

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 отношении реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры" на автомобильной дороге общего пользования федерального значения М-11 "Нева"

Постановление Правительства Российской Федерации · № 1849 · от 17.10.2022 · Правительство Российской Федерации · Утратил силу

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ОТ 17 ОКТЯБРЯ 2022 Г. № 1849

МОСКВА

Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры" (Наименование в редакции Постановления Правительства Российской Федерации от 13.11.2025 № 1790)

Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Установить экспериментальный правовой режим в сфере цифровых и технологических инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры".
2. Утвердить прилагаемую Программу экспериментального правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры".
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 17 октября 2022 г. № 1849

ПРОГРАММА

экспериментального правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры"

(Наименование в редакции постановлений Правительства Российской Федерации от 07.08.2024 № 1062, от 13.11.2025 № 1790)

I. Направление разработки, апробации и внедрения цифровых и технологических инноваций
(Наименование в редакции Постановления Правительства Российской Федерации от 13.11.2025 № 1790)

1. Направлением разработки, апробации и внедрения цифровых и технологических инноваций в соответствии с частью 2 статьи 1 Федерального закона "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых и технологических инноваций в Российской Федерации" (далее - Федеральный закон) является 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. Понятия, используемые в настоящей Программе, означают следующее:

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

"автоматизированный режим управления" - режим, при котором управление транспортным средством осуществляется посредством автоматизированной системы вождения в пределах среды штатной эксплуатации;

"автомобильная дорога М-11 "Нева" - автомобильная дорога общего пользования федерального значения М-11 "Нева" Москва - Санкт-Петербург;

"автомобильная дорога М-12 "Восток" - автомобильная дорога общего пользования федерального значения М-12 "Восток" - строящаяся скоростная автомобильная дорога Москва - Казань - Екатеринбург - Тюмень; (Дополнение абзацем - Постановление Правительства Российской Федерации от 07.08.2024 № 1062)

"беспилотная грузовая перевозка" - перевозка грузов автомобильным транспортом за плату (или без взимания таковой), осуществляемая с использованием высокоавтоматизированного транспортного средства, управление которым осуществляется в автоматизированном режиме управления;

"беспилотный логистический коридор" - автомобильная дорога М-11 "Нева", автомобильная дорога М-12 "Восток" и центральная кольцевая автомобильная дорога (далее - автомобильные дороги беспилотного логистического коридора), на которых организовано движение высокоавтоматизированных транспортных средств для выполнения беспилотных грузовых перевозок, в том числе с использованием инфраструктуры;

"владелец высокоавтоматизированного транспортного средства" - лицо, являющееся субъектом экспериментального правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры" (далее - экспериментальный правовой режим) и владеющее высокоавтоматизированным транспортным средством на праве собственности или ином законном основании;

"водитель-испытатель" - находящееся внутри высокоавтоматизированного транспортного средства 1 категории на месте водителя или переднем пассажирском сиденье физическое лицо, осуществляющее контроль за высокоавтоматизированным транспортным средством 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 вождения. 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 вождения при его изготовлении или путем внесения изменений в его конструкцию, осуществляющее движение в автоматизированном режиме управления и предназначенное в том числе для перевозки грузов;

"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 в автоматизированном режиме управления без водителя (в том числе водителя-испытателя) при удаленной маршрутизации и диспетчеризации со стороны диспетчера высокоавтоматизированного транспортного средства;

"декларация о безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства" - заявление производителя высокоавтоматизированного транспортного средства, составленное по форме согласно приложению № 1, о том, что экземпляр высокоавтоматизированного транспортного средства или партия высокоавтоматизированных транспортных средств соответствует требованиям, установленным настоящей Программой, являющееся неотъемлемой частью заявки на проведение испытаний, подаваемой в испытательную лабораторию;

"динамическая цифровая карта дорожного движения" - часть интеллектуальной транспортной системы, основанная на геоинформационной модели дороги и дорожного движения и обеспечивающая в автоматическом режиме повышение ситуационной осведомленности транспортных средств;

"динамическое управление" - выполнение в реальном масштабе времени всех функций, необходимых для передвижения транспортного средства и обеспечивающих контроль за условиями дорожного движения, состоянием бортовых систем, техническим состоянием транспортного средства, реагирование на явления, происходящие в дорожно-транспортной ситуации, а также планирование и сигнализацию маневров;

"диспетчер высокоавтоматизированного транспортного средства" - не являющееся водителем-испытателем физическое лицо, находящееся вне высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории, осуществляющее маршрутизацию и диспетчеризацию высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории, а также контроль за его движением в соответствии с пунктом 18 настоящей Программы, не осуществляющее управление высокоавтоматизированным транспортным средством 2 категории;

"диспетчерский контроль" - деятельность по маршрутизации и диспетчеризации высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории, включая деятельность по дистанционному контролю и (или) мониторингу за состоянием высокоавтоматизированных транспортных средств, активации и деактивации автоматизированной системы вождения;

"заключение о соответствии" - заключение о соответствии экземпляра высокоавтоматизированного транспортного средства или партии высокоавтоматизированных транспортных средств требованиям, предусмотренным пунктом 12 настоящей Программы, выдаваемое субъекту экспериментального правового режима испытательной лабораторией в соответствии с абзацем четвертым пункта 14 или пунктом 14¹ настоящей Программы;

абзац; (Утратил силу - Постановление Правительства Российской Федерации от 13.11.2025 № 1790)

"интеллектуальная транспортная система" - система управления, интегрирующая современные информационные и телематические технологии, включая цифровой двойник, и предназначенная для автоматизированного поиска и принятия к реализации максимально эффективных сценариев управления транспортной системой региона (субъекта Российской Федерации), транспортным средством или группой транспортных средств с целью обеспечения максимизации показателей

использования дорожной сети, повышения безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для водителей;

"инфраструктура" - совокупность объектов, предназначенных для обеспечения движения высокоавтоматизированного транспортного средства и выполнения беспилотных грузовых перевозок на автомобильных дорогах беспилотного логистического коридора, включающая в том числе: объекты дорожно-транспортной инфраструктуры на автомобильных дорогах беспилотного логистического коридора, поддерживающие безопасное движение высокоавтоматизированного транспортного средства, в том числе парковки и многофункциональные зоны, а также обеспечивающие информационное сопровождение движения высокоавтоматизированного транспортного средства по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора; объекты системы связи;

абзац; (Утратил силу - Постановление Правительства Российской Федерации от 13.11.2025 № 1790)

абзац; (Утратил силу - Постановление Правительства Российской Федерации от 07.08.2024 № 1062)
программное обеспечение и информационные системы, обеспечивающие функционирование объектов инфраструктуры;

абзац; (Утратил силу - Постановление Правительства Российской Федерации от 13.11.2025 № 1790)

"испытательная лаборатория" - лаборатория, имеющая аккредитацию в области проведения оценки соответствия полнокомплектных транспортных средств требованиям технического регламента 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 и заключившая с производителем высокоавтоматизированного транспортного средства договор на проведение комплекса работ с целью выдачи заключения о соответствии на возмездной основе;

"нештатная ситуация" - совокупность обстоятельств, делающих невозможным или небезопасным движение высокоавтоматизированного транспортного средства по планируемому маршруту движения на автомобильных дорогах беспилотного логистического коридора;

"маневр минимального риска" - выполняемая автоматизированной системой вождения последовательность действий, направленная на минимизацию рисков дорожно-транспортных происшествий и обеспечение безопасности дорожного движения в случае критического сбоя в работе автоматизированной системы вождения либо иной системы высокоавтоматизированного транспортного средства или непринятия водителем-испытателем (при его наличии) управления после подачи автоматизированной системой вождения соответствующего уведомления и приводящая к безопасной остановке высокоавтоматизированного транспортного средства в соответствии с Правилами дорожного движения. Маневр минимального риска осуществляется в соответствии с требованиями согласно приложению № 1¹; (Дополнение абзацем - Постановление Правительства Российской Федерации от 13.11.2025 № 1790)

"оператор беспилотной грузовой перевозки" - юридическое лицо, являющееся субъектом экспериментального правового режима и обеспечивающее взаимодействие владельцев высокоавтоматизированных транспортных средств и оператора инфраструктуры в рамках обеспечения допуска высокоавтоматизированных транспортных средств к эксплуатации и движения высокоавтоматизированных транспортных средств по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора, в том числе регистрации высокоавтоматизированных транспортных средств в реестре оператора инфраструктуры и формирования маршрутов движения высокоавтоматизированных транспортных средств;

"оператор инфраструктуры" - юридическое лицо, являющееся субъектом экспериментального правового режима и осуществляющее деятельность по созданию и эксплуатации инфраструктуры, а также обеспечивающее информационное сопровождение движения высокоавтоматизированного транспортного средства по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора с

использованием инфраструктуры;

"производитель высокоавтоматизированного транспортного средства" - юридическое лицо, изготовившее транспортное средство, оборудованное автоматизированной системой вождения и предназначенное для перевозки по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора грузов и (или) оборудования, с намерением выпуска его в обращение для реализации либо для собственного пользования, а также юридическое лицо, осуществившее установку автоматизированной системы вождения на транспортные средства, находящиеся в эксплуатации;

"реестр испытательной лаборатории" - информационный регистр, содержащий сведения о высокоавтоматизированных транспортных средствах, в отношении которых испытательной лабораторией выдано заключение о соответствии;

"реестр оператора инфраструктуры" - информационный регистр, ведение которого осуществляется оператором инфраструктуры в электронном виде, содержащий сведения о высокоавтоматизированных транспортных средствах, допущенных к движению по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора, об их владельцах и операторе беспилотной грузовой перевозки, осуществляющем диспетчерское управление соответствующими высокоавтоматизированными транспортными средствами;

"ручной режим управления" - режим, при котором динамическое управление высокоавтоматизированным транспортным средством осуществляет водитель-испытатель;

"ситуационная осведомленность высокоавтоматизированного транспортного средства" - совокупность информации, получаемой в процессе восприятия высокоавтоматизированным транспортным средством элементов окружающей среды во времени и пространстве, а также прогнозирование изменения состояния окружающей среды в ближайшем будущем на основе анализа получаемой информации;

"среда штатной эксплуатации" - окружающие и географические условия, время суток, а также дорожно-транспортные, инфраструктурные, погодные и другие условия, для работы в которых предназначена автоматизированная система вождения, определяемая производителем высокоавтоматизированного транспортного средства и указанная в декларации о безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства;

"техническое обслуживание высокоавтоматизированного транспортного средства" - совокупность регламентированных производителем высокоавтоматизированного транспортного средства работ, осуществляемых в установленном производителем порядке для поддержания работоспособности высокоавтоматизированного транспортного средства при его эксплуатации с целью снижения риска возникновения отказов и неисправностей;

"требования к инфраструктуре" - технические и эксплуатационные требования в соответствии с пунктом 21 настоящей Программы;

"центральная кольцевая автомобильная дорога" - автомобильная дорога общего пользования федерального значения А-113 Центральная кольцевая автомобильная дорога; (Дополнение абзацем - Постановление Правительства Российской Федерации от 07.08.2024 № 1062)

"цифровой двойник" - не входящий в инфраструктуру программно-аппаратный комплекс, предназначенный для сбора, обработки, хранения и передачи данных с целью анализа среды штатной эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства на автомобильных дорогах беспилотного логистического коридора для отображения и передачи в режиме реального времени данных о ее состоянии, состоящий из: (Дополнение абзацем - Постановление Правительства Российской Федерации от 07.08.2024 № 1062)

программного обеспечения и информационных систем, обеспечивающих формирование динамической цифровой карты; (Дополнение абзацем - Постановление Правительства Российской Федерации от 07.08.2024 № 1062)

динамической цифровой карты дорожного движения; (Дополнение абзацем - Постановление

Правительства Российской Федерации от 07.08.2024 № 1062)

"штатные органы управления движением" - конструктивные элементы высокоавтоматизированного транспортного средства, на которые воздействует водитель-испытатель для управления им, предусмотренные штатной комплектацией транспортного средства и (или) прошедшие оценку соответствия высокоавтоматизированного транспортного средства требованиям безопасности в установленном порядке.

