



**МИНИСТЕРСТВО  
ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РОССИИ)**

**ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА**

Пресненская наб., д. 10, стр. 2, Москва, 123112  
Тел. (495) 870-70-12, Факс (495) 870-70-06  
E-mail: [mineconom@economy.gov.ru](mailto:mineconom@economy.gov.ru)  
<http://www.economy.gov.ru>

04.08.2022 № 29359-ТИ/Д31и

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

По списку рассылки

**Об установлении экспериментального  
правового режима**

В соответствии с частью 2 статьи 8 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации» (далее – Закон № 258-ФЗ) в Минэкономразвития России поступило инициативное предложение ООО «Сбер Автомотив Технологии» и группы инициаторов об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации (далее – инициативное предложение).

В соответствии с частью 3 статьи 9 Закона № 258-ФЗ направляем инициативное предложение и подготовленный проект постановления Правительства Российской Федерации «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации» (далее – проект постановления) для подготовки

в порядке, установленном частью 5 статьи 9 Закона № 258-ФЗ, заключения о возможности или невозможности установления указанного экспериментального правового режима.

Просим в течение десяти рабочих дней со дня получения инициативного предложения и проекта постановления представить заключение, которое должно содержать один из следующих выводов:

1) о возможности установления экспериментального правового режима в соответствии с инициативным предложением;

2) о возможности установления экспериментального правового режима в случае учета замечаний по инициативному предложению;

3) о невозможности установления экспериментального правового режима с указанием причин, по которым его установление является невозможным.

Одновременно просим согласовать проект постановления.

Копию ответа просьба также направить на адреса электронной почты: VNikiforovaNN@economy.gov.ru, levchukko@economy.gov.ru.

Приложение: на 130 л. в 1 экз.

Подлинник электронного документа, подписанного ЭП,  
хранится в системе электронного документооборота  
Министерства экономического развития Российской Федерации.

**СВЕДЕНИЯ О СЕРТИФИКАТЕ ЭП**

Сертификат: 03FF9DEA2DEB01CB6D76E512BC5F188D6AF02D95  
Владелец: Илюшникова Татьяна Александровна  
Действителен: с 16.12.2021 до 16.03.2023

Т.А. Илюшникова

# ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от «\_\_\_» \_\_\_\_\_ г. № \_\_\_\_\_

МОСКВА

### **Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации**

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

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

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

3. Министерству транспорта Российской Федерации по согласованию с высшими исполнительными органами государственной власти субъектов Российской Федерации, Министерством внутренних дел Российской Федерации и Федеральной службой охраны Российской Федерации в месячный срок с даты вступления в силу настоящего Постановления установить зоны эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в соответствии с инициативными предложениями субъектов настоящего экспериментального правового режима.

4. Реализация полномочий, предусмотренных настоящим постановлением, осуществляется в пределах установленной штатной

численности федеральных органов исполнительной власти, а также бюджетных ассигнований, предусмотренных федеральным органам исполнительной власти в федеральном бюджете на руководство и управление в сфере установленных функций.

Председатель Правительства  
Российской Федерации

М.Мишустин

УТВЕРЖДЕНА  
постановлением Правительства  
Российской Федерации  
от \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. № \_\_\_\_\_

## ПРОГРАММА

**экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций  
по предоставлению транспортных услуг по перевозке грузов,  
пассажиров и багажа с использованием высокоавтоматизированных  
транспортных средств на территориях  
отдельных субъектов Российской Федерации**

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

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

2. Для целей настоящей Программы используются следующие понятия:

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

«автоматизированный режим управления» – режим управления транспортным средством посредством автоматизированной системы управления;

«водитель-испытатель» – находящееся внутри высокоавтоматизированного транспортного средства 1 группы на месте водителя или переднем пассажирском сиденье физическое лицо, осуществляющее контроль за движением высокоавтоматизированного транспортного средства 1 группы в автоматизированном режиме управления, а также осуществляющее управление высокоавтоматизированным транспортным средством 1 группы в режиме ручного управления на месте водителя в случае деактивации автоматизированной системы управления. Водитель-испытатель признается водителем в соответствии с положениями законодательства Российской Федерации, в том числе Правил

дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» (далее – Правила дорожного движения);

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

«высокоавтоматизированное транспортное средство 1 группы» – высокоавтоматизированное транспортное средство, осуществляющее движение с находящимся на месте водителя или переднем пассажирском сиденье водителем-испытателем;

«высокоавтоматизированное транспортное средство 2 группы» – высокоавтоматизированное транспортное средство, осуществляющее движение без водителя-испытателя на месте водителя или переднем пассажирском сиденье при удаленном контроле за параметрами работы автоматизированной системы управления со стороны оператора;

«декларация о безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства» – заявление субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций (далее – экспериментальный правовой режим) о том, что высокоавтоматизированное транспортное средство или партия высокоавтоматизированных транспортных средств соответствует требованиям, установленным настоящей Программой (за исключением требований, установленных подпунктом «а» пункта 15 настоящей Программы), являющееся неотъемлемой частью заявки на проведение испытаний, подаваемой субъектом экспериментального правового режима в испытательную лабораторию;

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

«зона эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств» – участок дороги, улицы, населенного пункта, территории или местности, находящийся в пределах территорий субъектов Российской Федерации, на которых

в соответствии с настоящей Программой устанавливается экспериментальный правовой режим;

«испытательная лаборатория» – испытательная лаборатория (центр), имеющая аккредитацию в области проведения оценки соответствия полнокомплектных транспортных средств требованиям технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), утвержденного Решением Комиссии Таможенного союза 9 декабря 2011 г. № 877, включенная в единый реестр органов по оценке соответствия Евразийского экономического союза (далее – технический регламент);

«нештатная ситуация» - совокупность обстоятельств, делающих невозможным или небезопасным движение высокоавтоматизированного транспортного средства по маршруту движения;

«оператор» – не являющееся водителем-испытателем физическое лицо, находящееся вне высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы, осуществляющее дистанционно активацию и деактивацию автоматизированной системы управления, определение и изменение маршрута движения высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы, а также контроль за параметрами работы автоматизированной системы управления, и не осуществляющее управление высокоавтоматизированным транспортным средством 2 группы;

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

«пассажир высокоавтоматизированного транспортного средства» – физическое лицо, не осуществляющее управление и контроль за движением высокоавтоматизированного транспортного средства и находящееся в нем, а также лицо, которое входит в высокоавтоматизированное транспортное средство или выходит из него;

«среда штатной эксплуатации» – определяемые субъектом экспериментального правового режима конкретные условия работы автоматизированной системы управления.

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

3. Цифровой инновацией является предоставление транспортных услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств, а также эксплуатация высокоавтоматизированных транспортных средств.

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

- а) закупка оборудования или комплектующих;
- б) изготовление высокоавтоматизированного транспортного средства или внесение изменений в конструкцию транспортного средства с использованием комплектующих, произведенных самостоятельно или третьими лицами (далее – дополнительное оборудование);
- в) разработка специализированного программного обеспечения, необходимого для функционирования высокоавтоматизированного транспортного средства;
- г) подготовка водителей-испытателей и операторов;
- д) испытания высокоавтоматизированного транспортного средства на закрытом полигоне, эксплуатация высокоавтоматизированного транспортного средства на автомобильных дорогах общего пользования и на автомобильных дорогах необщего пользования;
- е) контроль технического состояния, осуществление технического обслуживания и ремонта высокоавтоматизированного транспортного средства, а также организация оценки соответствия высокоавтоматизированного транспортного средства в испытательной лаборатории с выдачей заключения о соответствии;
- ж) непрерывный контроль со стороны водителя-испытателя за движением высокоавтоматизированного транспортного средства 1 группы во время эксплуатации;
- з) маршрутизация и диспетчеризация движения высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы во время эксплуатации со стороны оператора;
- и) обеспечение доступа физическим и юридическим лицам к цифровой инновации посредством обеспечения возможности осуществления заказа перевозки высокоавтоматизированным транспортным средством через информационный сервис субъекта экспериментального правового режима;
- к) обеспечение со стороны оператора информационной поддержки пассажиров высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы.

### **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**

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:

сенсомоторной координации и пространственного позиционирования;

сенсоров и обработки сенсорной информации;

интеллектуальных систем управления робототехническими системами;

систем автоматизации управления;

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

д) отраслевые цифровые технологии, в том числе технологии:

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

анализа данных.

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

6. Целями установления экспериментального правового режима являются:

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

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

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

#### **V. Срок действия экспериментального правового режима**

7. Срок действия экспериментального правового режима составляет 3 (три) года.

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

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

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

9. Экспериментальный правовой режим для высокоавтоматизированных транспортных средств устанавливается на территориях города федерального значения Москвы, города федерального значения Санкт-Петербурга, Республики Адыгея (Адыгея), Республики Башкортостан, Республики Бурятия, Республики Крым, Республики Татарстан (Татарстан), Чувашской Республики, Забайкальского, Краснодарского, Красноярского, Приморского и Хабаровского краев, Московской, Ленинградской, Амурской, Владимирской, Воронежской, Иркутской, Кемеровской, Курганской, Липецкой, Мурманской, Нижегородской, Новгородской, Новосибирской, Омской, Оренбургской, Пензенской, Ростовской, Самарской, Свердловской, Смоленской, Тверской, Томской, Тульской, Тюменской, Челябинской областей, Еврейской автономной области, Ханты-Мансийского автономного округа – Югры и Ямало-Ненецкого автономного округа.

10. Министерство транспорта Российской Федерации по согласованию с высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации, на территории которого размещается выбранная зона эксплуатации, Министерством внутренних дел Российской Федерации и Федеральной службой охраны Российской Федерации устанавливает зоны эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств 1 и 2 группы в пределах территорий, установленных пунктом 9 настоящей Программы, в соответствии с инициативным предложением субъекта экспериментального правового режима, вносимым в порядке, установленном Федеральным законом.

**VIII. Положения (требования, предписания, запреты, ограничения)  
отдельных актов общего регулирования, не подлежащие применению  
в рамках экспериментального правового режима, с указанием реквизитов и  
структурных единиц нормативных правовых актов, содержащих такие  
положения**

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

а) пункт 1 статьи 15, абзац третий пункта 2 статьи 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»;

б) абзацы второй, четвертый и десятый пункта 1 статьи 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 группы;

в) пункт 1 статьи 17 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» в части соблюдения требований безопасности транспортных средств, предъявляемых при проведении технического осмотра к транспортным средствам отдельных категорий, предусмотренных пунктами 9, 12 – 17, 24, 25, 37 – 39, 45, 82 приложения № 1 к Правилам проведения технического осмотра транспортных средств, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 15 сентября 2020 г. № 1434 «Об утверждении Правил проведения технического осмотра транспортных средств, а также о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» (далее – Правила проведения технического осмотра);

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

д) пункт 7 статьи 11, пункты 1 – 3 статьи 11.1 и пункт 1 статьи 32 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» исключительно в отношении высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы;

е) пункты 1 и 2 статьи 6, пункты 2 и 5 статьи 31 Федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»;

ж) пункт 2 статьи 5 Федерального закона «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в части применения пунктов 9, 12 – 17, 24, 25, 37 – 39, 45, 82 приложения № 1 к Правилам проведения технического осмотра;

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

и) пункт 5(1) основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации;

к) пункты 38, 82 приложения № 1 к Правилам проведения технического осмотра в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств всех групп, а также 9, 12 – 17, 24, 25, 37 – 39, 45 приложения № 1 к Правилам проведения технического осмотра в отношении высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы;

л) подпункт «в» пункта 31, пункты 49, 68, 69, 85, абзацы седьмой, восьмой пункта 101 Правил перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2020 г. № 2200 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации» (далее – Правила перевозки грузов), исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 группы;

м) графы «реквизиты, позволяющие идентифицировать водителя(-ей)», «подпись, расшифровка подписи водителя, принявшего груз для перевозки», «подпись, расшифровка подписи водителя, сдавшего груз грузополучателю или уполномоченному грузополучателем лицу» формы транспортной накладной, приведенной в приложении № 4 к Правилам перевозки грузов (далее – транспортная накладная), исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 группы;

н) пункт 3(2) приложения № 5 к Правилам перевозки грузов исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 группы;

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

п) графы «подпись грузоотправителя, подпись водителя, принявшего контейнер», «подпись грузополучателя, подпись водителя, сдавшего контейнер», «фамилия, имя, отчество (при наличии), данные о средствах связи (при их наличии) водителя (водителей)», «сведения о путевом листе (листах)» формы сопроводительной ведомости, приведенной в приложении № 9 к Правилам

перевозки грузов, исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 группы;

р) пункты 77, 79, подпункт «е» пункта 81, подпункт «в» пункта 82 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2020 г. № 1586 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (далее – Правила перевозки пассажиров и багажа), исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 группы;

с) пункт «д» Обязательных реквизитов заказа-наряда на предоставление транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа, утвержденных в приложении № 4 к Правилам перевозки пассажиров и багажа, исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 группы;

т) пункты 89 - 91 Правил перевозок пассажиров и багажа;

у) приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 11 сентября 2020 г. № 368 «Об утверждении обязательных реквизитов и порядка заполнения путевых листов».

**IX. Положения (требования, предписания, запреты, ограничения),  
соблюдение которых является обязательным в соответствии  
с программой экспериментального правового режима, если  
такие положения не предусмотрены актами общего регулирования  
или отличаются от них**

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

а) заявку на получение в отношении высокоавтоматизированного транспортного средства заключения о соответствии, содержащую сведения об экземпляре высокоавтоматизированного транспортного средства или партии высокоавтоматизированных транспортных средств (марку, модель, идентификационный номер (VIN), техническое описание высокоавтоматизированного транспортного средства, а в случае, если высокоавтоматизированное транспортное средство состоит на государственном учете, дополнительно государственный регистрационный знак, серию, номер и дату

оформления паспорта транспортного средства, организацию, выдавшую (оформившую) паспорт транспортного средства);

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

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

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

д) высокоавтоматизированное транспортное средство, отвечающее требованиям, установленным настоящей Программой (за исключением требований, установленных подпунктом «а» пункта 15 настоящей Программы).

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

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

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

б) определение перечня требований, применимых к конструкции высокоавтоматизированного транспортного средства в соответствии с подпунктом «а» пункта 15 настоящей Программы по результатам изучения его технического описания в отношении высокоавтоматизированного транспортного средства, относящегося к типу транспортного средства, ранее не проходившего оценку соответствия требованиям технического регламента;

в) оценку высокоавтоматизированного транспортного средства на соответствие требованиям, указанным в подпункте «а» пункта 15 настоящей Программы;

г) в случае проведения оценки соответствия высокоавтоматизированного транспортного средства, ранее не проходившего оценку соответствия требованиям технического регламента, оформление и выдачу в отношении такого высокоавтоматизированного транспортного средства свидетельства о безопасности

конструкции транспортного средства по форме в соответствии с приложением № 17 к техническому регламенту (далее – свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства) с указанием в графе «дополнительная информация» реквизитов настоящей Программы и информации об ограничениях возможности использования такого транспортного средства только субъектом экспериментального правового режима и сроков его использования в соответствии с настоящей Программой.

14. Для субъектов экспериментального правового режима, ранее принимавших участие в эксперименте по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств в соответствии с Положением о проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2018 г. № 1415 (далее соответственно – Положение о проведении эксперимента по опытной эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, Эксперимент), заключение о соответствии выдается:

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

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

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

а) требованиям к колесным транспортным средствам, установленным техническим регламентом и Правилами Организации Объединенных Наций, которые применяются Российской Федерацией в силу участия в Соглашении о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и (или)

использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, заключенном в г. Женеве 20 марта 1958 г., применимым к конструкции высокоавтоматизированного транспортного средства и (или) на которые оказывают влияние внесенные в конструкцию транспортного средства изменения;

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

обеспечивает соблюдение правил дорожного движения;

осуществляет контроль дорожно-транспортной обстановки средствами технического зрения;

безопасно и предсказуемо взаимодействует с другими участниками дорожного движения;

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

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

действует только в пределах установленной среды штатной эксплуатации;

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

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

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

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

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

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

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

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

специальными маркировками, нанесенными на боковой поверхности высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы со стороны места, предназначенного для водителя, содержащими номер телефона, по которому в случае дорожно-транспортного происшествия любой участник дорожного движения или третьи лица будут иметь возможность связи с субъектом экспериментального правового режима;

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

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

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

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

должна четко и эффективно звуковым, визуальным, тактильным или иным способом заблаговременно уведомлять оператора об ожидаемом выходе за пределы установленной среды штатной эксплуатации и предусматривать возможность безопасной остановки высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы с обеспечением возможности для пассажира выйти из транспортного средства;

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

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

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

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

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

а) заключение о соответствии высокоавтоматизированного транспортного средства либо партии высокоавтоматизированных транспортных средств требованиям пункта 15 настоящей Программы с указанием идентификационного

номера (VIN) транспортного средства, в отношении которого была проведена оценка соответствия (а в случае, если высокоавтоматизированное транспортное средство состоит на государственном учете, дополнительно государственный регистрационный знак, серию, номер и дату оформления паспорта транспортного средства, организацию, выдавшую (оформившую) паспорт транспортного средства с указанием марки, модели транспортного средства);

б) свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства в отношении высокоавтоматизированного транспортного средства, ранее не проходившего оценку соответствия требованиям технического регламента;

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

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

Заключение о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности, предусмотренное Положением о проведении эксперимента по опытной эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, полученное субъектом экспериментального правового режима, ранее принимавшим участие в Эксперименте, приравнивается к заключению о соответствии, предусмотренному настоящей Программой.

17. В отношении высокоавтоматизированного транспортного средства, относящегося к типу транспортного средства, ранее не проходившего оценку соответствия требованиям технического регламента, субъект экспериментального правового режима на основании свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства, выданного испытательной лабораторией в рамках оценки соответствия высокоавтоматизированного транспортного средства требованиями, указанным в подпункте «а» пункта 15 настоящей Программы, оформляет электронный паспорт транспортного средства в соответствии с Порядком функционирования систем электронных паспортов транспортных средств

(электронных паспортов шасси транспортных средств) и электронных паспортов самоходных машин и других видов техники, утвержденным решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 22 сентября 2015 года № 122 «Об утверждении Порядка функционирования систем электронных паспортов транспортных средств (паспортов шасси транспортных средств) и электронных паспортов самоходных машин и других видов техники».

18. Требования, указанные в приложении № 1 к Правилам проведения технического осмотра, применяются в отношении высокоавтоматизированного транспортного средства с учетом установленного на него дополнительного оборудования, однако само дополнительное оборудование, установленное на высокоавтоматизированном транспортном средстве, не подлежит проверке в рамках технического осмотра при условии наличия заключения о соответствии в отношении проверяемого высокоавтоматизированного транспортного средства.

19. Государственная регистрация высокоавтоматизированного транспортного средства и внесение изменений в регистрационные данные транспортного средства и карточку учета транспортного средства осуществляется в порядке, установленном Федеральным законом от 3 августа 2018 г. № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» на основании заключения о соответствии.

