения;

безопасно и предсказуемо взаимодействует с другими участниками дорожного движения;

безопасным образом реагирует на ошибки, допускаемые другими участниками дорожного движения, в целях сведения до минимума потенциальных последствий таких ошибок;

имеет возможность диагностирования неисправностей автоматизированной системы управления на любом этапе эксплуатации;

действует только в пределах установленной среды штатной эксплуатации;

в состоянии создавать условия, которые обеспечивают при необходимости безопасную остановку высокоавтоматизированного транспортного средства в соответствии с Правилами дорожного движения в случае сбоя в работе высокоавтоматизированной системы управления или иной системы высокоавтоматизированного транспортного средства;

в состоянии создавать условия, которые обеспечивают минимальный возможный уровень риска в случае сбоя в работе автоматизированной системы управления или иной системы высокоавтоматизированного транспортного средства;

в) субъектом экспериментального правового режима обеспечено оснащение высокоавтоматизированного транспортного средства:

устройством для непрерывной некорректируемой регистрации и хранения данных датчиков автоматизированной системы управления, обеспечивающим запись информации в формате, доступном только для чтения (требование считается выполненным в случае реализации указанного функционала встроенными бортовыми устройствами высокоавтоматизированного транспортного средства);

устройствами для непрерывной некорректируемой видеорегистрации, которые осуществляют непрерывную фиксацию действий водителя-испытателя и (или) пассажиров высокоавтоматизированного транспортного средства и окружающей дорожно-транспортной обстановки во время эксплуатации (требование считается выполненным в случае реализации указанного функционала встроенными бортовыми устройствами высокоавтоматизированного транспортного средства);

устройством для активации и деактивации автоматизированной системы управления, доступ к которому обеспечивается для водителя-испытателя или оператора;

установленным на заднем стекле или иной задней или боковой поверхности высокоавтоматизированного транспортного средства специальным знаком "Автономное управление" в виде равностороннего треугольника белого цвета вершиной вверх с каймой красного цвета (сторона треугольника не менее 200 мм, ширина каймы - 0,1 стороны), в который вписана буква "А" черного цвета;

устройством, позволяющим водителю-испытателю, находящемуся на месте водителя или переднем пассажирском сиденье, выполнить торможение высокоавтоматизированного транспортного средства, в том числе экстренное, вплоть до его полной остановки;

программно-аппаратным комплексом, позволяющим оператору осуществлять дистанционный выбор маршрута и мест остановки высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории;

специальными маркировками, нанесенными на боковые поверхности высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории, содержащими номер телефона, по которому в случае дорожно-транспортного происшествия любой участник дорожного движения или третьи лица будут иметь возможность связи с субъектом экспериментального правового режима;

г) при деактивации автоматизированной системы управления высокоавтоматизированного транспортного средства 1 категории управление им передается водителю-испытателю;

д) деактивация автоматизированной системы управления высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории оператором возможна только после его полной остановки;

е) при выходе или ожидаемом выходе автоматизированной системы управления, установленной в высокоавтоматизированном транспортном средстве 1 категории, из среды штатной эксплуатации автоматизированная система управления должна четко и эффективно звуковым, визуальным, тактильным или иным способом заблаговременно уведомлять водителя-испытателя об ожидаемом выходе за пределы установленной среды штатной эксплуатации и о необходимости принятия водителем-испытателем управления высокоавтоматизированным транспортным средством 1 категории;

ж) при выходе или ожидаемом выходе автоматизированной системы управления, установленной в высокоавтоматизированном транспортном средстве 2 категории, из среды штатной эксплуатации автоматизированная система управления должна четко и эффективно звуковым, визуальным, тактильным или иным способом заблаговременно уведомлять оператора об ожидаемом выходе за пределы установленной среды штатной эксплуатации и предусматривать возможность безопасной остановки высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории с обеспечением возможности для пассажира выйти из высокоавтоматизированного транспортного средства;

з) высокоавтоматизированное транспортное средство 1 категории должно оставаться в автоматизированном режиме управления до тех пор, пока водитель-испытатель не примет управление им на себя. Автоматизированная система управления высокоавтоматизированного транспортного средства должна обеспечивать возможность проверки функционирования автоматизированной системы управления на любом этапе эксплуатации, включая получение информации об активном или неактивном автоматизированном режиме управления, нахождении в среде штатной эксплуатации, наличии ошибок, препятствующих функционированию автоматизированной системы управления;

и) обеспечена возможность связи пассажира высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории с представителями службы технической поддержки субъекта экспериментального правового режима;

к) определена среда штатной эксплуатации, в рамках которой субъект экспериментального правового режима гарантирует безопасность автоматизированного режима управления. В среде штатной эксплуатации в обязательном порядке определяются виды автомобильных дорог, географические условия окружающей среды и иные ограничения, в пределах которых разрешается использование автоматизированной системы управления, а также обязательность нахождения водителя-испытателя в высокоавтоматизированном транспортном средстве на месте водителя или переднем пассажирском сиденье в автоматизированном режиме управления;

л) высокоавтоматизированное транспортное средство оснащено средствами, направленными на обеспечение информационной безопасности, предотвращающими внешнее вмешательство в работу автоматизированной системы управления, за исключением случаев, если такое вмешательство предусмотрено самой автоматизированной системой управления в целях обеспечения безопасности, включая вмешательство оператора.

16. По результатам проведения оценки соответствия высокоавтоматизированного транспортного средства испытательной лабораторией выдается:

а) заключение о соответствии;

б) свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства по форме в соответствии с приложением № 17 к техническому регламенту в отношении высокоавтоматизированного транспортного средства, ранее не проходившего оценку соответствия требованиям технического регламента, с указанием в графе "дополнительная информация" информации об ограничениях возможности использования такого высокоавтоматизированного транспортного средства только субъектом экспериментального правового режима и в рамках экспериментального правового режима с указанием реквизитов настоящей Программы;

в) мотивированный отказ в выдаче заключения о соответствии в случае несоответствия высокоавтоматизированного транспортного средства либо партии высокоавтоматизированных транспортных средств требованиям, установленным пунктом 15 настоящей Программы (в случае, если оценка соответствия высокоавтоматизированного транспортного средства проводилась в отношении партии высокоавтоматизированных транспортных средств, также с указанием перечня высокоавтоматизированных транспортных средств, составляющих указанную партию).

При выдаче заключения о соответствии в отношении партии высокоавтоматизированных транспортных средств в заключении о соответствии указывается перечень транспортных средств, составляющих партию высокоавтоматизированных транспортных средств, эксплуатацию которых планируется осуществлять в рамках экспериментального правового режима, установленного настоящей Программой.

