



# ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 9 марта 2022 г. № 309

МОСКВА

### **Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств**

В соответствии с частью 4 статьи 10 Федерального закона "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации" Правительство Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т :**

1. Установить экспериментальный правовой режим в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств.

2. Утвердить прилагаемую Программу экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств.

3. Реализация полномочий, 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.

Председатель Правительства  
Российской Федерации



М.Мишустин

УТВЕРЖДЕНА  
постановлением Правительства  
Российской Федерации  
от 9 марта 2022 г. № 309

**ПРОГРАММА**

**экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по  
эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств**

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 случаях 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" - транспортное средство, сертифицированное в установленном законодательством Российской Федерации порядке, в конструкцию которого внесены изменения, связанные с его оснащением автоматизированной системой 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 (далее - экспериментальный правовой режим) о том, что экземпляр высокоавтоматизированного транспортного средства или партия высокоавтоматизированных транспортных средств соответствует требованиям, установленным настоящей Программой (за исключением требований, установленных подпунктом "а" пункта 16 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 16 настоящей Программы, выдаваемое субъекту экспериментального правового режима испытательной лабораторией на основании декларации о безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства и протокола (протоколов) испытаний, проведенных испытательной лабораторией в целях подтверждения соответствия высокоавтоматизированного транспортного средства требованиям, предусмотренным подпунктом "а" пункта 16 настоящей Программы;

"испытательная лаборатория" - испытательная лаборатория (центр), имеющая аккредитацию в области проведения оценки соответствия 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 20 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" - условия, для работы в которых предназначена автоматизированная система управления, определяемые субъектом экспериментального правового режима;

"устройство E-stop" - устройство, позволяющее водителю-испытателю, находящемуся на месте водителя или переднем пассажирском сиденье, выполнить торможение высокоавтоматизированного транспортного средства (в том числе экстренное) вплоть до его полной остановки.

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 являются эксплуатация высокоавтоматизированных транспортных средств, а также предоставление транспортных и логистических услуг с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств.

Для реализации цифровой инновации при перевозке пассажиров и багажа субъект экспериментального правового режима осуществляет следующие мероприятия:

- а) закупка оборудования или комплектующих;
- б) 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 и операторов;
- 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 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;
- 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 в соответствии с перечнем технологий, утвержденным в соответствии с пунктом 2 статьи 2 Федерального закона

4. 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

5. 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

6. Срок действия экспериментального правового режима составляет 3 года.

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

7. Срок участия субъекта экспериментального правового режима устанавливается на срок действия экспериментального правового режима.

## VII. Территория, в рамках которой устанавливается экспериментальный правовой режим

8. Экспериментальный правовой режим для высокоавтоматизированных транспортных средств 1 категории устанавливается на территориях г. Москвы (зоны эксплуатации приведены в пунктах 32 и 33 настоящей Программы), г. Иннополиса (Республика Татарстан) и федеральной территории "Сириус".

Экспериментальный правовой режим для высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории устанавливается на территориях г. Иннополиса (Республика Татарстан) и инновационного центра "Сколково" г. Москвы.

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

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

а) пункт 5<sup>1</sup> 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" (далее - основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации);

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 обязательных требований безопасности

транспортных средств, предъявляемых при проведении технического осмотра к транспортным средствам отдельных категорий, предусмотренных пунктом 38 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);

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;

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

е) абзац седьмой пункта 1 статьи 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения" в части дополнительного оборудования высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории;

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

з) части 1 и 2 статьи 6, 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 пункта 38 приложения № 1 к Правилам проведения технического осмотра;

л) 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";

н) подпункт "в" пункта 82, пункты 89 и 90 и подпункт "а" пункта 91 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".

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

10. До дня подачи документов, указанных в пункте 12 настоящей Программы, в испытательную лабораторию субъект экспериментального правового режима должен застраховать и поддерживать застрахованным в период эксплуатации в рамках настоящего экспериментального правового режима высокоавтоматизированного транспортного средства риск ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, в пользу третьих лиц на сумму 10 млн. рублей в отношении каждого высокоавтоматизированного транспортного средства.