II. Описание цифровой инновации, которая планируется к созданию, использованию или введению в употребление в рамках экспериментального правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций в соответствии с пунктом 2 статьи 2 Федерального закона (Наименование в редакции Постановления Правительства Российской Федерации от 13.11.2025 № 1790)

3. Цифровой инновацией являются эксплуатация высокоавтоматизированных транспортных средств, а также предоставление транспортных и логистических услуг с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств. Для реализации цифровой инновации в сфере беспилотных грузовых перевозок 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 диспетчеров высокоавтоматизированных транспортных средств;
- д) испытания высокоавтоматизированного транспортного средства на закрытом полигоне, эксплуатация высокоавтоматизированного транспортного средства на автомобильных дорогах беспилотного логистического коридора;
- 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 диспетчера высокоавтоматизированного транспортного средства;
- 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.

4. Для реализации цифровой инновации субъекты экспериментального правового режима осуществляют деятельность по разработке, апробации и внедрению цифровой инновации, указанной в пункте 3 настоящей Программы:

направленную на обеспечение функционирования беспилотного логистического коридора за счет использования инфраструктуры и организации ее взаимодействия с высокоавтоматизированными транспортными средствами для обеспечения безопасности дорожного движения и организации эффективных моделей грузовых беспилотных перевозок;

обеспечивающую формирование эффективных и экономически востребованных стандартов и требований к изготовлению и эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, инфраструктуре, безопасному осуществлению беспилотных грузовых перевозок, взаимодействию всех участников процесса беспилотных грузовых перевозок.

Результатами осуществления указанных мероприятий являются создание технологий управления беспилотными грузовыми транспортными средствами и сервисов беспилотных грузовых перевозок, последующее масштабирование технологии беспилотного логистического коридора на другие автомобильные дороги общего пользования в целях развития транзитного потенциала Российской Федерации и, соответственно, повышение уровня социально-экономического развития.

5. Организация движения высокоавтоматизированных транспортных средств 1 и 2 категорий на автомобильных дорогах беспилотного логистического коридора допускается до даты ввода в эксплуатацию инфраструктуры, в случае если техническими характеристиками таких транспортных средств не установлено обязательное использование инфраструктуры.

Ввод инфраструктуры в эксплуатацию возможен на отдельных участках автомобильных дорог беспилотного логистического коридора.

Оператор инфраструктуры уведомляет субъектов экспериментального правового режима о вводе в эксплуатацию инфраструктуры путем размещения соответствующего сообщения на своем официальном сайте, а также направляет соответствующее уведомление в Министерство транспорта Российской Федерации, Министерство внутренних дел Российской Федерации и Министерство промышленности и торговли Российской Федерации не позднее 3 рабочих дней с даты ввода инфраструктуры в эксплуатацию.

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

6. 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:

сенсомоторной 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.

IV. Цели установления экспериментального правового режима

в соответствии со статьей 3 Федерального закона

7. 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) расширение состава, повышение качества или доступности товаров, работ и услуг;
- в) совершенствование общего регулирования по результатам реализации экспериментального правового режима;
- г) привлечение инвестиций в развитие предпринимательской деятельности в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации;
- д) создание благоприятных условий для разработки и внедрения цифровых инноваций.

V. Срок действия экспериментального правового режима

8. Срок действия экспериментального правового режима составляет 3 года. Указанный срок действия экспериментального правового режима продлен в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 13 ноября 2025 г. № 1790 "О продлении срока действия экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры" и внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации" до 12 ноября 2028 г.

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

9. Срок участия субъектов экспериментального правового режима устанавливается на срок действия экспериментального правового режима.

VII. Территория, в рамках которой устанавливается экспериментальный правовой режим

10. Экспериментальный правовой режим устанавливается на автомобильных дорогах беспилотного логистического коридора, а также на территории объектов дорожного сервиса автомобильных дорог беспилотного логистического коридора, определенных оператором инфраструктуры и специально предназначенных для обслуживания высокоавтоматизированных транспортных средств, расположенных на территориях Республики Башкортостан, Республики Татарстан и Чувашской Республики, Пермского края, Владимирской, Ленинградской, Московской, Нижегородской, Новгородской, Свердловской и Тверской областей, гг. Москвы и Санкт-Петербурга.

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 1 статьи 15 и абзац третий пункта 2 статьи 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения";
- б) пункт 1 статьи 17 Федерального закона "О безопасности дорожного движения" в части соблюдения обязательных требований безопасности, 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), а также пунктом 55 приложения № 1 к Правилам проведения технического

осмотра исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории транспортных средств;

в) 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";

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

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

е) пункт 7 статьи 11, пункты 1 - 3 статьи 11¹ 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) 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, а также пункта 55 приложения № 1 к Правилам проведения технического осмотра исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории;

и) пункт 38 приложения № 1 к Правилам проведения технического осмотра, а также пункт 55 приложения № 1 к Правилам проведения технического осмотра исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории;

к) Правила внесения изменений в конструкцию находящихся в эксплуатации колесных транспортных средств и осуществления последующей проверки выполнения требований технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств", утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 6 апреля 2019 г. № 413 "Об утверждении Правил внесения изменений в конструкцию находящихся в эксплуатации колесных транспортных средств и осуществления последующей проверки выполнения требований технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств";

л) приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 28 сентября 2022 г. № 390 исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории;

м) 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 перевозки грузов), исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории;

н) приложение № 4 к Правилам перевозки 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;

о) пункт 3² приложения № 5 к Правилам перевозки грузов исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории;

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

р) приложение № 9 к Правилам перевозки 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. Высокоавтоматизированные транспортные средства 1 и 2 категорий должны соответствовать требованиям безопасности согласно приложению № 2 (далее - требования безопасности).

13. В целях проведения испытательной лабораторией оценки соответствия

высокоавтоматизированных транспортных средств требованиям безопасности производитель высокоавтоматизированного транспортного средства 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 с указанием марки, модификации и идентификационного номера (VIN);

б) копию документа, подтверждающего соответствие транспортных средств, использованных для изготовления высокоавтоматизированных транспортных средств, требованиям технического регламента;

в) техническое описание высокоавтоматизированного транспортного средства (партии высокоавтоматизированных транспортных средств), содержащее информацию, предусмотренную приложением № 17 к техническому регламенту, и подробное описание компонентов установленной автоматизированной системы вождения (с перечнем внесенных в конструкцию транспортного средства изменений, если высокоавтоматизированное транспортное средство было изготовлено путем внесения изменений в конструкцию выпущенного в обращение транспортного средства). В случае наличия нештатных органов управления высокоавтоматизированного транспортного средства в техническое описание включается краткое описание таких органов управления;

г) информацию о государственном регистрационном знаке транспортного средства, серии, номере и дате выдачи паспорта транспортного средства (паспортов транспортных средств);

д) декларацию о безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства с приложением к ней документов, содержащих:

принципиальную схему автоматизированной системы вождения, включая подробное описание аппаратных компонентов установленной автоматизированной системы вождения (в том числе информацию о расположении таких компонентов на высокоавтоматизированном транспортном средстве с приложением соответствующих чертежей или рисунков), содержащее информацию об элементах автоматизированной системы вождения, которые участвуют в осуществлении следующих действий:

управление траекторией движения высокоавтоматизированного транспортного средства

посредством рулевого управления;
управление скоростью высокоавтоматизированного транспортного средства посредством управления подачей топлива или тормозной системой;
осуществление мониторинга окружающей обстановки (объектов инфраструктуры и участников дорожного движения);
реагирование на окружающие объекты и события;
планирование управляющих воздействий;
описание порядка активации автоматизированного режима управления, передачи управления высокоавтоматизированным транспортным средством между автоматизированным режимом управления и ручным режимом управления (описание плановой передачи управления, внеплановой передачи управления, экстренной передачи управления), а также описание способа информационного взаимодействия водителя-испытателя и (или) диспетчера с автоматизированной системой вождения;
описание устройства (или системы) для непрерывной некорректируемой регистрации, сбора и хранения данных с датчиков и других средств контроля, обеспечивающих запись информации в формате, доступном только для чтения, а также описание устройства (или системы) для непрерывной некорректируемой видеорегистрации, которое осуществляет видеофиксацию окружающей дорожно-транспортной обстановки во время эксплуатации;
описание принятых мер информационной безопасности;
е) копию документа, подтверждающего право собственности на высокоавтоматизированное транспортное средство, либо документа, подтверждающего право владения высокоавтоматизированным транспортным средством;
ж) 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 каждого высокоавтоматизированного транспортного средства;
з) экземпляр (экземпляры) высокоавтоматизированного транспортного средства.

(Пункт в редакции Постановления Правительства Российской Федерации от 13.11.2025 № 1790)

14. Проведение испытательной лабораторией оценки соответствия высокоавтоматизированного транспортного средства требованиям безопасности включает в себя:

проверку полноты представленных владельцем высокоавтоматизированного транспортного средства сведений и документов, предусмотренных пунктом 13 настоящей Программы;
проведение испытаний высокоавтоматизированного транспортного средства и (или) проведение технической экспертизы высокоавтоматизированного транспортного средства и экспертизы документов, предусмотренных пунктом 13 настоящей Программы, на соответствие требованиям безопасности (в целях подтверждения соответствия высокоавтоматизированного транспортного средства требованиям, предусмотренным пунктами 2 - 12 приложения № 2 к настоящей Программе, может быть использована декларация о безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства);

выдачу заключения о соответствии или мотивированного отказа в выдаче заключения о соответствии в случае соответственно соответствия или несоответствия высокоавтоматизированного транспортного средства (партии высокоавтоматизированных транспортных средств) требованиям безопасности.

В случае если для оценки соответствия высокоавтоматизированного транспортного средства требованиям безопасности заявляется партия высокоавтоматизированных транспортных средств, испытательная лаборатория случайным образом отбирает экземпляр (экземпляры) высокоавтоматизированного транспортного средства из заявленной партии для проведения такой оценки.

(Пункт в редакции Постановления Правительства Российской Федерации от 13.11.2025 № 1790)

14¹. В отношении высокоавтоматизированных транспортных средств, эксплуатация которых осуществлялась в рамках настоящей Программы до вступления в силу постановления Правительства Российской Федерации от 13 ноября 2025 г. № 1790 "О продлении срока действия экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры" и внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации", заключение о соответствии оформляется на основании представленных в испытательную лабораторию субъектами экспериментального правового режима, осуществляющими эксплуатацию таких высокоавтоматизированных транспортных средств:

- а) ранее полученного заключения о соответствии;
- б) декларации о безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства;
- в) подтверждения отсутствия внесения изменений в конструкцию высокоавтоматизированного транспортного средства после выдачи заключения о соответствии, указанного в подпункте "а" настоящего пункта.