17. В отношении высокоавтоматизированного транспортного средства, ранее не проходившего оценку соответствия требованиям технического регламента, на основании свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства, выданного испытательной лабораторией, оформляется электронный паспорт транспортного средства в соответствии с Порядком функционирования систем электронных паспортов транспортных средств (электронных паспортов шасси транспортных средств) и электронных паспортов самоходных машин и других видов техники, утвержденным решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 22 сентября 2015 г. № 122 "Об утверждении Порядка функционирования систем электронных паспортов транспортных средств (электронных паспортов шасси транспортных средств) и электронных паспортов самоходных машин и других видов техники".

18. Требования, указанные в приложении № 1 к Правилам проведения технического осмотра, применяются в отношении высокоавтоматизированного транспортного средства с учетом установленного на него дополнительного оборудования, однако само дополнительное

оборудование, установленное на высокоавтоматизированном транспортном средстве, не подлежит проверке в рамках технического осмотра при условии наличия заключения о соответствии в отношении проверяемого высокоавтоматизированного транспортного средства.

19. Государственная регистрация высокоавтоматизированного транспортного средства и внесение изменений в регистрационные данные высокоавтоматизированного транспортного средства осуществляются в порядке, установленном Федеральным законом "О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", на основании заключения о соответствии.

Министерство внутренних дел Российской Федерации вносит запись об отнесении соответствующего высокоавтоматизированного транспортного средства к высокоавтоматизированным транспортным средствам, допущенным к эксплуатации, а также об ограничениях возможности эксплуатации такого высокоавтоматизированного транспортного средства в пределах срока действия настоящего экспериментального правового режима в графу "особые отметки" свидетельства о регистрации транспортного средства и карточку учета транспортного средства с указанием реквизитов настоящей Программы.

Высокоавтоматизированное транспортное средство допускается к участию в дорожном движении в рамках экспериментального правового режима при наличии заключения о соответствии и записи об отнесении соответствующего высокоавтоматизированного транспортного средства к высокоавтоматизированным транспортным средствам в графе "особые отметки" свидетельства о регистрации транспортного средства.

20. Субъект экспериментального правового режима обязан:

а) владеть высокоавтоматизированным транспортным средством на праве собственности или на иных законных основаниях;

б) застраховать и поддерживать застрахованным в течение всего срока действия экспериментального правового режима риск ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, в пользу третьих лиц на сумму не менее 10 млн. рублей в отношении каждого высокоавтоматизированного транспортного средства;

в) предпринимать меры по устранению недостатков автоматизированной системы управления, выявленных в ходе эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства;

г) предпринимать необходимые меры по получению информации о несоответствии высокоавтоматизированного транспортного средства требованиям безопасности во время его эксплуатации;

д) производить обновления программного обеспечения автоматизированной системы управления, которые необходимы для устранения выявленных угроз безопасности участников дорожного движения, включая угрозы информационной безопасности;

е) при эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств представлять в порядке и сроки, которые установлены нормативными правовыми актами субъекта Российской Федерации, на территории которого установлен экспериментальный правовой режим, в соответствующую государственную информационную систему (если такая система предусмотрена нормативными правовыми актами субъекта Российской Федерации) данные о:

владельце высокоавтоматизированного транспортного средства;

местоположении высокоавтоматизированного транспортного средства с указанием статусов;

государственном регистрационном номере высокоавтоматизированного транспортного средства и его категории (высокоавтоматизированное транспортное средство 1 или 2 категории);

ж) информировать пассажиров высокоавтоматизированного транспортного средства о недопустимости вмешательства в управление высокоавтоматизированным транспортным средством.

21. Субъект экспериментального правового режима вправе осуществлять оклейку или окраску высокоавтоматизированных транспортных средств в любые цвета и в любой стилистике по своему усмотрению.

22. Эксплуатация высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории осуществляется с учетом следующих особенностей:

а) до начала эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории субъект экспериментального правового режима разрабатывает программы подготовки операторов и систему внутреннего контроля по допуску операторов к выполнению своих обязанностей;

б) ввод в эксплуатацию высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории в каждой выбранной для этого зоне эксплуатации осуществляется субъектом экспериментального правового режима в 3 этапа хотя бы для одной единицы высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории:

на первом этапе эксплуатация высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории осуществляется при постоянном удаленном мониторинге его движения со стороны оператора (из расчета один оператор на одну единицу высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории) и визуальном наблюдении за его движением со стороны работника субъекта экспериментального правового режима (из расчета один работник субъекта экспериментального правового режима не более чем на 3 единицы высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории). Субъект экспериментального правового режима приступает к реализации следующего этапа ввода в эксплуатацию высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории при наличии в рамках первого этапа пробега высокоавтоматизированного транспортного средства не менее 3 тыс. километров, а также при отсутствии дорожно-транспортных происшествий с участием высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории, произошедших по причине нарушения правил дорожного движения автоматизированной системой управления при эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории;

на втором этапе эксплуатация высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории осуществляется при постоянном удаленном мониторинге его движения со стороны оператора (из расчета один оператор на одну единицу высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории). Субъект экспериментального правового режима приступает к реализации следующего этапа ввода в эксплуатацию высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории при наличии в рамках второго этапа пробега высокоавтоматизированного транспортного средства не менее 3 тыс. километров, а также при отсутствии дорожно-транспортных происшествий с участием высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории, произошедших по причине нарушения Правил дорожного движения автоматизированной системой управления;

на третьем этапе эксплуатация высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории осуществляется при постоянном удаленном мониторинге его движения со стороны оператора (из расчета один оператор на более чем одну единицу высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории);

в) субъект экспериментального правового режима обеспечивает постоянную доступность оператора по номеру телефона, указанному на боковых поверхностях высокоавтоматизированного транспортного средства, а также размещенному на официальном сайте субъекта

экспериментального правового режима в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" (далее - сеть "Интернет").

23. Оказание услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств, в том числе на возмездной основе, осуществляется с учетом следующих особенностей:

а) субъект экспериментального правового режима вправе приступить к оказанию услуг по перевозке грузов, в том числе на возмездной основе, при наличии у него опыта эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в рамках экспериментального правового режима или эксперимента не менее 2 месяцев;

б) субъект экспериментального правового режима вправе приступить к оказанию услуг по перевозке пассажиров и багажа, в том числе на возмездной основе, при наличии у него опыта эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в рамках экспериментального правового режима или эксперимента не менее 6 месяцев;

в) деятельность по перевозке пассажиров и багажа высокоавтоматизированным транспортным средством в режиме легкового такси осуществляется без получения субъектом экспериментального правового режима разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси;

г) для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа применяется высокоавтоматизированное транспортное средство категории М₁;

д) перевозка пассажиров и багажа высокоавтоматизированным транспортным средством осуществляется на основании публичного договора фрахтования, заключаемого в соответствии с частью 3 статьи 31 Федерального закона "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта", посредством принятия к выполнению фрахтовщиком, которым является субъект экспериментального правового режима, заказа фрахтователя с использованием любых средств связи, а также по месту нахождения фрахтовщика или его представителя;

е) внутри салона высокоавтоматизированного транспортного средства, применяемого для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа, должны быть размещены номера контактных телефонов службы технической поддержки субъекта экспериментального правового режима;

ж) при осуществлении перевозок грузов высокоавтоматизированным транспортным средством в транспортной накладной или в заказе-наряде указывается, что перевозка выполняется с использованием высокоавтоматизированного транспортного средства, а также указываются реквизиты настоящей Программы в соответствии с пунктами 42 - 45 настоящей Программы, при этом сведения о водителе не заполняются;

з) путевые листы при осуществлении перевозок грузов, пассажиров и багажа высокоавтоматизированным транспортным средством 2 категории не подлежат оформлению.

