

Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств (трамваев)

Постановление Правительства Российской Федерации · № 1006 · от 25.07.2024 · Правительство Российской Федерации · Действует с изменениями

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПОСТАНОВЛЕНИЕ
ОТ 25 ИЮЛЯ 2024 Г. № 1006
МОСКВА

Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств (трамваев)

В соответствии со статьей 10 Федерального закона "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации" Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Установить экспериментальный правовой режим в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств (трамваев).
2. Утвердить прилагаемую Программу экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств (трамваев).
3. Реализация полномочий федеральных органов исполнительной власти, предусмотренных настоящим постановлением, осуществляется в пределах установленной Президентом Российской Федерации и Правительством Российской Федерации предельной численности работников федеральных органов исполнительной власти, а также бюджетных ассигнований, предусмотренных им в федеральном бюджете на руководство и управление в сфере установленных функций.
4. Настоящее постановление вступает в силу со дня его официального опубликования.

Председатель Правительства
Российской Федерации М.Мишустин

УТВЕРЖДЕНА
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 25 июля 2024 г. № 1006

ПРОГРАММА
экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств (трамваев)
I. Направление разработки, апробации и внедрения цифровых инноваций

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

2. Для целей настоящей Программы используются следующие понятия:

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

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

"водитель-испытатель" - находящееся внутри высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 1 категории в кабине водителя или в салоне (далее - место водителя-испытателя) физическое лицо, осуществляющее контроль за движением высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 1 категории в автоматизированном режиме управления, а также управление высокоавтоматизированным рельсовым транспортным средством 1 категории в режиме ручного управления в кабине водителя в случае деактивации автоматизированной системы управления. Расположение места водителя-испытателя должно обеспечивать возможность оперативного принятия им управления высокоавтоматизированным рельсовым транспортным средством 1 категории в ручном режиме. 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 рельсовое транспортное средство" - легкорельсовое транспортное средство, оснащенное автоматизированной системой управления при его изготовлении или путем внесения изменений в его конструкцию, осуществляющее движение в автоматизированном режиме управления;

"высокоавтоматизированное рельсовое транспортное средство 1 категории" - высокоавтоматизированное рельсовое транспортное средство, осуществляющее движение с водителем-испытателем, находящимся на месте водителя-испытателя;

"высокоавтоматизированное рельсовое транспортное средство 2 категории" - высокоавтоматизированное рельсовое транспортное средство, осуществляющее движение с инженером-испытателем, не выполняющим функции водителя (в том числе водителя-испытателя) при удаленной маршрутизации и диспетчеризации со стороны оператора;

"декларация о безопасности высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства" - заявление субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств (трамваев) (далее - экспериментальный правовой режим) о том, что экземпляр высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства соответствует требованиям, указанным в пункте 14 настоящей Программы, составляемое по форме согласно приложению № 1;

"зона эксплуатации высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств" - часть территории, в том числе дороги, участки улично-дорожной сети, включающая в себя трамвайные пути, на которой осуществляется эксплуатация высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств, находящаяся в пределах территории, в отношении которой установлен экспериментальный правовой режим;

"инженер-испытатель" - не являющееся водителем-испытателем или пассажиром физическое лицо, находящееся внутри высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории, осуществляющее наблюдение за его движением и надлежащим функционированием, в том числе имеющее возможность вмешательства в функционирование такого транспортного средства;

"оператор" - не являющееся водителем-испытателем физическое лицо, находящееся вне высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории, осуществляющее маршрутизацию и диспетчеризацию высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории (определение и изменение маршрута движения, активацию и деактивацию), а также контроль за его движением в соответствии с пунктами 15, 23 и 28 настоящей Программы и не осуществляющее управление таким транспортным средством;

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

Понятия "водитель" и "пассажир" используются в настоящей Программе в значениях, определенных Правилами дорожного движения, "работник" - в значении, определенном Трудовым кодексом Российской Федерации.

II. Описание цифровой инновации, которая планируется к созданию, использованию или введению в употребление в рамках экспериментального правового режима в соответствии с пунктом 2 статьи 2 Федерального закона об экспериментальных правовых режимах

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

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

- а) закупка оборудования или комплектующих;
- б) обеспечение изготовления высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства, в том числе посредством внесения изменений в конструкцию легкорельсового транспортного средства с использованием комплектующих, произведенных им самостоятельно или третьими лицами (далее - дополнительное оборудование);
- в) разработка специализированного программного обеспечения, необходимого для функционирования высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства;
- г) подготовка водителей-испытателей, а также операторов в случае эксплуатации высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории;
- д) испытания высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства на закрытом полигоне, эксплуатация высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства на части территории, в том числе дорогах, участках улично-дорожной сети, включающей в себя трамвайные пути;
- е) контроль технического состояния, осуществление технического обслуживания и ремонта высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства, а также составление декларации о безопасности высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства;
- ж) непрерывный контроль со стороны водителя-испытателя за движением высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 1 категории во время эксплуатации;
- з) маршрутизация и диспетчеризация движения высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории во время эксплуатации со стороны оператора (в случае эксплуатации высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории).

III. Сведения о технологиях, применяемых в рамках экспериментального правового режима в соответствии с перечнем технологий, утвержденным в соответствии с пунктом 2 статьи 2 Федерального закона об экспериментальных правовых режимах

5. В рамках экспериментального правового режима применяются следующие технологии:

- а) нейротехнологии и технологии искусственного интеллекта, в том числе технологии в области компьютерного зрения, машинных рекомендаций и поддержки принятия решений;
- б) технологии работы с большими данными, в том числе в области: прослеживаемости и интероперабельности данных; программно-определяемых хранилищ данных; обработки, утилизации данных с использованием машинного обучения; обогащения данных; дескриптивной, прескриптивной, предиктивной и предписывающей аналитики; сбора, хранения и обработки данных, в том числе децентрализованных;
- в) технологии робототехники и сенсорики, в том числе в области: сенсоромоторной координации и пространственного позиционирования; сенсоров и обработки сенсорной информации; интеллектуальных систем управления робототехническими системами; систем автоматизации управления;
- г) технологии промышленного интернета (интернет вещей), в том числе в области автономного принятия решений;
- д) отраслевые цифровые технологии, в том числе технологии: направленные на цифровую трансформацию отраслей экономики, включая технологическую трансформацию процессов, задействованных в создании продуктов (услуг), а также технологий взаимодействия с контрагентами; анализа данных.