(Дополнение пунктом - Постановление Правительства Российской Федерации от 13.11.2025 № 1790)

14². Высокоавтоматизированные транспортные средства, в отношении которых получено заключение о соответствии в порядке, предусмотренном пунктом 14¹ настоящей Программы, в рамках экспериментального правового режима могут эксплуатироваться только в качестве высокоавтоматизированного транспортного средства 1 категории. (Дополнение пунктом - Постановление Правительства Российской Федерации от 13.11.2025 № 1790)

14³. В случае представления производителем транспортного средства информации, предусмотренной подпунктом "г¹" пункта 26 настоящей Программы, испытательная лаборатория проводит изучение планируемых изменений конструкции и (или) среды штатной эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства путем экспертизы документов, предусмотренных пунктом 13 настоящей Программы, и при необходимости путем проведения соответствующих испытаний высокоавтоматизированного транспортного средства. В случае если по итогам указанных экспертизы и испытаний установлено, что в результате планируемых изменений конструкции и (или) среды штатной эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства:

высокоавтоматизированное транспортное средство будет соответствовать требованиям безопасности, принимается решение о сохранении действия заключения о соответствии, указанного в подпункте "а" пункта 14¹ настоящей Программы;

высокоавтоматизированное транспортное средство не будет соответствовать требованиям безопасности, испытательная лаборатория выдает мотивированный отказ в осуществлении планируемых изменений конструкции и (или) среды штатной эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства;

изменяется категория высокоавтоматизированного транспортного средства, оформляется новое заключение о соответствии по итогам оценки соответствия высокоавтоматизированного транспортного средства требованиям безопасности в соответствии с пунктом 14 настоящей Программы.

(Дополнение пунктом - Постановление Правительства Российской Федерации от 13.11.2025 № 1790)

14⁴. Испытательная лаборатория ведет реестр высокоавтоматизированных транспортных средств, в отношении которых выдано заключение о соответствии, и осуществляет представление информации об указанных транспортных средствах, содержащейся в реестре высокоавтоматизированных транспортных средств, оператору инфраструктуры. (Дополнение пунктом - Постановление Правительства Российской Федерации от 13.11.2025 № 1790)

15. Владелец высокоавтоматизированного транспортного средства обязан:

- а) осуществлять эксплуатацию высокоавтоматизированного транспортного средства только при наличии заключения о соответствии в отношении такого транспортного средства и внесенных в порядке, установленном пунктом 28 настоящей Программы, изменений в регистрационные данные транспортного средства;
- б) осуществить обязательное страхование своей гражданской ответственности в соответствии с Федеральным законом "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств", а также дополнительное страхование своей гражданской ответственности за причинение 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) обеспечить исправное техническое состояние принадлежащего ему высокоавтоматизированного транспортного средства, а также незамедлительное прекращение эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства в случае выявления технических неисправностей, создающих угрозу безопасности дорожного движения, или получения уведомления от производителя высокоавтоматизированного транспортного средства о запрете его эксплуатации;
- г) соблюдать порядок и правила эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства в соответствии с действующей эксплуатационной документацией на высокоавтоматизированное транспортное средство, предоставляемой его производителем (далее - эксплуатационная документация), в том числе обеспечивать своевременную установку обновлений программного обеспечения высокоавтоматизированного транспортного средства после получения от производителя соответствующего уведомления;
- д) обеспечить соответствие водителя-испытателя следующим требованиям:
- наличие удостоверения, подтверждающего право на управление транспортным средством соответствующей категории;
 - отсутствие случаев привлечения к административной ответственности за нарушения в области безопасности дорожного движения, предусматривающего лишение права управления транспортным средством соответствующей категории, за последние 3 года;
 - наличие стажа вождения транспортных средств соответствующей категории не менее 3 лет;
 - 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;
- е) своевременно вносить плату за проезд высокоавтоматизированного транспортного средства по участкам автомобильных дорог беспилотного логистического коридора, используемым на платной основе, за исключением случаев, когда владелец высокоавтоматизированного транспортного средства освобожден в соответствии с законодательством Российской Федерации от внесения платы за проезд по платным автомобильным дорогам (платным участкам автомобильных дорог);
- ж) обеспечить подготовку (обучение) диспетчеров высокоавтоматизированных транспортных средств, включая повышение их квалификации, и разработать систему внутреннего контроля за диспетчерами высокоавтоматизированных транспортных средств;
- з) при эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств на территории субъекта Российской Федерации представлять по запросу субъекта Российской Федерации данные:
- о владельце высокоавтоматизированного транспортного средства;
 - о местоположении высокоавтоматизированного транспортного средства;
 - о государственном регистрационном номере высокоавтоматизированного транспортного средства и его категории (высокоавтоматизированное транспортное средство 1 или 2 категории);

и) перед началом эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории 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 диспетчера высокоавтоматизированного транспортного средства и визуальное наблюдение за его движением со стороны работника владельца

высокоавтоматизированного транспортного средства (из расчета один работник владельца высокоавтоматизированного транспортного средства 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 диспетчера высокоавтоматизированного транспортного средства (из расчета один диспетчер высокоавтоматизированного транспортного средства на 5 единиц высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории);

и¹) обеспечивать взаимодействие с цифровым двойником при эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства на автомобильных дорогах беспилотного логистического коридора; (Дополнение подпунктом - Постановление Правительства Российской Федерации от 07.08.2024 № 1062)

и²) осуществлять эксплуатацию высокоавтоматизированного транспортного средства 1 и 2 категории с применением данных цифрового двойника о среде штатной эксплуатации, в том числе в случае деактивации автоматизированной системы управления; (Дополнение подпунктом - Постановление Правительства Российской Федерации от 07.08.2024 № 1062)

к) выполнять иные обязанности в соответствии с настоящей Программой.

16. Владелец высокоавтоматизированного транспортного средства 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) отсутствуют на текущем этапе дорожно-транспортные происшествия, обусловленные движением высокоавтоматизированного транспортного средства, которое осуществлено с нарушением Правил дорожного движения, в последние 100 часов эксплуатации;

в) владельцем высокоавтоматизированного транспортного средства не выявлено технологических и (или) организационных препятствий для перехода на следующий этап.

17. 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 вождения;
- г) водитель-испытатель обязан использовать автоматизированную систему вождения 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 вождения (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 с учетом данных цифрового двойника о среде штатной эксплуатации в целях предотвращения аварийной ситуации, а также в следующих случаях:
 - автоматизированная система вождения послала сигнал о такой необходимости;
 - исходя из конкретных обстоятельств, водитель-испытатель определил или должен был определить, что автоматизированная система вождения вышла за пределы среды штатной эксплуатации или имеет ошибки функционирования;
- ж) в случае наступления дорожно-транспортного происшествия водитель-испытатель должен руководствоваться законодательством Российской Федерации с учетом требований настоящей Программы.

18. К диспетчеру высокоавтоматизированного транспортного средства устанавливаются следующие требования:

- а) в обязанности диспетчера высокоавтоматизированного транспортного средства входит осуществление следующих действий в отношении высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории:
 - активация и деактивация автоматизированной системы вождения;
 - мониторинг состояния автоматизированной системы вождения;
 - 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) диспетчером высокоавтоматизированного транспортного средства осуществляется маршрутизация и диспетчеризация не более 5 высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории;
- в) диспетчер высокоавтоматизированного транспортного средства обязан пройти обучение по программе подготовки диспетчера высокоавтоматизированного транспортного средства, утверждаемой локальным актом владельца высокоавтоматизированного транспортного средства, и должен соответствовать требованиям к водителю-испытателю, установленным подпунктом "а" пункта 17 настоящей Программы;
- г) в случае наступления дорожно-транспортного происшествия диспетчер высокоавтоматизированного транспортного средства должен немедленно передать по телефонному номеру "112" информацию о факте дорожно-транспортного происшествия и возможном наличии либо отсутствии вреда жизни и здоровью его участников.

19. Оператор инфраструктуры обязан обеспечить:

- а) создание, введение в эксплуатацию и эксплуатацию инфраструктуры;
- б) информационное взаимодействие с оператором беспилотной грузовой перевозки в целях обеспечения движения высокоавтоматизированных транспортных средств по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора, в том числе возможность подключения

- информационной системы оператора беспилотной грузовой перевозки к информационной системе оператора инфраструктуры;
- в) ведение реестра оператора инфраструктуры;
- г) регистрацию маршрутов движения высокоавтоматизированных транспортных средств по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора;
- д) информационное сопровождение движения высокоавтоматизированных транспортных средств по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора, в том числе путем оперативной передачи информации о событиях на автомобильных дорогах беспилотного логистического коридора в целях повышения уровня ситуационной осведомленности высокоавтоматизированных транспортных средств;
- е) информирование участников дорожного движения о проезде по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора высокоавтоматизированного транспортного средства, а также при необходимости осуществление иных мероприятий в целях обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах беспилотного логистического коридора в связи с движением высокоавтоматизированного транспортного средства по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора;
- ж) предоставление технической возможности вызова аварийных комиссаров, а также выполнение предусмотренных настоящей Программой действий в случае возникновения нештатных ситуаций;
- з) работоспособность объектов инфраструктуры и выполнение мероприятий по устранению их недостатков, выявленных в процессе эксплуатации, в возможно короткий срок;
- и) выполнение иных действий и мероприятий, предусмотренных настоящей Программой.

20. Порядок взаимодействия между оператором инфраструктуры и оператором беспилотной грузовой перевозки, включая порядок их взаимодействия при возникновении нештатных ситуаций в процессе движения высокоавтоматизированного транспортного средства по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора, регулируется настоящей Программой, а также регламентом взаимодействия оператора инфраструктуры и оператора беспилотной грузовой перевозки (далее - регламент взаимодействия), который утверждается оператором инфраструктуры не позднее чем за 90 дней до планируемой даты ввода в эксплуатацию инфраструктуры.

21. Технические и эксплуатационные требования к инфраструктуре разрабатываются в течение 30 дней с даты установления экспериментального правового режима оператором инфраструктуры и согласовываются им с субъектами экспериментального правового режима при взаимодействии с Министерством транспорта Российской Федерации.

22. Оператор инфраструктуры в целях выполнения функций, предусмотренных настоящей Программой, вправе осуществлять обработку и использование персональных данных субъектов персональных данных, в том числе данных владельцев высокоавтоматизированных транспортных средств, водителей-испытателей и диспетчеров высокоавтоматизированных транспортных средств, с соблюдением требований о защите персональных данных, установленных Федеральным законом "О персональных данных".

23. Оператор беспилотной грузовой перевозки обязан:

- а) осуществлять информационное взаимодействие с оператором инфраструктуры в целях обеспечения движения высокоавтоматизированного транспортного средства по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора, в том числе выполнение необходимых мероприятий по подключению информационной системы оператора беспилотной грузовой перевозки к информационной системе оператора инфраструктуры;
- б) выполнять действия, необходимые для регистрации высокоавтоматизированного транспортного средства в реестре оператора инфраструктуры, указанные в пунктах 38 и 39 настоящей Программы;
- в) формировать маршруты движения высокоавтоматизированного транспортного средства по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора и регистрировать такие маршруты

движения в информационной системе оператора инфраструктуры;

г) осуществлять допуск высокоавтоматизированного транспортного средства на маршрут движения по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора при подтверждении соблюдения требований, предусмотренных настоящей Программой;

д) осуществлять взаимодействие с владельцем высокоавтоматизированного транспортного средства в рамках выполнения функций, возложенных на оператора беспилотной грузовой перевозки;

е) обеспечивать предусмотренные эксплуатационной документацией и настоящей Программой действия в случае возникновения нештатных ситуаций;

ж) соблюдать порядок и правила эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства в соответствии с эксплуатационной документацией, а также незамедлительно принимать меры по прекращению движения высокоавтоматизированного транспортного средства в случае выявления технических неисправностей, создающих угрозу безопасности дорожного движения, или получения уведомления от производителя высокоавтоматизированного транспортного средства о запрете его эксплуатации;

з) выполнять иные действия и мероприятия, предусмотренные настоящей Программой.