24. К водителю-испытателю и оператору устанавливаются следующие требования:

а) наличие водительского удостоверения, подтверждающего право на управление транспортным средством соответствующей категории;

б) отсутствие медицинских противопоказаний к управлению транспортным средством соответствующей категории, включая отсутствие признаков воздействия вредных и (или) опасных производственных факторов, состояний и заболеваний, препятствующих выполнению трудовых обязанностей, в том числе алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения и остаточных явлений такого опьянения, подтверждение которого осуществляется субъектом

экспериментального правового режима, в случае выявления признаков, свидетельствующих о возможности наличия таких противопоказаний;

в) отсутствие случаев привлечения к административной ответственности за нарушения в области безопасности дорожного движения, предусматривающее лишение права управления транспортным средством соответствующей категории, за последние 3 года;

г) наличие стажа вождения транспортных средств соответствующей категории не менее 3 лет.

25. Водитель-испытатель обязан:

а) руководствоваться требованиями Правил дорожного движения с учетом требований настоящей Программы;

б) находиться на месте водителя или переднем пассажирском сиденье при автоматизированном режиме управления либо на месте водителя при ручном режиме управления;

в) изучить руководство водителя-испытателя по работе с автоматизированной системой управления;

г) использовать автоматизированную систему управления только в пределах определенной субъектом экспериментального правового режима среды штатной эксплуатации;

д) не отвлекаться от контроля за дорожно-транспортной обстановкой во время работы автоматизированной системы управления (в том числе не допускается пользоваться во время движения телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук);

е) незамедлительно принять управление высокоавтоматизированным транспортным средством в следующих случаях:

автоматизированная система управления подала сигнал о такой необходимости;

при выходе или ожидаемом выходе работы автоматизированной системы управления за пределы среды штатной эксплуатации;

при наличии ошибок или сбоя в работе автоматизированной системы управления;

для предотвращения аварийной ситуации.

26. Оператор обязан:

а) пройти обучение по программе подготовки оператора, утверждаемой субъектом экспериментального правового режима;

б) осуществлять контроль за параметрами работы автоматизированной системы управления;

в) в случае наступления дорожно-транспортного происшествия немедленно передать по телефонному номеру "112" информацию о факте дорожно-транспортного происшествия и возможном наличии либо отсутствии вреда жизни и здоровью его участников;

г) выполнять активацию и деактивацию автоматизированной системы управления, диспетчеризацию и маршрутизацию движения (выбор точек маршрута и путей следования, в том числе вынужденную остановку в безопасном месте);

д) осуществлять контроль соответствия условий эксплуатации заданным параметрам (погода,

состояние инфраструктуры, маршруты и иные условия).

27. Обязанности пассажира высокоавтоматизированного транспортного средства соответствуют обязанностям пассажира, предусмотренным законодательством Российской Федерации, в том числе Правилами дорожного движения.

28. При необходимости остановки высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории во время движения сотрудник полиции осуществляет прямую связь с оператором по номеру телефона, нанесенному на боковые поверхности высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории и размещенному на официальном сайте субъекта экспериментального правового режима в сети "Интернет", и сообщает о необходимости осуществить остановку этого высокоавтоматизированного транспортного средства, продиктовав оператору государственный регистрационный номер транспортного средства. При получении требования сотрудника полиции об остановке указанного высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории оператор обеспечивает его остановку в ближайшем безопасном месте, при этом субъект экспериментального правового режима обязан обеспечить прибытие своего представителя на место остановки в течение часа с момента поступления от сотрудника полиции требования о его остановке, если сотрудник полиции обратился с требованием о прибытии такого представителя.

29. В случае дорожно-транспортного происшествия с участием высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории любой участник дорожного движения может установить связь с субъектом экспериментального правового режима посредством телефонного звонка или направления смс-сообщения по номеру телефона, нанесенному на боковые поверхности высокоавтоматизированного транспортного средства, а также размещенному на официальном сайте субъекта экспериментального правового режима в сети "Интернет".

Субъект экспериментального правового режима должен в течение часа с момента получения информации о дорожно-транспортном происшествии обеспечить прибытие своего уполномоченного представителя на место дорожно-транспортного происшествия для оформления дорожно-транспортного происшествия.

30. В рамках разбора и оформления дорожно-транспортного происшествия с участием высокоавтоматизированного транспортного средства каждая из сторон дорожно-транспортного происшествия представляет пояснения относительно обстоятельств происшествия и имеющиеся доказательства. Представитель субъекта экспериментального правового режима обязан представить в подразделение Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, осуществляющее производство по делу по факту дорожно-транспортного происшествия, непрерывные видеозаписи с камер видеонаблюдения высокоавтоматизированного транспортного средства, участвующего в дорожно-транспортном происшествии (видеоматериалы, позволяющие оценить окружающую обстановку, в формате mp4, avi или mkv). Качество видеозаписи должно позволять детально оценить окружающую обстановку в момент дорожно-транспортного происшествия в любое время суток и при любых погодных условиях. Видеозапись должна содержать момент дорожно-транспортного происшествия, а также период, включающий 30 секунд до и после такого момента.

31. В случае дорожно-транспортного происшествия с участием высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории, повлекшего причинение вреда жизни и здоровью людей, оператор обращается в экстренные оперативные службы. Факт дорожно-транспортного происшествия оформляется в соответствии с Правилами дорожного движения, при этом субъект экспериментального правового режима обязан в течение часа с момента дорожно-транспортного происшествия обеспечить присутствие своего уполномоченного представителя при оформлении дорожно-транспортного происшествия.

Оператор несет ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации за причинение вреда жизни и здоровью участников дорожно-транспортного происшествия с участием высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории в случае, если установлено, что дорожно-транспортное происшествие произошло в связи с недостатками при осуществлении маршрутизации и диспетчеризации высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории.