IV. Цели установления экспериментального правового режима в соответствии со статьей 3 Федерального закона об экспериментальных правовых режимах

6. Целями установления экспериментального правового режима являются:

- а) формирование по результатам реализации экспериментального правового режима новых видов и форм экономической деятельности, способов осуществления экономической деятельности;
- б) совершенствование общего регулирования по результатам реализации экспериментального правового режима;
- в) создание благоприятных условий для разработки и внедрения цифровых инноваций.

V. Срок действия экспериментального правового режима

7. Срок действия экспериментального правового режима составляет 3 года и исчисляется со дня вступления в силу постановления Правительства Российской Федерации от 25 июля 2024 г. № 1006 "Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств (трамваев)".

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

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

VII. Территория, в рамках которой устанавливается экспериментальный правовой режим

9. Экспериментальный правовой режим устанавливается на территориях субъектов Российской Федерации - городов федерального значения Москвы и Санкт-Петербурга.

10. Зоны эксплуатации высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств

устанавливаются в соответствии с пунктом 30 настоящей Программы.

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

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

- а) пункт 1 статьи 15, абзацы второй, четвертый и десятый пункта 1 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 транспортных средств, предъявляемых при проведении технического осмотра к транспортным средствам отдельных категорий, предусмотренных пунктом 16 приложения № 2 к Правилам проведения технического осмотра транспортных средств городского наземного электрического транспорта, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 15 сентября 2020 г. № 1433 "Об утверждении Правил проведения технического осмотра транспортных средств городского наземного электрического транспорта" (далее - Правила проведения технического осмотра);
- в) пункт 4 статьи 18 Федерального закона "О безопасности дорожного движения" в части соответствия дополнительного оборудования высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства, прошедшего техническое обслуживание и ремонт, требованиям Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей 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) абзац седьмой пункта 1 статьи 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения" в части дополнительного оборудования высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств 2 категории;
- д) пункт 7 статьи 11, пункты 1, 2 и 3 статьи 11¹ и пункт 1 статьи 32 Федерального закона "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств";
- е) 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 16 приложения № 2 к Правилам проведения технического осмотра;
- ж) пункт 16 приложения № 2 к Правилам проведения технического осмотра;
- з) статья 6 Федерального закона "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" исключительно в отношении высокоавтоматизированных рельсовых 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. Для участия в дорожном движении высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства субъект экспериментального правового режима должен застраховать и поддерживать застрахованным в период эксплуатации в рамках экспериментального правового режима высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства риск ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, в пользу третьих лиц на сумму не менее 10 млн. рублей в отношении каждого высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства.

13. Для участия в дорожном движении высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства субъект экспериментального правового режима подтверждает безопасность

высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства путем составления декларации о безопасности высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства.

14. Декларация о безопасности высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства должна подтверждать соответствие высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства следующим требованиям:

а) соответствие высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства нормативным техническим требованиям с учетом следующих особенностей:

отсутствуют дополнительные предметы или покрытия, ограничивающие обзорность с места водителя-испытателя (за исключением камер, используемых для детектирования динамических и статических объектов, находящихся впереди высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства, установленных в верхней и нижней частях ветрового стекла, антибликовых кожухов камер, зеркал заднего вида, деталей стеклоочистителей, наружных и нанесенных или встроенных в стекла радиоантенн, нагревательных элементов устройств размораживания и осушения ветрового стекла);

габаритная ширина высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства не превышает 2710 миллиметров (допускается отклонение при использовании высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства на самостоятельном и обособленном рельсовом пути);

б) производителем легкорельсовых транспортных средств или иной экспертной организацией в области наземного городского электрического транспорта подтверждено, что эксплуатационные свойства высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства не нарушены и оно является безопасным для участия в дорожном движении;

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

обеспечивает соблюдение Правил дорожного движения;

осуществляет контроль дорожно-транспортной обстановки средствами технического зрения;

безопасно и предсказуемо взаимодействует с другими участниками дорожного движения;

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

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

действует только в пределах установленной среды штатной эксплуатации;

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

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

высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства;

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

реагирует на непредвиденные ситуации таким образом, чтобы свести до минимума опасность для пассажиров, водителей-испытателей, инженеров-испытателей этого высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства или других участников дорожного движения;

обменивается информацией с пассажирами, водителями-испытателями, инженерами-испытателями высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства и другими участниками дорожного движения последовательным образом посредством предоставления им достаточных данных,

касающихся состояния этого высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства и планируемых действий автоматизированной системы управления;

обеспечивает безопасный проезд участков маршрута, на которых существует высокий риск касания высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства с трамваем, движущимся по смежному пути (далее - узкий участок маршрута). При наличии на узком участке маршрута движущегося трамвая высокоавтоматизированное рельсовое транспортное средство производит остановку перед границами такого узкого участка маршрута на время движения трамвая, после чего продолжает движение по маршруту;

имеет возможность деактивации безопасным способом и передачи управления водителю-испытателю в ситуациях, при которых автоматизированная система управления не способна осуществлять безопасное управление этим высокоавтоматизированным рельсовым транспортным средством;

г) субъектом экспериментального правового режима обеспечено оснащение высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства:

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

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

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

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), который устанавливается на ветровое стекло, а также внешнее заднее центральное стекло, переднюю и заднюю нижние части левого и правого бортов высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства;

устройством, позволяющим водителю-испытателю, находящемуся на месте водителя-испытателя в высокоавтоматизированном рельсовом транспортном средстве, выполнить торможение высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства, в том числе экстренное торможение, вплоть до его полной остановки;