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

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

20. Субъект экспериментального правового режима обязан:

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

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

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

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

д) обновлять программное обеспечение автоматизированной системы управления по мере необходимости для устранения выявленных угроз безопасности, включая угрозы информационной безопасности;

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

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

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

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

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

на первом этапе эксплуатация высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы осуществляется при постоянном удаленном мониторинге за его движением со стороны оператора (из расчета один оператор на одну единицу высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы) и визуальном наблюдении за его движением со стороны работника субъекта экспериментального правового режима (из расчета один работник субъекта экспериментального правового режима не более чем на 3 единицы высокоавтоматизированных транспортных средств 2 группы) на протяжении не менее 100 часов. Субъект

экспериментального правового режима приступает к реализации следующего этапа ввода в эксплуатацию высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы при отсутствии в последние 100 часов эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы дорожно-транспортных происшествий с участием высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы, произошедших по причине нарушения правил дорожного движения автоматизированной системой управления;

на втором этапе эксплуатация высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы осуществляется при постоянном удаленном мониторинге за его движением со стороны оператора (из расчета один оператор на одну единицу высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы) на протяжении не менее 100 часов. Субъект экспериментального правового режима приступает к реализации следующего этапа ввода в эксплуатацию высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы при отсутствии в последние 100 часов эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы дорожно-транспортных происшествий с участием высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы, произошедших по причине нарушения правил дорожного движения автоматизированной системой управления;

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

в) субъект экспериментального правового режима обеспечивает постоянную доступность оператора по номеру телефона, указанному на боковой поверхности высокоавтоматизированного транспортного средства со стороны места водителя, а также размещенному на официальном сайте субъекта экспериментального правового режима в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

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

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

б) субъект экспериментального правового режима вправе приступить к оказанию услуг по перевозке пассажиров и багажа, в том числе на возмездной основе при наличии у него опыта эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных

средств в рамках настоящего экспериментального правового режима или Эксперимента не менее 6 (шести) месяцев;

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

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

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

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

ж) при осуществлении перевозок грузов высокоавтоматизированным транспортным средством в транспортной накладной или в заказ-наряде указывается, что перевозка выполняется с использованием высокоавтоматизированного транспортного средства, при этом сведения о водителе не заполняются;

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

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

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

б) отсутствие медицинских противопоказаний к управлению транспортным средством соответствующей категории, включая отсутствие признаков воздействия вредных и (или) опасных производственных факторов, состояний и заболеваний, препятствующих выполнению трудовых обязанностей, в том числе алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения и остаточных явлений такого опьянения, подтверждение которого осуществляется субъектом экспериментального правового режима, в случае выявления признаков, свидетельствующих о возможности наличия таких противопоказаний;

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

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

25. Водитель-испытатель обязан:

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

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

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

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

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

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

автоматизированная система управления подала сигнал о такой необходимости;

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

при наличии ошибок или сбоя в работе автоматизированной системы управления;

для предотвращения аварийной ситуации.

26. Оператор обязан:

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

б) осуществлять контроль за параметрами работы автоматизированной системы управления;

в) в случае наступления дорожно-транспортного происшествия оператор должен немедленно передать по телефонному номеру «112» информацию о факте

дорожно-транспортного происшествия и возможном наличии либо отсутствии вреда жизни и здоровью его участников.

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

28. При необходимости остановки высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы во время движения сотрудник полиции осуществляет прямую связь с оператором по номеру телефона, нанесенному на боковой поверхности высокоавтоматизированного транспортного средства со стороны места водителя и размещенному на официальном сайте субъекта экспериментального правового режима в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», и сообщает о необходимости осуществить остановку конкретного высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы, продиктовав оператору государственный регистрационный номер транспортного средства. При получении требования сотрудника полиции об остановке конкретного высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы оператор обеспечивает его остановку в ближайшем безопасном месте, при этом субъект экспериментального правового режима обязан обеспечить прибытие своего представителя на место остановки в срок не более часа с момента поступления от сотрудника полиции требования о его остановке, если сотрудник полиции обратился с требованием о прибытии такого представителя.

29. В случае дорожно-транспортного происшествия с участием высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы любой участник дорожного движения может установить связь с субъектом экспериментального правового режима посредством телефонного звонка или направления смс-сообщения по номеру телефона, нанесенному на боковой поверхности высокоавтоматизированного транспортного средства со стороны места водителя, а также размещенному на официальном сайте субъекта экспериментального правового режима в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

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

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

режима обязан предоставить в подразделение Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, осуществляющее производство по делу по факту дорожно-транспортного происшествия, непрерывные видеозаписи с камер видеонаблюдения высокоавтоматизированного транспортного средства, участвующего в дорожно-транспортном происшествии (видеоматериал, позволяющий оценить окружающую обстановку в формате mp4, avi, mkv). Качество видеозаписи должно позволять детально оценить окружающую обстановку в момент дорожно-транспортного происшествия в любое время суток при любых погодных условиях. Видеозапись должна содержать момент дорожно-транспортного происшествия, а также период, включающий 30 секунд до и после такого момента.

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

Оператор несет ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации за причинение вреда жизни и здоровью участников дорожно-транспортного происшествия с участием высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы в случае, если установлено, что дорожно-транспортное происшествие произошло по причине недостаточного контроля за параметрами работы автоматизированной системы управления.

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

32. Субъект экспериментального правового режима обязан не позднее 5 (пяти) календарных дней со дня вступления в силу постановления Правительства Российской Федерации об установлении экспериментального правового режима и утверждении настоящей Программы направить в высшие исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации, на территории которых

устанавливается экспериментальный правовой режим, в соответствии с установленными для субъекта экспериментального правового режима зонами эксплуатации, Министерство внутренних дел Российской Федерации, Федеральную службу охраны Российской Федерации и Федеральную службу безопасности Российской Федерации уведомление в письменной форме о номере телефона, по которому можно связываться с представителем субъекта экспериментального правового режима для решения вопросов, возникающих в связи с эксплуатацией высокоавтоматизированных транспортных средств субъекта экспериментального правового режима. В случае изменения такого номера телефона субъект экспериментального правового режима обязан не позднее 5 (пяти) календарных дней со дня такого изменения в письменной форме уведомить об этом высшие исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации, на территории которых устанавливается экспериментальный правовой режим, в соответствии с установленными для субъекта экспериментального правового режима зонами эксплуатации, Министерство внутренних дел Российской Федерации, Федеральную службу охраны Российской Федерации и Федеральную службу безопасности Российской Федерации.

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

34. Эксплуатация высокоавтоматизированных транспортных средств 1 и 2 групп осуществляется в пределах зон эксплуатации, установленных Министерством транспорта Российской Федерации по согласованию высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации, Министерством внутренних дел Российской Федерации и Федеральной службой охраны Российской Федерации в соответствии с инициативным предложением субъекта экспериментального правового режима.

Зоны эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств определяются для каждого субъекта экспериментального правового режима.

35. Изменение зон эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств осуществляется по заявлению субъекта экспериментального правового режима, осуществляющего или планирующего осуществлять эксплуатацию высокоавтоматизированных транспортных средств на изменяемой зоне эксплуатации. Министерство транспорта Российской Федерации изменяет зоны эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в течении 1 (одного) месяца с даты получения указанного заявления по согласованию с высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации, на территории которого размещается выбранная зона эксплуатации, Министерством внутренних дел Российской Федерации и Федеральной службой охраны Российской Федерации.

36. Перевозка грузов с использованием высокоавтоматизированного транспортного средства осуществляется в соответствии с Правилами перевозки грузов с учетом положений пунктов 37 - 45 настоящей Программы в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств 2 группы.

37. Время подачи контейнера в случае, указанном в пункте 43 Правил перевозки грузов, в пункты погрузки, выгрузки исчисляется с момента предъявления уполномоченного представителя субъекта экспериментального правового режима сопроводительной ведомости грузоотправителю в пункте погрузки, грузополучателю в пункте выгрузки либо с момента внесения соответствующей информации грузоотправителем или грузополучателем в электронную сопроводительную ведомость.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

41. В разделе 8 «Прием груза» транспортной накладной проставляются подписи:

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

субъекта экспериментального правового режима (после сверки соответствия представленного груза, упаковки, тары с данными, указанными в разделе 3 «Груз» транспортной накладной, а также после внесения оговорок и замечаний при приеме груза).

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

42. В графах «реквизиты, позволяющие идентифицировать водителя (- ей)», «подпись, расшифровка подписи водителя, принявшего груз для перевозки», «подпись, расшифровка подписи водителя, сдавшего груз грузополучателю или уполномоченному грузополучателем лицу» транспортной накладной указываются реквизиты настоящей Программы.

43. В графах «подпись грузоотправителя, подпись водителя, принявшего контейнер», «подпись грузополучателя, подпись водителя, сдавшего контейнер», «фамилия, имя, отчество (при наличии), данные о средствах связи (при их наличии) водителя (водителей)» сопроводительной ведомости указываются реквизиты настоящей Программы.

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

45. В заказе-наряде на предоставление транспортного средства в реквизите «сведения о прочих условиях» указываются реквизиты настоящей Программы.

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

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

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

47. Риски причинения вреда жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица, ущерба обороне и (или) безопасности государства, иным охраняемым федеральным законом ценностям обусловлены вероятностью возникновения

дорожно-транспортных происшествий с участием высокоавтоматизированных транспортных средств по следующим причинам:

- а) нарушение Правил дорожного движения;
- б) технические неисправности высокоавтоматизированного транспортного средства;
- в) преднамеренные действия третьих лиц;
- г) несоблюдение водителем-испытателем высокоавтоматизированного транспортного средства 1 группы требований, установленных в руководстве водителя-испытателя по работе с автоматизированной системой управления;
- д) иные причины.

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

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

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

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

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

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

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

д) наличие у автоматизированной системы управления функционала, обеспечивающего при необходимости безопасную остановку высокоавтоматизированного транспортного средства

в соответствии с правилами дорожного движения в случае сбоя в работе автоматизированной системы управления или иной системы высокоавтоматизированного транспортного средства или непринятии водителем-испытателем управления после подачи автоматизированной системой управления соответствующего уведомления;

е) тестирование высокоавтоматизированных транспортных средств на закрытых полигонах;

ж) проведение поэтапной подготовки к эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы в соответствии с подпунктами «б» пункта 22 настоящей Программы.

**XII. Перечень субъектов экспериментального правового режима**

50. Субъектами экспериментального правового режима являются:

Общество с ограниченной ответственностью «Газпромнефть-Снабжение» (ОГРН 1035501014284);

Общество с ограниченной ответственностью «Сбер Автомотив Технологии» (ОГРН 1217700104160);

Общество с ограниченной ответственностью «НПО «СтарЛайн» (ОГРН 1107847351347);

Общество с ограниченной ответственностью «Яндекс.Испытания» (ОГРН 5177746092695).

**XIII. Перечень требований, предъявляемых к субъекту (субъектам) экспериментальных правовых режимов, которым они должны соответствовать наряду с требованиями, предусмотренными пунктами 1 - 4 части 1 статьи 8 Федерального закона**

51. Субъект экспериментального правового режима должен соответствовать требованиям, предусмотренным частью 1 статьи 8 Федерального закона.

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

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

53. В целях установления зон эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств присоединившийся субъект экспериментального правового режима направляет в Министерство транспорта Российской Федерации заявление об установлении соответствующих зон эксплуатации в пределах территорий, указанных в пункте 9 настоящей Программы. Министерство транспорта Российской Федерации в течении 1 (одного) месяца с даты получения заявления от нового субъекта экспериментального правового режима об установлении зон эксплуатации устанавливает зоны эксплуатации для нового субъекта экспериментального правового режима при согласовании с Министерством внутренних дел Российской Федерации, Федеральной службой охраны Российской Федерации и высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации, на территории которого размещается выбранная зона эксплуатации.

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

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

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

б) выявление не менее одного нарушения требований разделов VII, IX, X, XI, XXVI - XVIII настоящей Программы, которое было допущено субъектом экспериментального правового режима. В этом случае статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается до устранения выявленных нарушений субъектом экспериментального правового режима;

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

г) установление факта несоответствия субъекта экспериментального правового режима требованиям, установленным частью 1 статьи 8 Федерального закона. 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**

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

а) представление в Министерство экономического развития Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации и Министерство промышленности и торговли Российской Федерации, а также в организацию предпринимательского сообщества отчета о деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима и отчета об итогах деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций или уточненных отчетов, содержащих полную и достоверную информацию о деятельности в рамках экспериментального правового режима (в случае если статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается по основанию, указанному в подпункте «а» пункта 54 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 54 настоящей Программы);

в) получение Министерством экономического развития Российской Федерации процессуального решения должностного лица (суда) об отсутствии нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации и (или) правил эксплуатации транспортного средства при эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства (в случае, если статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается по основанию, указанному в подпункте «в» пункта 54 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 54 настоящей Программы).

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

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

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

б) повторное нарушение требований, указанных в пункте 28 настоящей Программы, в течение 3 (трех) 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 (пяти) рабочих дней со дня, следующего за днем получения информации о факте нарушения.

в) установление наличия факта нарушения правил дорожного движения при эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства, в результате которого произошло дорожно-транспортное происшествие, указанное в подпункте «в» пункта 54 настоящей Программы. Решение о прекращении статуса субъекта экспериментального правового режима в указанном случае принимается Министерством экономического развития Российской Федерации в течение 5 (пяти) рабочих дней со дня, следующего за днем получения информации о факте нарушения правил дорожного движения при эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства, в результате которого произошло дорожно-транспортное происшествие, указанное в подпункте «в» пункта 54 настоящей Программы.

Прекращение статуса экспериментального правового режима осуществляется в сроки, установленные в Положении о принятии Министерством экономического развития Российской Федерации решения о приостановлении или прекращении статуса субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в экспериментальном правовом режиме в сфере цифровых инноваций и об уведомлении субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций о принятии такого решения, утвержденном постановлением Правительства Российской Федерации от 19 ноября 2020 г. № 1888 «Об утверждении Положения о принятии Министерством экономического развития Российской Федерации решения о приостановлении или прекращении статуса субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в экспериментальном правовом режиме в сфере цифровых инноваций и об уведомлении субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций о принятии такого решения».

### **XVIII. Критерии нарушения положений программы экспериментального правового режима**

57. Критериями 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 VII, IX, X, XI, XXVI – XXVIII.

### **XIX. Критерии грубого нарушения положений программы экспериментального правового режима**

58. Критериями грубого нарушения положений настоящей Программы является смерть человека вследствие несоблюдения требований раздела IX настоящей Программы.

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

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

60. Действие экспериментального правового режима может быть приостановлено на срок до 3 (трех) месяцев.

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

61. Действие экспериментального правового режима прекращается досрочно по основаниям, предусмотренным пунктом 1, абзацами первым – четвертым подпункта «а» и подпунктом «б» пункта 2 части 2 статьи 17 Федерального закона. Иные случаи досрочного прекращения действия экспериментального правового режима настоящей Программой не устанавливаются.

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

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

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

63. 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. Орган или органы, осуществляющие контрольные (надзорные) функции в рамках экспериментального правового режима, а также на порядок осуществления этих функций, в том числе на порядок организации и проведения проверок соблюдения положений программы экспериментального правового режима**

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

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

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

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

Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения»;

б) Федеральной службой по надзору в сфере транспорта при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве в порядке, установленном Положением о федеральном государственном контроле (надзоре) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 29 июня 2021 г. № 1043 «О федеральном государственном контроле (надзоре) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве», с учетом требований, предусмотренных настоящей Программой;

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

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

**XXV. Требования к оценке эффективности и результативности экспериментального правового режима, в том числе показатели (наименование и плановое значение), в соответствии с которыми проводится такая оценка**

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

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

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

69. Показатели эффективности и результативности экспериментального правового режима и их плановые значения приведены в приложении № 2 к настоящей Программе.

**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 программой экспериментального правового режима и подлежащего применению к указанным отношениям, от общего регулирования**

70. Информирование субъектом экспериментального правового режима лиц, выражающих намерение вступить с ним в правоотношения

в рамках экспериментального правового режима, о наличии и содержании экспериментального правового режима, в том числе об отличиях специального регулирования, предусмотренного настоящей Программой и подлежащего применению к указанным отношениям, от общего регулирования осуществляется посредством размещения соответствующей информации на официальном сайте каждого субъекта экспериментального правового режима в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

**XXVII. Необходимость дополнительных опубликования субъектом экспериментального правового режима в средствах массовой информации и размещения в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» информации об установлении и о содержании экспериментального правового режима, в том числе об отличиях специального регулирования, предусмотренного программой экспериментального правового режима, от общего регулирования, а также на 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**

71. Субъект экспериментального правового режима устанавливает на установленном на заднем стекле или иной задней или боковой поверхности «Автономное управление» в виде равностороннего треугольника белого цвета вершиной вверх с каймой красного цвета (сторона треугольника не менее 200 мм, ширина каймы – 0,1 стороны), в который вписана буква «А» черного цвета.

72. Необходимость дополнительных опубликования субъектом экспериментального правового режима в средствах массовой информации и размещения в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» информации об установлении и о содержании экспериментального правового режима, 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**

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

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

74. Отчет о деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима, содержащий сведения для целей проведения мониторинга экспериментального правового режима, оценки эффективности и результативности реализации экспериментального правового режима, представляется 1 раз в полгода, не позднее последнего рабочего дня календарного месяца, следующего за отчетным полугодием.

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

75. 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 по перевозке грузов,  
пассажиров и багажа с использованием  
высокоавтоматизированных транспортных  
средств на территориях отдельных  
субъектов Российской Федерации

Форма

**ДЕКЛАРАЦИЯ О БЕЗОПАСНОСТИ  
ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА**

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

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

\_\_\_\_\_  
адрес регистрации по месту жительства (месту пребывания) индивидуального  
предпринимателя)

ОГРН: \_\_\_\_\_

телефон: \_\_\_\_\_

адрес электронной почты: \_\_\_\_\_

в лице \_\_\_\_\_

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

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

, далее именуемое (ая, ый) субъект экспериментального правового режима,  
заявляет, что следующее высокоавтоматизированное транспортное средство:

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

1) оснащено автоматизированной системой управления, которая:

а) обеспечивает соблюдение Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»;

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

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

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

д) действует только в пределах установленной среды штатной эксплуатации;

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

ж) 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;

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

и) обменивается информацией с его пользователями и другими участниками дорожного движения четким, действенным и последовательным

образом посредством предоставления им достаточных данных, касающихся состояния и намерения высокоавтоматизированного транспортного средства;

к) имеет возможность деактивации безопасным способом и передачи управления водителю-испытателю в ситуациях, при которых автоматизированная система управления оказывается неспособной осуществлять безопасное управление этим транспортным средством;

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

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

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

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

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

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

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

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

ж) специальными маркировками, нанесенными на боковой поверхности высокоавтоматизированного транспортного средства со стороны места, предназначенного для водителя, содержащими номер телефона, по которому в случае дорожно-транспортного происшествия любой участник

дорожного движения или третьи лица будут иметь возможность связи с субъектом экспериментального правового режима;

з) 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.

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

Дополнительная информация:

1) Установленная в высокоавтоматизированном транспортном средстве автоматизированная система управления состоит из:

\_\_\_\_\_

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

2) Среда штатной эксплуатации, в пределах которой возможно осуществление безопасной эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства:

\_\_\_\_\_

Достоверность вышеуказанных сведений подтверждаю

\_\_\_\_\_ М.П. \_\_\_\_\_

(подпись)

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

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

\_\_\_\_\_ М.П. \_\_\_\_\_

(подпись)

(фамилия, имя, отчество (при наличии), уполномоченного лица, принимающего декларацию)

\_\_\_\_\_ (регистрационный номер декларации)

\_\_\_\_\_ (дата регистрации декларации)

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

**Показатели эффективности и результативности экспериментального  
правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению  
транспортных услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа  
с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств  
на территориях отдельных субъектов Российской Федерации**

Наименование показателя	Год действия экспериментального правового режима					
	1-й год		2-й год		3-й год	
	1-е полуг одие	2-е полуг одие	1-е полуг одие	2-е полуг одие	1-е полуг одие	2-е полуг одие
Пробег высокоавтоматизированных транспортных средств (не менее), млн. км	10000	20000	40000	60000	80000	100000
Дорожно-транспортные происшествия, обусловленные движением высокоавтоматизированных транспортных средств, которые осуществлены с нарушением Правил дорожного движения, повлекшие тяжкий или средней тяжести вред здоровью людей (не более), единиц	-	-	-	-	-	-

Сведения о количестве административных правонарушений с участием высокоавтоматизированных транспортных средств	-	-	-	-	-	-
--	---	---	---	---	---	---

---

## **ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА**

### **к проекту постановления Правительства Российской Федерации «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации»**

Проект постановления Правительства Российской Федерации «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации» (далее – проект постановления) разработан в целях установления экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций (далее – ЭПР) в рамках Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации» (далее – Закон № 258-ФЗ).