Единоличный исполнительный орган субъекта экспериментального правового режима и (или) лица, ответственные за техническое состояние высокоавтоматизированного транспортного средства, несут ответственность за причинение вреда жизни и здоровью участников дорожно-транспортного происшествия с участием высокоавтоматизированного транспортного средства, произошедшего по причине неисправного технического состояния высокоавтоматизированного транспортного средства.

32. Субъект экспериментального правового режима обязан в течение 5 календарных дней со дня вступления в силу постановления Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2022 г. № 2495 "Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации" направить в высшие исполнительные органы субъектов Российской Федерации, на территориях которых устанавливается экспериментальный правовой режим и осуществляется эксплуатация высокоавтоматизированных транспортных средств, Министерство внутренних дел Российской Федерации, Федеральную службу охраны Российской Федерации и Федеральную службу безопасности Российской Федерации уведомление в письменной форме о номере телефона, по которому можно связываться с представителем субъекта экспериментального правового режима для решения вопросов, возникающих в связи с эксплуатацией высокоавтоматизированных транспортных средств субъекта экспериментального правового режима. В случае изменения такого номера телефона субъект экспериментального правового режима обязан в течение 5 календарных дней со дня такого изменения в письменной форме уведомить об этом высшие исполнительные органы субъектов Российской Федерации, на территориях которых устанавливается экспериментальный правовой режим и осуществляется эксплуатация высокоавтоматизированных транспортных средств, Министерство внутренних дел Российской Федерации, Федеральную службу охраны Российской Федерации и Федеральную службу безопасности Российской Федерации.

33. Субъект экспериментального правового режима осуществляет эксплуатацию высокоавтоматизированных транспортных средств 1 категории на выбранных им зонах эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, если иное не установлено актом высшего исполнительного органа субъекта Российской Федерации.

Высшим исполнительным органом субъекта Российской Федерации по согласованию с Федеральной службой охраны Российской Федерации и Министерством внутренних дел Российской Федерации вводятся ограничения эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств 1 категории на отдельных зонах эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств. Обоснования таких ограничений указываются в акте высшего исполнительного органа субъекта Российской Федерации.

Зоны эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств для высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории устанавливаются высшим исполнительным органом субъекта Российской Федерации по согласованию с Федеральной службой охраны Российской Федерации и Министерством внутренних дел Российской Федерации в соответствии с заявкой субъекта экспериментального правового режима, направляемой в высший исполнительный орган субъекта Российской Федерации.

Заявка субъекта экспериментального правового режима об установлении зон эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств для высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории подлежит рассмотрению высшим исполнительным органом субъекта Российской Федерации в 30-дневный срок со дня ее поступления с учетом согласования такого акта Федеральной службой охраны Российской Федерации и Министерством внутренних дел Российской Федерации.

По результатам рассмотрения заявки субъекта экспериментального правового режима об установлении зон эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств для высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории высший исполнительный орган субъекта Российской Федерации по согласованию с Федеральной службой охраны Российской Федерации и Министерством внутренних дел Российской Федерации принимает акт, устанавливающий зоны эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств для высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории для субъекта экспериментального правового режима, подавшего заявку.

34. Субъект экспериментального правового режима обязан не позднее чем за 20 рабочих дней до начала эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств 1 и 2 категорий уведомить Министерство транспорта Российской Федерации, Министерство экономического развития Российской Федерации, Министерство внутренних дел Российской Федерации, Федеральную службу охраны Российской Федерации и высший исполнительный орган субъекта Российской Федерации, на территории которого планируется осуществлять эксплуатацию высокоавтоматизированных транспортных средств 1 и 2 категорий, о зонах эксплуатации таких высокоавтоматизированных транспортных средств для таких высокоавтоматизированных транспортных средств.

35. В случае принятия высшим исполнительным органом субъекта Российской Федерации, на территории которого устанавливается экспериментальный правовой режим, решения о прекращении (временной или частичной приостановке) движения высокоавтоматизированных транспортных средств на территории субъекта Российской Федерации или ее части субъект экспериментального правового режима обязуется прекратить (временно или частично приостановить) движение высокоавтоматизированных транспортных средств на соответствующей территории субъекта Российской Федерации в соответствии со сроками и ограничениями, установленными правовыми актами высшего исполнительного органа субъекта Российской Федерации.

36. На основании обращения Федеральной службы охраны Российской Федерации, территориального органа Министерства внутренних дел Российской Федерации высшим исполнительным органом субъекта Российской Федерации в соответствии с пунктом 35 настоящей Программы вводится временное ограничение движения высокоавтоматизированных транспортных средств на отдельных зонах эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств.

О введении (отмене) указанных временных ограничений высокоавтоматизированных транспортных средств высший исполнительный орган субъекта Российской Федерации своевременно информирует субъекты экспериментального правового режима.

37. Перевозка грузов с использованием высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории осуществляется в соответствии с Правилами перевозок грузов с учетом положений пунктов 38 - 46 настоящей Программы.

38. Время подачи контейнера в случае, указанном в пункте 43 Правил перевозок грузов, в пункты погрузки, выгрузки исчисляется с момента предъявления уполномоченным представителем субъекта экспериментального правового режима сопроводительной ведомости грузоотправителю в пункте погрузки, грузополучателю в пункте выгрузки либо с момента внесения соответствующей

информации грузоотправителем или грузополучателем в электронную сопроводительную ведомость.

39. В случае составления транспортной накладной на бумажном носителе переадресовка груза осуществляется в следующем порядке:

грузополучатель информирует субъекта экспериментального правового режима по номеру телефона, указанному на высокоавтоматизированном транспортном средстве, а также на официальном сайте субъекта экспериментального правового режима в сети "Интернет", о дате, времени и причинах отказа принять груз;

субъект экспериментального правового режима в письменной форме либо с использованием средств связи уведомляет грузоотправителя об отказе и причинах отказа грузополучателя принять груз и запрашивает указание о переадресовке груза;

при неполучении от грузоотправителя переадресовки в течение 2 часов с момента его уведомления о невозможности доставки груза субъект экспериментального правового режима осуществляет возврат груза грузоотправителю, о чем уведомляет его в письменной форме.

40. В случае формирования электронных перевозочных документов переадресовка груза осуществляется в следующем порядке:

грузополучатель направляет в электронной форме в адрес грузоотправителя и субъекта экспериментального правового режима уведомление об отказе в приеме груза с указанием даты, времени и причин отказа;

грузоотправитель направляет в электронной форме субъекту экспериментального правового режима указание о переадресовке груза;

при неполучении от грузоотправителя переадресовки в течение 2 часов с момента уведомления о невозможности доставки груза субъект экспериментального правового режима осуществляет возврат груза грузоотправителю.

41. В случае, указанном в подпункте "г" пункта 84 Правил перевозок грузов, к акту прилагаются результаты проведения экспертизы для определения размера фактических недостачи и (или) повреждения (порчи) груза, при этом указанный акт должен быть составлен в присутствии уполномоченного представителя субъекта экспериментального правового режима.