программно-аппаратным комплексом, позволяющим оператору осуществлять дистанционный выбор маршрута и мест остановки высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства (для высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств 2 категории);

специальными маркировками, нанесенными на ветровое стекло, а также внешнее заднее центральное стекло, переднюю и заднюю нижние части левого и правого бортов высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства, содержащими номер телефона, по которому в случае дорожно-транспортного происшествия любой участник дорожного движения или третьи лица будут иметь возможность связи с субъектом экспериментального правового режима (для высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств 2 категории);

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

е) деактивация автоматизированной системы управления высокоавтоматизированного рельсового

транспортного средства 2 категории оператором возможна только после его полной остановки;

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

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

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

к) обеспечена возможность связи инженера-испытателя и (или) пассажира высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства с представителями службы технической поддержки субъекта экспериментального правового режима;

л) определена среда штатной эксплуатации, в рамках которой субъект экспериментального правового режима гарантирует безопасность автоматизированного режима управления. В среде штатной эксплуатации в обязательном порядке определяются виды дорог, географические условия окружающей среды и иные ограничения, в пределах которых разрешается использование автоматизированной системы управления, а также обязательность нахождения водителя-испытателя в высокоавтоматизированном рельсовом транспортном средстве 1 категории на месте водителя-испытателя или маршрутизации и диспетчеризации движения высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории во время эксплуатации со стороны оператора (в случае эксплуатации высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории);

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

15. Под внешним вмешательством в работу автоматизированной системы управления в целях настоящей Программы понимаются любое воздействие лица, за исключением водителя-испытателя, инженера-испытателя и оператора, осуществляемое в том числе путем использования программных средств на автоматизированный режим управления в ходе эксплуатации высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства, а также получение возможности осуществления такого воздействия в порядке, не предусмотренном настоящей Программой. При обнаружении внешнего вмешательства в работу автоматизированной системы управления:

а) автоматизированная система управления:

уведомляет водителя-испытателя или оператора высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 1 категории или высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории соответственно об обнаружении внешнего вмешательства путем звукового сигнала и (или) иным способом, предусмотренным программно-техническими решениями в рамках высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства;

уведомляет инженеров-испытателей и пассажиров высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории о необходимости высадки из высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории после его полной остановки путем звукового сигнала и (или) иным способом, предусмотренным программно-техническими решениями в рамках высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории;

вносит запись об обнаружении внешнего вмешательства и времени его обнаружения в журнал событий автоматизированной системы управления;

осуществляет остановку высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства, открытие дверей, отключение автоматизированной системы управления в указанной последовательности;

б) водитель-испытатель:

переводит высокоавтоматизированное рельсовое транспортное средство 1 категории в режим ручного управления, осуществляет дальнейшее управление высокоавтоматизированным рельсовым транспортным средством 1 категории в ручном режиме;

в случае если автоматизированной системой управления не были осуществлены остановка высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 1 категории, открытие дверей, отключение автоматизированной системы управления, осуществляет остановку

высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 1 категории, открытие дверей, отключение автоматизированной системы управления;

передает по телефонному номеру "112" информацию о факте обнаружения внешнего вмешательства в работу автоматизированной системы управления и возможном наличии либо отсутствии вреда жизни и здоровью людей;

оценивает техническое состояние и работоспособность высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 1 категории;

в случае если по результатам произведенной водителем-испытателем оценки установлено, что внешнее вмешательство не оказало воздействия на систему управления, тормозную систему, систему светового оповещения и иные системы автоматизированной системы управления, не входящие в число подсистем автоматизированной системы управления и системы сенсоров, вправе продолжить эксплуатацию высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 1 категории в ручном режиме по заданному маршруту до конечной остановки, после чего высокоавтоматизированное рельсовое транспортное средство 1 категории должно быть отправлено в депо для проведения технического обслуживания;

в случае если по результатам произведенной водителем-испытателем оценки установлено, что внешнее вмешательство оказало воздействие на систему управления, тормозную систему, систему светового оповещения и иные системы автоматизированной системы управления, не входящие в число подсистем автоматизированной системы управления и системы сенсоров, либо указанные обстоятельства не могут быть установлены водителем-испытателем на месте остановки высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 1 категории с высокой степенью достоверности, опускает токоприемник пантографного или полупантографного типа высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 1 категории, обесточивает высокоавтоматизированное рельсовое транспортное средство 1 категории, осуществляет высадку инженеров-испытателей и пассажиров, отправляет высокоавтоматизированное рельсовое транспортное средство 1 категории в депо посредством эвакуатора;

в) оператор:

в случае если автоматизированной системой управления не были осуществлены остановка высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории, открытие дверей, отключение автоматизированной системы управления, осуществляет остановку высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории, открытие дверей, отключение автоматизированной системы управления;
передает по телефонному номеру "112" информацию о факте обнаружения внешнего вмешательства в работу автоматизированной системы управления и возможном наличии либо отсутствии вреда жизни и здоровью людей;
уведомляет представителя субъекта экспериментального правового режима о необходимости прибытия технических специалистов к месту нахождения высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории;

г) субъект экспериментального правового режима:

обеспечивает прибытие технических специалистов в течение часа с момента поступления информации оператора о факте обнаружения внешнего вмешательства в работу автоматизированной системы управления к месту нахождения высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории;
обеспечивает оценку технического состояния и работоспособности высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории;
в случае если по результатам произведенной оценки установлено, что внешнее вмешательство не оказало воздействия на систему управления, тормозную систему, систему светового оповещения и иные системы автоматизированной системы управления, входящие в число подсистем автоматизированной системы управления и системы сенсоров, уведомляет оператора о возможности продолжить эксплуатацию высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории по заданному маршруту до конечной остановки, после чего высокоавтоматизированное рельсовое транспортное средство 2 категории должно быть отправлено в депо для проведения технического обслуживания;
в случае если по результатам произведенной оценки установлено, что внешнее вмешательство оказало воздействие на систему управления, тормозную систему, систему светового оповещения и (или) иные системы автоматизированной системы управления, входящие в число подсистем автоматизированной системы управления и системы сенсоров, либо указанные обстоятельства не могут быть установлены на месте остановки высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории с высокой степенью достоверности, обеспечивает опущение токоприемника пантографного или полупантографного типа высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории, обесточивание высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории, отправку высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории в депо посредством эвакуатора.