24. Оператор беспилотной грузовой перевозки осуществляет свою деятельность на основании заключаемого с владельцем высокоавтоматизированного транспортного средства договора на возмездной основе. В случае если оператор беспилотной грузовой перевозки является одновременно владельцем высокоавтоматизированного транспортного средства, то на оператора беспилотной грузовой перевозки возлагаются обязанности, указанные в пункте 15 настоящей Программы.

25. Оператор беспилотной грузовой перевозки заключает с оператором инфраструктуры договор, а также исполняет регламент взаимодействия.

26. Производитель высокоавтоматизированных транспортных средств обязан:

а) предоставить владельцу высокоавтоматизированного транспортного средства декларацию о безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства;

б) определить среду штатной эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства и максимально подробно указать ее в декларации о безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства;

в) определить порядок технического обслуживания высокоавтоматизированного транспортного средства;

г) представить в испытательную лабораторию сведения и документы, предусмотренные пунктом 13 настоящей Программы, в целях проведения испытательной лабораторией оценки соответствия высокоавтоматизированных транспортных средств требованиям безопасности;

г¹) представлять в испытательную лабораторию, выдавшую заключения о соответствии, информацию о всех планируемых изменениях конструкции и (или) среды штатной эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, в отношении которых оформлены заключения о соответствии; (Дополнение подпунктом - Постановление Правительства Российской Федерации от 13.11.2025 № 1790)

д) осуществлять иные функции в соответствии с настоящей Программой.

27. К эксплуатации на автомобильных дорогах беспилотного логистического коридора допускаются высокоавтоматизированные транспортные средства 1 и 2 категорий, прошедшие оценку соответствия высокоавтоматизированного транспортного средства требованиям безопасности в соответствии с пунктом 14 настоящей Программы, проводимую испытательной лабораторией на основании договоров с производителями высокоавтоматизированных транспортных средств.

28. 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 является основанием для допуска к участию такого высокоавтоматизированного транспортного средства в дорожном движении в рамках экспериментального правового режима.

29. Эксплуатация высокоавтоматизированного транспортного средства на автомобильных дорогах беспилотного логистического коридора возможна в случае прохождения технического осмотра в соответствии с Правилами проведения технического осмотра с учетом положений настоящей Программы.

30. Эксплуатация высокоавтоматизированного транспортного средства на автомобильных дорогах беспилотного логистического коридора возможна при условии осуществления владельцем высокоавтоматизированного транспортного средства обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и дополнительного страхования в соответствии с подпунктом "б" пункта 15 настоящей Программы.

31. Среда штатной эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства определяется производителем высокоавтоматизированного транспортного средства и максимально подробно описывается в декларации о безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства.

32. Движение высокоавтоматизированного транспортного средства по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора в автоматизированном режиме управления допускается исключительно в пределах среды штатной эксплуатации, определенной для автомобильных дорог беспилотного логистического коридора в соответствии с пунктом 31 настоящей Программы.

33. В целях организации информационного взаимодействия оператора беспилотной грузовой перевозки и оператора инфраструктуры для обеспечения движения высокоавтоматизированного транспортного средства по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора осуществляется подключение информационной системы оператора беспилотной грузовой перевозки к информационной системе оператора инфраструктуры в порядке, установленном регламентом взаимодействия.

34. Оператор инфраструктуры утверждает требования к информационной системе оператора беспилотной грузовой перевозки в части, обеспечивающей технологическую совместимость с системой оператора инфраструктуры, а также требования к каналу связи, используемому для подключения информационной системы оператора беспилотной грузовой перевозки к информационной системе оператора инфраструктуры. Указанные требования публикуются на официальном сайте оператора инфраструктуры.

35. Подключение информационной системы оператора беспилотной грузовой перевозки к информационной системе оператора инфраструктуры осуществляется на основании заявки, подаваемой оператором беспилотной грузовой перевозки, и заключаемого оператором инфраструктуры и оператором беспилотной грузовой перевозки договора. Форма заявки, перечень прилагаемых к ней документов и требования к ним определяются регламентом взаимодействия. Оператор инфраструктуры обязан рассмотреть указанную заявку в срок, установленный регламентом взаимодействия. В случае соответствия заявки и представленных документов установленным требованиям оператор инфраструктуры в указанный срок принимает решение о подключении информационной системы оператора беспилотной грузовой перевозки к информационной системе оператора инфраструктуры.

36. Оператор беспилотной грузовой перевозки за счет собственных средств обеспечивает выполнение технологических операций по присоединению своей информационной системы к информационной системе оператора инфраструктуры.

37. Иные положения, определяющие порядок взаимодействия оператора беспилотной грузовой

перевозки и оператора инфраструктуры, могут устанавливаться регламентом взаимодействия.

38. В целях регистрации высокоавтоматизированного транспортного средства в реестре оператора инфраструктуры оператор беспилотной грузовой перевозки направляет оператору инфраструктуры заявку, форма которой определяется регламентом взаимодействия.

39. К заявке прилагаются копии следующих документов:

свидетельство о регистрации транспортного средства;

заключение о соответствии;

эксплуатационная документация;

документы, подтверждающие прохождение высокоавтоматизированным транспортным средством технического осмотра в установленном Правительством Российской Федерации порядке;

полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца

высокоавтоматизированного транспортного средства, соответствующий требованиям, указанным в подпункте "б" пункта 15 настоящей Программы;

договор между оператором беспилотной грузовой перевозки и владельцем

высокоавтоматизированного транспортного средства на оказание услуг оператора беспилотной грузовой перевозки в отношении одного или нескольких высокоавтоматизированных транспортных средств (в случае если оператор беспилотной грузовой перевозки не является владельцем высокоавтоматизированного транспортного средства);

декларация о безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства.

Оператор беспилотной грузовой перевозки осуществляет проверку актуальности, достоверности и полноты информации и документов, представляемых ему владельцем высокоавтоматизированного транспортного средства для регистрации высокоавтоматизированного транспортного средства в реестре оператора инфраструктуры, а также для внесения изменений в данные (исключения данных) о высокоавтоматизированных транспортных средствах, содержащиеся в реестре оператора инфраструктуры.

В заявке на регистрацию высокоавтоматизированного транспортного средства в реестре оператора инфраструктуры в обязательном порядке указывается номер телефона и иная контактная информация для оперативной связи с владельцем высокоавтоматизированного транспортного средства и оператором беспилотной грузовой перевозки в случае возникновения дорожно-транспортных происшествий и в иных необходимых ситуациях, при этом владелец высокоавтоматизированного транспортного средства вправе уполномочить оператора беспилотной грузовой перевозки на представление его интересов по вопросам, связанным с принадлежащим ему высокоавтоматизированным транспортным средством.

Владелец высокоавтоматизированного транспортного средства и (или) оператор беспилотной грузовой перевозки обязаны обеспечить возможность круглосуточной связи с уполномоченным представителем владельца высокоавтоматизированного транспортного средства и (или) оператором беспилотной грузовой перевозки (в том числе с диспетчером высокоавтоматизированного транспортного средства) по указанным контактными данным и незамедлительно уведомлять оператора инфраструктуры об изменении указанных контактных данных.

Регламентом взаимодействия может быть предусмотрена необходимость представления иных документов, не указанных в настоящем пункте.

40. Оператор инфраструктуры осуществляет рассмотрение заявки в срок, установленный регламентом взаимодействия. В случае соответствия заявки и представленных документов установленным требованиям оператор инфраструктуры осуществляет регистрацию высокоавтоматизированного транспортного средства в реестре оператора инфраструктуры. При регистрации высокоавтоматизированного транспортного средства в реестре оператора инфраструктуры оператор инфраструктуры вправе осуществить проверку достоверности представленного заключения о соответствии путем получения соответствующих данных в

испытательной лаборатории.

41. Оператор беспилотной грузовой перевозки в случае изменения информации или документов, представленных при регистрации высокоавтоматизированного транспортного средства в реестре оператора инфраструктуры, обязан в срок, установленный регламентом взаимодействия, направить оператору инфраструктуры заявку о внесении изменений в сведения о высокоавтоматизированном транспортном средстве, содержащиеся в реестре оператора инфраструктуры, с приложением необходимых документов. Форма указанной заявки и требования к ней определяются регламентом взаимодействия.

Оператор инфраструктуры осуществляет рассмотрение заявки в срок, установленный регламентом взаимодействия. В случае соответствия заявки и представленных документов установленным требованиям оператор инфраструктуры осуществляет внесение изменений в данные о высокоавтоматизированных транспортных средствах, содержащиеся в реестре оператора инфраструктуры.

42. Исключение из реестра оператора инфраструктуры данных о высокоавтоматизированных транспортных средствах осуществляется на основании заявки оператора беспилотной грузовой перевозки. Форма указанной заявки и требования к ней определяются регламентом взаимодействия. Оператор инфраструктуры осуществляет рассмотрение заявки в срок, установленный регламентом взаимодействия. В случае соответствия заявки установленным требованиям оператор инфраструктуры исключает данные о высокоавтоматизированных транспортных средствах из реестра оператора инфраструктуры.

43. Оператор беспилотной грузовой перевозки несет ответственность за актуальность, достоверность и полноту информации и документов, представляемых оператору инфраструктуры для регистрации высокоавтоматизированного транспортного средства в реестре оператора инфраструктуры, а также для внесения изменений в данные (исключения данных) о высокоавтоматизированных транспортных средствах, содержащиеся в реестре оператора инфраструктуры.

44. Движение высокоавтоматизированного транспортного средства по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора допускается исключительно при условии соответствия автомобильных дорог беспилотного логистического коридора требованиям, предъявляемым к автомобильным дорогам общего пользования в соответствии с законодательством Российской Федерации.

45. Эксплуатация высокоавтоматизированного транспортного средства на автомобильных дорогах беспилотного логистического коридора допускается при условии выполнения владельцем высокоавтоматизированного транспортного средства и оператором беспилотной грузовой перевозки требований по обеспечению безопасности дорожного движения, предъявляемых при эксплуатации транспортных средств, установленных законодательством Российской Федерации с учетом положений настоящей Программы.

46. Движение высокоавтоматизированного транспортного средства осуществляется на территориях, указанных в пункте 10 настоящей Программы. До указанных территорий высокоавтоматизированное транспортное средство 1 категории может следовать от пункта отправления исключительно в ручном режиме управления, а высокоавтоматизированное транспортное средство 2 категории может быть доставлено другим транспортным средством.

47. Движение по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора высокоавтоматизированных транспортных средств, являющихся тяжеловесными транспортными средствами, масса которых с грузом или без груза и (или) нагрузка на ось которых более чем на 2 процента превышает допустимую массу транспортного средства и (или) допустимую нагрузку на ось, и (или) крупногабаритными транспортными средствами, и (или) транспортными средствами, осуществляющими перевозку опасных грузов, не допускается.