42. В разделе 8 транспортной накладной по форме, приведенной в приложении № 4 к Правилам перевозок грузов, проставляются подписи:

грузоотправителя (лица, осуществившего погрузку груза в транспортное средство);

субъекта экспериментального правового режима (после сверки соответствия представленного груза, упаковки, тары с данными, указанными в разделе 3 транспортной накладной по форме, приведенной в приложении № 4 к Правилам перевозок грузов, а также после внесения оговорок и замечаний при приеме груза).

Электронная транспортная накладная подписывается усиленной квалифицированной электронной подписью субъекта экспериментального правового режима.

43. В позиции "реквизиты, позволяющие идентифицировать водителя(-ей)" раздела 6, позиции "подпись, расшифровка подписи водителя, принявшего груз для перевозки" раздела 8, позиции "подпись, расшифровка подписи водителя, сдавшего груз грузополучателю или уполномоченному грузополучателем лицу" раздела 10 транспортной накладной по форме, приведенной в приложении

№ 4 к Правилам перевозки грузов, указываются реквизиты настоящей Программы.

44. В позиции "подпись грузоотправителя, подпись водителя, принявшего контейнер" раздела 6, позиции "подпись грузополучателя, подпись водителя, сдавшего контейнер" раздела 7, позиции "фамилия, имя, отчество (при наличии), данные о средствах связи (при их наличии) водителя (водителей)" раздела 8 сопроводительной ведомости по форме, приведенной в приложении № 9 к Правилам перевозок грузов, указываются реквизиты настоящей Программы.

45. При оформлении заказа (заявки) на перевозку грузов автомобильным транспортом в порядке, установленном пунктом 8 Правил перевозок грузов, в качестве дополнительного реквизита указываются реквизиты настоящей Программы.

46. В заказе-наряде на предоставление транспортного средства в реквизите "сведения о прочих условиях" указываются реквизиты настоящей Программы.

Х. Оценка рисков причинения вреда жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица, ущерба обороне и (или) безопасности государства, иным охраняемым федеральным законом ценностям

47. В ходе эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств на автомобильной дороге могут возникать риски причинения вреда жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица, ущерба обороне и (или) безопасности государства, иным охраняемым федеральным законом ценностям как по вине субъекта экспериментального правового режима, так и по вине других участников дорожного движения.

В целях соблюдения законных интересов граждан и юридических лиц субъект экспериментального правового режима обязан учитывать риски, предусмотренные настоящим пунктом, возникающие при эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств.

48. Риски причинения вреда жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица, ущерба обороне и (или) безопасности государства, иным охраняемым федеральным законом ценностям обусловлены вероятностью возникновения дорожно-транспортных происшествий с участием высокоавтоматизированных транспортных средств по следующим причинам:

а) нарушение Правил дорожного движения и (или) правил эксплуатации транспортного средства при эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства;

б) технические неисправности высокоавтоматизированного транспортного средства;

в) преднамеренные действия третьих лиц;

г) несоблюдение водителем-испытателем высокоавтоматизированного транспортного средства I категории требований, установленных в руководстве водителя-испытателя по работе с автоматизированной системой управления;

д) иные причины.

49. Субъект экспериментального правового режима при эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств обязан принять меры по минимизации рисков причинения вреда жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица, ущерба обороне и (или) безопасности государства, иным охраняемым федеральным законом ценностям.

XI. Меры, направленные на минимизацию рисков, указанных в разделе X настоящей Программы, являющиеся обязательными для субъекта экспериментального правового режима

50. Меры, направленные на минимизацию рисков при эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства, включают:

а) обучение водителей-испытателей с последующей проверкой их знаний и навыков (включая периодическую проверку знаний и навыков) взаимодействия с высокоавтоматизированным транспортным средством;

б) регулярное техническое обслуживание высокоавтоматизированного транспортного средства, а также предрейсовый или предсменный контроль его технического состояния;

в) внедрение диагностической системы, отслеживающей работоспособность автоматизированной системы управления в режиме реального времени;

г) недопущение стороннего вмешательства в работу автоматизированной системы управления, кроме случаев, когда такое вмешательство предусмотрено алгоритмом ее работы;

д) наличие у автоматизированной системы управления функционала, обеспечивающего при необходимости безопасную остановку высокоавтоматизированного транспортного средства в соответствии с Правилами дорожного движения в случае сбоя в работе автоматизированной системы управления или иной системы высокоавтоматизированного транспортного средства или непринятия водителем-испытателем управления после подачи автоматизированной системой управления соответствующего уведомления;

е) тестирование высокоавтоматизированных транспортных средств на закрытых полигонах;

ж) проведение поэтапной подготовки к эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории в соответствии с подпунктом "б" пункта 22 настоящей Программы.

XII. Перечень субъектов экспериментального правового режима

51. Субъектами экспериментального правового режима являются:

общество с ограниченной ответственностью "Газпромнефть-Снабжение" (ОГРН 1035501014284);

общество с ограниченной ответственностью "Сбер Автомотив Технологии" (ОГРН 1217700104160);

общество с ограниченной ответственностью "НПО "СтарЛайн" (ОГРН 1107847351347);

общество с ограниченной ответственностью "Яндекс.Испытания" (ОГРН 5177746092695);

общество с ограниченной ответственностью "Бейстрек Рус" (ОГРН 1187746836089);

акционерное общество "КАМА" (ОГРН 1211600055424).

(абзац введен Постановлением Правительства РФ от 28.04.2023 № 674)

XIII. Требования, которым субъекты экспериментального правового режима должны соответствовать

52. Субъект экспериментального правового режима должен соответствовать требованиям, предусмотренным частью 1 статьи 8 Федерального закона, а также требованиям, предусмотренным подпунктами "а" и "б" пункта 20 настоящей Программы.

XIV. Возможность присоединения новых субъектов к экспериментальному правовому режиму, порядок их присоединения

53. Присоединение новых субъектов к экспериментальному правовому режиму возможно в порядке, установленном статьей 11 Федерального закона.

54. Зоны эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств для присоединившегося субъекта экспериментального правового режима определяются в соответствии с пунктом 33 настоящей Программы.