16. Субъект экспериментального правового режима обязан:

- а) владеть высокоавтоматизированным рельсовым транспортным средством на праве собственности, хозяйственного ведения или на ином законном основании;
- б) соблюдать при внесении изменений в конструкцию легкорельсового транспортного средства требования к высокоавтоматизированному рельсовому транспортному средству, указанные в пункте 14 настоящей Программы;
- в) предпринимать меры по устранению недостатков автоматизированной системы управления, выявленных в ходе эксплуатации высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства;
- г) предпринимать необходимые меры по получению информации о несоответствии высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства требованиям безопасности во время его эксплуатации;

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

е) при эксплуатации высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств представлять в порядке и сроки, которые установлены нормативными правовыми актами субъекта Российской Федерации, на территории которого эксплуатируется высокоавтоматизированное рельсовое транспортное средство, в государственную информационную систему субъекта Российской Федерации данные:

о владельце высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства;

о местоположении высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства с указанием статусов;

о регистрационном (бортовом) номере высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства и его категории (высокоавтоматизированное рельсовое транспортное средство 1 категории или высокоавтоматизированное рельсовое транспортное средство 2 категории);

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

17. Эксплуатация высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств 1 категории осуществляется с учетом следующего:

а) ввод в эксплуатацию высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств 1 категории осуществляется субъектом экспериментального правового режима в 2 этапа хотя бы для одной единицы высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства:

на первом этапе эксплуатация высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 1 категории осуществляется при постоянном контроле со стороны водителя-испытателя, находящегося на месте водителя-испытателя в кабине водителя, за движением высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 1 категории с учетом особенностей, установленных настоящей Программой. При этом субъект экспериментального правового режима вправе перейти к реализации второго этапа при достижении всех следующих критериев:

наличие в рамках первого этапа пробега высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 1 категории не менее 3 тыс. километров или его эксплуатации не менее 150 часов; отсутствие дорожно-транспортных происшествий с участием высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 1 категории, произошедших по причине нарушения Правил дорожного движения при автоматизированном режиме управления за последние 3 тыс. километров пробега или 150 часов его эксплуатации соответственно;

субъектом экспериментального правового режима не выявлено технологических и (или) организационных препятствий для перехода на второй этап;

на втором этапе эксплуатация высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 1 категории осуществляется при постоянном контроле со стороны водителя-испытателя, находящегося на месте водителя-испытателя в салоне, за движением высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 1 категории;

б) субъект экспериментального правового режима вправе перейти к эксплуатации высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории при достижении всех следующих критериев:

наличие в рамках второго этапа пробега высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 1 категории не менее 3 тыс. километров или его эксплуатации не менее 150 часов; отсутствие дорожно-транспортных происшествий с участием высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 1 категории, произошедших по причине нарушения Правил дорожного движения при автоматизированном режиме управления за последние 3 тыс. километров

пробега или 150 часов его эксплуатации соответственно;

субъектом экспериментального правового режима не выявлено технологических и (или) организационных препятствий для перехода к эксплуатации высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории.

18. Эксплуатация высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств 2 категории осуществляется с учетом следующих особенностей:

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

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

на первом этапе эксплуатация высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории осуществляется при постоянном удаленном мониторинге его движения со стороны оператора (из расчета один оператор на одну единицу высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории) и визуальном наблюдении за его движением со стороны работника субъекта экспериментального правового режима (из расчета один работник субъекта экспериментального правового режима не более чем на 3 единицы высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств 2 категории). При этом субъект экспериментального правового режима вправе перейти к реализации второго этапа при достижении всех следующих критериев: наличие в рамках первого этапа пробега высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории не менее 3 тыс. километров или его эксплуатации не менее 150 часов; отсутствие дорожно-транспортных происшествий с участием высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории, произошедших по причине нарушения Правил дорожного движения при автоматизированном режиме управления за последние 3 тыс. километров пробега или 150 часов его эксплуатации соответственно;

субъектом экспериментального правового режима не выявлено технологических и (или) организационных препятствий для перехода на второй этап;

на втором этапе эксплуатация высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории осуществляется при постоянном удаленном мониторинге его движения со стороны оператора (из расчета один оператор на одну единицу высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории). При этом субъект экспериментального правового режима вправе приступить к реализации третьего этапа при достижении всех следующих критериев: наличие в рамках второго этапа пробега высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории не менее 3 тыс. километров или его эксплуатации не менее 150 часов; отсутствие дорожно-транспортных происшествий с участием высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории, произошедших по причине нарушения Правил дорожного движения при автоматизированном режиме управления за последние 3 тыс. километров пробега или 150 часов его эксплуатации соответственно;

субъектом экспериментального правового режима не выявлено технологических и (или) организационных препятствий для перехода на третий этап;

на третьем этапе эксплуатация высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории осуществляется при постоянном удаленном мониторинге его движения со стороны оператора (из расчета один оператор на не более чем 10 единиц высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств 2 категории).

19. Оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа с использованием высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств 1 категории, в том числе на возмездной основе, осуществляется с учетом следующих особенностей:

- а) субъект экспериментального правового режима вправе приступить к оказанию услуг по перевозке пассажиров и багажа, в том числе на возмездной основе, при соблюдении условий, установленных подпунктом "б" пункта 17 настоящей Программы;
- б) внутри салона высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства, применяемого для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа, должны быть размещены номера контактных телефонов службы технической поддержки субъекта экспериментального правового режима.