Высокоавтоматизированное транспортное средство может использоваться исключительно для осуществления грузовых перевозок, в том числе для перевозки грузов для личных (бытовых) нужд, а также для осуществления опытной эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства в реальных дорожных условиях.

При движении высокоавтоматизированного транспортного средства по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора в высокоавтоматизированном транспортном средстве соответствующей категории может находиться исключительно водитель-испытатель и (или) работник владельца высокоавтоматизированного транспортного средства. Перевозка пассажиров с использованием высокоавтоматизированного транспортного средства не допускается.

48. Движение высокоавтоматизированного транспортного средства по участкам автомобильных дорог беспилотного логистического коридора, используемым на платной основе, допускается при условии внесения платы, исходя из размера тарифа оператора инфраструктуры, подлежащего установлению в соответствии с порядком внесения платы за проезд транспортного средства по платным автомобильным дорогам, платным участкам автомобильных дорог, за исключением случаев, когда владелец высокоавтоматизированного транспортного средства освобожден в соответствии с законодательством Российской Федерации от внесения платы за проезд по платным автомобильным дорогам (платным участкам автомобильных дорог).

49. Оператор беспилотной грузовой перевозки до начала движения высокоавтоматизированного транспортного средства по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора обязан осуществить регистрацию маршрута движения высокоавтоматизированного транспортного средства по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора в информационной системе оператора инфраструктуры.

В случае отсутствия регистрации высокоавтоматизированного транспортного средства в реестре оператора инфраструктуры, а также в случае изменения информации или документов, представленных при регистрации высокоавтоматизированного транспортного средства в реестре оператора инфраструктуры, оператор беспилотной грузовой перевозки осуществляет регистрацию маршрута движения после внесения (актуализации) информации о высокоавтоматизированном транспортном средстве в реестре оператора инфраструктуры в порядке, установленном пунктами 38 - 41 настоящей Программы.

Движение высокоавтоматизированного транспортного средства по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора без регистрации маршрута движения или с нарушением параметров маршрута движения не допускается.

50. Для регистрации маршрута движения оператор беспилотной грузовой перевозки до начала движения высокоавтоматизированного транспортного средства по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора указывает в информационной системе оператора инфраструктуры следующие данные:

государственный регистрационный номер высокоавтоматизированного транспортного средства, осуществляющего движение по маршруту движения, или государственные регистрационные номера нескольких таких транспортных средств, если они осуществляют следование по маршруту движения в колонне;

начальная и конечная точки маршрута движения по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора;

начальная и конечная точки полного маршрута движения;

сведения о планируемых остановках на маршруте движения с указанием причины необходимости остановок;

дата и время въезда и выезда на маршрут движения;

сведения о режимах управления высокоавтоматизированным транспортным средством на участках маршрута движения (автоматизированный режим управления, ручной режим управления);

сведения о планируемой скорости движения высокоавтоматизированного транспортного средства;
сведения о водителе-испытателе (для высокоавтоматизированного транспортного средства 1 категории);

сведения о диспетчере высокоавтоматизированного транспортного средства (для высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории);

вид перевозимого груза и данные о грузе.

Состав представляемых данных для регистрации маршрута движения может быть уточнен в регламенте взаимодействия.

Оператор беспилотной грузовой перевозки обязан обеспечить актуальность, достоверность и полноту данных о маршруте движения и своевременно осуществлять внесение изменений в данные маршрута движения, а также отменять маршрут движения в соответствии с регламентом взаимодействия.

51. После регистрации оператором беспилотной грузовой перевозки маршрута движения в информационной системе оператора инфраструктуры оператор инфраструктуры осуществляет следующие действия:

а) информирует оператора беспилотной грузовой перевозки об условиях движения по зарегистрированному маршруту с указанием параметров, предусмотренных регламентом взаимодействия;

б) в случае невозможности движения высокоавтоматизированного транспортного средства по указанному оператором беспилотной грузовой перевозки маршруту движения, в том числе при наличии временных ограничений или прекращении движения по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора, информирует об этом оператора беспилотной грузовой перевозки с указанием причин такого решения.

52. Дополнительные требования к порядку регистрации маршрута могут быть установлены регламентом взаимодействия.

53. Движение высокоавтоматизированного транспортного средства должно осуществляться с соблюдением Правил дорожного движения.

54. При движении в автоматизированном режиме управления высокоавтоматизированное транспортное средство должно в соответствии с его эксплуатационной документацией осуществлять реагирование на сведения динамической цифровой карты дорожного движения, а также на иные сведения, относящиеся к движению высокоавтоматизированного транспортного средства по автоматизированной дороге, передачу которых обеспечивает оператор инфраструктуры.

55. Оператор беспилотной грузовой перевозки и (или) владелец высокоавтоматизированного транспортного средства должны обеспечить необходимый запас хода высокоавтоматизированного транспортного средства для безостановочного движения высокоавтоматизированного транспортного средства по всему маршруту движения.

56. Использование высокоавтоматизированным транспортным средством объектов дорожного сервиса, специально не предназначенных для использования высокоавтоматизированными транспортными средствами, а также съезд с автомобильных дорог беспилотного логистического коридора к таким объектам допускается только по согласованию с оператором инфраструктуры.

57. В процессе движения высокоавтоматизированного транспортного средства оператор инфраструктуры и оператор беспилотной грузовой перевозки осуществляют обмен данными, необходимыми для осуществления движения высокоавтоматизированного транспортного средства по маршруту движения, в объеме и порядке, которые предусмотрены регламентом взаимодействия.

58. Оператор инфраструктуры в процессе движения высокоавтоматизированного транспортного средства по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора обеспечивает передачу сведений, относящихся к движению высокоавтоматизированного транспортного средства по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора, в целях повышения ситуационной

осведомленности высокоавтоматизированного транспортного средства, в том числе сведений:
о временных и постоянных дорожных знаках, установленных на автомобильных дорогах беспилотного логистического коридора по маршруту движения;
о рекомендуемой скорости движения;
об опасных метеоусловиях (о боковом ветре, об осадках, ухудшении сцепления, о сильном ветре);
о приближении транспортного средства с приоритетным проездом;
о дорожных работах;
о дорожно-транспортном происшествии;
о заторе (пробке) на автомобильных дорогах беспилотного логистического коридора;
о человеке, животном и об объекте на автомобильных дорогах беспилотного логистического коридора;
об осуществлении транспортным средством движения задним ходом или движения во встречном направлении;
абзац; (Утратил силу - Постановление Правительства Российской Федерации от 07.08.2024 № 1062)
об остановке транспортного средства или о неподвижном транспортном средстве на автомобильных дорогах беспилотного логистического коридора;
о тихоходном транспортном средстве;
о пожаре и задымлении на автомобильных дорогах беспилотного логистического коридора.
Дополнительные сведения, передаваемые оператором инфраструктуры в процессе движения высокоавтоматизированного транспортного средства, скорость их обработки и передачи могут быть определены в регламенте взаимодействия.

59. Оператор инфраструктуры в процессе движения высокоавтоматизированного транспортного средства по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора обеспечивает контроль соответствия фактического маршрута движения высокоавтоматизированного транспортного средства по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора маршруту движения, зарегистрированному оператором беспилотной грузовой перевозки в информационной системе оператора инфраструктуры. В случае остановки или отклонения движения высокоавтоматизированного транспортного средства от зарегистрированного в информационной системе маршрута движения оператор инфраструктуры незамедлительно информирует об этом оператора беспилотной грузовой перевозки, который осуществил регистрацию маршрута движения такого высокоавтоматизированного транспортного средства.

60. Оператор инфраструктуры обеспечивает представление по запросу оператора беспилотной грузовой перевозки дополнительных данных и отчетов о движении высокоавтоматизированного транспортного средства по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора.

61. Оператор беспилотной грузовой перевозки в процессе движения высокоавтоматизированного транспортного средства по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора представляет оператору инфраструктуры в том числе информацию о необходимости изменения маршрута движения и осуществления остановок высокоавтоматизированного транспортного средства, а также о возникновении нештатных ситуаций.

62. Оператор инфраструктуры осуществляет хранение информации о пройденных высокоавтоматизированным транспортным средством по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора маршрутах движения в объеме и в течение срока, которые установлены требованиями к инфраструктуре. Оператор инфраструктуры представляет информацию о пройденных высокоавтоматизированным транспортным средством по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора маршрутах движения по запросам Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства внутренних дел Российской Федерации, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и Министерства промышленности и торговли Российской Федерации.

63. В случае возникновения нештатной ситуации оператор инфраструктуры и оператор беспилотной

грузовой перевозки осуществляют необходимые мероприятия и взаимодействие в соответствии с согласованным порядком взаимодействия оператора инфраструктуры и оператора беспилотной грузовой перевозки при возникновении нештатных ситуаций в процессе движения высокоавтоматизированного транспортного средства по автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора (далее - порядок взаимодействия при нештатных ситуациях).

64. Оператор инфраструктуры и оператор беспилотной грузовой перевозки в случае возникновения нештатной ситуации обязаны незамедлительно уведомить друг друга о возникновении нештатной ситуации.

65. Оператор беспилотной грузовой перевозки в случае возникновения нештатной ситуации обязан принять меры, предусмотренные порядком взаимодействия при нештатных ситуациях, а также иные меры, направленные на обеспечение безопасности других участников дорожного движения и водителя-испытателя.

66. Порядок взаимодействия при нештатных ситуациях должен предусматривать выполнение необходимых мероприятий для обеспечения безопасности участников дорожного движения, в том числе:

- а) порядок остановки и стоянки высокоавтоматизированного транспортного средства;
- б) порядок изменения маршрута движения в случае необходимости;
- в) порядок информирования других участников движения о возникновении нештатной ситуации в случае необходимости;
- г) порядок предоставления оператором инфраструктуры технической возможности вызова аварийных комиссаров, в том числе порядок предоставления услуг по заграждению, охране, заправке и эвакуации высокоавтоматизированного транспортного средства.

67. Субъект экспериментального правового режима обязан не позднее 10 рабочих дней до предполагаемой даты начала осуществления эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства на территории субъекта Российской Федерации, указанного в пункте 10 настоящей Программы, направить в высший исполнительный орган такого субъекта Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, 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 реализацией экспериментального правового режима. В случае изменения 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 субъекта Российской Федерации, на территории которого предполагается эксплуатация высокоавтоматизированного транспортного средства, Министерство транспорта Российской Федерации, Министерство внутренних дел Российской Федерации, Федеральную службу охраны Российской Федерации и Федеральную службу безопасности Российской Федерации.

68. В случае принятия высшим исполнительным органом субъекта Российской Федерации 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 нормативными правовыми актами высшего исполнительного органа субъекта Российской Федерации.

69. Субъект экспериментального правового режима вправе изменять зону эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в пределах территорий субъекта Российской

Федерации при согласовании с высшим исполнительным органом субъекта Российской Федерации, Министерством транспорта Российской Федерации, Министерством внутренних дел Российской Федерации, Федеральной службой охраны Российской Федерации и Федеральной службой безопасности Российской Федерации.

70. При необходимости остановки высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории сотрудник полиции осуществляет прямую связь с оператором беспилотной грузовой перевозки по номеру телефона, указанному на высокоавтоматизированном транспортном средстве, а также на официальном сайте оператора беспилотной грузовой перевозки в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет", и сообщает о необходимости осуществить остановку конкретного высокоавтоматизированного транспортного средства с указанием государственного регистрационного номера такого транспортного средства.