11. Субъект экспериментального правового режима обращается в испытательную лабораторию с целью получения в отношении высокоавтоматизированного транспортного средства заключения о соответствии. При этом заключение о соответствии считается полученным:

в отношении конкретной единицы высокоавтоматизированного транспортного средства 1 категории в случае, если в отношении него ранее было получено заключение о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности, предусмотренное 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 - Положение о проведении эксперимента по опытной эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств);

в отношении конкретной единицы высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории в случае, если в отношении него ранее было получено заключение о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности, предусмотренное Положением о проведении эксперимента по опытной эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, и субъектом экспериментального правового режима представлена в испытательную лабораторию, выдавшую указанное заключение, декларация о безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства в соответствии с рекомендуемой формой, предусмотренной приложением № 1.

12. В целях проведения испытательной лабораторией оценки соответствия высокоавтоматизированного транспортного средства требованиям, установленным пунктом 16 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), 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 в соответствии с рекомендуемой формой, предусмотренной приложением № 1 к настоящей Программе;

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

г) высокоавтоматизированное транспортное средство.

В случае если оценка соответствия высокоавтоматизированного транспортного средства требованиям, установленным пунктом 16 настоящей Программы, 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 в соответствии с пунктом 12 настоящей Программы документов и содержащихся в них сведений;

б) оценку высокоавтоматизированного транспортного средства на соответствие требованиям, установленным подпунктом "а" пункта 16 настоящей Программы;

в) выдачу заключения о соответствии в случае соответствия высокоавтоматизированного транспортного средства либо партии высокоавтоматизированных транспортных средств требованиям, установленным пунктом 16 настоящей Программы, или отказ в выдаче заключения о соответствии в случае несоответствия указанным требованиям (в случае если эксперимент планируется осуществлять в отношении партии высокоавтоматизированных транспортных средств - также с указанием перечня транспортных средств, составляющих указанную партию, допуск которых к участию в эксперименте планируется осуществлять).

14. 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 высокоавтоматизированное транспортное средство, не подлежит проверке в рамках технического осмотра при условии наличия заключения о соответствии в отношении проверяемого высокоавтоматизированного транспортного средства.

15. Министерство внутренних дел Российской Федерации на основании заключения о соответствии вносит запись об отнесении соответствующего транспортного средства к высокоавтоматизированному транспортному средству в целях участия в экспериментальном правовом режиме в графу "особые отметки" свидетельства о регистрации транспортного средства и карточку учета транспортного средства и указывает ограничения по эксплуатации такого транспортного средства исключительно на срок действия экспериментального правового режима.

Внесение изменений в регистрационные данные высокоавтоматизированного транспортного средства в соответствии с настоящим пунктом либо пунктом 14 Положения о проведении эксперимента по опытной эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств является основанием для допуска к участию такого высокоавтоматизированного транспортного средства в дорожном движении в рамках экспериментального правового режима.

16. Высокоавтоматизированное транспортное средство должно соответствовать следующим требованиям безопасности:

а) обязательные требования, 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;

б) наличие установленной автоматизированной системы управления в высокоавтоматизированном транспортном средстве, 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 минимальный возможный уровень риска в случае сбоя в работе автоматизированной системы управления или иной системы транспортного средства;

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

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 крышке задней двери 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 E-stop;

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

специальными маркировками, нанесенными на заднем боковом стекле со стороны места, предназначенного для водителя, 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) автоматизированная система управления должна четко и эффективно звуковым, визуальным, тактильным или иным способом уведомлять водителя-испытателя или оператора о том, что автоматизированная система управления выходит за пределы установленной среды штатной эксплуатации;

ж) при выходе или ожидаемом выходе автоматизированной системы управления, установленной в высокоавтоматизированном транспортном средстве 1 категории, из среды штатной эксплуатации автоматизированная система управления должна заблаговременно предупредить водителя-испытателя о необходимости принятия на себя управления высокоавтоматизированным транспортным средством 1 категории;

з) при выходе или ожидаемом выходе автоматизированной системы управления, установленной в высокоавтоматизированном транспортном средстве 2 категории, из среды штатной эксплуатации автоматизированная

система управления должна предусматривать возможность безопасной остановки транспортного средства с обеспечением возможности для пассажира высокоавтоматизированного транспортного средства выйти из транспортного средства;

и) 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;

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

л) 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 является ли транспортное средство высокоавтоматизированным транспортным средством 1 или 2 категории и обязан ли водитель-испытатель находиться за рулем транспортного средства в автоматизированном режиме управления;

м) высокоавтоматизированное транспортное средство должно быть оснащено средствами, направленными на обеспечение информационной безопасности, предотвращающими внешнее вмешательство в автоматизированную систему управления, за исключением случаев, когда такое вмешательство предусмотрено самой автоматизированной системой управления в целях обеспечения безопасности, включая вмешательство оператора.