В соответствии с пунктом 6 статьи 2 Закона № 258-ФЗ условия ЭПР определяются программой ЭПР, утверждаемой Правительством Российской Федерации.

В соответствии с пунктом 5 статьи 2 Закона № 258-ФЗ программой ЭПР устанавливаются положения, отличающиеся от общего регулирования и применяемые в отношении участников ЭПР.

Установление ЭПР направлено на разработку, апробацию и внедрение цифровой инновации – проектирование, производство и эксплуатацию высокоавтоматизированных транспортных средств, предоставление транспортных и логистических услуг и организация транспортного обслуживания.

Целесообразность установления ЭПР вызвана наличием в законодательстве Российской Федерации положений, которые делают невозможным или существенно затрудняют внедрение указанной цифровой инновации.

В соответствии с частью 3 статьи 5 Закона № 258-ФЗ положения программы ЭПР, устанавливающие условия ЭПР, могут исключать или изменять действие положений федерального закона в случае, если это прямо предусмотрено соответствующим федеральным законом.

При этом принят Федеральный закон от 2 июля 2021 г. № 331-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации», которым обеспечены правовые основания для реализации конкретных ЭПР.

Принятие указанного постановления позволит апробировать рассматриваемую цифровую инновацию.

Реализация мероприятий, связанных с принятием соответствующего постановления Правительства Российской Федерации, не потребует выделения дополнительных бюджетных ассигнований и не окажет влияние на доходы или расходы бюджетов бюджетной системы Российской Федерации.

В проекте постановления присутствуют требования, которые связаны с осуществлением предпринимательской и иной экономической деятельности и оценка соблюдения которых осуществляется в рамках государственного контроля (надзора).

При этом в соответствии со статьей 13 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» порядок установления и период действия экспериментального правового режима в сфере применения обязательных требований определяются в соответствии с Законом № 258-ФЗ. В связи с этим оценка регулирующего

воздействия в отношении подзаконных нормативных правовых актов во исполнение Закона № 258-ФЗ не требуется.

В соответствии с пунктом 64 проекта постановления контрольные (надзорные) функции осуществляются:

Министерством внутренних дел Российской Федерации в рамках федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения и надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения;

Федеральной службой по надзору в сфере транспорта в рамках федерального государственного контроля (надзора) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве.

Региональный государственный контроль (надзор) в сфере перевозок грузов осуществляется органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси, на территории которых действует экспериментальный правовой режим.

Предлагаемые проектом постановления решения не окажут влияния на достижение целей государственных программ Российской Федерации.

Проект постановления не противоречит положениям Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., а также положениям иных международных договоров Российской Федерации.

**ИНИЦИАТИВНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ  
ОБ УСТАНОВЛЕНИИ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОГО ПРАВОВОГО РЕЖИМА  
В СФЕРЕ ЦИФРОВЫХ ИННОВАЦИЙ ПО ПРЕДОСТАВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ  
ПО ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ, ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ  
ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ  
НА ТЕРРИТОРИЯХ ОТДЕЛЬНЫХ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**РАЗДЕЛ I. СВЕДЕНИЯ ОБ ИНИЦИАТОРЕ УСТАНОВЛЕНИЯ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОГО ПРАВОВОГО РЕЖИМА  
В СФЕРЕ ЦИФРОВЫХ ИННОВАЦИЙ**

1.1	Инициатор установления экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций (далее соответственно – инициатор, экспериментальный правовой режим)	<input type="checkbox"/> Государственный орган <input type="checkbox"/> Орган местного самоуправления <input type="checkbox"/> <b>Юридическое лицо</b> <input type="checkbox"/> Индивидуальный предприниматель
1.2	Наименование (для государственного органа, органа местного самоуправления, юридического лица) / фамилия, имя, отчество (при наличии) (для индивидуального предпринимателя)	<b>ООО «Сбер Автомотив Технологии»</b>
1.3	Основной государственный регистрационный номер (для государственного органа, органа местного самоуправления, юридического лица) / основной государственный регистрационный номер индивидуального предпринимателя (для индивидуального предпринимателя)	1217700104160

1.4	Идентификационный номер налогоплательщика	9725045830
1.5	Адрес в пределах его места нахождения – для государственного органа, органа местного самоуправления, юридического лица) / адрес регистрации по месту жительства (месту пребывания) – для индивидуального предпринимателя	115432, город Москва, пр-кт Андропова, д. 10а
1.6	Почтовый адрес (при наличии)	115432, город Москва, пр-кт Андропова, д. 10а
1.7	Адрес официального сайта в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» (при наличии – для индивидуального предпринимателя)	<a href="https://sberautotech.ru/">https://sberautotech.ru/</a>
1.8	Адрес электронной почты	contact@sberautotech.ru
1.9	Номер телефона	+79166462346

**РАЗДЕЛ II. СВЕДЕНИЯ, ПОДТВЕРЖДАЮЩИЕ СООТВЕТСТВИЕ ИНИЦИАТИВНОГО ПРЕДЛОЖЕНИЯ УСЛОВИЯМ  
УСТАНОВЛЕНИЯ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОГО ПРАВОВОГО РЕЖИМА  
В СФЕРЕ ЦИФРОВЫХ ИННОВАЦИЙ**

2.1	Направление разработки, апробации и внедрения цифровых инноваций в соответствии с частью 2 статьи 1 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации» (далее – Федеральный закон)	<input type="checkbox"/> медицинская деятельность, в том числе с применением телемедицинских технологий и технологий сбора и обработки сведений о состоянии здоровья и диагнозах граждан, фармацевтическая деятельность  <input type="checkbox"/> <b>проектирование, производство и эксплуатация транспортных средств, в том числе высокоавтоматизированных транспортных средств и беспилотных воздушных судов, аттестация</b>
-----	---	--

		<p><b>их операторов, предоставление транспортных и логистических услуг и организация транспортного обслуживания</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> сельское хозяйство</li> <li><input type="checkbox"/> продажа товаров, работ, услуг дистанционным способом</li> <li><input type="checkbox"/> архитектурно-строительное проектирование, строительство, капитальный ремонт, реконструкция, снос объектов капитального строительства, эксплуатация зданий, сооружений</li> <li><input type="checkbox"/> предоставление государственных и муниципальных услуг и осуществление государственного контроля (надзора) и муниципального контроля</li> <li><input type="checkbox"/> промышленное производство (промышленность)</li> <li><input type="checkbox"/> иное направление разработки, апробации и внедрения цифровых инноваций</li> </ul>
2.2	<p>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</p>	<p>Термины:</p> <p>«автоматизированная система управления» – программно-аппаратные средства, осуществляющие управление транспортным средством без физического воздействия со стороны водителя-испытателя;</p> <p>«автоматизированный режим управления» – режим управления транспортным средством посредством автоматизированной системы управления;</p> <p>«водитель-испытатель» – находящееся внутри высокоавтоматизированного транспортного средства 1 группы на месте водителя или переднем пассажирском сиденье физическое лицо, осуществляющее контроль за движением высокоавтоматизированного транспортного средства 1 группы в автоматизированном режиме управления. Водитель-испытатель признается водителем в соответствии</p>

		<p>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);</p> <p>«высокоавтоматизированное транспортное средство» – колесное транспортное средство, оснащенное автоматизированной системой управления при его изготовлении или путем внесения изменений в его конструкцию, осуществляющее движение в автоматизированном режиме управления;</p> <p>«высокоавтоматизированное транспортное средство 1 группы» – высокоавтоматизированное транспортное средство, осуществляющее движение в автоматизированном режиме управления с находящимся на месте водителя или переднем пассажирском сиденье водителем-испытателем;</p> <p>«высокоавтоматизированное транспортное средство 2 группы» – высокоавтоматизированное транспортное средство, осуществляющее движение в автоматизированном режиме управления без водителя-испытателя на месте водителя или переднем пассажирском сиденье при удаленном контроле за параметрами работы автоматизированной системы управления со стороны оператора;</p> <p>«декларация о безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства» – заявление субъекта экспериментального правового режима о том, что высокоавтоматизированное транспортное средство или партия высокоавтоматизированных транспортных средств соответствует требованиям, установленным подпунктами «б» – «л» пункта 1 раздела 9 программы настоящего экспериментального правового режима;</p> <p>«заключение о соответствии» – заключение о соответствии высокоавтоматизированного транспортного средства или партии высокоавтоматизированных транспортных средств требованиям безопасности, установленным пунктом 1 раздела 9 настоящей Программы, выдаваемое субъекту экспериментального правового режима</p>
--	--	--

		<p>испытательной лабораторией на основании декларации о безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства и протокола (протоколов) испытаний (исследований), проведенных испытательной лабораторией в целях подтверждения соответствия высокоавтоматизированного транспортного средства требованиям, предусмотренным подпунктом «а» пункта 1 раздела 9 настоящей Программы;</p> <p>«испытательная лаборатория» – лаборатория, имеющая аккредитацию в области проведения оценки соответствия полнокомплектных транспортных средств требованиям технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), утвержденного Решением Комиссии Таможенного союза 9 декабря 2011 г. № 877, включенная в Единый реестр органов по оценке соответствия Евразийского экономического союза, в том числе определенная в соответствии с Положением о проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2018 г. № 1415 (далее соответственно – технический регламент, Положение о проведении эксперимента по опытной эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, Эксперимент по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств);</p> <p>«оператор» – не являющееся водителем-испытателем физическое лицо, находящееся вне высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы, осуществляющее дистанционно активацию и деактивацию автоматизированной системы управления, определение и изменение маршрута движения высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы, а также контроль за параметрами работы автоматизированной системы управления, и не осуществляющее управление высокоавтоматизированным транспортным средством 2 группы;</p>
--	--	--

		<p>«партия высокоавтоматизированных транспортных средств» – не более 150 единиц высокоавтоматизированных транспортных средств, в конструкцию которых внесены идентичные изменения в отношении их конструкции, установленной автоматизированной системы управления, а также способа изменений, связанных с их оснащением автоматизированной системой управления;</p> <p>«пассажир высокоавтоматизированного транспортного средства» – физическое лицо, не осуществляющее управление и контроль за движением высокоавтоматизированного транспортного средства и находящееся в нем, а также лицо, которое входит в высокоавтоматизированное транспортное средство или выходит из него;</p> <p>«среда штатной эксплуатации» – определяемые субъектом экспериментального правового режима условия работы автоматизированной системы управления.</p> <p>Категории транспортных средств применяются в соответствии с Приложением № 1 к техническому регламенту.</p> <p>Цифровой инновацией является предоставление транспортных услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств с целью исследования и оптимизации алгоритмов взаимодействия высокоавтоматизированного транспортного средства и человека в роли пассажира, отправителя и получателя груза, а также эксплуатация высокоавтоматизированных транспортных средств в рамках подготовки к началу предоставления транспортных услуг с целью оптимизации алгоритмов управления высокоавтоматизированными транспортными средствами в различных условиях эксплуатации.</p> <p>Современные технологии позволяют автоматизировать управление колесных транспортных средств и отказаться от водителя транспортного средства, что позволит повысить эффективность использования транспортных средств при осуществлении перевозок ввиду отсутствия необходимости соблюдения режима труда и отдыха водителем, а также</p>
--	--	--

		<p>позволит снизить себестоимость перевозки вследствие экономии на заработной плате водителя. Отказ от водителя позволит исключить человеческий фактор как причину дорожно-транспортных происшествий, что положительным образом повлияет на безопасность дорожного движения.</p> <p>В рамках настоящего экспериментального правового режима для автомобильных перевозок грузов, пассажиров и багажа предполагается использовать высокоавтоматизированные транспортные средства, осуществляющие движения без участия человека. Роль человека при эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства сводится к активации автоматизированной системы вождения, заданию маршрута движения высокоавтоматизированного транспортного средства и контролю, в том числе дистанционному за параметрами работы автоматизированной системы вождения. В случае возникновения нештатной ситуации при движении высокоавтоматизированного транспортного средства человек имеет возможность дать команду автоматизированной системе вождения совершить остановку высокоавтоматизированного транспортного средства. Человек также может находиться внутри высокоавтоматизированного транспортного средства на месте водителя или переднем пассажирском сиденье и в случае нештатной ситуации принять управление транспортным средством.</p> <p>Для реализации цифровой инновации субъект экспериментального правового режима осуществляет следующие мероприятия:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>а) закупка оборудования или комплектующих;</li><li>б) изготовление высокоавтоматизированного транспортного средства или внесение изменений в конструкцию транспортного средства с использованием комплектующих, произведенных самостоятельно или третьими лицами (далее – дополнительное оборудование);</li><li>в) разработка специализированного программного обеспечения, необходимого для функционирования высокоавтоматизированного транспортного средства;</li></ul>
--	--	--

		<p>г) подготовка водителей-испытателей и операторов;</p> <p>д) испытания высокоавтоматизированного транспортного средства на закрытом полигоне, эксплуатация высокоавтоматизированного транспортного средства на автомобильных дорогах общего пользования и на автомобильных дорогах необщего пользования;</p> <p>е) контроль технического состояния, осуществление технического обслуживания и ремонта высокоавтоматизированного транспортного средства, а также организация оценки соответствия высокоавтоматизированного транспортного средства в испытательной лаборатории с выдачей заключения о соответствии;</p> <p>ж) непрерывный контроль со стороны водителя-испытателя за движением высокоавтоматизированного транспортного средства 1 группы во время эксплуатации;</p> <p>з) маршрутизация и диспетчеризация движения высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы во время эксплуатации со стороны оператора.</p>
2.3	Срок участия инициатора в экспериментальном правовом режиме в рамках срока действия экспериментального правового режима	3 года
2.4	Сведения о технологии или технологиях, применяемых в рамках экспериментального правового режима, в соответствии с перечнем технологий, утвержденным в соответствии с пунктом 2 статьи 2 Федерального закона	<p>а) нейротехнологии и технологии искусственного интеллекта, в том числе технологии в области компьютерного зрения, машинных рекомендаций и поддержки принятия решений;</p> <p>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;</p>

		<p>сбора, хранения и обработки данных, в том числе децентрализованных;</p> <p>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;</p> <p>г) технологии промышленного интернета (интернет вещей), в том числе в области автономного принятия решений;</p> <p>д) отраслевые цифровые технологии, в том числе технологии: направленные на цифровую трансформацию отраслей экономики, включая технологическую трансформацию процессов, задействованных в создании продуктов (услуг); анализа данных.</p>
2.5	<p>Нормативные правовые акты общего регулирования, содержащие требования, предписания, запреты, ограничения, при соблюдении которых внедрение цифровой инновации невозможно или существенно затруднено, с указанием их структурных единиц (разделов, глав, статей, частей, пунктов, подпунктов, абзацев) с обоснованием воздействия таких положений на разработку, апробацию и внедрение цифровой инновации</p>	<p>1. пункт 1 статьи 15 Федерального закона «О безопасности дорожного движения». При оснащении транспортного средства автоматизированной системой управления применяются инновационные решения и компоненты, требования к которым, как и к самим высокоавтоматизированным транспортным средствам, а также методы испытаний в настоящий момент не установлены, в том числе в техническом регламенте, что не позволяет провести сертификацию высокоавтоматизированных транспортных средств;</p> <p>2. пункт 1 статьи 17 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» в части соблюдения требований безопасности транспортных средств, предъявляемых при проведении технического осмотра к транспортным средствам отдельных категорий, предусмотренных пунктами 9, 12 – 17, 24, 25, 37 – 39, 45, 82 приложения № 1 к Правилам проведения технического осмотра транспортных средств, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 15 сентября</p>

		<p>2020 г. № 1434 «Об утверждении Правил проведения технического осмотра транспортных средств, а также о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» (далее – Правила проведения технического осмотра) в связи с тем, что законодательством и нормативными правовыми актами в области технического осмотра транспортных средств не учтены особенности конструкции высокоавтоматизированных транспортных средств. Ввиду того, что высокоавтоматизированное транспортное средство управляется автоматизированной системой управления без участия водителя, у такого высокоавтоматизированного транспортного средства, в том числе могут отсутствовать органы управления или элементы конструкции, что делает затруднительной или невозможной проверку требований, предусмотренных указанными пунктами;</p> <p>3. пункт 4 статьи 18 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» в части соответствия дополнительного оборудования высокоавтоматизированного транспортного средства, прошедшего техническое обслуживание и ремонт, требованиям основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденных постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» (далее – основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации) в связи с отсутствием установленных требований, регламентирующих техническое состояние и оборудование высокоавтоматизированных транспортных средств, участвующих в дорожном движении;</p> <p>4. абзацы второй, четвертый, седьмой и десятый пункта 1 статьи 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» в связи с тем, что высокоавтоматизированное транспортное средство управляется автоматизированной системой управления без участия водителя, а также особенности конструкции высокоавтоматизированного транспортного</p>
--	--	--

		<p>средства могут быть отнесены к неисправностям транспортного средства, при наличии которых запрещается эксплуатация транспортного средства;</p> <p>5. абзац третий пункта 2 статьи 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» в связи с тем, что высокоавтоматизированное транспортное средство управляется автоматизированной системой управления без участия водителя;</p> <p>6. пункт 7 статьи 11, пункты 1 – 3 статьи 11.1 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» исключительно в отношении высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы так как возложенная в соответствии с указанными нормами на водителя обязанность по заполнению извещения о дорожно-транспортном происшествии не может быть исполнена при эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы в связи с отсутствием в высокоавтоматизированном транспортном средстве 2 группы водителя;</p> <p>7. пункт 1 статьи 32 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» исключительно в отношении высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы. Требование о предоставлении водителем страхового полиса обязательного страхования не может быть выполнено при эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы в связи с отсутствием в высокоавтоматизированном транспортном средстве 2 группы водителя;</p> <p>8. пункты 1 и 2 статьи 6 Федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» в связи с невозможностью заполнения части обязательных реквизитов путевого листа, так как высокоавтоматизированное транспортное средство управляется автоматизированной системой управления без участия водителя;</p> <p>9. пункты 2 и 5 статьи 31 Федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического</p>
--	--	--

		<p>транспорта». Требования о заключении договора фрахтования непосредственно с водителем и выдачи квитанции в форме бланка строгой отчетности или кассового чека не могут быть выполнены в связи с отсутствием в высокоавтоматизированном транспортном средстве водителя;</p> <p>10. пункт 2 статьи 5 Федерального закона «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в части применения пунктов 9, 12 – 17, 24, 25, 37 – 39, 45, 82 приложения № 1 к Правилам проведения технического осмотра в связи с тем, что законодательством и нормативными правовыми актами в области технического осмотра транспортных средств не учтены особенности конструкции высокоавтоматизированных транспортных средств. Ввиду того, что высокоавтоматизированное транспортное средство управляется автоматизированной системой управления без участия водителя, у такого высокоавтоматизированного транспортного средства, в том числе могут отсутствовать органы управления или элементы конструкции, что делает затруднительной или невозможной проверку требований, предусмотренных указанными пунктами;</p> <p>11. статья 9 Федерального закона от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Указанной статьей устанавливаются требования к легковым такси, в том числе к общему водительскому стажу водителя. Применение указанных требований к высокоавтоматизированным транспортным средствам в рамках экспериментального правового режима нецелесообразно, так как высокоавтоматизированные транспортные средства управляются автоматизированной системой управления без участия водителя и имеют отличительные признаки, позволяющие идентифицировать их в транспортном потоке;</p> <p>12. пункт 5(1) основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации. Выполнение требований указанного пункта</p>
--	--	--