При получении требования сотрудника полиции об остановке конкретного высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории оператор беспилотной грузовой перевозки (диспетчер высокоавтоматизированного транспортного средства) обеспечивает остановку высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории в ближайшем безопасном месте, при этом владелец такого высокоавтоматизированного транспортного средства и (или) оператор беспилотной грузовой перевозки обязаны обеспечить прибытие уполномоченного представителя (уполномоченных представителей) на место остановки высокоавтоматизированного транспортного средства в течение одного часа с момента поступления от сотрудника полиции требования о его остановке, если сотрудник полиции обратился с требованием о прибытии такого представителя (представителей).

В случае если владелец высокоавтоматизированного транспортного средства также является оператором беспилотной грузовой перевозки, такое лицо вправе уполномочить одного представителя для прибытия на место остановки высокоавтоматизированного транспортного средства.

71. При дорожно-транспортном происшествии участники дорожно-транспортного происшествия руководствуются Правилами дорожного движения с учетом положений настоящей Программы.

72. В случае дорожно-транспортного происшествия с участием высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории любой участник дорожного движения может установить связь с оператором беспилотной грузовой перевозки посредством телефонного звонка или направления смс-сообщения по номеру телефона, указанному на высокоавтоматизированном транспортном средстве, а также размещенному на официальном сайте оператора беспилотной грузовой перевозки в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет".

Оператор беспилотной грузовой перевозки, а также водитель-испытатель и (или) диспетчер высокоавтоматизированного транспортного средства немедленно передают по телефонному номеру "112" информацию о факте дорожно-транспортного происшествия и возможном наличии либо об отсутствии вреда жизни и здоровью его участников, незамедлительно уведомляет владельца высокоавтоматизированного транспортного средства о дорожно-транспортном происшествии.

Владелец высокоавтоматизированного транспортного средства, в отношении которого поступила информация о дорожно-транспортном происшествии, обеспечивает в течение одного часа с момента получения такой информации прибытие своего уполномоченного представителя на место дорожно-транспортного происшествия для оформления дорожно-транспортного происшествия в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

73. 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 владельца высокоавтоматизированного транспортного средства 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 (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 30 секунд до и после такого момента.

74. Диспетчер высокоавтоматизированного транспортного средства несет ответственность за причинение вреда жизни и здоровью участников дорожного движения в связи с недостатками при осуществлении маршрутизации и диспетчеризации высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории.

Единоличный исполнительный орган оператора беспилотных грузовых перевозок и (или) лицо, непосредственно исполнявшие обязанности оператора беспилотных грузовых перевозок, несут ответственность за причинение вреда жизни и здоровью участников дорожного движения в связи с недостатками при осуществлении функции оператора беспилотных грузовых перевозок.

Единоличный исполнительный орган владельца высокоавтоматизированного транспортного средства и (или) лицо, ответственные за техническое состояние высокоавтоматизированного транспортного средства, несут ответственность за причинение вреда жизни и здоровью участников дорожного движения в связи с недостатками дополнительного оборудования, установленного владельцем высокоавтоматизированного транспортного средства на транспортное средство, или технического состояния высокоавтоматизированного транспортного средства.

75. Перевозка грузов с использованием высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории осуществляется в соответствии с Правилами перевозки грузов с учетом положений, предусмотренных пунктами 76 - 84 настоящей Программы.

76. Время подачи контейнера в случае, указанном в пункте 43 Правил перевозки грузов, в пункты погрузки и выгрузки исчисляется с момента предъявления владельцем высокоавтоматизированного транспортного средства сопроводительной ведомости грузоотправителю в пункте погрузки, грузополучателю в пункте выгрузки либо с момента внесения соответствующей информации грузоотправителем или грузополучателем в электронную сопроводительную ведомость.

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

- а) грузополучатель информирует оператора беспилотной грузовой перевозки по номеру телефона, указанному на высокоавтоматизированном транспортном средстве, а также на официальном сайте оператора беспилотной грузовой перевозки в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет", о дате, времени и причинах отказа принять груз;
- б) оператор беспилотной грузовой перевозки незамедлительно передает владельцу высокоавтоматизированного транспортного средства информацию о дате, времени и причинах отказа принять груз, полученную в соответствии с подпунктом "а" настоящего пункта;
- в) владелец высокоавтоматизированного транспортного средства в письменной форме либо с использованием средств связи уведомляет грузоотправителя об отказе и о причинах отказа грузополучателя принять груз и запрашивает указание о переадресовке груза;
- г) при неполучении от грузоотправителя переадресовки в течение 2 часов с момента его уведомления о невозможности доставки груза владелец высокоавтоматизированного транспортного средства осуществляет возврат груза грузоотправителю, о чем уведомляет его в письменной форме.

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

- а) грузополучатель направляет в электронной форме в адрес грузоотправителя и владельца

высокоавтоматизированного транспортного средства уведомление об отказе в приеме груза с указанием даты, времени и причин отказа;

б) грузоотправитель направляет в электронной форме владельцу высокоавтоматизированного транспортного средства указание о переадресовке груза;

в) при неполучении от грузоотправителя переадресовки в течение 2 часов с момента уведомления о невозможности доставки груза владелец высокоавтоматизированного транспортного средства осуществляет возврат груза грузоотправителю.

79. В случае, указанном в подпункте "г" пункта 84 Правил перевозки грузов, к акту прилагаются результаты проведения экспертизы для определения размера фактических недостачи и повреждения (порчи) груза, при этом указанный акт должен быть составлен в присутствии владельца высокоавтоматизированного транспортного средства.

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

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

владельца высокоавтоматизированного транспортного средства (после сверки соответствия представленного груза, упаковки, тары с данными, указанными в разделе 3 транспортной накладной по форме, приведенной в приложении № 4 к Правилам перевозки грузов, а также после внесения оговорок и замечаний при приеме груза).

Электронная транспортная накладная подписывается усиленной квалифицированной электронной подписью владельца высокоавтоматизированного транспортного средства.

81. 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 грузополучателю" раздела 10 транспортной накладной по форме, приведенной в приложении № 4 к Правилам перевозки грузов, указываются реквизиты настоящей Программы.

82. 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 перевозки грузов, указываются реквизиты настоящей Программы.

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

84. В заказе-наряде на предоставление транспортного средства в качестве реквизитов, указанных в разделе 12 реквизитов, предусмотренных приложением № 6 к Правилам перевозки грузов, 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

85. В ходе эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств на автомобильных дорогах беспилотного логистического коридора 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. Субъект экспериментального правового режима обязан учитывать риски, предусмотренные настоящим пунктом, возникающие при эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств.

86. 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 требований, установленных в руководстве водителя по работе с автоматизированной системой вождения;
- д) иные причины.

87. 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

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

- а) обучение водителей-испытателей и диспетчеров высокоавтоматизированных транспортных средств 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 автоматизированной системы вождения в режиме реального времени;
- г) недопущение стороннего вмешательства в работу автоматизированной системы вождения, кроме случаев, когда такое вмешательство предусмотрено алгоритмом ее работы;
- д) наличие в автоматизированной системе вождения функционала, обеспечивающего при необходимости безопасную остановку высокоавтоматизированного транспортного средства в соответствии с Правилами дорожного движения в случае сбоя в работе автоматизированной системы вождения либо иной системы высокоавтоматизированного транспортного средства или непринятия водителем управления после подачи автоматизированной системой вождения соответствующего уведомления (в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 1 категории);
- е) тестирование высокоавтоматизированных транспортных средств на закрытых полигонах до начала эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств на автомобильных дорогах беспилотного логистического коридора;
- ж) осуществление эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории с использованием инфраструктуры, обеспечивающей повышение уровня ситуационной осведомленности высокоавтоматизированного транспортного средства путем предоставления предварительной и оперативной информации о дорожной ситуации, информирования других участников дорожного движения о движении высокоавтоматизированного транспортного средства, а также управление транспортным потоком со стороны оператора инфраструктуры и интеллектуальной транспортной системы;
- з) создание и эксплуатацию в составе инфраструктуры системы, обеспечивающей планирование, контроль и управление движением высокоавтоматизированного транспортного средства по

автомобильным дорогам беспилотного логистического коридора;

и) предоставление оператором инфраструктуры технической возможности вызова аварийных комиссаров на автомобильных дорогах беспилотного логистического коридора в случае возникновения нештатных ситуаций с участием высокоавтоматизированного транспортного средства, а также взаимодействие с аварийно-спасательными службами;

к) выбор для установления экспериментального правового режима автомобильных дорог беспилотного логистического коридора, находящейся в доверительном управлении оператора инфраструктуры, условия движения по которой сводят к минимуму риски наступления дорожно-транспортных происшествий с участием высокоавтоматизированного транспортного средства, в том числе за счет следующих факторов:

встречные направления транспортных потоков физически разделены;

пересечение проезжих частей организовано по многоуровневым развязкам, отсутствуют перекрестки;

запрещено движение пешеходов, велосипедистов и прогон животных;

л) всесторонний анализ отказов автоматизированной системы вождения и дорожно-транспортных происшествий с участием высокоавтоматизированного транспортного средства и проведение на основе указанного анализа профилактических мероприятий;

м) применение водителем-испытателем полученных любым технически доступным способом данных цифрового двойника при осуществлении движения высокоавтоматизированного транспортного средства в ручном режиме управления, в том числе в случаях деактивации автоматизированной системы вождения; (Дополнение подпунктом - Постановление Правительства Российской Федерации от 07.08.2024 № 1062)

н) обеспечение способности высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории осуществить маневр минимального риска. (Дополнение подпунктом - Постановление Правительства Российской Федерации от 13.11.2025 № 1790)

XII. Перечень субъектов экспериментального правового режима

89. Субъектами экспериментального правового режима являются:

- а) оператор инфраструктуры - Государственная компания "Российские автомобильные дороги" (ОГРН 1097799013652);
- б) производители высокоавтоматизированных транспортных средств:
- публичное акционерное общество "КАМАЗ" (ОГРН 1021602013971);
- общество с ограниченной ответственностью "Научно-производственное объединение "СтарЛайн" (ОГРН 1107847351347);
- общество с ограниченной ответственностью "Автотех" (ОГРН 1217700104160); (Дополнение абзацем - Постановление Правительства Российской Федерации от 08.08.2023 № 1296)
- в) операторы беспилотных грузовых перевозок, владельцы высокоавтоматизированных транспортных средств:
- общество с ограниченной ответственностью "Глобалтрак Лоджистик" (ОГРН 1137746414420);
- общество с ограниченной ответственностью "Агро-авто" (ОГРН 1027700302013);
- общество с ограниченной ответственностью "Научно-производственное объединение "СтарЛайн" (ОГРН 1107847351347);
- общество с ограниченной ответственностью "Сельта" (ОГРН 1022301614873);
- общество с ограниченной ответственностью "Инновационный центр "КАМАЗ" (ОГРН 1127746654078); (Дополнение абзацем - Постановление Правительства Российской Федерации от 17.04.2023 № 607)
- общество с ограниченной ответственностью "Автотех" (ОГРН 1217700104160); (Дополнение абзацем - Постановление Правительства Российской Федерации от 08.08.2023 № 1296)
- общество с ограниченной ответственностью "Газпромнефть-Снабжение" (ОГРН 1035501014284);

(Дополнение абзацем - Постановление Правительства Российской Федерации от 24.11.2023 № 1986) акционерное общество "Национальный перевозчик" (ОГРН 1237700460260). (Дополнение абзацем - Постановление Правительства Российской Федерации от 14.02.2024 № 161)

XIII. Требования, которым субъекты экспериментального правового режима должны соответствовать

90. Субъект экспериментального правового режима, являющийся оператором инфраструктуры, наряду с требованиями, предусмотренными пунктами 1 - 4 части 1 статьи 8 Федерального закона, должен соответствовать следующим требованиям:

- а) субъект экспериментального правового режима является некоммерческой организацией, созданной Российской Федерацией в организационно-правовой форме государственной компании;
- б) субъект экспериментального правового режима осуществляет деятельность по доверительному управлению автомобильными дорогами беспилотного логистического коридора.