17. Субъект экспериментального правового режима обязан:

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

б) соблюдать при внесении изменений в конструкцию транспортного средства требования безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства, установленные пунктом 16 настоящей Программы;

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

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

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 на территории г. Москвы представлять в порядке и сроки, которые установлены нормативными правовыми актами г. Москвы, в соответствующую государственную информационную систему (если такая система предусмотрена указанными нормативными правовыми актами) данные о:

владельце высокоавтоматизированного транспортного средства;

местоположении высокоавтоматизированного транспортного средства с указанием статусов - движение в режиме легкового такси (свободен, принимает заказы, свободен, не принимает заказы, занят без пассажира, занят с пассажиром) или вне режима легкового такси;

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

ж) информировать пассажира высокоавтоматизированного транспортного средства о недопустимости вмешательства в управление высокоавтоматизированным транспортным средством;

з) осуществлять разработку системы внутреннего контроля за операторами, предусматривающей обязанность субъекта экспериментального правового режима по обучению операторов в соответствии с программой подготовки оператора и по контролю допуска операторов к выполнению своих обязанностей;

и) перед началом эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории на каждой из территорий, на которых

устанавливается экспериментальный правовой режим, провести следующие этапы подготовки к эксплуатации в отношении как минимум одной единицы высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории:

1-й этап - постоянный удаленный мониторинг движения высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории со стороны оператора (из расчета один оператор на одну единицу высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории) и визуальное наблюдение 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);

2-й этап - постоянный удаленный мониторинг движения высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории со стороны оператора (из расчета один оператор на одну единицу высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории);

3-й этап - постоянный удаленный мониторинг движения высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории со стороны оператора (из расчета один оператор на более чем одну единицу высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории).

18. Субъект экспериментального правового режима вправе перейти на следующий этап при достижении всех следующих критериев:

а) подготовка к эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории на текущем этапе составила не менее 100 часов;

б) отсутствие на текущем этапе дорожно-транспортных происшествий, обусловленных движением высокоавтоматизированного транспортного средства, которое осуществлено с нарушением правил дорожного движения, в последние 100 часов эксплуатации;

в) субъектом экспериментального правового режима не выявлено технологических и (или) организационных препятствий для перехода на следующий этап.

19. К водителю-испытателю устанавливаются следующие требования:

а) водитель-испытатель обязан соответствовать следующим требованиям:

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

стаж вождения транспортных средств соответствующей категории не менее 3 лет;



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

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;

б) водитель-испытатель находится на месте водителя или переднем пассажирском сиденье при автоматизированном режиме управления либо на месте водителя при ручном режиме управления;

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

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

д) водитель-испытатель обязан 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) водитель-испытатель обязан незамедлительно принять на себя путем воздействия на органы управления высокоавтоматизированного транспортного средства управление им в следующих случаях:

автоматизированная система управления послала сигнал о такой необходимости;

исходя из конкретных обстоятельств водитель-испытатель определил или должен был определить, что автоматизированная система управления вышла за пределы среды штатной эксплуатации или имеет ошибки функционирования;

для предотвращения аварийной ситуации;

ж) в случае наступления дорожно-транспортного происшествия водитель-испытатель должен руководствоваться законодательством Российской Федерации с учетом требований настоящей Программы.

20. К оператору устанавливаются следующие требования:

а) в обязанности оператора входит осуществление следующих действий в отношении высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории:

активация и деактивация автоматизированной системы управления;  
мониторинг состояния автоматизированной системы управления;  
диспетчеризация и маршрутизация движения (выбор точек маршрута и путей следования, в том числе вынужденная остановка в безопасном месте);

контроль соответствия условий эксплуатации заданным параметрам (погода, состояние инфраструктуры, маршруты и иные условия);

б) оператором могут одновременно осуществляться маршрутизация и диспетчеризация более одного высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории;

в) оператор обязан пройти обучение по программе подготовки оператора, утверждаемой локальным актом субъекта экспериментального правового режима, и должен соответствовать требованиям к водителю-испытателю, установленным подпунктом "а" пункта 19 настоящей Программы;

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

21. Обязанности пассажира высокоавтоматизированного транспортного средства соответствуют обязанностям пассажира, предусмотренным правилами дорожного движения.