XV. Основания и сроки приостановления статуса субъекта экспериментального правового режима

55. Статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается в следующих случаях:

а) непредставление субъектом экспериментального правового режима отчета о деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима и (или) отчета об итогах деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима, уточненных отчетов в соответствии с требованиями и сроками, предусмотренными разделами XXV и XXIX настоящей Программы, а также представление неполных или недостоверных сведений в таких отчетах. В этом случае статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается до момента представления отчета о деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима, или отчета об итогах деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима, или уточненных отчетов;

б) выявление не менее одного нарушения требований разделов VII и IX (за исключением требований, указанных в подпунктах "а", "б" и "е" пункта 20 и пункте 35 настоящей Программы), X, XI и XXVI - XXVIII настоящей Программы, если эти нарушения соответствуют критериям, установленным пунктами 59 и 60 настоящей Программы. В этом случае статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается до устранения выявленных нарушений субъектом экспериментального правового режима;

в) дорожно-транспортное происшествие с участием высокоавтоматизированного транспортного средства, находящегося в эксплуатации субъекта экспериментального правового режима, в результате которого причинены тяжкий или средней тяжести вред здоровью либо смерть человека. В этом случае статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается до окончательного процессуального решения должностного лица (суда) об отсутствии нарушений Правил дорожного движения и (или) правил эксплуатации транспортного средства при эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства, в результате которых произошло это дорожно-транспортное происшествие;

г) установление факта несоответствия субъекта экспериментального правового режима требованиям, установленным частью 1 статьи 8 Федерального закона, и нарушение требований, указанных в подпунктах "а", "б" и "е" пункта 20 и пункте 35 настоящей Программы. В этом случае статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается до устранения выявленных нарушений субъектом экспериментального правового режима.

XVI. Основания возобновления статуса субъекта

экспериментального правового режима

56. Статус субъекта экспериментального правового режима возобновляется по следующим основаниям:

а) представление в Министерство экономического развития Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации и Министерство промышленности и торговли Российской Федерации, а также в организацию предпринимательского сообщества отчета о деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима, или отчета об итогах деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций или уточненных отчетов, содержащих полную и достоверную информацию о деятельности в рамках экспериментального правового режима (в случае, если статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается по основанию, указанному в подпункте "а" пункта 55 настоящей Программы);

б) получение Министерством экономического развития Российской Федерации информации от органа государственного контроля (надзора) об устранении субъектом экспериментального правового режима нарушений (в случае, если статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается по основанию, указанному в подпункте "б" пункта 55 настоящей Программы);

в) получение Министерством экономического развития Российской Федерации процессуального решения должностного лица (суда) об отсутствии нарушений Правил дорожного движения и (или) правил эксплуатации транспортного средства при эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства (в случае, если статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается по основанию, указанному в подпункте "в" пункта 55 настоящей Программы);

г) получение Министерством экономического развития Российской Федерации информации об устранении субъектом экспериментального правового режима нарушений (в случае, если статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается по основанию, указанному в подпункте "г" пункта 55 настоящей Программы).

XVII. Основания и сроки прекращения статуса субъекта экспериментального правового режима в соответствии с частью 2 статьи 12 Федерального закона

57. Статус субъекта экспериментального правового режима прекращается по следующим основаниям:

а) основания, указанные в пунктах 1, 2 и подпунктах "а" - "в" пункта 3 части 2 статьи 12 Федерального закона;

б) повторное нарушение требований, указанных в подпункте "е" пункта 20 и пункте 35 настоящей Программы, в течение 3 календарных месяцев со дня совершения предыдущего нарушения. Решение о прекращении статуса субъекта экспериментального правового режима в указанном случае принимается Министерством экономического развития Российской Федерации в течение 5 рабочих дней со дня, следующего за днем получения информации о факте нарушения;

в) установление факта нарушения Правил дорожного движения при эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства, в результате которого произошло дорожно-транспортное происшествие, указанное в подпункте "в" пункта 55 настоящей Программы. Решение о прекращении статуса субъекта экспериментального правового режима в указанном случае принимается Министерством экономического развития Российской Федерации в течение 5 рабочих

дней со дня, следующего за днем получения информации о факте нарушения Правил дорожного движения при эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства, в результате которого произошло дорожно-транспортное происшествие, указанное в подпункте "в" пункта 55 настоящей Программы.

58. Прекращение статуса экспериментального правового режима осуществляется в сроки, установленные Положением о принятии Министерством экономического развития Российской Федерации решения о приостановлении или прекращении статуса субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в экспериментальном правовом режиме в сфере цифровых инноваций и об уведомлении субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций о принятии такого решения, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 19 ноября 2020 г. N 1888 "Об утверждении Положения о принятии Министерством экономического развития Российской Федерации решения о приостановлении или прекращении статуса субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в экспериментальном правовом режиме в сфере цифровых инноваций и об уведомлении субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций о принятии такого решения".

XVIII. Критерии нарушения положений настоящей Программы

59. Критериями нарушения положений настоящей Программы (за исключением грубого нарушения положений настоящей Программы) являются причинение вреда жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица вследствие несоблюдения требований разделов VII и IX (за исключением требований, указанных в подпункте "е" пункта 20 и пункте 35 настоящей Программы), X, XI и XXVI - XXVIII настоящей Программы.

XIX. Критерии грубого нарушения положений настоящей Программы

60. Критерием грубого нарушения положений настоящей Программы является смерть человека вследствие несоблюдения требований, указанных в разделе IX настоящей Программы (за исключением требований, указанных в подпункте "е" пункта 20 и пункте 35 настоящей Программы).

XX. Основания и сроки приостановления действия экспериментального правового режима в соответствии с частью 1 статьи 16 Федерального закона

61. Действие экспериментального правового режима приостанавливается по основаниям, предусмотренным пунктами 1 и 2 части 1 статьи 16 Федерального закона. Иные случаи приостановления действия экспериментального правового режима настоящей Программой не устанавливаются.

62. Действие экспериментального правового режима может быть приостановлено на срок до 3 месяцев.

XXI. Основания досрочного прекращения действия экспериментального правового режима в соответствии с частью 2 статьи 17 Федерального закона

63. Действие экспериментального правового режима прекращается досрочно по основаниям, предусмотренным пунктом 1, абзацами первым - четвертым подпункта "а" и подпунктом "б" пункта 2 части 2 статьи 17 Федерального закона. Иные случаи досрочного прекращения действия

экспериментального правового режима настоящей Программой не устанавливаются.

XXII. Порядок использования продукции, произведенной и апробируемой в условиях экспериментального правового режима (порядок использования цифровой инновации)

64. Порядок использования продукции, произведенной и апробируемой в условиях экспериментального правового режима, настоящей Программой не устанавливается.

XXIII. Федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативному правовому регулированию по направлению экспериментального правового режима

65. Федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими функции по выработке государственной политики и нормативному правовому регулированию по направлению экспериментального правового режима, являются Министерство транспорта Российской Федерации и Министерство промышленности и торговли Российской Федерации.