91. Иные субъекты экспериментального правового режима должны соответствовать требованиям, предусмотренным пунктами 1 - 4 части 1 статьи 8 Федерального закона.

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

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

XV. Основания и сроки приостановления статуса субъекта экспериментального правового режима

93. 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 в соответствии с требованиями и сроками, предусмотренными разделами XXV и XXIX настоящей Программы, а также представление неполной или недостоверной информации 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 или представления уточненного отчета;
- б) выявление не менее одного нарушения требований разделов III, VII, IX (за исключением требований, указанных в подпункте "з" пункта 15 и пункте 68 настоящей Программы), X, XI и XXVI - XXVIII настоящей Программы, если эти нарушения соответствуют критериям, установленным пунктами 97 и 98 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 "з" пункта 15 и пункте 68 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

94. 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 и технологических 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 93 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 93 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 93 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 93 настоящей Программы).

XVII. Основания и сроки прекращения статуса субъекта экспериментального правового режима в соответствии

с частью 2 статьи 12 Федерального закона

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

- а) основания, указанные в пунктах 1, 2 и подпунктах "а" - "в¹" пункта 3 части 2 статьи 12 Федерального закона;
- б) 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 93 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 93 настоящей Программы;

в) повторное нарушение требований, указанных в подпункте "з" пункта 15 и пункте 68 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.

96. 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. № 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

97. 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 "з" пункта 15 и пункте 68 настоящей Программы), X, XI и XXVI - XXVIII настоящей Программы.

XIX. Критерии грубого нарушения положений настоящей Программы

98. Критерием грубого нарушения положений настоящей Программы является смерть человека вследствие несоблюдения требований, указанных в разделе IX настоящей Программы (за исключением требований, указанных в подпункте "з" пункта 15 и пункте 68 настоящей Программы).

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

99. Действие экспериментального правового режима приостанавливается по основаниям, указанным в пунктах 1 и 2 части 1 статьи 16 Федерального закона.

Действие экспериментального правового режима может быть приостановлено на срок до 3 месяцев в порядке, предусмотренном Правилами приостановления действия экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, прекращения действия экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, уведомления субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций или субъектов экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций о приостановлении или прекращении действия экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 2020 г. № 2116 "Об утверждении Правил приостановления действия экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, прекращения действия экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, уведомления субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций или субъектов экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций о приостановлении или прекращении действия экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций".

XXI. Основания досрочного прекращения действия экспериментального правового режима в

соответствии
с частью 2 статьи 17 Федерального закона

100. Действие экспериментального правового режима досрочно прекращается по основаниям, указанным в пункте 1, абзацах первом - четвертом подпункта "а" и подпункте "б" пункта 2 части 2 статьи 17 Федерального закона.

XXII. Порядок и условия использования продукции, произведенной и (или) апробируемой при реализации экспериментального правового режима
(Раздел в редакции Постановления Правительства Российской Федерации от 13.11.2025 № 1790)

101. Порядок и условия использования продукции, произведенной и (или) апробируемой при реализации экспериментального правового режима, настоящей Программой не устанавливаются.

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

102. Федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими функции по выработке государственной политики и нормативно-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, в том числе функции
по организации и проведению проверок соблюдения положений настоящей Программы

103. 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".

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

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

105. В ходе мониторинга экспериментального правового режима оценивается соответствие деятельности субъекта экспериментального правового режима показателям эффективности и результативности.

106. 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 и подготовки предложения о внесении изменений в общее регулирование, 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 и подготовки предложения о внесении изменений в общее регулирование", отчетов об итогах деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций.

107. Показатели эффективности и результативности экспериментального правового режима и их плановые значения приведены в приложениях № 3 и 4.

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

108. 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 отношениям, от общего регулирования, осуществляется посредством размещения соответствующей информации на официальном сайте каждого субъекта экспериментального правового режима в информационно-телекоммуникационной 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

109. Субъект экспериментального правового режима обеспечивает оснащение высокоавтоматизированного транспортного средства специальным знаком и специальными маркировками, указанными в подпунктах "г" и "е" пункта 3 приложения № 2 к настоящей Программе.

110. 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. Положения о страховании гражданской ответственности участников экспериментального правового режима, являющихся юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц при реализации экспериментального правового режима, требования к условиям такого страхования, в том числе минимальному размеру страховой суммы, а также об ином страховании

(Наименование в редакции Постановления Правительства Российской Федерации от 13.11.2025 № 1790)

111. Оператор инфраструктуры, оператор беспилотной грузовой перевозки и владелец высокоавтоматизированного транспортного средства до начала фактического выполнения функций в рамках экспериментального правового режима обеспечивают страхование 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 на протяжении всего срока действия экспериментального правового режима.

XXIX. Периодичность представления сведений для целей проведения мониторинга экспериментального правового режима, оценки эффективности и результативности реализации экспериментального правового режима

112. 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. В рамках предусмотренного настоящим пунктом отчета субъектом экспериментального правового режима также представляется информация о количестве дорожно-транспортных происшествий, обусловленных движением высокоавтоматизированных транспортных средств, на 10000 километров, а также о количестве случаев незамедлительного принятия управления высокоавтоматизированным транспортным средством водителем-испытателем в случаях, указанных в подпункте "е" пункта 17 настоящей Программы.

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 13¹ части 5 статьи 10 Федерального закона

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

XXXI. Перечень лиц из предусмотренных настоящей Программой участников экспериментального правового режима, к которым в рамках экспериментального правового режима предъявляется требование об отсутствии судимости
(Дополнение разделом - Постановление Правительства Российской Федерации от 13.11.2025 № 1790)

114. Требование об отсутствии судимости предъявляется к водителю-испытателю.

XXXII. Порядок и условия использования результатов интеллектуальной деятельности, создаваемых в том числе с применением технологий искусственного интеллекта, при реализации экспериментального правового режима
(Дополнение разделом - Постановление Правительства Российской Федерации от 13.11.2025 № 1790)

115. Порядок и условия использования результатов интеллектуальной деятельности, создаваемых в том числе с применением технологий искусственного интеллекта, при реализации экспериментального правового режима настоящей Программой не устанавливаются.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

к Программе экспериментального правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры"

(в редакции постановления
Правительства Российской Федерации
от 13 ноября 2025 г. № 1790)

(форма)

ДЕКЛАРАЦИЯ О БЕЗОПАСНОСТИ

высокоавтоматизированного транспортного средства
(партии высокоавтоматизированных транспортных средств)

(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

ОГРН _____,
телефон _____,
адрес электронной почты _____,
в лице _____
(фамилия, имя, отчество (при наличии), должность)

заявляет, что следующее высокоавтоматизированное транспортное средство (следующие высокоавтоматизированные транспортные средства):

МаркаМодификацияИдентификационный номер (VIN)ТипКоммерческое наименованиеКатегорияКод
ТН ВЭД ЕАЭС
1234567

а) оснащено (оснащены) автоматизированной системой вождения, отвечающей следующим требованиям:

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 вождения 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 вождения или иной системы транспортного средства;

обеспечивает возможность проверки функционирования автоматизированной системы вождения на любом этапе эксплуатации, включая нахождение в среде штатной эксплуатации, и наличия ошибок, препятствующих функционированию автоматизированной системы вождения;

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

обменивается информацией с другими участниками дорожного движения и интеллектуальной транспортной системы четким, действенным и последовательным образом посредством представления им достаточных данных, касающихся состояния автоматизированной системы вождения и намерения высокоавтоматизированного транспортного средства;

имеет возможность деактивации безопасным способом с последующим совершением маневра минимального риска и (или) передачи управления водителю-испытателю или диспетчеру высокоавтоматизированного транспортного средства в ситуациях, при которых автоматизированная система вождения оказывается неспособной осуществлять безопасное управление этим транспортным средством;

защищена от несанкционированного доступа;

б) является безопасным (являются безопасными) для участия в дорожном движении по автомобильным дорогам общего пользования и оснащено (оснащены):

устройством для непрерывной некорректируемой регистрации, сбора и хранения данных с датчиков и других средств контроля, обеспечивающих запись информации в формате, доступном только для чтения;

устройствами для непрерывной некорректируемой видеорегистрации, которые осуществляют видеофиксацию окружающей дорожно-транспортной обстановки во время эксплуатации;

устройством для активации и деактивации автоматизированной системы вождения, доступ к которому обеспечивается для водителя-испытателя или диспетчера высокоавтоматизированного транспортного средства;

установленным на заднем или боковом стекле (панели кабины или двери) 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 миллиметров, ширина каймы - 0,1 стороны), в который вписана буква "А" черного цвета;

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

специальными маркировками, нанесенными на заднее боковое стекло, содержащими номер телефона, по которому в случае дорожно-транспортного происшествия любой участник дорожного движения или иные лица будут иметь возможность связи с субъектом экспериментального правового режима;

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

Декларация принята на основании _____.

Дополнительная информация:

а) установленная в высокоавтоматизированном транспортном средстве автоматизированная система вождения состоит из:

_____;

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

б) среда штатной эксплуатации, в пределах которой возможно осуществление безопасной эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства:

_____;

в) перечень документов, содержащих информацию, предусмотренную подпунктом "д" пункта 13 Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры", утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 17 октября 2022 г. № 1849 "Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры", прилагаемых к настоящей декларации:

_____.

Достоверность указанных сведений подтверждаю

(подпись)

МП _____

(фамилия, имя, отчество (при наличии), должность)

Декларация действительна со дня регистрации _____

(подпись)

МП _____

(фамилия, имя, отчество (при наличии), должность)

(регистрационный номер декларации)

(дата регистрации декларации)

ПРИЛОЖЕНИЕ № 11

к Программе экспериментального правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры"

ТРЕБОВАНИЯ,

касающиеся осуществления маневра минимального риска

1. Маневр минимального риска (далее - маневр) активируется в соответствии с условиями, определенными производителем высокоавтоматизированного транспортного средства.
2. Осуществляемый автоматизированной системой вождения маневр выполняется на рабочей скорости высокоавтоматизированного транспортного средства, которая должна соответствовать максимальному скоростному диапазону высокоавтоматизированного транспортного средства. Если высокоавтоматизированное транспортное средство оснащено устройством (функцией) ограничения скорости, автоматизированная система вождения должна быть способна осуществить маневр в диапазоне до предельной максимальной скорости, предусмотренной таким устройством (функцией).
3. После активации маневра автоматизированная система вождения не может его отменить без участия водителя-испытателя. Если осуществление маневра активируется, он должен быть завершен и высокоавтоматизированное транспортное средство по завершении осуществления маневра должно быть приведено в неподвижное состояние или осуществление маневра может быть прервано водителем-испытателем путем перехвата управления движением высокоавтоматизированного транспортного средства с использованием штатных органов управления. Такой перехват управления должен быть возможен в любой момент осуществления маневра. Перехват управления во время выполнения маневра с помощью нештатных органов управления не допускается.
4. Во время осуществления маневра не допускается ускорение движения высокоавтоматизированного транспортного средства. Осуществление маневра допускается с замедлением высокоавтоматизированного транспортного средства не менее 1 метра на секунду в квадрате (достигаемым не более чем через 1 секунду после начала такого маневра) и не более 4 метров на секунду в квадрате.
5. Осуществление маневра с большим значением замедления, чем 4 метра на секунду в квадрате, допустимо в случае, если автоматизированная система вождения способна обнаружить участников дорожного движения, которые находятся сзади высокоавтоматизированного транспортного средства и с которыми существует риск столкновения высокоавтоматизированного транспортного средства в случае экстренного торможения, либо если в результате сбоя автоматизированной системы вождения или загрязнения сенсоров невозможно детектирование объектов перед высокоавтоматизированным транспортным средством. В этих случаях предельное значение замедления высокоавтоматизированного транспортного средства определяется производителем высокоавтоматизированного транспортного средства.
6. При осуществлении маневра обеспечивается контроль поперечного движения высокоавтоматизированного транспортного средства (при наличии технической возможности).
7. Высокоавтоматизированное транспортное средство должно обладать технической возможностью для представления информации о статусе осуществления маневра, которая должна представляться с момента начала осуществления маневра. Информация о статусе осуществления маневра, указывающая на то, что высокоавтоматизированное транспортное средство собирается остановиться, должна передаваться с помощью визуальных средств в сочетании со звуковым и (или) тактильным сигналом водителю-испытателю. Информация о факте осуществления маневра и его статусе должна передаваться диспетчеру высокоавтоматизированного транспортного средства.