22. Субъект экспериментального правового режима вправе:

а) оказывать услуги на возмездной основе третьим лицам с использованием высокоавтоматизированного транспортного средства;

б) по своему усмотрению осуществлять оклейку или окраску высокоавтоматизированного транспортного средства в любые цвета и в любой стилистике.

23. Перевозка пассажиров и багажа высокоавтоматизированным транспортным средством в режиме легкового такси осуществляется с учетом следующих особенностей:

а) высокоавтоматизированное транспортное средство является транспортным средством категории  $M_1$ , используемым для перевозок пассажиров и багажа в соответствии с публичным договором фрахтования;

б) перевозка пассажиров и багажа высокоавтоматизированным транспортным средством осуществляется на основании публичного договора фрахтования, заключаемого посредством принятия к выполнению фрахтовщиком заказа фрахтователя в соответствии с частью 3 статьи 31 Федерального закона "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта";

г) заказ фрахтователя принимается фрахтовщиком, которым является субъект экспериментального правового режима, с использованием любых средств связи, а также по месту нахождения фрахтовщика или его представителя. Фрахтователю предоставляется возможность выбора высокоавтоматизированного транспортного средства в качестве транспортного средства;

д) при эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства при перевозке пассажиров номера контактных телефонов службы технической поддержки субъекта экспериментального правового режима указываются внутри салона высокоавтоматизированного транспортного средства;

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

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

24. При необходимости остановки высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории во время движения сотрудник полиции осуществляет прямую связь с оператором по номеру телефона, нанесенному на заднем боковом стекле высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории со стороны места водителя и размещенному на официальном сайте субъекта экспериментального правового режима в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет", и сообщает о необходимости осуществить остановку конкретного высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории, продиктовав оператору государственный регистрационный номер транспортного средства. При получении требования сотрудника полиции об остановке 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 высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории в срок не более часа с момента поступления от сотрудника полиции требования о его остановке, если сотрудник полиции обратился с требованием о прибытии такого представителя.

25. При дорожно-транспортном происшествии с участием высокоавтоматизированного транспортного средства, не повлекшем причинение вреда жизни и здоровью людей, факт такого дорожно-транспортного происшествия оформляется его участниками в соответствии с правилами дорожного движения с учетом особенностей, установленных пунктом 26 настоящей Программы.

26. 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 заднем боковом стекле высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории со стороны места водителя, а также размещенному на официальном сайте субъекта экспериментального правового режима в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет".

Субъект экспериментального правового режима должен в срок не более часа с момента получения информации о дорожно-транспортном происшествии обеспечить прибытие своего уполномоченного представителя на место дорожно-транспортного происшествия для оформления дорожно-транспортного происшествия в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

27. В рамках разбора и оформления дорожно-транспортного происшествия с участием высокоавтоматизированного транспортного средства каждая из сторон дорожно-транспортного происшествия представляет пояснения происшествия и имеющиеся доказательства. Представитель субъекта экспериментального правового режима обязан предоставить 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

(видеоматериал, позволяющий оценить окружающую обстановку в формате mp4, avi, mkv). Качество видеозаписи должно позволять детально оценить окружающую обстановку в момент дорожно-транспортного происшествия в любое время суток при любых погодных условиях. Видеозапись должна содержать момент дорожно-транспортного происшествия, а также период, включающий 30 секунд до и после такого момента.

28. 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 срок не более часа с момента дорожно-транспортного происшествия обеспечить присутствие своего уполномоченного представителя при оформлении дорожно-транспортного происшествия.

Оператор несет ответственность за причинение вреда жизни и здоровью пассажира высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории и (или) иных участников дорожного движения 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 2 категории, несут ответственность за причинение вреда жизни и здоровью пассажира высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории и (или) иных участников дорожного движения в связи с недостатками дополнительного оборудования, установленного субъектом экспериментального правового режима на транспортное средство, или технического состояния высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории.