		<p>затруднительно в связи с особенностями конструкции высокоавтоматизированного транспортного средства;</p> <p>13. Правила внесения изменений в конструкцию находящихся в эксплуатации колесных транспортных средств и осуществления последующей проверки выполнения требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 6 апреля 2019 г. № 413 «Об утверждении правил внесения изменений в конструкцию находящихся в эксплуатации колесных транспортных средств и осуществления последующей проверки выполнения требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств». При оснащении транспортного средства автоматизированной системой управления путем внесения изменений в его конструкцию применяются инновационные решения и компоненты, требования к которым, как и методы испытаний в настоящий момент не установлены, в том числе в техническом регламенте. Проверка указанных требований не может быть выполнена уполномоченной организацией, аккредитованной в национальной системе аккредитации на оценку соответствия требованиям межгосударственного стандарта ГОСТ 33670-2015 «Автомобильные транспортные средства единичные. Методы экспертизы и испытаний для проведения оценки соответствия». Учитывая, что требования к высокоавтоматизированным транспортным средствам и методы их испытаний не установлены, проверка безопасности высокоавтоматизированных транспортных средств, в том числе в части внесения изменений в конструкцию транспортных средств по оснащению их автоматизированной системой управления требует установления специального регулирования;</p> <p>14. пункты 38, 82 приложения № 1 к Правилам проведения технического осмотра в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств всех групп, а также пункты 9, 12 – 17, 24, 25, 37, 39, 45 приложения № 1 к Правилам проведения технического осмотра</p>
--	--	---

		<p>в отношении высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы в связи с тем, что законодательством и нормативными правовыми актами в области технического осмотра транспортных средств не учтены особенности конструкции высокоавтоматизированных транспортных средств. Ввиду того, что высокоавтоматизированное транспортное средство управляется автоматизированной системой управления без участия водителя, у такого высокоавтоматизированного транспортного средства, в том числе могут отсутствовать органы управления или элементы конструкции, что делает затруднительной или невозможной проверку требований, предусмотренных указанными пунктами;</p> <p>15. абзацы пятый, шестой, девятый, одиннадцатый и двенадцатый пункта 3, пункты 6 – 19 Положения о проведении эксперимента по опытной эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в связи с тем, что в рамках настоящего экспериментального правового режима предлагается расширить возможности опытной эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, в том числе по допуску к участию в дорожном движении высокоавтоматизированных транспортных средств, оснащенных автоматизированной системой управления при их изготовлении, по допуску к участию в дорожном движении высокоавтоматизированных транспортных средств без водителя под контролем оператора, а также по возможности осуществления коммерческих перевозок пассажиров с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств;</p> <p>16. пункты 1 – 34 Перечня видов и категорий колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним, в отношении которых уплачивается утилизационный сбор, а также размеров утилизационного сбора, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2013 г. № 1291 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных</p>
--	--	--

		<p>средств, относящихся к типу транспортного средства, ранее не проходившего оценку соответствия требованиям технического регламента. В условиях экспериментального правового режима планируется разработка, производство и тестирование опытных образцов (прототипов) высокоавтоматизированных транспортных средств, относящихся к типу транспортного средства, ранее не проходившего оценку соответствия требованиям технического регламента. Причем, эксплуатация таких высокоавтоматизированных транспортных средств возможна только субъектом экспериментального правового режима на территории, определенной в рамках экспериментального правового режима, в срок, на который установлен экспериментальный правовой режим, что фактически не является выпуском таких транспортных средств в обращение. Эксплуатация таких транспортных средств после завершения экспериментального правового режима не предполагается;</p> <p>17. пункты 27 – 31, 44, 45, 47, 49, абзац 2 пункта 61, пункты 68 – 71 Правил перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2020 г. «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации». Требования указанных пунктов не могут быть выполнены в связи с тем, что алгоритм выполнения перевозки груза с использованием высокоавтоматизированного транспортного средства предполагает отсутствие водителя и полную автоматизацию всех вспомогательных процессов, в том числе осуществление документооборота в электронном виде;</p> <p>18. подпункт «в» пункта 82, пункты 89 и 90 и подпункт «а» пункта 91 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2020 г. № 1586 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом». Требования указанных пунктов не могут быть выполнены</p>
--	--	--

		<p>в связи с тем, что высокоавтоматизированное транспортное средство управляется автоматизированной системой управления без участия водителя;</p> <p>19. приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 11 сентября 2020 г. № 368 «Об утверждении обязательных реквизитов и порядка заполнения путевых листов» в связи с невозможностью заполнения части обязательных реквизитов путевого листа, так как высокоавтоматизированное транспортное средство управляется автоматизированной системой управления без участия водителя.</p>
2.6	<p>Положения (требования, предписания, запреты, ограничения), соблюдение которых является обязательным в соответствии с программой экспериментального правового режима, если такие положения не предусмотрены актами общего регулирования или отличаются от них, с обоснованием воздействия таких положений на разработку, апробацию и внедрение цифровой инновации</p>	<p>Положения (требования, предписания, запреты, ограничения), соблюдение которых является обязательным, приведены в программе ЭПР.</p> <p>Реализация таких положений позволит апробировать рассматриваемую цифровую инновацию.</p>
2.7	<p>Информация о технологической возможности применения цифровой инновации либо о необходимости технической, технологической, организационной или иной подготовки для ее применения</p>	<p>Инициаторами экспериментального правового режима разработана и внедрена система автоматизации управления колесных транспортных средств, опробованная частично в рамках эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств». Дополнительная техническая, технологическая, организационная и иная подготовка не требуется.</p>
2.8		<p><input type="checkbox"/> <b>формирование по результатам реализации экспериментального правового режима новых видов и форм</b></p>

	Цель или цели установления экспериментального правового режима в соответствии со статьей 3 Федерального закона	<p><b>экономической деятельности, способов осуществления экономической деятельности</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> развитие конкуренции</li> <li><input type="checkbox"/> расширение состава, повышение качества или доступности товаров, работ и услуг</li> <li><input type="checkbox"/> повышение эффективности государственного или муниципального управления</li> <li><input type="checkbox"/> обеспечение развития науки и социальной сферы</li> <li><input type="checkbox"/> <b>совершенствование общего регулирования по результатам реализации экспериментального правового режима</b></li> <li><input type="checkbox"/> привлечение инвестиций в развитие предпринимательской деятельности в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации</li> <li><input type="checkbox"/> <b>создание благоприятных условий для разработки и внедрения цифровых инноваций</b></li> </ul>
2.9	Сведения о рисках причинения вреда (ущерба) при установлении экспериментального правового режима	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> <b>риск причинения вреда жизни, здоровью или имуществу человека</b></li> <li><input type="checkbox"/> <b>риск причинения вреда имуществу юридического лица</b></li> <li><input type="checkbox"/> риск причинения ущерба обороне и (или) безопасности государства</li> <li><input type="checkbox"/> риск причинения ущерба иным охраняемым федеральным законом ценностям</li> </ul>
2.10	Обоснованная оценка рисков, указанных в пункте 2.9 раздела II настоящего инициативного предложения	Риски причинения вреда жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица обусловлены вероятностью возникновения дорожно-транспортных происшествий с участием

		<p>высокоавтоматизированных транспортных средств по следующим причинам:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>а) нарушение правил дорожного движения;</li> <li>б) технические неисправности высокоавтоматизированного транспортного средства;</li> <li>в) преднамеренные действия третьих лиц;</li> <li>г) несоблюдение водителем-испытателем высокоавтоматизированного транспортного средства 1 группы требований, установленных в руководстве водителя-испытателя по работе с автоматизированной системой управления;</li> <li>д) иные причины.</li> </ul>
2.11	<p>Описание мер, направленных на минимизацию рисков, указанных в пункте 2.9 раздела II настоящего инициативного предложения</p>	<p>Меры, направленные на минимизацию рисков при эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства, включают:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>а) обучение водителей-испытателей с последующей проверкой их знаний и навыков (включая периодическую проверку знаний и навыков) взаимодействия с высокоавтоматизированным транспортным средством;</li> <li>б) регулярное техническое обслуживание высокоавтоматизированного транспортного средства, а также предрейсовый или предсменный контроль его технического состояния;</li> <li>в) внедрение диагностической системы, отслеживающей работоспособность автоматизированной системы управления в режиме реального времени;</li> <li>г) недопущение стороннего вмешательства в работу автоматизированной системы управления кроме случаев, когда такое вмешательство предусмотрено алгоритмом ее работы;</li> <li>д) наличие у автоматизированной системы управления функционала, обеспечивающего при необходимости безопасную остановку высокоавтоматизированного транспортного средства в соответствии с правилами дорожного движения в случае сбоя в работе автоматизированной системы управления или иной системы</li> </ul>

		<p>высокоавтоматизированного транспортного средства или неприятию водителем-испытателем управления после подачи автоматизированной системой управления соответствующего уведомления;</p> <p>е) тестирование высокоавтоматизированных транспортных средств на закрытых полигонах;</p> <p>ж) проведение поэтапной подготовки к эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы в соответствии с подпунктами «б» – «д» пункта 12 раздела 9 проекта программы экспериментального правового режима.</p>
--	--	---

**РАЗДЕЛ III. ИНЫЕ СВЕДЕНИЯ ОБ ИНИЦИАТИВНОМ ПРЕДЛОЖЕНИИ  
ОБ УСТАНОВЛЕНИИ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОГО ПРАВОВОГО РЕЖИМА  
В СФЕРЕ ЦИФРОВЫХ ИННОВАЦИЙ**

3.1	Описание потенциальных потребителей цифровой инновации	Юридические и физические лица, осуществляющие деятельность в сферах изготовления транспортных средств, перевозок грузов, пассажиров и багажа, а также потребители услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа.
3.2	Описание социально-экономических эффектов внедрения цифровой инновации, в том числе:	Массовое внедрение высокоавтоматизированных транспортных средств, безусловно соблюдающих правила дорожного движения, приведет к значительному снижению количества дорожно-транспортных происшествий, что положительно скажется на уровне безопасности дорожного движения. Данный эффект достигается благодаря снижению роли человека при управлении транспортным средством, неукоснительному соблюдению правил дорожного движения автоматизированной системой управления, повышению предсказуемости поведения высокоавтоматизированного транспортного средства в дорожном потоке.

		<p>В рамках экспериментального правового режима субъектами экспериментального правового режима планируется эксплуатация до 500 единиц высокоавтоматизированных транспортных средств, что составит менее 1% от общего числа участников дорожного движения в каждом отдельном субъекте Российской Федерации. Такое количество эксплуатируемых высокоавтоматизированных транспортных средств не окажет ощутимый социальный или экономический эффект, однако позволит полноценно испытать технологии автоматизации управления колесных транспортных средств, сделать вывод о перспективе их масштабного внедрения. Использование высокоавтоматизированных транспортных средств для оказания услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа, в том числе в коммерческих целях позволит оценить востребованность и доступность сервисов с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств в будущем.</p>
3.2.1	<p>а) сведения о планируемых доходах, расходах и прибыли от реализации цифровой инновации, созданной, введенной в употребление или используемой в рамках реализации экспериментального правового режима</p>	<p>Тестирование технологий автоматизации управления колесных транспортных средств в рамках экспериментального правового режима не предполагает получение прибыли в рамках реализации экспериментального правового режима.</p> <p>Доходы, полученные от коммерческой деятельности по оказанию услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа высокоавтоматизированными транспортными средствами, лишь частично компенсируют затраты на разработку технологий автоматизации управления колесных транспортных средств и производство высокоавтоматизированных транспортных средств.</p> <p>Средняя годовая выручка в период проведения экспериментального правового режима при запуске сервиса по перевозке пассажиров и багажа высокоавтоматизированными транспортными средствами количеством не менее 50 единиц может составить порядка 100 млн рублей, при запуске сервиса по перевозке грузов высокоавтоматизированными транспортными средствами количеством не менее 10 единиц может составить порядка 250 млн рублей.</p>

		<p>При этом средний годовой уровень затрат субъектов экспериментального правового режима в период его проведения составит не менее 6 млрд рублей.</p> <p>Основными статьями расходов являются оплата труда разработчиков, инженеров, водителей-испытателей, аренда офисных и производственных помещений, аренда серверов, содержание флота высокоавтоматизированных транспортных средств. Объем расходов увеличивается в связи с ростом флота высокоавтоматизированных транспортных средств и численности персонала, необходимого для разработки и тестирования технологий автоматизации управления, а также обслуживания флота высокоавтоматизированных транспортных средств.</p>
3.2.2	б) сведения о планируемых налоговых и неналоговых доходах бюджетов бюджетной системы Российской Федерации в рамках реализации экспериментального правового режима	<p>В отношении субъектов экспериментального правового режима применяется общий порядок налогообложения. Однако в силу отсутствия прибыли у субъектов экспериментального правового режима и малой вероятности выхода на прибыльность в рамках экспериментального правового режима существенных поступлений в бюджеты бюджетной системы Российской Федерации в период действия экспериментального правового режима не ожидается.</p>

В случае указания в инициативном предложении об установлении экспериментального правового режима персональных данных субъект персональных данных соглашается на их обработку в целях установления и реализации экспериментального правового режима.

Генеральный директор ООО «Сбер Автомотив Технологии»



А.В. Василевский

ПРИЛОЖЕНИЕ

к Инициативному предложению об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации

ПРОЕКТ

**ПРОГРАММА ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОГО ПРАВОВОГО РЕЖИМА В СФЕРЕ ЦИФРОВЫХ ИННОВАЦИЙ ПО ПРЕДОСТАВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ, ПассаЖИРОВ И БАГАЖА С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ТЕРРИТОРИЯХ ОТДЕЛЬНЫХ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

<p>1. Направление разработки, апробации и внедрения цифровых инноваций в соответствии с частью 2 статьи 1 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации» (далее соответственно – Федеральный закон, экспериментальный правовой режим)</p>	<p>Проектирование, производство и эксплуатация транспортных средств, в том числе высокоавтоматизированных транспортных средств и беспилотных воздушных судов, аттестация их операторов, предоставление транспортных и логистических услуг и организация транспортного обслуживания.</p>
<p>2. Описание цифровой инновации, которая планируется к созданию, использованию или введению в употребление в рамках экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в соответствии с пунктом 2 статьи 2 Федерального закона</p>	<p>Для целей настоящей Программы используются следующие понятия: «автоматизированная система управления» – программно-аппаратные средства, осуществляющие управление транспортным средством без физического воздействия со стороны водителя-испытателя; «автоматизированный режим управления» – режим управления транспортным средством посредством автоматизированной системы управления;</p>

«водитель-испытатель» – находящееся внутри высокоавтоматизированного транспортного средства 1 группы на месте водителя или переднем пассажирском сиденье физическое лицо, осуществляющее контроль за движением высокоавтоматизированного транспортного средства 1 группы в автоматизированном режиме управления. Водитель-испытатель признается водителем в соответствии с положениями Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» (далее – правила дорожного движения);

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

«высокоавтоматизированное транспортное средство 1 группы» – высокоавтоматизированное транспортное средство, осуществляющее движение в автоматизированном режиме управления с находящимся на месте водителя или переднем пассажирском сиденье водителем-испытателем;

«высокоавтоматизированное транспортное средство 2 группы» – высокоавтоматизированное транспортное средство, осуществляющее движение в автоматизированном режиме управления без водителя-испытателя на месте водителя или переднем пассажирском сиденье при удаленном контроле за параметрами работы автоматизированной системы управления со стороны оператора;

«декларация о безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства» – заявление субъекта экспериментального правового режима о том, что высокоавтоматизированное транспортное средство или партия высокоавтоматизированных транспортных средств соответствует требованиям, установленным подпунктами «б» - «л» пункта 1 раздела 9 настоящей Программы;

«заключение о соответствии» – заключение о соответствии высокоавтоматизированного транспортного средства или партии высокоавтоматизированных транспортных средств требованиям безопасности, установленным пунктом 1 раздела 9 настоящей Программы, выдаваемое субъекту экспериментального правового режима испытательной лабораторией на основании декларации о безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства и протокола (протоколов) испытаний (исследований), проведенных испытательной лабораторией в целях подтверждения соответствия высокоавтоматизированного транспортного средства требованиям, предусмотренным подпунктом «а» пункта 1 раздела 9 настоящей Программы;

«испытательная лаборатория» – лаборатория, имеющая аккредитацию в области проведения оценки соответствия полнотехнических транспортных средств требованиям технического

регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), утвержденного Решением Комиссии Таможенного союза 9 декабря 2011 г. № 877, включенная в Единый реестр органов по оценке соответствия Евразийского экономического союза, в том числе определенная в соответствии с Положением о проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2018 г. № 1415 (далее соответственно – технический регламент, Положение о проведении эксперимента по опытной эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, Эксперимент по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств);

«оператор» – не являющееся водителем-испытателем физическое лицо, находящееся вне высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы, осуществляющее дистанционно активацию и деактивацию автоматизированной системы управления, определение и изменение маршрута движения высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы, а также контроль за параметрами работы автоматизированной системы управления, и не осуществляющее управление высокоавтоматизированным транспортным средством 2 группы;

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

«пассажир высокоавтоматизированного транспортного средства» – физическое лицо, не осуществляющее управление и контроль за движением высокоавтоматизированного транспортного средства и находящееся в нем, а также лицо, которое входит в высокоавтоматизированное транспортное средство или выходит из него;

«среда штатной эксплуатации» – определяемые субъектом экспериментального правового режима условия работы автоматизированной системы управления.

Категории транспортных средств применяются в соответствии с Приложением № 1 к техническому регламенту.

Цифровой инновацией является предоставление транспортных услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств с целью исследования и оптимизации алгоритмов взаимодействия высокоавтоматизированного

транспортного средства и человека в роли пассажира, отправителя и получателя груза, а также эксплуатация высокоавтоматизированных транспортных средств в рамках подготовки к началу предоставления транспортных услуг с целью оптимизации алгоритмов управления высокоавтоматизированными транспортными средствами в различных условиях эксплуатации.

Современные технологии позволяют автоматизировать управление колесных транспортных средств и отказаться от водителя транспортного средства, что позволит повысить эффективность использования транспортных средств при осуществлении перевозок ввиду отсутствия необходимости соблюдения режима труда и отдыха водителем, а также позволит снизить себестоимость перевозки вследствие экономии на заработной плате водителя. Отказ от водителя позволит исключить человеческий фактор как причину дорожно-транспортных происшествий, что положительным образом повлияет на безопасность дорожного движения.

В рамках настоящего экспериментального правового режима для автомобильных перевозок грузов, пассажиров и багажа предполагается использовать высокоавтоматизированные транспортные средства, осуществляющие движения без участия человека. Роль человека при эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства сводится к активации автоматизированной системы вождения, заданию маршрута движения высокоавтоматизированного транспортного средства и контролю, в том числе дистанционному за параметрами работы автоматизированной системы вождения. В случае возникновения нештатной ситуации при движении высокоавтоматизированного транспортного средства человек имеет возможность дать команду автоматизированной системе вождения совершить остановку высокоавтоматизированного транспортного средства. Человек также может находиться внутри высокоавтоматизированного транспортного средства на месте водителя или переднем пассажирском сиденье и в случае нештатной ситуации принять управление транспортным средством.