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

- а) наличие водительского удостоверения, подтверждающего право на управление транспортным средством соответствующей категории;
- б) отсутствие медицинских противопоказаний к управлению транспортным средством соответствующей категории, включая отсутствие признаков воздействия вредных и (или) опасных производственных факторов, состояний и заболеваний, препятствующих выполнению трудовых обязанностей, в том числе алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения и остаточных явлений такого опьянения, подтверждение которого осуществляется субъектом экспериментального правового режима, в случае выявления признаков, свидетельствующих о возможности наличия таких противопоказаний;
- в) отсутствие случаев привлечения к административной ответственности за нарушения в области безопасности дорожного движения, предусматривающие лишение права управления транспортным средством соответствующей категории, за последние 3 года;
- г) наличие стажа вождения транспортных средств соответствующей категории не менее одного года.

21. Водитель-испытатель обязан:

- а) руководствоваться требованиями Правил дорожного движения с учетом требований настоящей Программы;
- б) изучить руководство водителя-испытателя по работе с автоматизированной системой управления, утверждаемое субъектом экспериментального правового режима;
- в) находиться на месте водителя-испытателя в высокоавтоматизированном рельсовом транспортном средстве при автоматизированном режиме управления либо в кабине водителя при ручном режиме управления;
- г) использовать автоматизированную систему управления только в пределах определенной субъектом экспериментального правового режима среды штатной эксплуатации;
- д) не отвлекаться от контроля за дорожно-транспортной обстановкой во время работы автоматизированной системы управления (в том числе не допускается пользоваться во время движения телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук);
- е) незамедлительно принять управление высокоавтоматизированным рельсовым транспортным средством в следующих случаях:
 - автоматизированная система управления подала сигнал о такой необходимости;
 - при выходе или ожидаемом выходе работы автоматизированной системы управления за пределы среды штатной эксплуатации;
 - при наличии ошибок или сбоя в работе автоматизированной системы управления;
- для предотвращения аварийной ситуации;
- ж) осуществлять иные функции в соответствии с настоящей Программой.

22. Инженер-испытатель обязан:

- а) осуществлять наблюдение за движением и надлежащим функционированием

высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства, в том числе при нахождении внутри высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства;

б) осуществлять вмешательство в функционирование высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства при необходимости его корректировки при условии предварительного уведомления водителя-испытателя или оператора;

в) осуществлять иные функции в соответствии с настоящей Программой.

23. Оператор обязан:

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

б) осуществлять контроль за параметрами работы автоматизированной системы управления;

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

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

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

е) осуществлять иные функции в соответствии с настоящей Программой.

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

25. При необходимости остановки высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории во время движения сотрудник полиции осуществляет прямую связь с оператором по номеру телефона, нанесенному на ветровое стекло, а также внешнее заднее центральное стекло, переднюю и заднюю нижние части левого и правого бортов высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства и размещенному на официальном сайте субъекта экспериментального правового режима в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" (далее - сеть "Интернет"), и сообщает о необходимости осуществить остановку этого высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства, продиктовав оператору регистрационный (бортовой) номер транспортного средства. При получении требования сотрудника полиции об остановке указанного высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства оператор обеспечивает его остановку в ближайшем безопасном месте, при этом субъект экспериментального правового режима обязан обеспечить прибытие своего уполномоченного представителя на место остановки в течение часа с момента поступления от сотрудника полиции требования о его остановке, если сотрудник полиции обратился с требованием о прибытии такого представителя.

26. В случае дорожно-транспортного происшествия с участием высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства любой участник дорожного движения может установить связь с субъектом экспериментального правового режима посредством телефонного звонка или направления смс-сообщения по номеру телефона, нанесенному на ветровое стекло, а также внешнее заднее центральное стекло, переднюю и заднюю нижние части левого и правого бортов высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства, а также размещенному на официальном сайте субъекта экспериментального правового режима в сети "Интернет".

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

27. В рамках разбора и оформления дорожно-транспортного происшествия с участием

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

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

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

Единоличный исполнительный орган субъекта экспериментального правового режима и (или) лица, ответственные за техническое состояние высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории, несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации за нарушение Правил дорожного движения и причинение вреда жизни и здоровью участников дорожно-транспортного происшествия с участием высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории, произошедших по причине неисправного технического состояния высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории.

29. Субъект экспериментального правового режима обязан в течение 10 календарных дней со дня вступления в силу постановления Правительства Российской Федерации от 25 июля 2024 г. № 1006 "Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств (трамваев)" направить в высший исполнительный орган субъекта Российской Федерации, на территории которого эксплуатируется высокоавтоматизированное рельсовое транспортное средство, Министерство внутренних дел Российской Федерации и Федеральную службу охраны Российской Федерации уведомление в письменной форме, информирующее о номере телефона, по которому можно связываться с уполномоченным представителем субъекта экспериментального правового режима для решения вопросов, возникающих в связи с эксплуатацией высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств субъекта экспериментального правового режима. В случае изменения такого номера телефона субъект экспериментального правового режима обязан в течение 10 календарных дней со дня такого

изменения в письменной форме уведомить об этом высший исполнительный орган субъекта Российской Федерации, на территории которого эксплуатируется высокоавтоматизированное транспортное средство, Министерство внутренних дел Российской Федерации и Федеральную службу охраны Российской Федерации.

30. Зоны эксплуатации высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств 1 категории и высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств 2 категории устанавливаются высшим исполнительным органом субъекта Российской Федерации, на территории которого эксплуатируются высокоавтоматизированные рельсовые транспортные средства, по согласованию с Министерством внутренних дел Российской Федерации и Федеральной службой охраны Российской Федерации в соответствии с заявкой субъекта экспериментального правового режима, направляемой в этот высший исполнительный орган субъекта Российской Федерации.

Заявка субъекта экспериментального правового режима об установлении зон эксплуатации высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств 1 категории и высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств 2 категории подлежит рассмотрению высшим исполнительным органом субъекта Российской Федерации, на территории которого эксплуатируются высокоавтоматизированные рельсовые транспортные средства, в 30-дневный срок со дня ее поступления с учетом согласования такого акта с Министерством внутренних дел Российской Федерации и Федеральной службой охраны Российской Федерации.