29. Субъект экспериментального правового режима обязан не позднее 5 календарных дней со дня вступления в силу постановления Правительства Российской Федерации от 9 марта 2022 г. № 309 "Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств" направить в высший исполнительный орган

государственной власти субъекта Российской Федерации, на территории которого устанавливается экспериментальный правовой режим, 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, связанных с эксплуатацией высокоавтоматизированного транспортного средства. В случае изменения такого номера телефона субъект экспериментального правового режима обязан не позднее 5 календарных дней со дня такого изменения в письменной форме уведомить об этом высший исполнительный орган государственной власти субъекта Российской Федерации, на территории которого устанавливается экспериментальный правовой режим, Министерство внутренних дел Российской Федерации, Федеральную службу охраны Российской Федерации и Федеральную службу безопасности Российской Федерации.

30. В случае принятия решения Правительством Москвы о прекращении (временной или частичной приостановке) проезда высокоавтоматизированных транспортных средств по территории г. Москвы субъект экспериментального правового режима обязуется прекратить (временно или частично приостановить) проезд высокоавтоматизированных транспортных средств на территории г. Москвы в соответствии со сроками и ограничениями, установленными соответствующими правовыми актами Мэра Москвы или Правительства Москвы.

31. Эксплуатация высокоавтоматизированных транспортных средств осуществляется в пределах зон эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, установленных настоящей Программой.

32. Зоны эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств 1 категории устанавливаются на следующих территориях:

а) г. Москва (для эксплуатации, не предусматривающей перевозку пассажиров и багажа) - Айвазовского улица, Тарусская улица, Ясногорская улица, Литовский бульвар, Рокотова улица, Соловьиный проезд, Новоясеневский проспект, Вильнюсская улица, Голубинская улица, Одоевского проезд, Паустовского улица, Инессы Арманд улица, Карамзина проезд, Павла Фитина улица, Михаила Грешилова улица, Проектируемый проезд № 5408, Тютчевская аллея, Севастопольский проспект, Аминьевское шоссе, Винницкая улица, Мичуринский проспект, Генерала Дорохова проспект, Лобачевского улица, Раменский бульвар, Комсомольский проспект, Тимура Фрунзе улица, Льва Толстого улица, Фрунзенская

набережная, Оболенский переулок, Олсуфьевский переулок, Россолимо улица, Несвижский переулок, Малый Боженинский переулок, Малая Пироговская улица, Трубецкая улица, Усачева улица, Большая Пироговская улица, Новодевичий проезд, Погодинская улица, Абрикосовский переулок, Ефремова улица, 3-я Фрунзенская улица, 10-летия Октября улица, Доватора улица, Проектируемый проезд № 2309, Савельева улица, Кооперативная улица, Усачевский переулок, Новодевичья набережная, Малый Саввинский переулок, 2-й переулок Тружеников, Еланского улица, Девичьего Поля проезд, 1-й Вражский переулок, 7-й Ростовский переулок, Плющиха улица, Зубовская улица, Зубовский проезд, Хамовнический Вал улица, Крымский проезд, Ксеньинский переулок, Пуговишников переулок, Языковский переулок, мост Лужники, Вернадского проспект, Университетский проспект, 1-й Добрынинский переулок, 1-й Красногвардейский проезд, 1-й Нагатинский проезд, 1-й Очаковский переулок, 1-й Сетуньский проезд, Аминьевский мост, Бакинская улица, Барвихинская улица, Большая Очаковская улица, Большая Тульская улица, Варшавское шоссе, Веерная улица, Витебская улица, Вяземская улица, Добрынинский тоннель, Запорожская улица, Кавказский бульвар, Кантемировская улица, Каширское шоссе, Комиссариатский переулок, Крымский мост, Липецкая улица, Матвеевская улица, Молодогвардейская улица, Мытная улица, Нагатинская улица, Нагорная улица, Нагорный проезд, Нежинская улица, Никулинская улица, Новочеремушкинская улица, Озерная улица, Октябрьский тоннель, Очаковский путепровод, Очаковское шоссе, Партизанская улица, Пресненская набережная, Проектируемый проезд № 1432, Проектируемый проезд № 4423, Проектируемый проезд № 6443, Проектируемый проезд № 6444, Проектируемый проезд № 6445, Пролетарский проспект, Профсоюзная улица (исключая участок от пересечения с улицей Обручева до улицы Наметкина), Рябиновая улица, Севанская улица, Симферопольский бульвар, Староможайское шоссе, Тестовская улица, Ярцевская улица, Толбухина улица, 1905 года улица, Боженко улица, Вавилова улица, Горбунова улица, Гримау улица, Дмитрия Ульянова улица, Коровий Вал улица, Косыгина улица, Кубинка улица, Лестева улица, Лужники улица, Маршала Шестопалова улица, Москворечье улица, Обручева улица, Осипенко улица, Павла Андреева улица, Потылиха улица, Пржевальского улица, Светланова улица, Столетова улица, Шувалова улица, инновационный центр "Сколково", г. Москва;