XXIV. Органы, осуществляющие контрольные (надзорные) функции в рамках экспериментального правового режима, а также указание на порядок осуществления этих функций, в том числе порядок организации и проведения проверок соблюдения положений настоящей Программы

66. Контрольные (надзорные) функции в рамках экспериментального правового режима, в том числе функции по организации и проведению проверок соблюдения положений настоящей Программы, осуществляются:

а) Министерством внутренних дел Российской Федерации при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения и надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения в порядке, установленном:

Положением о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2021 г. № 1101 "Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации";

Административным регламентом исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения, утвержденным приказом Министерства внутренних дел Российской Федерации от 23 августа 2017 г. № 664 "Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения";

б) Федеральной службой по надзору в сфере транспорта при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве в порядке, установленном Положением о

федеральном государственном контроле (надзоре) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 29 июня 2021 г. № 1043 "О федеральном государственном контроле (надзоре) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве", с учетом требований, предусмотренных пунктом 67 настоящей Программы;

в) органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, осуществляющими полномочия по региональному государственному контролю (надзору) в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси, на территориях которых действует экспериментальный правовой режим, при осуществлении ими указанного контроля (надзора) в порядке, установленном положениями, утверждаемыми высшими исполнительными органами таких субъектов Российской Федерации в соответствии со статьей 9.1 Федерального закона от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

67. Проведение контрольных (надзорных) мероприятий Федеральной службой по надзору в сфере транспорта осуществляется в виде выездных проверок в отношении субъектов экспериментального правового режима на предмет соблюдения обязательных требований, установленных абзацами пятым, седьмым - девятым части 1 и абзацами вторым - седьмым части 2 статьи 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения", в I квартале 2023 г., далее - с периодичностью один раз в 2 года.

XXV. Требования к оценке эффективности и результативности экспериментального правового режима, в том числе показатели, в соответствии с которыми проводится указанная оценка

68. Оценка эффективности и результативности экспериментального правового режима осуществляется в рамках мониторинга экспериментального правового режима.

69. В ходе мониторинга экспериментального правового режима оценивается соответствие деятельности субъекта экспериментального правового режима показателям эффективности и результативности, установленным настоящей Программой.

70. Оценка соответствия деятельности субъектов экспериментального правового режима показателям эффективности и результативности экспериментального правового режима, установленным настоящей Программой, осуществляется на основании поступивших в порядке, установленном Правилами мониторинга экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, оценки эффективности и результативности реализации экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, общественного обсуждения вопросов эффективности и результативности реализации экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 3 декабря 2020 г. № 2011 "Об утверждении Правил мониторинга экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, оценки эффективности и результативности реализации экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, общественного обсуждения вопросов эффективности и результативности реализации экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций", отчетов об итогах деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций.

71. Показатели эффективности и результативности экспериментального правового режима и их плановые значения приведены в приложении № 2.

XXVI. Способы информирования субъектом экспериментального правового режима лиц, выражающих намерение вступить с ним в правоотношения в рамках экспериментального правового

режима, о наличии и содержании экспериментального правового режима, в том числе об отличиях специального регулирования, предусмотренного настоящей Программой и подлежащего применению к указанным правоотношениям, от общего регулирования

72. Информирование субъектом экспериментального правового режима лиц, выражающих намерение вступить с ним в правоотношения в рамках экспериментального правового режима, о наличии и содержании экспериментального правового режима, в том числе об отличиях специального регулирования, предусмотренного настоящей Программой и подлежащего применению к указанным правоотношениям, от общего регулирования, осуществляется посредством размещения соответствующей информации на официальном сайте каждого субъекта экспериментального правового режима в сети "Интернет".

XXVII. Необходимость дополнительного опубликования субъектом экспериментального правового режима в средствах массовой информации и размещения в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" информации об установлении и о содержании экспериментального правового режима, в том числе об отличиях специального регулирования, предусмотренного настоящей Программой, от общего регулирования, а также необходимость нанесения соответствующей информации на товары, производимые в рамках экспериментального правового режима, размещения такой информации перед въездами (проходами) на территорию действия экспериментального правового режима, перед входами в помещения, в которых выполняются работы, оказываются услуги в рамках указанного экспериментального правового режима

73. Субъект экспериментального правового режима устанавливает на заднем стекле или иной задней или боковой поверхности высокоавтоматизированного транспортного средства специальный знак "Автономное управление" в виде равностороннего треугольника белого цвета вершиной вверх с каймой красного цвета (сторона треугольника не менее 200 мм, ширина каймы - 0,1 стороны), в который вписана буква "А" черного цвета.

74. Необходимость дополнительного опубликования субъектом экспериментального правового режима в средствах массовой информации и размещения в сети "Интернет" информации об установлении и содержании экспериментального правового режима, а также размещения такой информации перед въездами (проходами) на территорию действия экспериментального правового режима не устанавливается.

XXVIII. Необходимость (отсутствие необходимости) страхования субъектом экспериментального правового режима гражданской ответственности

75. Субъект экспериментального правового режима в дополнение к договору обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств обязан застраховать и поддерживать застрахованным в течение всего срока действия экспериментального правового режима риск ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, в пользу третьих лиц на сумму не менее 10 млн. рублей в отношении каждого высокоавтоматизированного транспортного средства.

XXIX. Периодичность представления сведений для целей проведения мониторинга экспериментального правового режима,

**оценки эффективности и результативности реализации
экспериментального правового режима**

76. Отчет о деятельности субъекта экспериментального правового режима, содержащий сведения для целей проведения мониторинга экспериментального правового режима, оценки эффективности и результативности реализации экспериментального правового режима представляется субъектами экспериментального правового режима один раз в полгода, не позднее последнего рабочего дня календарного месяца, следующего за отчетным полугодием.

**XXX. Порядок и условия обезличивания и последующей
обработки субъектом экспериментального правового режима
персональных данных при условии обязательного обезличивания
персональных данных, если экспериментальный правовой режим
предусматривает обработку субъектом экспериментального
правового режима персональных данных, полученных
в результате обезличивания, с учетом требований,
предусмотренных пунктом 13.1 части 5
статьи 10 Федерального закона**

77. Специальный порядок и условия обезличивания и последующей обработки субъектом экспериментального правового режима персональных данных настоящей Программой не устанавливаются.