По результатам рассмотрения заявки субъекта экспериментального правового режима об установлении зон эксплуатации высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств 1 категории и высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств 2 категории высший исполнительный орган субъекта Российской Федерации, на территории которого эксплуатируются высокоавтоматизированные рельсовые транспортные средства, по согласованию с Министерством внутренних дел Российской Федерации и Федеральной службой охраны Российской Федерации принимает акт, устанавливающий зоны эксплуатации высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств 1 категории и высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств 2 категории для субъекта экспериментального правового режима, подавшего заявку.

Установление зоны эксплуатации высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств 1 категории и высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств 2 категории на основных трассах проезда (передвижения) объектов государственной охраны не допускается.

31. Субъект экспериментального правового режима уведомляет Министерство транспорта Российской Федерации и Министерство экономического развития Российской Федерации об установленных высшим исполнительным органом зонах эксплуатации высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств 1 категории и высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств 2 категории не позднее чем за 10 рабочих дней до начала эксплуатации таких высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств.

Высший исполнительный орган субъекта Российской Федерации, на территории которого эксплуатируются высокоавтоматизированные рельсовые транспортные средства, обеспечивает размещение информации об установленных зонах эксплуатации высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств 1 категории и высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств 2 категории на своем официальном сайте и (или) на официальном сайте высшего должностного лица субъекта Российской Федерации в сети "Интернет" не позднее даты начала эксплуатации, указанной в уведомлении субъекта экспериментального правового режима, представленном в соответствии с настоящим пунктом.

32. В случае принятия решения о прекращении (временной или частичной приостановке) движения высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств на территории субъекта Российской Федерации или его отдельной территории субъект экспериментального правового режима обязуется прекратить (временно или частично приостановить) движение высокоавтоматизированных

рельсовых транспортных средств на соответствующей территории субъекта Российской Федерации в соответствии со сроками и ограничениями, установленными актами высшего исполнительного органа субъекта Российской Федерации или высшего должностного лица субъекта Российской Федерации, на территории которого эксплуатируется высокоавтоматизированное рельсовое транспортное средство.

О введении или отмене указанных ограничений движения высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств высший исполнительный орган субъекта Российской Федерации, на территории которого эксплуатируется высокоавтоматизированное рельсовое транспортное средство, своевременно информирует субъекты экспериментального правового режима.

33. Решение о прекращении (временной или частичной приостановке) движения высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств в отдельных зонах эксплуатации высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств принимается высшим исполнительным органом субъекта Российской Федерации в соответствии с пунктом 32 настоящей Программы в том числе на основании обращения Федеральной службы охраны Российской Федерации, территориального органа Министерства внутренних дел Российской Федерации.

О принятии указанного в абзаце первом настоящего пункта решения высший исполнительный орган субъекта Российской Федерации своевременно информирует субъекты экспериментального правового режима.

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

34. В ходе эксплуатации высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств на дорогах и участках улично-дорожной сети могут возникать риски причинения вреда жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица, ущерба обороне и (или) безопасности государства, иным охраняемым федеральным законом ценностям как по вине субъекта экспериментального правового режима, так и по вине других участников дорожного движения. В целях соблюдения законных интересов граждан и юридических лиц субъект экспериментального правового режима обязан учитывать риски, предусмотренные настоящим пунктом, возникающие при эксплуатации высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств.

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

- а) нарушение Правил дорожного движения и (или) правил эксплуатации транспортного средства при эксплуатации высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства;
- б) технические неисправности высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства;
- в) преднамеренные действия третьих лиц;
- г) несоблюдение водителем-испытателем, эксплуатирующим высокоавтоматизированное рельсовое транспортное средство 1 категории, требований, установленных в руководстве водителя-испытателя по работе с автоматизированной системой управления;
- д) затруднение реализации мер государственной охраны;
- е) иные причины.

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

36. Субъект экспериментального правового режима при эксплуатации высокоавтоматизированных

рельсовых 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.

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

- а) обучение водителей-испытателей с последующей проверкой их знаний и навыков (включая периодическую проверку знаний и навыков) взаимодействия с высокоавтоматизированным рельсовым транспортным средством;
- б) регулярное техническое обслуживание высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства, а также предрейсовый или предсменный контроль его технического состояния;
- в) внедрение диагностической системы, отслеживающей работоспособность автоматизированной системы управления в режиме реального времени;
- г) недопущение стороннего вмешательства в работу автоматизированной системы управления, кроме случаев, когда такое вмешательство предусмотрено алгоритмом ее работы;
- д) наличие у автоматизированной системы управления функционала, обеспечивающего при необходимости безопасную остановку высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства в соответствии с Правилами дорожного движения в случае сбоя в работе автоматизированной системы управления или иной системы высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства или непринятия водителем-испытателем управления после подачи автоматизированной системой управления соответствующего уведомления;
- е) тестирование высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств на закрытых полигонах;
- ж) проведение поэтапной подготовки к эксплуатации высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств в соответствии с пунктами 17 и 18 настоящей Программы;
- з) присвоение радиочастот или радиочастотных каналов для радиоэлектронных средств, входящих в состав высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств, осуществляемое в соответствии с порядком, утвержденным решением Государственной комиссии по радиочастотам;
- и) недопущение использования радиоэлектронных средств, указанных в подпункте "з" настоящего пункта, при отсутствии оформленных в установленном порядке разрешительных документов на право использования радиочастотного спектра для организации каналов управления, контроля и передачи данных в соответствии с положениями Федерального закона "О связи".

XII. Перечень субъектов экспериментального правового режима

38. Субъектами экспериментального правового режима являются:

государственное унитарное предприятие города Москвы "Московский ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени метрополитен имени В.И. Ленина" (ОГРН 1027700096280);

Санкт-Петербургское государственное унитарное предприятие городского электрического транспорта (ОГРН 1027809259730);

общество с ограниченной ответственностью "Экологические проекты" (ОГРН 1225200012355).

(Дополнение абзацем - Постановление Правительства Российской Федерации от 09.08.2025 № 1184)

XIII. Требования, которым субъекты экспериментального правового режима должны соответствовать

39. Субъект экспериментального правового режима должен соответствовать требованиям, предусмотренным частью 1 статьи 8 Федерального закона об экспериментальных правовых режимах.