б) г. Москва (для эксплуатации, предусматривающей перевозку пассажиров и багажа) - Айвазовского улица, Тарусская улица, Ясногорская улица, Литовский бульвар, Рокотова улица, Соловьиный проезд,

Новоясеневский проспект, Вильнюсская улица, Голубинская улица, Одоевского проезд, Паустовского улица, Инессы Арманд улица, Карамзина проезд, Павла Фитина улица, Михаила Грешилова улица, Проектируемый проезд № 5408, Тютчевская аллея, Севастопольский проспект (от пересечения с улицей Айвазовского до пересечения с улицей Островитянова), инновационный центр "Сколково", г. Москва;

в) г. Иннополис, Республика Татарстан;

г) федеральная территория "Сириус".

33. Зоны эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории устанавливаются на следующих территориях:

а) г. Иннополис, Республика Татарстан;

б) инновационный центр "Сколково", г. Москва.

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

34. В ходе эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств на дорогах общего пользования 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.

35. 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 1 категории требований, установленных в руководстве водителя-испытателя по работе с автоматизированной системой управления;

д) иные причины.

36. 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

37. Меры, направленные на минимизацию рисков для эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства 1 категории, когда водитель-испытатель находится в салоне высокоавтоматизированного транспортного средства на месте пассажира, включают:

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

б) организацию регулярного технического обслуживания высокоавтоматизированного транспортного средства, а также предрейсового или предсменного контроля его технического состояния;

в) внедрение диагностической системы, отслеживающей работоспособность программного обеспечения и электрооборудования в режиме реального времени;

г) организацию централизованной оценки и принятия решения о соответствии условий эксплуатации заданным условиям эксплуатации, в том числе на основе статистических показателей;

д) проведение оценки эргономики оборудования и пользовательского интерфейса, включая длительные тесты на закрытом полигоне;

е) разработку программного обеспечения и оборудования в соответствии со стандартами качества и функциональной безопасности субъекта экспериментального правового режима;

ж) проведение итерационного подбора динамических лимитов устройства E-stop и других взаимозависимых динамических параметров в заданном режиме эксплуатации для соблюдения условий безопасности;

з) проведение подбора статических и динамических интервалов исходя из требований, установленных пунктом 16 настоящей Программы;

и) индивидуальный подбор оптимальной посадки и настройки органов управления высокоавтоматизированного транспортного средства во время обучения водителя-испытателя.

38. Меры, направленные на минимизацию рисков для эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории, включают:

а) внедрение в автоматизированную систему управления встроенных алгоритмов поиска отказов и определения собственного состояния, а также сбора и сочетания информации от функциональных датчиков различной физической природы;

б) оснащение высокоавтоматизированного транспортного средства устройством, обеспечивающим отключение автоматизированной системы управления от систем транспортного средства в случае отказа автоматизированной системы управления;

в) организацию регулярного технического обслуживания высокоавтоматизированного транспортного средства, а также предрейсового контроля его технического состояния;

г) внедрение диагностической системы, отслеживающей работоспособность программного обеспечения и электрооборудования в реальном времени;

д) организацию централизованной оценки и принятия решения о соответствии условий эксплуатации заданным условиям, в том числе на основе статистических показателей;

е) разработку программного обеспечения и оборудования в соответствии со стандартами качества и функциональной безопасности субъекта экспериментального правового режима;

ж) проведение итерационного подбора динамических лимитов взаимозависимых динамических параметров в заданном режиме эксплуатации для соблюдения условий безопасности;

з) проведение подбора статических и динамических интервалов исходя из требований, установленных пунктом 16 настоящей Программы;

и) проведение поэтапной подготовки к эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства в соответствии с подпунктом "и" пункта 17 и пунктом 18 настоящей Программы.

## ХII. Перечень субъектов экспериментального правового режима

39. Субъектом экспериментального правового режима является общество с ограниченной ответственностью "Яндекс.Испытания", ОГРН 5177746092695.