8. Соответствие маневра, осуществляемого автоматизированной системой вождения, требованиям, указанным в пунктах 1 - 7 настоящего документа, подтверждается результатами испытаний (методы испытаний определяются производителем высокоавтоматизированного транспортного средства). (Дополнение приложением - Постановление Правительства Российской Федерации от 13.11.2025 № 1790)

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

к Программе экспериментального
правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций по эксплуатации
высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы
"Беспилотные логистические коридоры"

ТРЕБОВАНИЯ

к высокоавтоматизированным
транспортным средствам 1 и 2 категорий

1. Высокоавтоматизированное транспортное средство, относящееся к категориям 1 и 2 (далее - высокоавтоматизированное транспортное средство), соответствует обязательным требованиям, установленным техническим регламентом Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств" (ТР ТС 018/2011) 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.

2. Установленная автоматизированная система вождения в высокоавтоматизированном транспортном средстве:

- а) обеспечивает соблюдение Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 "О правилах дорожного движения";
- б) осуществляет контроль дорожной обстановки средствами технического зрения, безопасно и предсказуемо взаимодействует с другими участниками дорожного движения;
- в) безопасным образом реагирует на ошибки, допускаемые другими участниками дорожного движения, в целях сведения до минимума потенциальных последствий таких ошибок;
- г) имеет возможность диагностирования неисправностей автоматизированной системы вождения на любом этапе эксплуатации;
- д) действует только в пределах установленной среды штатной эксплуатации;
- е) в состоянии создавать условия, которые обеспечивают минимальный возможный уровень риска в случае сбоя в работе автоматизированной системы вождения или иной системы транспортного средства.

3. Субъект экспериментального правового режима обеспечивает оснащение высокоавтоматизированного транспортного средства:

- а) устройством для непрерывной некорректируемой регистрации, сбора и хранения данных датчиков автоматизированной системы вождения, обеспечивающим запись информации в формате, доступном только для чтения;
- б) устройствами для непрерывной некорректируемой видеорегистрации, которые осуществляют видеофиксацию действий водителя и окружающей дорожно-транспортной обстановки во время эксплуатации;
- в) устройством для активации и деактивации автоматизированной системы вождения, доступ к

которому обеспечивается для водителя-испытателя или диспетчера высокоавтоматизированного транспортного средства;

г) специальным знаком "Автономное управление" в виде равностороннего треугольника белого цвета вершиной вверх с каймой красного цвета, в который вписана буква "А" черного цвета;

д) программно-аппаратным комплексом, позволяющим оператору беспилотной грузовой перевозки осуществлять дистанционный выбор маршрута и мест остановки высокоавтоматизированного транспортного средства;

е) 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.

4. При деактивации автоматизированной системы вождения, установленной на высокоавтоматизированном транспортном средстве, управление передается водителю-испытателю.

5. Деактивация диспетчером высокоавтоматизированного транспортного средства автоматизированной системы вождения, установленной на высокоавтоматизированном транспортном средстве 2 категории, возможна только после полной остановки такого транспортного средства.

6. Автоматизированная система вождения должна четко и эффективно звуковым, визуальным, тактильным или иным способом уведомлять водителя-испытателя или диспетчера высокоавтоматизированного транспортного средства о том, что автоматизированная система вождения выходит за пределы установленной среды штатной эксплуатации.

7. При выходе или ожидаемом выходе автоматизированной системы вождения, установленной в высокоавтоматизированном транспортном средстве, из среды штатной эксплуатации автоматизированная система вождения должна заблаговременно предупредить водителя-испытателя о необходимости принятия на себя управления высокоавтоматизированным транспортным средством (в случае удаленного управления предупредить диспетчера высокоавтоматизированного транспортного средства).

8. При выходе или ожидаемом выходе автоматизированной системы вождения, установленной в высокоавтоматизированном транспортном средстве, из среды штатной эксплуатации автоматизированная система вождения должна предусматривать возможность безопасной остановки транспортного средства.

9. Высокоавтоматизированное транспортное средство должно оставаться в автоматизированном режиме управления до тех пор, пока водитель-испытатель не примет управление высокоавтоматизированным транспортным средством на себя. Автоматизированная система вождения должна обеспечивать возможность проверки функционирования автоматизированной системы вождения на любом этапе эксплуатации, включая получение информации об активном или неактивном автоматизированном режиме управления, о нахождении в среде штатной эксплуатации и о наличии ошибок, препятствующих функционированию автоматизированной системы вождения.

10. Субъект экспериментального правового режима обязан обеспечить возможность связи водителя-испытателя с представителями технической поддержки субъекта экспериментального правового режима.

11. Субъект экспериментального правового режима обязан определить среду штатной эксплуатации автоматизированной системы вождения, в рамках которой он гарантирует безопасность автоматизированного режима управления. В среде штатной эксплуатации в обязательном порядке определяются:

а) виды автомобильных дорог;

б) географические условия окружающей среды;

в) иные ограничения, в пределах которых разрешается использование автоматизированной системы

вождения высокоавтоматизированного транспортного средства;

г) транспортное средство как высокоавтоматизированное транспортное средство;

д) обязанность водителя-испытателя находиться за рулем транспортного средства в автоматизированном режиме управления или отсутствие такой обязанности.

12. Субъект экспериментального правового режима гарантирует, что высокоавтоматизированное транспортное средство должно быть оснащено средствами, направленными на обеспечение информационной безопасности, предотвращающими внешнее вмешательство в автоматизированную систему вождения, за исключением случаев, когда такое вмешательство предусмотрено самой автоматизированной системой вождения в целях обеспечения безопасности, включая вмешательство диспетчера высокоавтоматизированного транспортного средства.

13. Автоматизированная система вождения, установленная в высокоавтоматизированном транспортном средстве, должна соответствовать следующим требованиям эксплуатационной безопасности:

- а) не допускать столкновения высокоавтоматизированного транспортного средства с участником дорожного движения или объектом, блокирующим полосу движения, при проведении испытаний в соответствии с Правилами Организации Объединенных Наций № 157 "Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении автоматизированных систем удержания в полосе движения" в редакции серии поправок 01 (далее - Правила ООН № 157) (пункты 2, 3 и 4.2 приложения № 5 к Правилам ООН № 157). При этом для высокоавтоматизированных транспортных средств 1 категории указанные испытания проходят с объектами, указанными в подпунктах "а" и "с" пункта 4.2.2 приложения № 5 к Правилам ООН № 157, а для высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории - с объектами, указанными в подпунктах "а", "с" и "d" - "f" пункта 4.2.2 приложения № 5 к Правилам ООН № 157;
- б) удерживать высокоавтоматизированное транспортное средство в занимаемой полосе движения при проведении испытаний в соответствии с Правилами Организации Объединенных Наций № 79 "Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении оборудования рулевого управления" в редакции серии поправок 04 (пункты 1 - 2.4 и 3.2.1 приложения № 8 к указанным Правилам).

(Дополнение пунктом - Постановление Правительства Российской Федерации от 13.11.2025 № 1790)

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3

к Программе экспериментального
правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций по эксплуатации
высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы
"Беспилотные логистические коридоры"

ПОКАЗАТЕЛИ

эффективности и результативности экспериментального правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры" и их плановые значения для 1 - 3-го годов действия указанного экспериментального правового режима

(Наименование в редакции постановлений Правительства Российской Федерации от 07.08.2024 № 1062, от 13.11.2025 № 1790)

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-еполугодие
1-еполугодие
2-еполугодие

Пробег высокоавтоматизированных транспортных средств (не менее), млн. км
1116162020

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

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4

к Программе экспериментального правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры"

ПОКАЗАТЕЛИ

эффективности и результативности экспериментального правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры" и их плановые значения для 4 - 6-го годов действия указанного экспериментального правового режима

Наименование показателя

Год действия экспериментального правового режима

4-й год 5-й год 6-й год

1-е полугодие 2-е полугодие 1-е полугодие 2-е полугодие 1-е полугодие 2-е полугодие

Пробег высокоавтоматизированных транспортных средств 1 категории
(не менее), млн. км

8,28,211,311,317,617,6

Пробег высокоавтоматизированных транспортных средств 2 категории
(не менее), км

1000020000400006000080000100000

Коммерческий грузооборот с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств (не менее),

млн. куб. м · км

652,2652,2901,7901,713201320

Количество дорожно-транспортных происшествий, обусловленных движением транспортных средств, которые осуществлены с нарушением правил дорожного движения, повлекших тяжкий или средней тяжести вред здоровью людей

(не более), единиц

Количество административных правонарушений

с участием высокоавтоматизированных транспортных средств

1 и 2 категорий в автоматизированном режиме управления, единиц

Количество высокоавтоматизированных транспортных средств

1 и 2 категорий, имеющих

особые отметки

в свидетельстве

о регистрации транспортного средства

и карточке учета транспортного средства

в соответствии

с пунктом 28 Программы экспериментального правового режима

в сфере цифровых

и технологических инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств

в отношении реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры", единиц

212267676161

Показатель, характеризующий количество обращений

по страховым случаям

в связи со страхованием гражданской ответственности субъектом экспериментального правового режима, предусмотренным

пунктом 111 Программы экспериментального

правового режима

в сфере цифровых

и технологических инноваций

по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств

в отношении реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры" (не более)*, процентов

0,10,10,10,050,040,03

* Указанный показатель равен умноженному на 100 процентов отношению количества обращений физических и юридических лиц по страховым случаям при реализации экспериментального правового режима в соответствующем отчетном периоде (нарастающим итогом), выраженного в единицах, к пробегу высокоавтоматизированных транспортных средств 1 и 2 категорий в автоматизированном режиме управления в соответствующем отчетном периоде (нарастающим итогом), выраженному в километрах.

(Дополнение приложением - Постановление Правительства Российской Федерации от 13.11.2025 № 1790)