Для реализации цифровой инновации субъект экспериментального правового режима может осуществлять следующие мероприятия:

- а) закупка оборудования или комплектующих;
- б) изготовление высокоавтоматизированного транспортного средства или внесение изменений в конструкцию транспортного средства с использованием комплектующих, произведенных самостоятельно или третьими лицами (далее – дополнительное оборудование);
- в) разработка специализированного программного обеспечения, необходимого для функционирования высокоавтоматизированного транспортного средства;
- г) подготовка водителей-испытателей и операторов;

	<p>д) испытания высокоавтоматизированного транспортного средства на закрытом полигоне, эксплуатация высокоавтоматизированного транспортного средства на автомобильных дорогах общего пользования и на автомобильных дорогах необщего пользования;</p> <p>е) контроль технического состояния, осуществление технического обслуживания и ремонта высокоавтоматизированного транспортного средства, а также организация оценки соответствия высокоавтоматизированного транспортного средства в испытательной лаборатории с выдачей заключения о соответствии;</p> <p>ж) непрерывный контроль со стороны водителя-испытателя за движением высокоавтоматизированного транспортного средства 1 группы во время эксплуатации;</p> <p>з) маршрутизация и диспетчеризация движения высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы во время эксплуатации со стороны оператора.</p>
<p>3. Сведения о технологии или технологиях, применяемых в рамках экспериментального правового режима в соответствии с перечнем технологий, утвержденным в соответствии с пунктом 2 статьи 2 Федерального закона</p>	<p>В рамках экспериментального правового режима применяются следующие технологии:</p> <p>а) нейротехнологии и технологии искусственного интеллекта, в том числе технологии в области компьютерного зрения, машинных рекомендаций и поддержки принятия решений;</p> <p>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;</p> <p>дескриптивной, прескриптивной, предиктивной и предписывающей аналитики; сбора, хранения и обработки данных, в том числе децентрализованных;</p> <p>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;</p> <p>г) технологии промышленного интернета (интернет вещей), в том числе в области автономного принятия решений;</p> <p>д) отраслевые цифровые технологии, в том числе технологии: направленные на цифровую трансформацию отраслей экономики, включая технологическую трансформацию процессов, задействованных в создании продуктов (услуг); анализа данных.</p>

4. Цель или цели установления экспериментального правового режима в соответствии со статьей 3 Федерального закона	<p>Целями установления экспериментального правового режима являются:</p> <p>а) формирование по результатам реализации экспериментального правового режима новых видов и форм экономической деятельности, способов осуществления экономической деятельности;</p> <p>б) совершенствование общего регулирования по результатам реализации экспериментального правового режима;</p> <p>в) создание благоприятных условий для разработки и внедрения цифровых инноваций.</p>
5. Срок действия экспериментального правового режима	Срок действия экспериментального правового режима составляет 3 года.
6. Срок участия субъекта экспериментального правового режима в экспериментальном правовом режиме (при необходимости)	Срок участия субъекта экспериментального правового режима устанавливается на срок действия экспериментального правового режима.
7. Территория, в рамках которой устанавливается экспериментальный правовой режим	<p>Экспериментальный правовой режим для высокоавтоматизированных транспортных средств устанавливается на территориях г. Москвы, г. Санкт-Петербурга, Республики Башкортостан, Республики Бурятия, Республики Крым, Республики Татарстан, Чувашской Республики, Забайкальского, Краснодарского, Красноярского, Приморского и Хабаровского краев, Московской, Ленинградской, Амурской, Владимирской, Воронежской, Иркутской, Кемеровской, Курганской, Липецкой, Мурманской, Нижегородской, Новгородской, Новосибирской, Омской, Оренбургской, Пензенской, Ростовской, Самарской, Свердловской, Смоленской, Тверской, Томской, Тульской, Тюменской, Челябинской областей, Еврейской автономной области, Ханты-Мансийского автономного округа – Югры и Ямало-Ненецкого автономного округа.</p> <p>Зоны эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств 1 группы и высокоавтоматизированных транспортных средств 2 группы приведены в пунктах 26 и 27 раздела 9 настоящей Программы.</p>
8. Положения (требования, предписания, запреты, ограничения) отдельных актов общего регулирования, не подлежащие применению в рамках экспериментального правового режима, с указанием реквизитов	<p>Не подлежат применению в рамках экспериментального правового режима следующие положения отдельных актов общего регулирования:</p> <p>а) пункт 1 статьи 15, абзацы второй, четвертый, седьмой и десятый пункта 1 статьи 20 и абзац третий пункта 2 статьи 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»;</p> <p>б) пункт 1 статьи 17 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» в части соблюдения требований безопасности транспортных средств, предъявляемых при проведении</p>

и структурных единиц нормативных правовых актов, содержащих такие положения (разделов, глав, статей, частей, пунктов, подпунктов, абзацев)

технического осмотра к транспортным средствам отдельных категорий, предусмотренных пунктами 9, 12 – 17, 24, 25, 37 – 39, 45, 82 приложения № 1 к Правилам проведения технического осмотра транспортных средств, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 15 сентября 2020 г. № 1434 «Об утверждении Правил проведения технического осмотра транспортных средств, а также о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» (далее – Правила проведения технического осмотра);

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

г) пункт 7 статьи 11, пункты 1 – 3 статьи 11.1 и пункт 1 статьи 32 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» исключительно в отношении высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы;

д) пункты 1 и 2 статьи 6, пункты 2 и 5 статьи 31 Федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»;

е) пункт 2 статьи 5 Федерального закона «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в части применения пунктов 9, 12 – 17, 24, 25, 37 – 39, 45, 82 приложения № 1 к Правилам проведения технического осмотра;

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

з) пункт 5(1) основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации;

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

	<p>к) пункты 38, 82 приложения № 1 к Правилам проведения технического осмотра в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств всех групп, а также пункты 9, 12 – 17, 24, 25, 37, 39, 45 приложения № 1 к Правилам проведения технического осмотра в отношении высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы;</p> <p>л) абзацы пятый, шестой, девятый, одиннадцатый и двенадцатый пункта 3, пункты 6 – 19 Положения о проведении эксперимента по опытной эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств;</p> <p>м) пункты 1 – 34 Перечня видов и категорий колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним, в отношении которых уплачивается утилизационный сбор, а также размеров утилизационного сбора, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2013 г. № 1291 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» исключительно в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств, относящихся к типу транспортного средства, ранее не проходившего оценку соответствия требованиям технического регламента;</p> <p>н) пункты 27 – 31, 44, 45, 47, 49, абзац второй пункта 61, пункты 68 – 71 Правил перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2020 г. № 2200 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации»;</p> <p>о) пункты 77, 79, подпункт «в» пункта 82, пункты 89 - 91 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2020 г. № 1586 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»;</p> <p>п) приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 11 сентября 2020 г. № 368 «Об утверждении обязательных реквизитов и порядка заполнения путевых листов».</p>
<p>9. Положения (требования, предписания, запреты, ограничения), соблюдение которых является обязательным в соответствии с программой экспериментального правового режима, если такие положения</p>	<p>1. К участию в дорожном движении в рамках настоящего экспериментального правового режима могут быть допущены высокоавтоматизированные транспортные средства, прошедшие в испытательной лаборатории оценку соответствия и отвечающие следующим требованиям безопасности:</p> <p>а) требованиям к колесным транспортным средствам, установленным техническим регламентом и Правилами Организации Объединенных Наций, которые применяются Российской</p>

<p>не предусмотрены актами общего регулирования или отличаются от них</p>	<p>Федерацией в силу участия в Соглашении о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и (или) использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, заключенном в г. Женеве 20 марта 1958 г., применимым к конструкции высокоавтоматизированного транспортного средства и (или) на которые оказывают влияние внесенные в конструкцию транспортного средства изменения;</p> <p>б) наличие установленной в высокоавтоматизированном транспортном средстве автоматизированной системы управления, которая:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>обеспечивает соблюдение правил дорожного движения;</li> <li>осуществляет контроль дорожно-транспортной обстановки средствами технического зрения;</li> <li>безопасно и предсказуемо взаимодействует с другими участниками дорожного движения;</li> <li>безопасным образом реагирует на ошибки, допускаемые другими участниками дорожного движения, в целях сведения до минимума потенциальных последствий таких ошибок;</li> <li>имеет возможность диагностирования неисправностей автоматизированной системы управления на любом этапе эксплуатации;</li> <li>действует только в пределах установленной среды штатной эксплуатации;</li> <li>в состоянии создавать условия, обеспечивающие при необходимости безопасную остановку высокоавтоматизированного транспортного средства в соответствии с правилами дорожного движения в случае сбоя в работе высокоавтоматизированной системы управления или иной системы высокоавтоматизированного транспортного средства;</li> </ul> <p>в) субъектом экспериментального правового режима обеспечено оснащение высокоавтоматизированного транспортного средства:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>устройством для непрерывной некорректируемой регистрации и хранения данных датчиков автоматизированной системы управления, обеспечивающим запись информации в формате, доступном только для чтения (требование считается выполненным в случае реализации указанного функционала встроенными бортовыми устройствами высокоавтоматизированного транспортного средства);</li> <li>устройствами для непрерывной некорректируемой видеорегистрации, которые осуществляют непрерывную фиксацию действий водителя-испытателя и (или) пассажиров высокоавтоматизированного транспортного средства и окружающей дорожно-транспортной обстановки во время эксплуатации (требование считается выполненным в случае реализации указанного функционала встроенными бортовыми устройствами высокоавтоматизированного транспортного средства);</li> </ul>
---	---

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

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

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

программно-аппаратным комплексом, позволяющим оператору осуществлять дистанционный выбор маршрута и мест остановки высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы; специальными маркировками, нанесенными на боковой поверхности высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы со стороны места, предназначенного для водителя, содержащими номер телефона, по которому в случае дорожно-транспортного происшествия любой участник дорожного движения или третьи лица будут иметь возможность связи с субъектом экспериментального правового режима;

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

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

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

ж) при выходе или ожидаемом выходе автоматизированной системы управления, установленной в высокоавтоматизированном транспортном средстве 2 группы, из среды штатной эксплуатации автоматизированная система управления должна четко и эффективно звуковым, визуальным, тактильным или иным способом заблаговременно уведомлять оператора об ожидаемом выходе за пределы установленной среды штатной эксплуатации и предусматривать

возможность безопасной остановки высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы с обеспечением возможности для пассажира выйти из транспортного средства;

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

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

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

л) высокоавтоматизированное транспортное средство должно быть оснащено 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.

2. В целях подтверждения соответствия высокоавтоматизированного транспортного средства требованиям пункта 1 раздела 9 настоящей Программы субъект экспериментального правового режима обращается в испытательную лабораторию для получения заключения о соответствии в отношении высокоавтоматизированного транспортного средства или партии высокоавтоматизированных транспортных средств.

3. В целях проведения испытательной лабораторией оценки соответствия высокоавтоматизированного транспортного средства субъект экспериментального правового режима представляет в испытательную лабораторию:

а) заявку на получение в отношении высокоавтоматизированного транспортного средства заключения о соответствии, содержащую сведения об экземпляре высокоавтоматизированного транспортного средства или партии высокоавтоматизированных транспортных средств (марку, модель, идентификационный номер (VIN), техническое описание высокоавтоматизированного транспортного средства, а в случае, если транспортное средство состоит на государственном учете, дополнительно государственный регистрационный знак, серию, номер и дату оформления паспорта транспортного средства, организацию, выдавшую (оформившую) паспорт транспортного средства);

б) декларацию о безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства в соответствии с рекомендуемой формой, предусмотренной приложением № 1 к настоящей Программе;

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

г) высокоавтоматизированное транспортное средство.

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

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

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

б) определение перечня требований, применимых к конструкции высокоавтоматизированного транспортного средства в соответствии с подпунктом «а» пункта 1 раздела 9 настоящей Программы по результатам изучения его технического описания в случае высокоавтоматизированного транспортного средства, относящегося к типу транспортного средства, ранее не проходившего оценку соответствия требованиям технического регламента;

в) оценку высокоавтоматизированного транспортного средства на соответствие требованиям, указанным в подпункте «а» пункта 1 раздела 9 настоящей Программы;

г) в случае проведения оценки соответствия высокоавтоматизированного транспортного средства, относящегося к типу транспортного средства, ранее не проходившего оценку соответствия требованиям технического регламента, оформление и выдачу в отношении такого высокоавтоматизированного транспортного средства свидетельства о безопасности конструкции

транспортного средства по форме в соответствии с приложением № 17 к техническому регламенту с указанием в графе «дополнительная информация» реквизитов настоящей Программы и информации об ограничениях возможности использования такого транспортного средства только субъектом экспериментального правового режима и сроков его использования в соответствии с настоящей Программой;

д) выдачу заключения о соответствии в случае соответствия высокоавтоматизированного транспортного средства либо партии высокоавтоматизированных транспортных средств требованиям пункта 1 раздела 9 настоящей Программы, или отказ в выдаче заключения о соответствии в случае несоответствия указанным требованиям (в случае, если оценка соответствия проводилась в отношении партии высокоавтоматизированных транспортных средств – также с указанием перечня транспортных средств, составляющих указанную партию).

5. Выдача заключения о соответствии осуществляется после предоставления субъектом экспериментального правового режима в испытательную лабораторию копии документа, подтверждающего наличие у субъекта экспериментального правового режима страхования риска ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, в пользу третьих лиц на сумму не менее 10 млн. рублей в отношении высокоавтоматизированного транспортного средства.

6. Для субъектов экспериментального правового режима, ранее принимавших участие в Эксперименте по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств, заключение о соответствии считается полученным:

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

в отношении высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы в случае, если в отношении него ранее было получено заключение о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности, предусмотренное Положением о проведении эксперимента по опытной эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, и субъектом экспериментального правового режима представлена в испытательную лабораторию, выдавшую указанное заключение, декларация о безопасности

высокоавтоматизированного транспортного средства в соответствии с рекомендуемой формой, предусмотренной приложением № 1 к настоящей Программе.

7. В случае высокоавтоматизированного транспортного средства, относящегося к типу транспортного средства, ранее не проходившего оценку соответствия требованиям технического регламента, субъект экспериментального правового режима на основании свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства оформляет в отношении такого высокоавтоматизированного транспортного средства электронный паспорт транспортного средства в порядке, установленном решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 22 сентября 2015 года № 122 «Об утверждении Порядка функционирования систем электронных паспортов транспортных средств (паспортов шасси транспортных средств) и электронных паспортов самоходных машин и других видов техники».

8. В отношении высокоавтоматизированного транспортного средства, относящегося к типу транспортного средства, ранее не проходившего оценку соответствия требованиям технического регламента, применяется коэффициент расчета суммы утилизационного сбора «0».

9. Требования, указанные в приложении № 1 к Правилам проведения технического осмотра, применяются в отношении высокоавтоматизированного транспортного средства с учетом установленного на него дополнительного оборудования, однако само дополнительное оборудование, установленное на высокоавтоматизированном транспортном средстве, не подлежит проверке в рамках технического осмотра при условии наличия заключения о соответствии в отношении проверяемого высокоавтоматизированного транспортного средства.

10. Министерство внутренних дел Российской Федерации на основании электронного паспорта транспортного средства осуществляет государственную регистрацию транспортного средства и (или) на основании заключения о соответствии вносит запись об отнесении соответствующего высокоавтоматизированного транспортного средства к высокоавтоматизированным транспортным средствам, допущенным к участию в настоящем экспериментальном правовом режиме, в графу «особые отметки» свидетельства о регистрации транспортного средства и карточку учета транспортного средства с указанием реквизитов настоящей Программы, а также ограничений о возможности эксплуатации такого транспортного средства в пределах срока действия настоящего экспериментального правового режима.

Наличие в графе «особые отметки» свидетельства о регистрации транспортного средства записи об отнесении соответствующего высокоавтоматизированного транспортного средства к высокоавтоматизированным транспортным средствам, допущенным к участию в настоящем

экспериментальном правовом режиме, является основанием для начала эксплуатации такого высокоавтоматизированного транспортного средства в рамках настоящего экспериментального правового режима.

11. Субъект экспериментального правового режима обязан:

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

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

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

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

д) обновлять программное обеспечение автоматизированной системы управления по мере необходимости для устранения выявленных угроз безопасности, включая угрозы информационной безопасности;

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

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

13. Эксплуатация высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы осуществляется с учетом следующих особенностей:

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

б) ввод в эксплуатацию высокоавтоматизированных транспортных средств 2 группы в каждой выбранной для этого зоне эксплуатации осуществляется субъектом экспериментального правового

режима в три этапа хотя бы для одной единицы высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы:

на первом этапе эксплуатация высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы осуществляется при постоянном удаленном мониторинге за его движением со стороны оператора (из расчета один оператор на одну единицу высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы) и визуальном наблюдении за его движением со стороны работника субъекта экспериментального правового режима (из расчета один работник субъекта экспериментального правового режима не более чем на 3 единицы высокоавтоматизированных транспортных средств 2 группы) на протяжении не менее 100 часов. Субъект экспериментального правового режима приступает к реализации следующего этапа ввода в эксплуатацию высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы при отсутствии в последние 100 часов эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы дорожно-транспортных происшествий с участием высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы, произошедших по причине нарушения правил дорожного движения автоматизированной системой управления;

на втором этапе эксплуатация высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы осуществляется при постоянном удаленном мониторинге за его движением со стороны оператора (из расчета один оператор на одну единицу высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы) на протяжении не менее 100 часов. Субъект экспериментального правового режима приступает к реализации следующего этапа ввода в эксплуатацию высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы при отсутствии в последние 100 часов эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы дорожно-транспортных происшествий с участием высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы, произошедших по причине нарушения правил дорожного движения автоматизированной системой управления;

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

в) субъект экспериментального правового режима обеспечивает постоянную доступность оператора по номеру телефона, указанному на боковой поверхности высокоавтоматизированного транспортного средства.

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

а) субъект экспериментального правового режима вправе приступить к оказанию услуг по перевозке грузов, в том числе на возмездной основе при наличии у него опыта эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в рамках настоящего экспериментального правового режима или Эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств не менее двух месяцев;

б) субъект экспериментального правового режима вправе приступить к оказанию услуг по перевозке пассажиров и багажа, в том числе на возмездной основе при наличии у него опыта эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в рамках настоящего экспериментального правового режима или Эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств не менее шести месяцев;

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

г) для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа применяется высокоавтоматизированное транспортное средство категории М<sub>1</sub>;

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

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

ж) при осуществлении перевозок грузов высокоавтоматизированным транспортным средством в транспортной накладной или в заказ-наряде указывается, что перевозка выполняется с использованием высокоавтоматизированного транспортного средства, при этом сведения о водителе не заполняются;

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

15. 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.

16. Водитель-испытатель обязан:

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

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

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

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

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

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

автоматизированная система управления подала сигнал о такой необходимости;

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

при наличии ошибок или сбоя в работе автоматизированной системы управления;

для предотвращения аварийной ситуации.

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

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

19. При необходимости остановки высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы во время движения сотрудник полиции осуществляет прямую связь с оператором по номеру телефона, нанесенному на боковой поверхности высокоавтоматизированного транспортного средства со стороны места водителя и размещенному на официальном сайте субъекта экспериментального правового режима в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», и сообщает о необходимости осуществить остановку конкретного высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы, продиктовав оператору государственный регистрационный номер транспортного средства. При получении требования сотрудника полиции об остановке конкретного высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы оператор обеспечивает его остановку в ближайшем безопасном месте, при этом субъект экспериментального правового режима обязан обеспечить прибытие своего представителя на место остановки в срок не более часа с момента поступления от сотрудника полиции требования о его остановке, если сотрудник полиции обратился с требованием о прибытии такого представителя.

20. В случае дорожно-транспортного происшествия с участием высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы любой участник дорожного движения может установить связь с субъектом экспериментального правового режима посредством телефонного звонка или направления смс-сообщения по номеру телефона, нанесенному на боковой поверхности высокоавтоматизированного транспортного средства высокоавтоматизированного транспортного средства со стороны места водителя, а также размещенному на официальном сайте субъекта экспериментального правового режима в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Субъект экспериментального правового режима должен в срок не более часа с момента получения информации о дорожно-транспортном происшествии обеспечить прибытие своего

уполномоченного представителя на место дорожно-транспортного происшествия для оформления дорожно-транспортного происшествия.

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

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

Оператор несет ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации за причинение вреда жизни и здоровью участников дорожно-транспортного происшествия с участием высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы в случае, если установлено, что дорожно-транспортное происшествие произошло по причине недостаточного контроля за параметрами работы автоматизированной системы управления.

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

средства, произошедшего по причине неисправного технического состояния высокоавтоматизированного транспортного средства.