## ХIII. Требования, которым субъекты экспериментального правового режима должны соответствовать

40. Субъект экспериментального правового режима должен соответствовать следующим требованиям:

а) требования, предусмотренные частью 1 статьи 8 Федерального закона;

б) участие в эксперименте по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств, предусмотренном постановлением Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2018 г. № 1415 "О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств", не менее года на день подачи заявки о присоединении к экспериментальному правовому режиму.

## ХIV. Возможность присоединения иных субъектов к экспериментальному правовому режиму, порядок их присоединения

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

## ХV. Основания и сроки приостановления статуса субъекта экспериментального правового режима

42. 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, предусмотренных 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 и отчета об итогах деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима инноваций или представления уточненных отчетов;

б) выявление не менее 1 нарушения требований разделов III, VII, IX (за исключением требований, указанных в подпункте "е" пункта 17 и пункте 30 настоящей Программы), X, XI и XXVI - XXVIII настоящей Программы, если эти нарушения соответствуют критериям, установленным пунктами 46 и 47 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 подпункте "е" пункта 17 и пункте 30 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

43. 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 и 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 42 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 42 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 42 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 42 настоящей Программы).

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

44. 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 17 и пункте 30 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 наличия факта нарушения правил дорожного движения и (или) правил эксплуатации транспортного средства при эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства, в результате которого произошло дорожно-транспортное происшествие, указанное в подпункте "в" пункта 42 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 и (или) правил эксплуатации транспортного средства при эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства, в результате которого произошло дорожно-транспортное происшествие, указанное в подпункте "в" пункта 42 настоящей Программы.

45. Прекращение статуса экспериментального правового режима осуществляется в сроки, установленные в Положении 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, утвержденном постановлением Правительства Российской Федерации от 19 ноября 2020 г. № 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

46. Критерием нарушения положений настоящей Программы (за исключением грубого нарушения положений настоящей Программы)

является причинение вреда жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица вследствие несоблюдения требований разделов III, VII, IX (за исключением требований, указанных в подпункте "е" пункта 17 и пункте 30 настоящей Программы), X, XI и XXVI - XXVIII настоящей Программы.

#### XIX. Критерии грубого нарушения положений настоящей Программы

47. Критерием грубого нарушения положений настоящей Программы является смерть человека вследствие несоблюдения требований раздела IX настоящей Программы (за исключением требований, указанных в подпункте "е" пункта 17 и пункте 30 настоящей Программы).

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

48. 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.

49. 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

50. 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)

51. 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

52. 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

53. 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 54 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 территории которых действует экспериментальный правовой режим, при осуществлении ими указанного контроля (надзора) в порядке, установленном положениями, утверждаемыми высшими исполнительными органами государственной власти таких субъектов Российской Федерации в соответствии со статьей 9<sup>1</sup> Федерального закона от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

54. 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 2022 г., далее - с периодичностью 1 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

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

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

57. 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.

58. 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

59. 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 субъекта экспериментального правового режима [sdg.yandex.ru](http://sdg.yandex.ru) в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет".

XXVII. Необходимость дополнительных 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 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

60. Субъект экспериментального правового режима устанавливает на заднем стекле или крышке задней двери 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.

61. 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, а также размещения такой информации перед въездами (проходами) на территорию действия экспериментального правового режима не устанавливается.

XXVIII. Необходимость (отсутствие такой необходимости) страхования субъектом экспериментального правового режима гражданской ответственности за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица при реализации экспериментального правового режима

62. Субъект экспериментального правового режима в дополнение к договору обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств обязан до дня подачи заявки на получение в отношении высокоавтоматизированного транспортного средства заключения о соответствии 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 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

63. Отчет о деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима, содержащий сведения для целей проведения мониторинга экспериментального правового режима, оценки эффективности и результативности реализации экспериментального правового режима, представляется 1 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<sup>1</sup> части 5 статьи 10 Федерального закона

64. 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 эксплуатации  
высокоавтоматизированных  
транспортных средств

(форма)

**ДЕКЛАРАЦИЯ О БЕЗОПАСНОСТИ**  
**высокоавтоматизированного транспортного средства**

\_\_\_\_\_,  
(полное наименование юридического лица, фамилия, имя, отчество индивидуального предпринимателя)