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

40. Присоединение новых субъектов к экспериментальному правовому режиму возможно в порядке, установленном статьей 11 Федерального закона об экспериментальных правовых режимах.

XV. Основания и сроки приостановления статуса субъекта экспериментального правового режима в соответствии с частью 1 статьи 12 Федерального закона об экспериментальных правовых режимах

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

- а) непредставление субъектом экспериментального правового режима отчета о деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима и (или) отчета об итогах деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима, предусмотренных разделами XXV и XXIX настоящей Программы, а также представление неполных или недостоверных сведений в таких отчетах. В этом случае статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается до момента представления отчета о деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима и отчета об итогах деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима или представления уточненных отчетов;
- б) нарушение требований разделов III, VII, IX (за исключением требований, указанных в подпункте "е" пункта 16 и пункте 32 настоящей Программы), X, XI и XXVI - XXVIII настоящей Программы, если эти нарушения соответствуют критериям, установленным пунктами 45 и 46 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 рельсового транспортного средства, находящегося в эксплуатации субъекта экспериментального правового режима, в результате которого причинены тяжкий или средней тяжести вред здоровью либо повлекшее 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 рельсового 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 об экспериментальных правовых режимах, и нарушение требований, указанных в подпункте "е" пункта 16 и пункте 32 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

42. 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 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 41 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 41 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 рельсового транспортного средства (в случае если статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается по основанию, указанному в подпункте "в" пункта 41 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 41 настоящей Программы).

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

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

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

б) повторное нарушение требований, указанных в подпункте "е" пункта 16 и пункте 32 настоящей Программы, в течение 3 календарных месяцев со дня совершения предыдущего нарушения. Решение о прекращении статуса субъекта экспериментального правового режима в указанном случае принимается Министерством экономического развития Российской Федерации в течение 5 рабочих дней со дня, следующего за днем получения информации о факте нарушения;

в) установление факта нарушения Правил дорожного движения при эксплуатации высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства, в результате которого произошло дорожно-транспортное происшествие, указанное в подпункте "в" пункта 41 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 такого нарушения.

44. 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

45. Критерием нарушения положений настоящей Программы (за исключением грубого нарушения положений настоящей Программы) является причинение вреда жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица вследствие несоблюдения требований разделов III, VII, IX (за исключением требований, указанных в подпункте "е" пункта 16 и пункте 32 настоящей Программы), X, XI и XXVI - XXVIII настоящей Программы.

XIX. Критерии грубого нарушения положений настоящей Программы

46. Критерием грубого нарушения положений настоящей Программы является смерть человека вследствие несоблюдения требований, указанных в разделе IX настоящей Программы (за исключением требований, указанных в подпункте "е" пункта 16 и пункте 32 настоящей Программы).

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

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

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

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

49. Действие экспериментального правового режима прекращается досрочно по основаниям, предусмотренным пунктом 1, абзацами первым - четвертым подпункта "а" и подпунктом "б" пункта 2 части 2 статьи 17 Федерального закона об экспериментальных правовых режимах. Иные случаи досрочного прекращения действия экспериментального правового режима настоящей Программой не устанавливаются.

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

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

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

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

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

52. Контрольные (надзорные) функции в рамках экспериментального правового режима, в том числе функции по организации и проведению проверок соблюдения положений настоящей Программы, реализуются федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими:

а) федеральный государственный контроль (надзор) в области безопасности дорожного движения и надзор за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения в порядке, установленном соответственно: 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";

приказом Министерства внутренних дел Российской Федерации от 2 мая 2023 г. № 264;

б) федеральный государственный контроль (надзор) 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";

в) контрольные (надзорные) функции за соблюдением порядка использования радиочастотного спектра, установленного Федеральным законом "О связи".

53. Проведение контрольных (надзорных) мероприятий Федеральной службой по надзору в сфере транспорта осуществляется в виде выездных проверок в отношении субъектов экспериментального правового режима на предмет соблюдения обязательных требований, установленных абзацами пятым, седьмым - девятым части 1 статьи 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения", в I квартале 2025 г., далее - с периодичностью один раз в 2 года.

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

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

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

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

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

XXVI. Способы информирования субъектом экспериментального правового режима лиц, выражающих намерение вступить с ним в правоотношения в рамках экспериментального правового режима, о наличии и содержании экспериментального правового режима, в том числе об отличиях специального регулирования, предусмотренного настоящей Программой и подлежащего применению к указанным отношениям, от общего регулирования

58. Информирование субъектом экспериментального правового режима лиц, выражающих

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

XXVII. Необходимость дополнительных опубликования субъектом экспериментального правового режима в средствах массовой информации и размещения в 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

59. Субъект экспериментального правового режима устанавливает на ветровое стекло, а также внешнее заднее центральное стекло, переднюю и заднюю нижние части левого и правого бортов высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства специальный знак "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.

Субъект экспериментального правового режима по согласованию с высшим исполнительным органом субъекта Российской Федерации, на территории которого эксплуатируется высокоавтоматизированное рельсовое транспортное средство, обеспечивает в зонах эксплуатации высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств нанесение на дорожное покрытие мест остановки высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства дополнительных предупреждающих линий для пешеходов.