23. Субъект экспериментального правового режима обязан не позднее 5 календарных дней со дня вступления в силу постановления Правительства Российской Федерации об установлении экспериментального правового режима и утверждении настоящей Программы направить в высшие исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации, на территории которых устанавливается экспериментальный правовой режим, в соответствии с определенными для субъекта экспериментального правового режима зонами эксплуатации, Министерство внутренних дел Российской Федерации, Федеральную службу охраны Российской Федерации и Федеральную службу безопасности Российской Федерации уведомление в письменной форме о номере телефона, по которому можно связываться с представителем субъекта экспериментального правового режима для решения вопросов, возникающих в связи с эксплуатацией высокоавтоматизированных транспортных средств субъекта экспериментального правового режима. В случае изменения такого номера телефона субъект экспериментального правового режима обязан не позднее 5 календарных дней со дня такого изменения в письменной форме уведомить об этом высшие исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации, на территории которых устанавливается экспериментальный правовой режим, в соответствии с определенными для субъекта экспериментального правового режима зонами эксплуатации, Министерство внутренних дел Российской Федерации, Федеральную службу охраны Российской Федерации и Федеральную службу безопасности Российской Федерации.

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

25. Эксплуатация высокоавтоматизированных транспортных средств осуществляется в пределах зон эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, установленных

настоящей Программой для каждого субъекта экспериментального правового режима. Субъект экспериментального правового режима вправе изменять зону эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в пределах территорий, установленных разделом 7 настоящей Программы, при согласовании с высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации, Министерством внутренних дел Российской Федерации, Федеральной службой охраны Российской Федерации.

26. Для высокоавтоматизированных транспортных средств 1 группы устанавливаются следующие зоны эксплуатации:

а) для ООО «Сбер Автомотив Технологии» без оказания услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа – г. Москва: 1812 Года улица, 26-ти Бакинских Комиссаров улица, 60-летия Октября проспект, 8 Марта 1-я улица, 8 Марта 4-я улица, 8 Марта улица, 800-летия Москвы переулок, 800-летия Москвы улица, Абрамцевская улица, Авангардная улица, Авиаконструктора Микояна улица, Авиаконструктора Сухого улица, Авиаконструктора Яковлева улица, Авиационная улица, Авиационный переулок, Автомоторная улица, Адмирала Макарова улица, Азовская улица, Айвазовского улица, Академика Александрова улица, Академика Анохина улица, Академика Арцимовича улица, Академика Бочвара улица, Академика Варги улица, Академика Виноградова улица, Академика Волгина улица, Академика Зелинского улица, Академика Ильюшина улица, Академика Капицы улица, Академика Курчатова площадь, Академика Курчатова улица, Академика Миллионщикова улица, Академика Несмеянова улица, Академика Опарина улица, Академика Павлова улица, Академика Петрова площадь, Академика Пилюгина улица, Академика Челомея улица, Академика Янгеля улица, Академический проезд, Алабяна улица, Алешкинский проезд, Алтуфьевское шоссе, Алябьева улица, Аминьевское шоссе, Ангарская улица, Ангелов переулок, Андропова проспект, Анненская улица, Анненский проезд, Артамонова улица, Артековская улица, Архитектора Власова улица, Асеева улица, Астрадамская улица, Астрадамский проезд, Аэродромная улица, Аэропорта проезд, Аэропортовская 1-я улица, Багратионовский проезд, Базовская улица, Бакинская улица, Балаклавский проспект, Балтийская улица, Балтийский 1-й переулок, Балтийский 2-й переулок, Барвихинская улица, Бардина улица, Барклая улица, Барышиха улица, Башиловская улица, Бебеля 1-я улица, Бебеля 2-я улица, Бебеля 3-я улица, Бегичева улица, Беговая аллея, Беговая улица, Беговой проезд, Беловежская улица, Беломорская улица, Березовой Рощи проезд, Берзарина улица, Бескудниковский бульвар, Бескудниковский переулок, Бескудниковский проезд, Бехтерева улица, Библиотечный проезд, Бирюлевская улица, Битцевский проезд, Бобруйская улица, Боженко улица, Болотниковская улица,

Большая Академическая улица, Большая Набережная улица, Большая Новодмитровская улица, Большая Очаковская улица, Большая Филевская улица, Большая Черемушкинская улица, Большая Юшуньская улица, Ботаническая улица, Боткинский 1-й проезд, Боткинский 2-й проезд, Булатниковская улица, Булатниковский проезд, Бусиновская Горка улица, Бусиновский проезд, Бутлерова улица, Бутырская улица, Вавилова улица, Вагоноремонтная улица, Валдайский проезд, Варшавский 1-й проезд, Варшавское шоссе, Василисы Кожинной улица, Василия Петушкова улица, Введенского улица, Веерная улица, Вербилковский проезд, Верейская улица, Вернадского проспект, Верхнелихоборская улица, Верхняя аллея, Верхняя Масловка улица, Верхняя улица, Веселая улица, Весенняя улица, Викторенко улица, Вилиса Лациса улица, Вильнюсская улица, Винницкая улица, Винокурова улица, Витебская улица, Вишневая улица, Войкова улица, Войковский 1-й проезд, Войковский 2-й проезд, Войковский 3-й проезд, Войковский 4-й проезд, Войковский 5-й проезд, Вокзальный переулок, Волоколамский 1-й проезд, Волоколамский 3-й проезд, Волоколамское шоссе, Волоцкой переулок, Воробьевское шоссе, Воронцовские Пруды улица, Востряковский проезд, Востряковское шоссе, Врачебный проезд, Врубеля улица, Всеволода Вишневецкого улица, Вучетича улица, Выборгская улица, Высокая улица, Вяземская улица, Вятская улица, Вятский 4-й переулок, Габричевского улица, Газопровод улица, Гамалеи улица, Гарибальди улица, Гвардейская улица, Генерала Антонова улица, Генерала Белобородова улица, Генерала Глаголева улица, Генерала Дорохова улица, Генерала Ермолова улица, Генерала Ивашутина улица, Генерала Карбышева бульвар, Генерала Колесника улица, Генерала Рычагова улица, Генерала Сандалова улица, Генерала Тюленева улица, Герасима Курина улица, Героев Панфиловцев улица, Гжатская улица, Главмосстроя проезд, Говорова улица, Головановский переулок, Головинское шоссе, Голубинская улица, Гончарова улица, Гончаровский 1-й переулок, Гончаровский 2-й переулок, Горбунова улица, Гризодубовой улица, Гримау улица, Гродненская улица, Губкина улица, Давыдковская улица, Двинцев улица, Дворцовая аллея, Дегунинская улица, Дегунинский проезд, Деловая улица, Демьяна Бедного улица, Дениса Давыдова улица, Дмитрия Ульянова улица, Дмитровский проезд, Дмитровское шоссе, Днепропетровская улица, Днепропетровский проезд, Добролюбова переулок, Добролюбова проезд, Добролюбова улица, Долгова улица, Долгопрудная аллея, Долгопрудная улица, Долгопрудненское шоссе, Донбасская улица, Донелайтиса проезд, Дорогобужская улица, Дорожная улица, Дорожный 1-й проезд, Дорожный 3-й проезд, Досфлота проезд, Дружбы улица, Дубки улица, Дубнинская улица, Дубнинский проезд, Дубравная улица, Дыбенко улица, Екатерины Будановой улица, Елены Колесовой улица, Ельнинская улица, Ереванская улица, Ермакова Роща улица, Живописная улица, Житомирская улица, Загородное шоссе, Загородный 5-й проезд, Загородный 6-й проезд, Загорьевская улица, Загорьевский проезд, Запорожская улица, Зарянова улица, Звенигородская улица, Звенигородский переулок,

Звенигородское шоссе, Зеленоградская улица, Зенитчиков улица, Зои и Александра Космодемьянских улица, Зорге улица, Зюзинская улица, Ивана Сусанина улица, Ивана Франко улица, Ивановская улица, Ивановский проезд, Игоря Нетто улица, Ижорская улица, Ижорский проезд, Икшинская улица, Илимская улица, Ильменский проезд, Инессы Арманд улица, Инженерная улица, Инициативная улица, Ирины Левченко улица, Исаковского улица, Истринская улица, Кавказский бульвар, Кантемировская улица, Карамзина проезд, Карамышевская набережная, Карамышевский мост, Карамышевский проезд, Карельский бульвар, Касимовская улица, Каспийская улица, Кастанаевская улица, Каховка улица, Каширский проезд, Каширское шоссе, Квесисская 1-я улица, Квесисская 2-я улица, Кедрова улица, Керамический проезд, Керченская улица, Кировоградская улица, Кировоградский проезд, Кирпичные Выемки улица, Клары Цеткин улица, Клинская улица, Клинский проезд, Клязьминская улица, Коленчатый переулок, Колобашкина улица, Коломенский проезд, Коломенское шоссе, Комдива Орлова путепровод, Комдива Орлова улица, Конаковский проезд, Константина Симонова улица, Константина Царева улица, Коптевская улица, Коптевский бульвар, Коровинский проезд, Коровинское шоссе, Космонавта Волкова улица, Космонавта Комарова площадь, Костякова улица, Косыгина улица, Котляковская улица, Котляковский 1-й переулок, Котляковский 2-й переулок, Котляковский проезд, Коцюбинского улица, Кошкина улица, Коштоянца улица, Кравченко улица, Красноармейская улица, Красного Маяка улица, Красногорский 1-й проезд, Красногорский 2-й проезд, Красногорский 3-й проезд, Красногорский 4-й проезд, Краснополянская улица, Красностуденческий проезд, Красных Зорь улица, Кременчугская улица, Кржижановского улица, Криворожская улица, Криворожский проезд, Кронштадтский бульвар, Крупской улица, Крылатская улица, Крылатские холмы улица, Кубинка улица, Кулакова улица, Кульнева улица, Кунцевская улица, Кутузовский проезд, Кутузовский проспект (дублер по направлению в область от Кульнева улицы до Генерала Ермолова улицы), Кутузовский проспект (от Генерала Ермолова улицы до Проектируемого проезда № 1138), Куусинена улица, Лавочкина улица, Лебедянская улица, Левая Дворцовая аллея, Левитана улица, Левобережная улица, Ленинградский проспект, Ленинградское шоссе, Ленинский проспект (дублер), Леси Украинки улица, Летная улица, Летняя аллея, Лианозовский проезд, Лизы Чайкиной улица, Линейный проезд, Линии Октябрьской Железной Дороги улица, Липецкая улица, Лиственничная аллея, Литовский бульвар, Лихачевский 2-й переулок, Лихачевский 3-й переулок, Лихачевский 4-й переулок, Лихоборская набережная, Лихоборские Бугры улица, Лобачевского улица, Лобненская улица, Лодочная улица, Локомотивный проезд, Ломоносовский проспект, Луганская улица, Луиджи Лонго улица, Львова улица, Ляпидевского улица, Ляпунова улица, Магистральная 1-я улица, Магистральная 2-я улица, Магистральная 3-я улица, Магистральная 4-я улица, Магистральная 5-я улица, Магистральный

1-й проезд, Магистральный 1-й тупик, Магистральный 2-й тупик, Магистральный переулок, Максеевская улица, Максимова улица, Малая Набережная улица, Малая Очаковская улица, Малая Тульская улица, Малая Филевская улица, Малая Юшуньская улица, Малый Песчаный переулок, Марии Поливановой улица, Марии Ульяновой улица, Маршала Батицкого улица, Маршала Бирюзова улица, Маршала Василевского улица, Маршала Вершинина улица, Маршала Воробьева улица, Маршала Жукова проспект, Маршала Катукова улица, Маршала Конева улица, Маршала Малиновского улица, Маршала Мерецкова улица, Маршала Неделина улица, Маршала Новикова улица, Маршала Прошлякова улица, Маршала Рыбалко улица, Маршала Соколовского улица, Маршала Тимошенко улица, Маршала Тухачевского улица, Маршала Федоренко улица, Маршала Шапошникова улица, Маршала Шестопалова улица, Марьиной Рощи 10-й проезд, Марьиной Рощи 11-й проезд, Марьиной Рощи 14-й проезд, Марьиной Рощи 17-й проезд, Марьиной Рощи 3-й проезд, Марьиной Рощи 5-й проезд, Марьиной Рощи 6-й проезд, Марьиной Рощи 8-й проезд, Марьиной Рощи 9-й проезд, Матвеевская улица, Матроса Железняка бульвар, Медиков улица, Мединская улица, Мелитопольская улица, Мещерякова улица, Миклухо-Маклая улица, Милашенкова улица, Милицейский переулок, Минская улица, Мирской переулок, Мирской проезд, Митинская улица, Митинский 1-й переулок, Митинский 3-й проезд, Михалковская улица, Михалковский 3-й переулок, Михневская улица, Михневский проезд, Мичуринский проспект, Мишин проезд, Мишина улица, Мневники улица, Молдавская улица, Молодежная улица, Молодогвардейская улица, Москворечье улица, Московская кольцевая автомобильная дорога, Мосстройпуть улица, Мосфильмовская улица, Мукомольный проезд, Мякининский проезд, Нагатинская набережная, Нагатинская улица, Нагатинский 1-й проезд, Нагатинский 2-й проезд, Нагатинский бульвар, Нагорная улица, Нагорный бульвар, Нагорный проезд, Наметкина улица, Нарвская улица, Народного Ополчения улица, Нарышкинская аллея, Наташи Ковшовой улица, Научный проезд, Нахимовский проспект, Неверовского улица, Нежинская улица, Нелидовская улица, Неманский проезд, Немчинова улица, Нижнелихоборский 1-й проезд, Нижнелихоборский 3-й проезд, Нижнемасловский 2-й переулок, Нижние Мневники улица, Нижняя Масловка улица, Нижняя улица, Николая Коперника улица, Никопольская 3-я улица, Никопольская улица, Никулинская улица, Новаторов улица, Новая Башиловка улица, Новая Ипатовка улица, Новая улица, Новгородская улица, Новоданиловская набережная, Новоданиловский проезд, Новодмитровская улица, Новомихалковский 1-й проезд, Новомихалковский 3-й проезд, Новомихалковский 4-й проезд, Новопесчаная улица, Новопетровская улица, Новопетровский проезд, Новоподмосковный 1-й переулок, Новоподмосковный 2-й переулок, Новоподмосковный 3-й переулок, Новоподмосковный 4-й переулок, Новоподмосковный 5-й переулок, Новоподмосковный 6-й переулок, Новоподмосковный 8-й переулок, Новопоселковая улица,

Новорижское шоссе, Новослободская улица, Новотихвинская улица, Новотихвинский 1-й переулок, Новотушинская улица, Новотушинский проезд, Новочеремушкинская улица, Новошукинская улица, Новоясеневский проспект, Обручева улица, Огородный проезд, Одесская улица, Одоевского проезд, Озерная улица, Окружная улица, Олеко Дундича улица, Онежская улица, Оршанская улица, Осенний бульвар, Осенняя улица, Островитянова улица, Островная улица, Островной проезд, Острякова улица, Очаковский 1-й переулок, Очаковский 2-й переулок, Очаковский 3-й переулок, Очаковский 4-й переулок, Очаковский 5-й переулок, Очаковское шоссе, Пакгаузное шоссе, Панферова улица, Панфилова улица, Партизанская улица, Парусный проезд, Пасечная улица, Паустовского улица, Педагогическая улица, Пенягинская улица, Пенягинский 1-й проезд, Пенягинский 2-й проезд, Перекопская улица, Песчаная 2-я улица, Песчаная 2-я улица, Песчаная 3-я улица, Песчаная 3-я улица, Песчаная площадь, Песчаная улица, Песчаный переулок, Петровско-Разумовская аллея, Петровско-Разумовский проезд, Петрозаводская улица, Пехотная улица, Пехотный 1-й переулок, Пехотный 2-й переулок, Пивченкова улица, Пилота Нестерова улица, Пинский проезд, Писцовая улица, Планерная улица, Планетная улица, Подмосковная улица, Подольских Курсантов улица, Поклонная улица, Покровская 2-я улица, Покрышкина улица, Полесский проезд, Поликарпова улица, Полины Осипенко улица, Полковая улица, Полосухина улица, Полоцкая улица, Полтавская улица, Потылиха улица, Походный проезд, Правая Дворцовая аллея, Правобережная улица, Пржевальского улица, Прибрежный проезд, Приорова улица, Причальный проезд, Продольная аллея, Проектируемый проезд № 1009, Проектируемый проезд № 1033, Проектируемый проезд № 1062, Проектируемый проезд № 1063, Проектируемый проезд № 1064, Проектируемый проезд № 1068, Проектируемый проезд № 1148, Проектируемый проезд № 1824, Проектируемый проезд № 1895, Проектируемый проезд № 2305, Проектируемый проезд № 3692, Проектируемый проезд № 3704, Проектируемый проезд № 4087, Проектируемый проезд № 4089, Проектируемый проезд № 4423, Проектируемый проезд № 4579, Проектируемый проезд № 460, Проектируемый проезд № 4628, Проектируемый проезд № 5108, Проектируемый проезд № 5186, Проектируемый проезд № 5219, Проектируемый проезд № 5408, Проектируемый проезд № 5450, Проектируемый проезд № 5464, Проектируемый проезд № 5503, Проектируемый проезд № 6015, Проектируемый проезд № 6016, Проектируемый проезд № 6018, Проектируемый проезд № 6259, Проектируемый проезд № 6374, Проектируемый проезд № 6648, Проектируемый проезд № 6680, Проектируемый проезд № 6693Б, Проектируемый проезд № 6697, Проектируемый проезд № 923, Пролетарский проспект, Промышленная улица, Промышленный проезд, Профсоюзная улица, Прянишникова улица, Пулковская улица, Путевой проезд, Путейская улица, Путилково шоссе, Пяловская улица, Пятницкое шоссе, Радиаторская 1-я улица, Радиаторская 2-я улица, Радиаторская 3-я улица, Раздельная улица, Раменки улица, Расплетина улица, Ращупкина улица,

Ремизова улица, Рогачевский переулок, Рогова улица, Розанова улица, Рокотова улица, Россошанская улица, Россошанский проезд, Рубежный проезд, Рублевское шоссе (дублер по направлению в область от пересечения с Крылатской улицей до пересечения с Осенней улицей), Рузская улица, Рябиновая улица, Ряжская улица, Савеловский проезд, Савеловского Вокзала площадь, Садовники улица, Саломеи Нерис улица, Сальвадора Альенде улица, Саляма Адила улица, Самеда Вургуна улица, Светлогорский проезд, Свободы улица, Севанская улица, Севастопольский проспект, Северо-Восточная хорда, Северо-Западная хорда, Селигерская улица, Сенежская улица, Серегина улица, Сеславинская улица, Сетуньский 1-й проезд, Сивашская улица, Сигнальный проезд, Силикатный 1-й проезд, Силикатный 2-й проезд, Силикатный 3-й проезд, Симферопольский бульвар, Симферопольский проезд, Складочная улица, Сколковское шоссе, Славянский бульвар, Смольная улица, Соболевский проезд, Солнечная улица, Солнечногорская улица, Соловьиный проезд, Соломенной Сторожки проезд, Сосновая улица, Софьи Ковалевской улица, Стандартная улица, Станционная улица, Старовольнская улица, Старокалужское шоссе, Старокаширское шоссе, Старокоптевский переулок, Старомарьинское шоссе, Староможайское шоссе, Старопетровский проезд, Старый Зыковский проезд, Старый Петровско-Разумовский проезд, Степана Супруна улица, Столетова улица, Стрелецкая улица, Стрелецкий 1-й проезд, Стрелецкий 2-й проезд, Стрелецкий 3-й проезд, Стрелецкий 4-й проезд, Строгинский бульвар, Строгинский мост, Строгинское шоссе, Строителей улица, Строительный проезд, Ступинская улица, Ступинский проезд, Сумская улица, Сумской проезд, Сущевский Вал улица, Сходненская улица, Талдомская улица, Таллинская улица, Тарусская улица, Тарутинская улица, Твардовского улица, Театральная аллея, Теплый Стан улица, Тимирязевская улица, Тимирязевский проезд, Тимуровская улица, Товарищеская улица, Толбухина проезд, Толбухина улица, Третье транспортное кольцо, Трикотажный проезд, Троекуровский проезд, Тропаревская улица, Трудовая аллея, Тульский 2-й переулок, Туристская улица, Тучковская улица, Тушинская улица, Угличская улица, Удальцова улица, Университетская площадь, Университетский проспект, Усиевича улица, Учинская улица, Фабрициуса улица, Фабричный проезд, Фармацевтический проезд, Фестивальная улица, Физкультурный проезд, Филевская 2-я улица, Филевская 3-я улица, Флотская улица, Фомичевой улица, Фонвизина улица, Фотиевой улица, Фруктовая улица, Харьковская улица, Херсонская улица, Химкинский бульвар, Хлебобулочный проезд, Хлебозаводский проезд, Ходынский бульвар, Хорошевская 3-я улица, Хорошевский 1-й проезд, Хорошевский 2-й проезд, Хорошевский 3-й проезд, Хорошевское шоссе, Хотьковская улица, Хуторская 1-я улица, Хуторская 2-я улица, Хуторской 1-й переулок, Хуторской 2-й переулок, Хуторской 3-й переулок, Хуторской 4-й переулок, Цариков переулок, Царицынский путепровод, Цюрупы улица, Чапаевский переулок, Часовая улица, Черепановых проезд, Череповецкая улица, Черноморский