\_\_\_\_\_  
(адрес юридического лица, индивидуального предпринимателя в пределах места нахождения

\_\_\_\_\_  
юридического лица, индивидуального предпринимателя)

ОГРН

\_\_\_\_\_  
телефон

\_\_\_\_\_  
адрес электронной почты \_\_\_\_\_

В лице \_\_\_\_\_  
(фамилия, имя, отчество, должность лица, имеющего право

\_\_\_\_\_,  
без доверенности действовать от имени юридического лица, индивидуального предпринимателя)

далее именуемое субъектом экспериментального правового режима,  
заявляет, что следующее высокоавтоматизированное транспортное  
средство:

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

1) оснащено автоматизированной системой управления, которая:  
обеспечивает соблюдение Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 "О Правилах 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 минимальный возможный уровень риска в случае сбоя в работе автоматизированной системы управления или иной системы транспортного средства;

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 его пользователями и другими участниками дорожного движения четким, действенным и последовательным образом посредством предоставления им достаточных данных, касающихся его состояния и намерения;

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;

не создает электромагнитных помех в транспортном средстве, на котором установлена автоматизированная система управления, и для других участников дорожного движения, а также обеспечивает кибербезопасность;

2) является безопасным для участия в дорожном движении по дорогам общего пользования 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 крышке задней двери 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 E-stop;

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

специальными маркировками, нанесенными на заднем боковом стекле со стороны места, предназначенного для водителя, 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;

3) эксплуатируется субъектом экспериментального правового режима при условии, что им:

организована связь пассажира высокоавтоматизированного транспортного средства с представителями технической поддержки субъекта экспериментального правового режима;

определена среда штатной эксплуатации автоматизированной системы управления, в рамках которой он гарантирует безопасность автоматизированного режима управления;

обеспечено оснащение высокоавтоматизированного транспортного средства средствами, направленными на обеспечение информационной



безопасности, предотвращающими внешнее вмешательство в автоматизированную систему управления, за исключением случаев, когда такое вмешательство предусмотрено самой автоматизированной системой управления в целях обеспечения безопасности, включая вмешательство оператора.

Декларация принята на основании \_\_\_\_\_

Дополнительная информация:

автоматизированная система управления, установленная в высокоавтоматизированном транспортном средстве, состоит из

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(перечислить компонентный состав с указанием марок, моделей, идентификационных обозначений компонентов)

Достоверность указанных сведений подтверждаю

\_\_\_\_\_ М.П. \_\_\_\_\_  
 (подпись) (фамилия, имя, отчество, должность лица, имеющего право без доверенности действовать от имени юридического лица, фамилия, имя, отчество индивидуального предпринимателя)

Декларация действительна со дня регистрации \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ М.П. \_\_\_\_\_  
 (подпись) (фамилия, имя, отчество уполномоченного лица, принимающего декларацию)

\_\_\_\_\_

(регистрационный номер декларации)

\_\_\_\_\_

(дата регистрации декларации)

\_\_\_\_\_

**ПРИЛОЖЕНИЕ № 2**

к Программе экспериментального  
правового режима в сфере цифровых  
инноваций по эксплуатации  
высокоавтоматизированных  
транспортных средств

**ПОКАЗАТЕЛИ**

**эффективности и результативности экспериментального  
правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации  
высокоавтоматизированных транспортных средств и их плановые значения**

Наименование показателя	Год действия экспериментального правового режима					
	1-й год		2-й год		3-й год	
	1-е полугодие	2-е полугодие	1-е полугодие	2-е полугодие	1-е полугодие	2-е полугодие
Пробег высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории (не менее), км	10000	20000	40000	60000	80000	100000
Количество осуществленных пассажирских перевозок (не менее), единиц	100	250	650	1150	1650	2150

Наименование показателя	Год действия экспериментального правового режима					
	1-й год		2-й год		3-й год	
	1-е полугодие	2-е полугодие	1-е полугодие	2-е полугодие	1-е полугодие	2-е полугодие
Дорожно-транспортные происшествия, обусловленные движением высокоавтоматизированных транспортных средств, которые осуществлены с нарушением правил дорожного движения, повлекшие тяжкий или средней тяжести вред здоровью людей (не более), единиц	-	-	-	-	-	-
Сведения о количестве административных правонарушений с участием высокоавтоматизированных транспортных средств 1 и 2 категорий	-	-	-	-	-	-