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

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

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

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

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

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 об экспериментальных правовых режимах

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

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

к Программе экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств (трамваев)

(форма)

ДЕКЛАРАЦИЯ О БЕЗОПАСНОСТИ

высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства

(полное наименование юридического лица, фамилия, имя, отчество (при наличии) индивидуального предпринимателя)

(адрес юридического лица, индивидуального предпринимателя в пределах места нахождения

юридического лица, индивидуального предпринимателя)

ОГРН _____

телефон _____

адрес электронной почты _____

в лице _____

(фамилия, имя, отчество (при наличии), должность лица, имеющего право

без доверенности действовать от имени юридического лица, индивидуального предпринимателя)
далее именуемое субъектом экспериментального правового режима, заявляет, что следующее
высокоавтоматизированное рельсовое транспортное средство:

МодельРегистрационный (инвентарный) номерКатегорияКод ТН ВЭД

ЕАЭС

1234

1) соответствует нормативным техническим требованиям, в том числе в части отсутствия дополнительных предметов или покрытий, ограничивающих обзорность с места водителя-испытателя (за исключением камер, используемых для детектирования динамических и статических

объектов, находящихся впереди высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства, установленных в верхней и нижней частях ветрового стекла, антибликовых кожухов камер, зеркал заднего вида, деталей стеклоочистителей, наружных и нанесенных или встроенных в стекла радиантенн, нагревательных элементов устройств размораживания и осушения ветрового стекла), а также габаритной ширины высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства, не превышающей 2710 миллиметров (за исключением случая использования высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства на самостоятельном и обособленном рельсовом пути);

2) оснащено автоматизированной системой управления, которая:

обеспечивает соблюдение Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 "О правилах дорожного движения" (далее - Правила дорожного движения);

осуществляет контроль дорожно-транспортной обстановки средствами технического зрения;

безопасно и предсказуемо взаимодействует с другими участниками дорожного движения;

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

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

действует только в пределах установленной среды штатной эксплуатации;

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

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

высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства;

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

реагирует на непредвиденные ситуации таким образом, чтобы свести до минимума опасность для пассажиров, водителей-испытателей, инженеров-испытателей этого высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства или других участников дорожного движения;

обменивается информацией с пассажирами, водителями-испытателями, инженерами-испытателями высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства и другими участниками дорожного движения последовательным образом посредством предоставления им достаточных данных, касающихся состояния этого высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства и планируемых действий автоматизированной системы управления;

обеспечивает безопасный проезд участков маршрута, на которых существует высокий риск касания высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства с трамваем, движущимся по смежному пути (далее - узкий участок маршрута). При наличии на узком участке маршрута движущегося трамвая высокоавтоматизированное рельсовое транспортное средство производит остановку перед границами такого узкого участка маршрута на время движения трамвая, после чего продолжает движение по маршруту;

имеет возможность деактивации безопасным способом и передачи управления водителю-испытателю в ситуациях, при которых автоматизированная система управления не способна осуществлять безопасное управление этим высокоавтоматизированным рельсовым транспортным средством;

3) соответствует следующим функциональным характеристикам:

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

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

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

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

высокоавтоматизированное рельсовое транспортное средство 1 категории остается в автоматизированном режиме управления до тех пор, пока водитель-испытатель не примет управление им на себя;

обеспечена возможность связи инженера-испытателя и (или) пассажира высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства с представителями службы технической поддержки субъекта экспериментального правового режима;

4) является безопасным для участия в дорожном движении по дорогам общего пользования и оснащено:

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

устройствами для непрерывной некорректируемой видеорегистрации, которые осуществляют непрерывную фиксацию действий водителя-испытателя, инженеров-испытателей и (или) пассажиров высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства и окружающей дорожно-транспортной обстановки во время эксплуатации;

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

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), установленным на ветровое стекло, а также внешнее заднее центральное стекло, переднюю и заднюю нижние части левого и правого бортов высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства;

устройством, позволяющим водителю-испытателю, находящемуся на месте водителя-испытателя в высокоавтоматизированном рельсовом транспортном средстве, выполнить торможение высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства, в том числе экстренное торможение, вплоть до его полной остановки;

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

категории;

специальными маркировками, нанесенными на ветровое стекло, а также внешнее заднее центральное стекло, переднюю и заднюю нижние части левого и правого бортов высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства 2 категории, содержащими номер телефона, по которому в случае дорожно-транспортного происшествия любой участник дорожного движения или третьи лица будут иметь возможность связи с субъектом экспериментального правового режима;

5) эксплуатируется субъектом экспериментального правового режима при условии, что им: определена среда штатной эксплуатации автоматизированной системы управления, в рамках которой он гарантирует безопасность автоматизированного режима управления; обеспечено оснащение высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства средствами, направленными на обеспечение информационной безопасности, предотвращающими внешнее вмешательство в работу автоматизированной системы управления, за исключением случаев, когда такое вмешательство предусмотрено самой автоматизированной системой управления в целях обеспечения безопасности, включая вмешательство оператора.

К настоящей Декларации прилагаются документы, свидетельствующие о подтверждении производителем легкорельсовых транспортных средств или иной экспертной организацией в области наземного городского электрического транспорта следующих обстоятельств: эксплуатационные свойства высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства не нарушены; высокоавтоматизированное рельсовое транспортное средство является безопасным для участия в дорожном движении.

Дополнительная информация:

(среда штатной эксплуатации, в пределах которой возможно осуществление безопасной эксплуатации высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства, и др.)

Достоверность указанных сведений подтверждаю

(подпись) _____

(фамилия, имя, отчество (при наличии), должность лица, ответственного за разработку и эксплуатацию высокоавтоматизированного рельсового транспортного средства)

(подпись)

МП _____

(фамилия, имя, отчество (при наличии), должность лица, имеющего право без доверенности действовать от имени юридического лица, фамилия, имя, отчество (при наличии) индивидуального предпринимателя)

(регистрационный номер декларации)

(дата регистрации декларации)

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

к Программе экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по

предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств (трамваев)

ПОКАЗАТЕЛИ

эффективности и результативности экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств (трамваев) и их плановые значения

Наименование показателя Год действия экспериментального правового режима

1-й год 2-й год 3-й год

первое полугодие второе полугодие первое полугодие второе полугодие

полугодие первое полугодие второе полугодие

Пробег высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств 1 категории (не менее), км
100030006000100001500018000

Пробег высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств 2 категории (не менее), км
--10003000600010000

Количество дорожно-транспортных происшествий, произошедших по причине нарушения Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации

от 23 октября 1993 г. № 1090 "О правилах дорожного движения", высокоавтоматизированными рельсовыми транспортными средствами, которые повлекли тяжкий или средней тяжести вред здоровью людей, не более

Количество административных правонарушений

с участием высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств, не более