бульвар, Черского проезд, Чертановская улица, Чонгарский бульвар, Шверника улица, Шебашевский переулок, Шелепихинская набережная, Шелепихинский мост, Шелепихинское шоссе, Шереметьевская улица, Шмитовский проезд, Штурвальная улица, Шувалова улица, Щукинская улица, Щукинский 3-й проезд, Элеваторная улица, Элеваторный переулок, Электролитный проезд, Эльдорадовский переулок, Юннатов улица, Яблочкова улица, Ягодная улица, Ялгинская улица, Ямская 1-я улица, Ямская 2-я улица, Яна Райниса бульвар, Ярцевская улица, Ясногорская улица, Яхромская улица, Яхромский проезд, микрорайон Рублево-Архангельское, инновационный центр «Сколково»;

г. Санкт-Петербург: 1-й Инженерный мост, 1-й Садовый мост, 1-я Березовая аллея, 1-я и Кадетская линии Васильевского острова, 10–11-я линии Васильевского острова, 12–13-я линии Васильевского острова, 14–15-я линии Васильевского острова, 16–17-я линии Васильевского острова, 18–19-я линии Васильевского острова, 2-й Инженерный мост, 2-й Луч улица, 2-й Садовый мост, 2-я Березовая аллея, 2–3-я линии Васильевского острова, 20–21-я линии Васильевского острова, 22–23-я линии Васильевского острова, 24–25-я линии Васильевского острова, 26–27-я линии Васильевского острова, 28–29-я линии Васильевского острова, 4–5-я линии Васильевского острова, 6–7-я линии Васильевского острова, 8–9-я линии Васильевского острова, Аврора улица, Адмирала Лазарева набережная, Адмиралтейская набережная, Адмиралтейский проспект, Адмиралтейский проспект, Адмиральский проезд, Академика Павлова улица, Академический переулок, Александрийское шоссе, Аникушинская аллея, Аничков мост, Аптекарская набережная, Аптекарский проспект, Бармалеева улица, Барочная улица, Бекетовская улица, Белевский проспект, Белинского мост, Белосельский переулок, Бехтерева площадь, Биржевая линия, Биржевой переулок, Биржевой проезд, Благоева улица, Блан-Менильская улица, Блохина улица, Богатырский проспект, Бодров переулок, Боковая аллея, Большая аллея, Большая Зеленина улица, Большая Конюшенная улица, Большая Монетная улица, Большая Посадская улица, Большая Пушкарская улица, Большая Разночинная улица, Большой Конюшенный мост, Большой проспект Васильевского острова, Большой проспект Петроградской стороны, Боцманская улица, Брянцева улица, Бугский переулок, Вакуленчука улица, Введенская улица, Велосипедная аллея, Вербная улица, Весельная улица, Винновская набережная, Волжский переулок, Волховский переулок, Воскова улица, Всеволода Вишневого улица, Вытегорский переулок, Вяземский переулок, Вязовая улица, Гаванская улица, Газовая улица, Гаккелевская улица, Галерный проезд, Гатчинская улица, Гдовская улица, Гимназический переулок, Глухая Зеленина улица, Горохов переулок, Гороховая улица, Гражданский проспект, Графтио улица, Гребная улица, Гребного канала набережная, Грота улица, Даля улица, Двинский переулок, Дворцовая набережная, Дворцовый проезд, Декабристов переулок, Демьяна Бедного улица, Депутатская улица, Детская

улица, Дивенская улица, Динамо проспект, Динамовская улица, Днепровский переулок, Добролюбова проспект, Долгоозерная улица, Донская улица, Египетский мост, Еленинская улица, Есенина улица, Ждановская набережная, Ждановская улица, Железноводская улица, Железнодорожный проспект, Заневский проспект, Западная аллея, Западный скоростной диаметр, Зверинская улица, Зверинская улица, Зеленый мост, Золотая улица, Зоологический переулок, Ивана Фомина улица, Ивановская улица, Ижорская улица, Измайловский мост, Ильюшина улица, Иностраннный переулок, Инструментальная улица, Иоанновский переулок, Исаакиевская площадь, Испытателей проспект, Кадетский переулок, Казанский мост, Казарменный переулок, Каменноостровский проспект, Камская улица, Камышовая улица, Канаречная улица, Капитанская улица, Карповский переулок, Карташихина улица, Каховского переулок, Кемская улица, Кемский переулок, Киришская улица, Клубный переулок, Кожевенная линия, Коломяжский проспект, Колпинская улица, Колпинский переулок, Кольцевая автомобильная дорога, Комаровский мост, Комаровский проезд, Комендантская площадь, Комендантский проспект, Конно-Гренадерская улица, Конный переулок, Константиновский переулок, Константиновский проспект, Конюшенная площадь, Конюшенный переулок, Королева проспект, Корпусная улица, Косая линия, Котовского улица, Красногвардейская площадь, Красного Курсанта переулок, Красного Курсанта улица, Красносельская улица, Красносельское шоссе, Крестовский проспект, Крестьянский переулок, Кронверкская набережная, Кронверкская улица, Кронверкский проспект, Кропоткина улица, Кубанский переулок, Куйбышева улица, Культуры проспект, Кустодиева улица, Лахтинская улица, Лахтинский проспект, Лебязьей канавки набережная, Левашовский проспект, Легковая улица, Ленина улица, Летняя аллея, Лештуков мост, Лизы Чайкиной улица, Липовая аллея, Литераторов улица, Лихардовская улица, Лодейнопольская улица, Ломаная аллея, Ломоносова мост, Луначарского проспект, Льва Толстого улица, Любанский переулок, Магдалинский переулок, Макарова улица, Максима Горького улица, Малая Гребецкая улица, Малая Зеленина улица, Малая Монетная улица, Малая Морская улица, Малая Посадская улица, Малая Пушкарская улица, Малая Разночинная улица, Мало-Калинкин мост, Малоохтинская набережная, Малоохтинский проспект, Малый проспект Васильевского острова, Малый проспект Петроградской стороны, Маркина улица, Марсово поле улица, Мартынова набережная, Масляный канал, Матвеевский переулок, Мебельная улица, Медиков проспект, Менделеевская линия, Миллионная улица, Мира улица, Мичманская улица, Мичуринская улица, Мончегорская улица, Морская набережная, Морского Десанта улица, Морской проспект, Мошков переулок, Музыкантский переулок, Мытнинская набережная, Мытнинский переулок, Набережная Лейтенанта Шмидта, Набережная Макарова, Набережная реки Смоленки, Наличная улица, Невский проспект, Неманский переулок, Нестерова переулок, Нижняя дорога, Ново-Конюшенный мост, Новоладожская улица, Новосмоленская

набережная, Новочеркасский проспект, Обуховский мост, Озерковая улица, Ольги Форш улица, Ольгина улица, Опочинина улица, Оптиков улица, Ораниенбаумская улица, Ординарная улица, Остоумова улица, Офицерский переулок, Пантелеймоновский мост, Парашютная улица, Парусная улица, Певческий переулок, Пеньковая улица, Перевозный переулок, Песочная набережная, Петербургское шоссе, Петергофская улица, Петергофское шоссе, Петровская коса, Петровская набережная, Петровский переулок, Петровский проспект, Петроградская набережная, Петроградская улица, Петрозаводская улица, Петропавловская улица, Пинский переулок, Пионерская улица, Планерная улица, Плуталова улица, Подковырова улица, Подрезова улица, Поклонногорская улица, Полозова улица, Поэтический бульвар, Правленская улица, Прибалтийская площадь, Приморский проспект, Приморское шоссе, Провиантская улица, Проекторная улица, Пролетная улица, Просвещения проспект, Проспект КИМа, Профессора Попова улица, Прудовая улица, Пудожская улица, Пулковское шоссе, Пушкарский переулок, Разведчика бульвар, Разводная улица, Резная улица, Резной переулок, Реки Большой Невки набережная, Реки Крестовки набережная, Реки Малой Невки набережная, Реки Мойки набережная, Реки Средней Невки набережная, Реки Фонтанки набережная, Ремесленная улица, Рентгена улица, Репищева улица, Республиканская улица, Рижская улица, Ропшинская улица, Руднева улица, Руставели улица, Рыбацкая улица, Рюхина улица, Саблинская улица, Савиной улица, Савушкина улица, Садовая улица, Сазоновская улица, Санаторная аллея, Санкт-Петербургское шоссе, Светлановский проспект, Северная дорога, Седова улица, Семеновский мост, Сенатская площадь, Сизова проспект, Сиреневый бульвар, Смежный мост, Смоляная улица, Солнечная улица, Спортивная улица, Среднегаванский проспект, Средний проспект Васильевского острова, Средняя Колтовская улица, Старо-Калинкин мост, Стародеревенская улица, Стахановцев улица, Стачек проспект, Стрельнинская улица, Суворовская площадь, Суздальский проспект, Съезжинская улица, Съезжинский переулок, Сытнинская улица, Талалихина переулок, Таллинская улица, Таможенный переулок, Татарский переулок, Театральная аллея, Теннисная аллея, Тимуровская улица, Тифлисская улица, Тифлиссский переулок, Торфяная дорога, Туристская улица, Тучков переулок, Беринга улица, Кораблестроителей улица, Нахимова улица, Одоевского улица, Репина улица, Шевченко улица, Университетская набережная, Уральская улица, Уфимская улица, Учительская улица, Ушинского улица, Фабричная улица, Фаянсовая улица, Филологический переулок, Финляндский переулок, Флагманская улица, Футбольная аллея, Храмов переулок, Художников проспект, Царицынский проезд, Чапаева улица, Чапыгина улица, Черкасова улица, Черной речки набережная, Чкаловский проспект, Шамшева улица, Шаумяна мост, Шаумяна проспект, Шкиперский проток, Школьная улица, Шуваловский проспект, Эйхенская улица,

Энгельса проспект, Эрлеровский бульвар, Эскадронный переулок, Эсперов переулок, Эсперова улица, Южная дорога, Яблочкова улица, Яхтенная улица;

автомобильная дорога федерального значения А-107 «Московское малое кольцо», автомобильная дорога федерального значения А-108 «Большое Московское кольцо», Центральная кольцевая автомобильная дорога А-113, автомобильная дорога федерального значения А-290, автомобильная дорога федерального значения А-291, автомобильная дорога федерального значения М1 «Беларусь», автомобильная дорога федерального значения М4 «Дон», автомобильная дорога федерального значения М7 «Волга», автомобильная дорога федерального значения М10 «Россия», автомобильная дорога федерального значения М11 «Нева», автомобильная дорога федерального значения М12;

Республика Башкортостан, Республика Крым, Республика Татарстан, Чувашская Республика, Краснодарский край, Московская, Ленинградская, Владимирская, Воронежская, Липецкая, Нижегородская, Новгородская, Ростовская, Самарская, Свердловская, Смоленская, Тверская, Тульская, Челябинская области;

б) для ООО «Сбер Автомотив Технологии» с целью оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа – г. Москва: 1812 года улица, 2-й Кожуховский проезд, 5-я Кожуховская улица, Академика Павлова улица, Алексея Свиридова улица, Аминьевский мост, Аминьевское шоссе, Андропова проспект, Артамонова улица, Барклая улица, Бобруйская улица, Боженко улица, Большая Филевская улица, Ватутина улица, Велозаводская улица, Верхняя улица, Генерала Ермолова улица, Герасима Курина улица, Главмосстроя проезд, Давыдковская улица, Дениса Давыдова улица, Екатерины Будановой улица, Ельнинская улица, Житомирская улица, Звенигородская улица, Звенигородский переулок, Ивана Франко улица, Инициативная улица, Истринская улица, Кастанаевская улица, Клочкова улица, Коцюбинского улица, Кременчугская улица, Крылатская улица, Крылатские холмы улица, Кульнева улица, Кунцевская улица, Кутузовский проезд, Кутузовский проспект (дублер по направлению в область от Кульнева улицы до Генерала Ермолова улицы), Леси Украинки улица, Лихачева проспект, Лобанова улица, Малая Филевская улица, Маршала Жукова проспект, Маршала Сергеева улица, Маршала Тимошенко улица, Минская улица, Молдавская улица, Молодогвардейская улица, Мустая Карима улица, Народного Ополчения улица, Неверовского улица, Нижние Мневники улица, Нижняя улица, Новый Карамышевский мост, Олеко Дундича улица, Оршанская улица, Осенний бульвар, Осенняя улица, Островная улица, Островной проезд, Партизанская улица, Пивченкова улица, Пинский проезд, Полосухина улица, Полоцкая улица, Проектируемый проезд № 1009, Проектируемый проезд № 1033, Проектируемый проезд № 1166, Проектируемый проезд № 1824, Проектируемый

проезд № 4062, Проектируемый проезд № 6374, Проектируемый проезд № 6648, Проектируемый проезд № 7028, Рубежный проезд, Рублевское шоссе (дублер по направлению в область от пересечения с Крылатской улицей до пересечения с Осенней улицей), Сайкина улица, Славянский бульвар, Староволынская улица, Староможайское шоссе, Тарутинская улица, Трофимова улица, Ярцевская улица, микрорайон Рублево-Архангельское, инновационный центр «Сколково»;

г. Санкт-Петербург: 1-й Инженерный мост, 1-й Садовый мост, 1-я Березовая аллея, 1-я и Кадетская линии Васильевского острова, 10–11-я линии Васильевского острова, 12–13-я линии Васильевского острова, 14–15-я линии Васильевского острова, 16–17-я линии Васильевского острова, 18–19-я линии Васильевского острова, 2-й Инженерный мост, 2-й Луч улица, 2-й Садовый мост, 2-я Березовая аллея, 2–3-я линии Васильевского острова, 20–21-я линии Васильевского острова, 22–23-я линии Васильевского острова, 24–25-я линии Васильевского острова, 26–27-я линии Васильевского острова, 28–29-я линии Васильевского острова, 4–5-я линии Васильевского острова, 6–7-я линии Васильевского острова, 8–9-я линии Васильевского острова, Аврора улица, Адмирала Лазарева набережная, Адмиралтейская набережная, Адмиралтейский проспект, Адмиралтейский проспект, Адмиральский проезд, Академика Павлова улица, Академический переулок, Александрйское шоссе, Аникушинская аллея, Аничков мост, Аптекарская набережная, Аптекарский проспект, Бармалева улица, Барочная улица, Бекетовская улица, Белевский проспект, Белинского мост, Белосельский переулок, Бехтерева площадь, Биржевая линия, Биржевой переулок, Биржевой проезд, Благоева улица, Блан-Менильская улица, Блохина улица, Богатырский проспект, Бодров переулок, Боковая аллея, Большая аллея, Большая Зеленина улица, Большая Конюшенная улица, Большая Монетная улица, Большая Посадская улица, Большая Пушкарская улица, Большая Разночинная улица, Большой Конюшенный мост, Большой проспект Васильевского острова, Большой проспект Петроградской стороны, Боцманская улица, Брянцева улица, Бугский переулок, Вакуленчука улица, Введенская улица, Велосипедная аллея, Вербная улица, Весельная улица, Винновская набережная, Волжский переулок, Волховский переулок, Воскова улица, Всеволода Вишневого улица, Вытегорский переулок, Вяземский переулок, Вязовая улица, Гаванская улица, Газовая улица, Гаккелевская улица, Галерный проезд, Гатчинская улица, Гдовская улица, Гимназический переулок, Глухая Зеленина улица, Горохов переулок, Гороховая улица, Гражданский проспект, Графтио улица, Гребная улица, Гребного канала набережная, Грота улица, Даля улица, Двинский переулок, Дворцовая набережная, Дворцовый проезд, Декабристов переулок, Демьяна Бедного улица, Депутатская улица, Детская улица, Дивенская улица, Динамо проспект, Динамовская улица, Днепровский переулок, Добролюбова проспект, Долгоозерная улица, Донская улица, Египетский мост, Еленинская улица,

Есенина улица, Ждановская набережная, Ждановская улица, Железноводская улица, Железнодорожный проспект, Заневский проспект, Западная аллея, Западный скоростной диаметр, Зверинская улица, Зверинская улица, Зеленый мост, Золотая улица, Зоологический переулок, Ивана Фомина улица, Ивановская улица, Ижорская улица, Измайловский мост, Ильюшина улица, Иностраннный переулок, Инструментальная улица, Иоанновский переулок, Исаакиевская площадь, Испытателей проспект, Кадетский переулок, Казанский мост, Казарменный переулок, Каменноостровский проспект, Камская улица, Камышовая улица, Канареечная улица, Капитанская улица, Карповский переулок, Карташихина улица, Каховского переулок, Кемская улица, Кемский переулок, Киришская улица, Клубный переулок, Кожевенная линия, Коломяжский проспект, Колпинская улица, Колпинский переулок, Кольцевая автомобильная дорога, Комаровский мост, Комаровский проезд, Комендантская площадь, Комендантский проспект, Конно-Гренадерская улица, Конный переулок, Константиновский переулок, Константиновский проспект, Конюшенная площадь, Конюшенный переулок, Королева проспект, Корпусная улица, Косая линия, Котовского улица, Красногвардейская площадь, Красного Курсанта переулок, Красного Курсанта улица, Красносельская улица, Красносельское шоссе, Крестовский проспект, Крестьянский переулок, Кронверкская набережная, Кронверкская улица, Кронверкский проспект, Кропоткина улица, Кубанский переулок, Куйбышева улица, Культуры проспект, Кустодиева улица, Лахтинская улица, Лахтинский проспект, Лебяжьей канавки набережная, Левашовский проспект, Легковая улица, Ленина улица, Летняя аллея, Лештуков мост, Лизы Чайкиной улица, Липовая аллея, Литераторов улица, Лихардовская улица, Лодейнопольская улица, Ломаная аллея, Ломоносова мост, Луначарского проспект, Льва Толстого улица, Любанский переулок, Магдалинский переулок, Макарова улица, Максима Горького улица, Малая Гребецкая улица, Малая Зеленина улица, Малая Монетная улица, Малая Морская улица, Малая Посадская улица, Малая Пушкарская улица, Малая Разночинная улица, Мало-Калинкин мост, Малоохтинская набережная, Малоохтинский проспект, Малый проспект Васильевского острова, Малый проспект Петроградской стороны, Маркина улица, Марсово поле улица, Мартынова набережная, Масляный канал, Матвеевский переулок, Мебельная улица, Медиков проспект, Менделеевская линия, Миллионная улица, Мира улица, Мичманская улица, Мичуринская улица, Мончегорская улица, Морская набережная, Морского Десанта улица, Морской проспект, Мошков переулок, Музыкантский переулок, Мытнинская набережная, Мытнинский переулок, Набережная Лейтенанта Шмидта, Набережная Макарова, Набережная реки Смоленки, Наличная улица, Невский проспект, Неманский переулок, Нестерова переулок, Нижняя дорога, Ново-Конюшенный мост, Новолодожская улица, Новосмоленская набережная, Новочеркасский проспект, Обуховский мост, Озерковая улица, Ольги Форш улица, Ольгина улица, Опочинина улица, Оптиков улица, Ораниенбаумская улица, Ординарная улица,