Приложение № 1
к Программе экспериментального
правового режима в сфере цифровых
инноваций по предоставлению
транспортных услуг с использованием
высокоавтоматизированных транспортных
средств на территориях отдельных
субъектов Российской Федерации

(форма)

ДЕКЛАРАЦИЯ О БЕЗОПАСНОСТИ высокоавтоматизированного транспортного средства	
,	
(полное наименование юридического лица, фамилия, имя, отчество (при наличии) индивидуального предпринимателя) (далее - субъект экспериментального правового режима)	
адрес юридического лица в пределах места нахождения юридического лица, адрес регистрации по месту жительства (месту пребывания) индивидуального предпринимателя _____	
,	
ОГРН	,
телефон	,
адрес электронной почты	,
в лице	,
	(фамилия, имя, отчество (при наличии), должность лица, имеющего право
без доверенности действовать от имени юридического лица, индивидуального предпринимателя)	
заявляет, что следующее высокоавтоматизированное транспортное средство:	

Марка	Модель	Идентификац ионный номер (VIN)	Тип	Коммерческое наименование	Категория	Код ТН ВЭД ЕАЭС
1	2	3	4	5	6	7

а) оснащено автоматизированной системой управления, которая:
обеспечивает соблюдение Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. N 1090 "О правилах дорожного движения" (далее - Правила дорожного движения);

осуществляет контроль дорожно-транспортной обстановки средствами технического зрения, безопасно и предсказуемо взаимодействует с другими участниками дорожного движения;

безопасным образом реагирует на ошибки, допускаемые другими участниками дорожного движения, в целях сведения до минимума потенциальных последствий таких ошибок;

имеет возможность диагностирования неисправностей автоматизированной системы управления на любом этапе эксплуатации;

действует только в пределах установленной среды штатной эксплуатации;

имеет функционал, обеспечивающий при необходимости безопасную остановку высокоавтоматизированного транспортного средства в соответствии с Правилами дорожного движения в случае сбоя в работе автоматизированной системы управления или иной системы высокоавтоматизированного транспортного средства или неприятия водителем-испытателем управления после подачи автоматизированной системой управления соответствующего уведомления;

обеспечивает возможность проверки функционирования автоматизированной системы управления на любом этапе эксплуатации, включая получение информации об активном или неактивном автоматизированном режиме управления, нахождении в среде штатной эксплуатации, наличии ошибок, препятствующих функционированию автоматизированной системы управления;

реагирует на непредвиденные ситуации таким образом, чтобы свести до минимума опасность для пользователей этого транспортного средства или других участников дорожного движения;

обменивается информацией с пользователями и другими участниками дорожного движения четким, действенным и последовательным образом посредством предоставления им достаточных данных, касающихся состояния и намерения высокоавтоматизированного транспортного средства;

имеет возможность деактивации безопасным способом и передачи управления водителю-испытателю в ситуациях, при которых автоматизированная система управления оказывается неспособной осуществлять безопасное управление этим транспортным средством (для высокоавтоматизированного транспортного средства I категории);

защищена от стороннего вмешательства в работу автоматизированной системы управления, кроме случаев, когда такое вмешательство предусмотрено алгоритмом ее работы;

б) является безопасным для участия в дорожном движении на автомобильных дорогах и оснащено:

устройством для непрерывной некорректируемой регистрации, сбора и хранения данных датчиков автоматизированной системы управления, обеспечивающим запись информации в формате, доступном только для чтения;

устройствами для непрерывной некорректируемой видеорегистрации, которые осуществляют видеофиксацию действий водителя-испытателя и (или) пассажира высокоавтоматизированного транспортного средства и окружающей дорожно-транспортной обстановки во время эксплуатации;

устройством для активации и деактивации автоматизированной системы управления, доступ к которому обеспечивается для водителя-испытателя или оператора;

установленным на заднем стекле или на иной задней или боковой поверхности высокоавтоматизированного транспортного средства специальным знаком "Автономное управление" в виде равностороннего треугольника белого цвета вершиной вверх с каймой красного цвета (сторона треугольника не менее 200 мм, ширина каймы - 0,1 стороны), в который вписана буква "А" черного цвета;

устройством, позволяющим водителю-испытателю, находящемуся на месте водителя или переднем пассажирском сиденье, выполнить торможение, в том числе экстренное, высокоавтоматизированного транспортного средства вплоть до его полной остановки (для высокоавтоматизированных транспортных средств I категории);

программно-аппаратным комплексом, позволяющим оператору осуществлять дистанционный выбор маршрута и мест остановки высокоавтоматизированного транспортного средства;

специальными маркировками, нанесенными на боковые поверхности высокоавтоматизированного транспортного средства, содержащими номер телефона, по которому в случае дорожно-транспортного происшествия любой участник дорожного движения или третьи лица будут иметь возможность связи с субъектом экспериментального правового режима;

средствами, направленными на обеспечение информационной безопасности, предотвращающими внешнее вмешательство в работу автоматизированной системы управления, за исключением случаев, если такое вмешательство предусмотрено самой автоматизированной системой управления в целях обеспечения безопасности, включая вмешательство оператора.

Декларация принята на основании		.
---------------------------------	--	---

Дополнительная информация:		
а) установленная в высокоавтоматизированном транспортном средстве автоматизированная система управления состоит из:		
		;
(перечислить компонентный состав с указанием марок, моделей, идентификационных обозначений компонентов)		
б) среда штатной эксплуатации, в пределах которой возможно осуществление безопасной эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства,		
		.

Достоверность указанных сведений подтверждаю		
	М.П.	

(подпись)		(фамилия, имя, отчество (при наличии), должность лица, имеющего право без доверенности действовать от имени юридического лица, фамилия, имя, отчество (при наличии) индивидуального предпринимателя)
Декларация действительна со дня регистрации		
	М.П.	
(подпись)		(фамилия, имя, отчество (при наличии), должность лица, имеющего право без доверенности действовать от имени юридического лица, фамилия, имя, отчество (при наличии) индивидуального предпринимателя)

(регистрационный номер декларации)
(дата регистрации декларации)

Приложение № 2
к Программе экспериментального
правового режима в сфере цифровых
инноваций по предоставлению
транспортных услуг с использованием
высокоавтоматизированных транспортных
средств на территориях отдельных
субъектов Российской Федерации

**ПОКАЗАТЕЛИ
ЭФФЕКТИВНОСТИ И РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОГО
ПРАВОВОГО РЕЖИМА В СФЕРЕ ЦИФРОВЫХ ИННОВАЦИЙ
ПО ПРЕДОСТАВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ
ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
НА ТЕРРИТОРИЯХ ОТДЕЛЬНЫХ СУБЪЕКТОВ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Наименование показателя	Год действия экспериментального правового режима					
	1-й год		2-й год		3-й год	
	1-е полугод ие	2-е полугод ие	1-е полугод ие	2-е полугод ие	1-е полугод ие	2-е полугод ие
Пробег высокоавтоматизированных транспортных средств (не менее), км	10000	20000	40000	60000	80000	100000
Количество осуществленных перевозок пассажиров и багажа (если такой вид перевозок осуществляется субъектом экспериментального правового режима), не менее	100	250	650	1150	1650	2150
Количество осуществленных перевозок грузов (если такой вид перевозок осуществляется субъектом экспериментального правового режима), не менее	100	250	650	1150	1650	2150
Количество дорожно-транспортных происшествий, обусловленных движением	-	-	-	-	-	-

высокоавтоматизированны х транспортных средств, которые осуществлены с нарушением правил дорожного движения, повлекших тяжкий или средней тяжести вред здоровью людей, не более						
Количество административных правонарушений с участием высокоавтоматизированны х транспортных средств, не более	-	-	-	-	-	-