Остоумова улица, Офицерский переулок, Пантелеймоновский мост, Парашютная улица, Парусная улица, Певческий переулок, Пеньковая улица, Перевозный переулок, Песочная набережная, Петербургское шоссе, Петергофская улица, Петергофское шоссе, Петровская коса, Петровская набережная, Петровский переулок, Петровский проспект, Петроградская набережная, Петроградская улица, Петрозаводская улица, Петропавловская улица, Пинский переулок, Пионерская улица, Планерная улица, Плуталова улица, Подковырова улица, Подрезова улица, Поклонногорская улица, Полозова улица, Поэтический бульвар, Правленская улица, Прибалтийская площадь, Приморский проспект, Приморское шоссе, Провиантская улица, Проекторная улица, Пролетная улица, Просвещения проспект, Проспект КИМа, Профессора Попова улица, Прудовая улица, Пудожская улица, Пулковское шоссе, Пушкинский переулок, Разведчика бульвар, Разводная улица, Резная улица, Резной переулок, Реки Большой Невки набережная, Реки Крестовки набережная, Реки Малой Невки набережная, Реки Мойки набережная, Реки Средней Невки набережная, Реки Фонтанки набережная, Ремесленная улица, Рентгена улица, Репищева улица, Республиканская улица, Рижская улица, Ропшинская улица, Руднева улица, Руставели улица, Рыбацкая улица, Рюхина улица, Саблинская улица, Савиной улица, Савушкина улица, Садовая улица, Сазоновская улица, Санаторная аллея, Санкт-Петербургское шоссе, Светлановский проспект, Северная дорога, Седова улица, Семеновский мост, Сенатская площадь, Сизова проспект, Сиреневый бульвар, Смежный мост, Смоляная улица, Солнечная улица, Спортивная улица, Среднегаванский проспект, Средний проспект Васильевского острова, Средняя Колтовская улица, Старо-Калинкин мост, Стародеревенская улица, Стахановцев улица, Стачек проспект, Стрельнинская улица, Суворовская площадь, Суздальский проспект, Съезжинская улица, Съезжинский переулок, Сытнинская улица, Талалихина переулок, Таллинская улица, Таможенный переулок, Татарский переулок, Театральная аллея, Теннисная аллея, Тимуровская улица, Тифлисская улица, Тифлисский переулок, Торфяная дорога, Туристская улица, Тучков переулок, Беринга улица, Кораблестроителей улица, Нахимова улица, Одоевского улица, Репина улица, Шевченко улица, Университетская набережная, Уральская улица, Уфимская улица, Учительская улица, Ушинского улица, Фабричная улица, Фаянсовая улица, Филологический переулок, Финляндский переулок, Флагманская улица, Футбольная аллея, Храмов переулок, Художников проспект, Царицынский проезд, Чапаева улица, Чапыгина улица, Черкасова улица, Черной речки набережная, Чкаловский проспект, Шамшева улица, Шаумяна мост, Шаумяна проспект, Шкиперский проток, Школьная улица, Шуваловский проспект, Эйхенская улица, Энгельса проспект, Эрлеровский бульвар, Эскадронный переулок, Эсперов переулок, Эсперова улица, Южная дорога, Яблочкова улица, Яхтенная улица;

Московская область, Новорижское шоссе, Автомобильная дорога Аносино – Покровское 46Н-02880, городской округ Истра, деревня Аносино, Троицкая улица, Университетская улица;  
Республика Татарстан, Верхнеуслонский район, г. Иннополис, Елабужский район, территория особой экономической зоны «Алабуга»;

Краснодарский край, федеральная территория «Сириус»;

в) для ООО «Сбер Автомотив Технологии» с целью оказания услуг по перевозке грузов – г. Москва: Московская кольцевая автомобильная дорога;

Московская обл.: Дмитровское шоссе, Домодедовское шоссе; г. Домодедово, Логистическая улица;

г. Санкт-Петербург: Кольцевая автомобильная дорога;

Липецкая обл.: г. Елец, Ломоносова улица, г. Елец, Промышленная улица;

Краснодарский край, г. Новороссийск: Анапское шоссе, Васенко улица, Железнодорожная Петля улица, Кооперативная улица, Ленина улица, Лермонтова улица, Магистральная улица, Мефодиевская улица, Пролетарская улица, Робеспьера улица, Судостальская улица, Сакко и Ванцетти улица, Элеваторная улица;

автомобильная дорога федерального значения А-107 «Московское малое кольцо», автомобильная дорога федерального значения А-108 «Большое Московское кольцо», Центральная кольцевая автомобильная дорога А-113, автомобильная дорога федерального значения А-290, автомобильная дорога федерального значения А-291, автомобильная дорога федерального значения М1 «Беларусь», автомобильная дорога федерального значения М4 «Дон», автомобильная дорога федерального значения М7 «Волга», автомобильная дорога федерального значения М10 «Россия», автомобильная дорога федерального значения М11 «Нева», автомобильная дорога федерального значения М12;

г) для ООО «Газпромнефть-Снабжение» без оказания услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа – Ханты-Мансийский автономный округ – Югра: внутрипромысловые дороги, включая пересечения с дорогами общего пользования Южно-Приобского месторождения по ориентирам п. Реполово – п. Селиярово; внутрипромысловые дороги, включая пересечения с дорогами общего пользования Западно-Зимнего и Зимнего месторождений по ориентирам с. Демьянское – с. Болчары; внутрипромысловые, а также дороги муниципального, регионального и федерального значения, входящие в участок г. Сургут – г. Нижневартовск – г. Радужный – г. Когалым, участок автодороги ОП РЗ Р-404 «Северный широтный коридор» г. Ханты-Мансийск – г. Сургут; автодорога ОП РЗ 71-100А-01 «Иртыш» г. Ханты-Мансийск – с. Демьянское;

Ямало-Ненецкий автономный округ: внутрипромысловые и зимние автодороги на участке п. Тазовский – Восточно-Мессояхский лицензионный участок; зимние автодороги на участке г. Салехард – с. Яр сале; внутрипромысловые и зимние автодороги на участке г. Салехард – с. Новый порт; внутрипромысловые и зимние автодороги в радиусе 40 км с. Харасавэй, автодороги 71-140 ОП РЗ 71Р-1-7 п. Коротчаево – г. Новый Уренгой; 71-140 ОП РЗ 71Р-1-13 г. Новый Уренгой – г. Салехард; 71-140 ОП МЗ 71Н-11 г. Салехард – п. Лабытнанги; 71-140 ОП МЗ 71Н-13 подъезд к речному порту ст. Коротчаево;

Омская область: г. Омск – территория Омского нефтеперерабатывающего завода, Доковская улица, Губкина проспект, Комбинатская улица;

Томская область: внутрипромысловые дороги Шингинского, Урманского и Арчинского месторождений;

Оренбургская область: г. Оренбург, Чехова улица, Тексильщиков улица, Донгузская улица; Внутрипромысловые дороги Восточного участка Оренбургского нефтегазоконденсатного месторождения (ВУ ОНГКМ), Беляевское шоссе, Амурская улица, Широкая улица;

Мурманская область: г. Мурманск, прибрежная зона – Нижне-Ростинское шоссе, Подгорная улица, Портовый проезд, Нахимова улица;

д) для ООО «Газпромнефть-Снабжение» с целью оказания услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа – Ханты-Мансийский автономный округ – Югра: внутрипромысловые дороги, включая пересечения с дорогами общего пользования Южно-Приобского месторождения по ориентирам п. Реполово – п. Селиярово; внутрипромысловые дороги, включая пересечения с дорогами общего пользования Западно-Зимнего и Зимнего месторождений по ориентирам с. Демьянское – с. Болчары; внутрипромысловые, а также дороги муниципального, регионального и федерального значения, входящие в участок г. Сургут – г. Нижневартовск – г. Радужный – г. Когалым, участок автодороги ОП РЗ Р-404 «Северный широтный коридор» г. Ханты-Мансийск – г. Сургут; автодорога ОП РЗ 71-100А-01 «Иртыш» г. Ханты-Мансийск – с. Демьянское;

Ямало-Ненецкий автономный округ: внутрипромысловые и зимние автодороги на участке п. Тазовский – Восточно-Мессояхский лицензионный участок; зимние автодороги на участке г. Салехард – с. Яр сале; внутрипромысловые и зимние автодороги на участке г. Салехард – с. Новый порт; внутрипромысловые и зимние автодороги в радиусе 40 км с. Харасавэй, автодороги 71-140 ОП РЗ 71Р-1-7 п. Коротчаево – г. Новый Уренгой; 71-140 ОП РЗ 71Р-1-13 г. Новый Уренгой – г. Салехард; 71-140 ОП МЗ 71Н-11 г. Салехард – п. Лабытнанги; 71-140 ОП МЗ 71Н-13 подъезд к речному порту ст. Коротчаево;

Омская область: г. Омск – территория Омского нефтеперерабатывающего завода, Доковская улица, Губкина проспект, Комбинатская улица;

Томская область: внутрипромысловые дороги Шингинского, Урманского и Арчинского месторождений;

Оренбургская область: г. Оренбург, Чехова улица, Тексильщиков улица, Донгузская улица; Внутрипромысловые дороги Восточного участка Оренбургского нефтегазоконденсатного месторождения (ВУ ОНГКМ), Беляевское шоссе, Амурская улица, Широкая улица;

Мурманская область: г. Мурманск, прибрежная зона – Нижне-Ростинское шоссе, Подгорная улица, Портовый проезд, Нахимова улица;

е) для ООО «Яндекс.Испытания» без оказания услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа – г. Москва: Айвазовского улица, Тарусская улица, Ясногорская улица, Литовский бульвар, Рокотова улица, Соловьиный проезд, Новоясеневский проспект, Вильнюсская улица, Голубинская улица, Одоевского проезд, Паустовского улица, Инессы Арманд улица, Карамзина проезд, Павла Фитина улица, Михаила Грепилова улица, Проектируемый проезд № 5408, Тютчевская аллея, Севастопольский проспект, Аминьевское шоссе, Винницкая улица, Мичуринский проспект, Генерала Дорохова проспект, Лобачевского улица, Раменский бульвар, Комсомольский проспект, Тимура Фрунзе улица, Льва Толстого улица, Фрунзенская набережная, Оболенский переулок, Олсуфьевский переулок, Россолимо улица, Несвижский переулок, Малый Боженинский переулок, Малая Пироговская улица, Трубецкая улица, Усачева улица, Большая Пироговская улица, Новодевичий проезд, Погодинская улица, Абrikосовский переулок, Ефремова улица, 3-я Фрунзенская улица, 10-летия Октября улица, Доватора улица, Проектируемый проезд № 2309, Савельева улица, Кооперативная улица, Усачевский переулок, Новодевичья набережная, Малый Саввинский переулок, 2-й переулок Тружеников, Еланского улица, Девичьего Поля проезд, 1-й Вражский переулок, 7-й Ростовский переулок, Плющиха улица, Зубовская улица, Зубовский проезд, Хамовнический Вал улица, Крымский проезд, Ксеньинский переулок, Пуговишников переулок, Языковский переулок, мост Лужники, Вернадского проспект, Университетский проспект, 1-й Добрынинский переулок, 1-й Красногвардейский проезд, 1-й Нагатинский проезд, 1-й Очаковский переулок, 1-й Сетуньский проезд, Аминьевский мост, Бакинская улица, Барвихинская улица, Большая Очаковская улица, Большая Тульская улица, Варшавское шоссе, Веерная улица, Витебская улица, Вяземская улица, Добрынинский тоннель, Запорожская улица, Кавказский бульвар, Кантемировская улица, Каширское шоссе, Комиссариатский переулок, Крымский мост, Липецкая улица, Матвеевская улица, Молодогвардейская улица, Мытная улица, Нагатинская улица, Нагорная улица, Нагорный проезд, Нежинская улица, Никулинская улица,

Новочеремушкинская улица, Озерная улица, Октябрьский тоннель, Очаковский путепровод, Очаковское шоссе, Партизанская улица, Пресненская набережная, Проектируемый проезд № 1432, Проектируемый проезд № 4423, Проектируемый проезд № 6443, Проектируемый проезд № 6444, Проектируемый проезд № 6445, Пролетарский проспект, Профсоюзная улица (исключая участок от пересечения с улицей Обручева до улицы Наметкина), Рябиновая улица, Севанская улица, Симферопольский бульвар, Староможайское шоссе, Тестовская улица, Ярцевская улица, Толбухина улица, 1905 года улица, Боженко улица, Вавилова улица, Горбунова улица, Гримау улица, Дмитрия Ульянова улица, Коровий Вал улица, Косыгина улица, Кубинка улица, Лестева улица, Лужники улица, Маршала Шестопалова улица, Москворечье улица, Обручева улица, Осипенко улица, Павла Андреева улица, Потылиха улица, Пржевальского улица, Светланова улица, Столетова улица, Шувалова улица, инновационный центр «Сколково»;

Республика Татарстан, Верхнеуслонский район, г. Иннополис;

Краснодарский край, федеральная территория «Сириус»;

ж) для ООО «Яндекс.Испытания» с целью оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа – г. Москва: Айвазовского улица, Тарусская улица, Ясногорская улица, Литовский бульвар, Рокотова улица, Соловьиный проезд, Новоясеневский проспект, Вильнюсская улица, Голубинская улица, Одоевского проезд, Паустовского улица, Инессы Арманд улица, Карамзина проезд, Павла Фитина улица, Михаила Грешилова улица, Проектируемый проезд № 5408, Тютчевская аллея, Севастопольский проспект (от пересечения с улицей Айвазовского до пересечения с улицей Островитянова), инновационный центр «Сколково»;

Республика Татарстан, Верхнеуслонский район, г. Иннополис;

Краснодарский край, федеральная территория «Сириус»;

з) для ООО «НПО «СтарЛайн» без оказания услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа – г. Москва: Московская кольцевая автомобильная дорога, Северо-Восточная хорда, Валаамская улица, Дмитровское шоссе, Бутырская улица, Сушевский Вал улица, Нижняя Масловка улица, Двинцев улица, Складочная улица, Ленинградское шоссе, Ленинградский проспект, Новая Башиловка улица;

г. Санкт-Петербург: Кольцевая автомобильная дорога, Западный скоростной диаметр (ЗСД), 1-й Инженерный мост, 1-й Садовый мост, 1-я Березовая аллея, 1-я и Кадетская линии Васильевского острова, 10–11-я линии Васильевского острова, 12–13-я линии Васильевского острова, 14–15-я линии Васильевского острова, 16–17-я линии Васильевского острова, 18–19-я линии Васильевского острова, 2-й Инженерный мост, 2-й Луч улица, 2-й Садовый мост,

2-я Березовая аллея, 2–3-я линии Васильевского острова, 2-я Никитинская улица, 20–21-я линии Васильевского острова, 22–23-я линии Васильевского острова, 24–25-я линии Васильевского острова, 26–27-я линии Васильевского острова, 28–29-я линии Васильевского острова, 3-я линия 2-й половины, 4–5-я линии Васильевского острова, 6–7-я линии Васильевского острова, 8–9-я линии Васильевского острова, Аврора улица, Адмирала Лазарева набережная, Адмиралтейская набережная, Адмиралтейский проспект, Адмиралтейский проспект, Адмиралский проезд, Академика Байкова улица, Академика Глушко аллея, Академика Павлова улица, Академический переулок, Александрийское шоссе, Аникушинская аллея, Аничков мост, Аптекарская набережная, Аптекарский проспект, Бармалеева улица, Барочная улица, Бекетовская улица, Белевский проспект, Белинского мост, Белосельский переулок, Бехтерева площадь, Биржевая линия, Биржевой переулок, Биржевой проезд, Благоева улица, Блан-Менильская улица, Блохина улица, Богатырский проспект, Бодров переулок, Боковая аллея, Большая аллея, Большая Зеленина улица, Большая Конюшенная улица, Большая Монетная улица, Большая Посадская улица, Большая Пушкарская улица, Большая Разночинная улица, Большой Конюшенный мост, Большой проспект Васильевского острова, Большой проспект Петроградской стороны, Большой Сампсониевский проспект, Боткинская улица, Боцманская улица, Брянцева улица, Бугский переулок, Вакуленчука улица, Введенская улица, Веденева улица, Велосипедная аллея, Вербная улица, Весельная улица, Винновская набережная, Витковского улица, Волжский переулок, Волховский переулок, Воскова улица, Всеволода Вишневского улица, Выборгская набережная, Выборгская улица, Вытегорский переулок, Вяземский переулок, Вязовая улица, Гаванская улица, Газовая улица, Гаккелевская улица, Галерный проезд, Гатчинская улица, Гдовская улица, Гимназический переулок, Глухая Зеленина улица, Горохов переулок, Гороховая улица, Гражданский проспект, Графтио улица, Гребная улица, Гребного канала набережная, Гренадерский мост, Грота улица, Даля улица, Двинский переулок, Дворцовая набережная, Дворцовый проезд, Декабристов переулок, Демьяна Бедного улица, Депутатская улица, Детская улица, Дивенская улица, Динамо проспект, Динамовская улица, Днепровский переулок, Добролюбова проспект, Долгоозерная улица, Донская улица, Евпаторийский переулок, Египетский мост, Еленинская улица, Есенина улица, Жака Дюкло улица, Ждановская набережная, Ждановская улица, Железноводская улица, Железнодорожный проспект, Заневский проспект, Западная аллея, Западный скоростной диаметр, Зверинская улица, Зверинская улица, Зеленый мост, Золотая улица, Зоологический переулок, Ивана Фомина улица, Ивановская улица, Ижорская улица, Измайловский мост, Ильюшина улица, Иностраннный переулок, Инструментальная улица, Иоанновский переулок, Исаакиевская площадь, Испытателей проспект, Кадетский переулок, Казанский мост, Казарменный переулок, Каменноостровский проспект, Камская улица,

Камышовая улица, Канареечная улица, Капитанская улица, Карповский переулок, Карташихина улица, Каховского переулок, Кемская улица, Кемский переулок, Киришская улица, Клубный переулок, Кожевенная линия, Коломяжский проспект, Колпинская улица, Колпинский переулок, Комаровский мост, Комаровский проезд, Комендантская площадь, Комендантский проспект, Комиссара Смирнова улица, Конно-Гренадерская улица, Конный переулок, Константиновский переулок, Константиновский проспект, Конюшенная площадь, Конюшенный переулок, Королева проспект, Корпусная улица, Косая линия, Котовского улица, Красногвардейская площадь, Красного Курсанта переулок, Красного Курсанта улица, Красносельская улица, Красносельское шоссе, Крестовский проспект, Крестьянский переулок, Кронверкская набережная, Кронверкская улица, Кронверкский проспект, Кропоткина улица, Кубанский переулок, Куйбышева улица, Культуры проспект, Кустодиева улица, Лахтинская улица, Лахтинский проспект, Лебяжьей канавки набережная, Левашовский проспект, Легковая улица, Ленина улица, Лесной проспект, Летняя аллея, Лештуков мост, Лизы Чайкиной улица, Липовая аллея, Лиственная улица, Литераторов улица, Лихардовская улица, Лодейнопольская улица, Ломаная аллея, Ломоносова мост, Луначарского проспект, Льва Толстого улица, Лыжный переулок, Любанский переулок, Магдалинский переулок, Макарова улица, Максима Горького улица, Малая Гребецкая улица, Малая Зеленина улица, Малая Монетная улица, Малая Морская улица, Малая Посадская улица, Малая Пушкинская улица, Малая Разночинная улица, Мало-Калинкин мост, Малоохтинская набережная, Малоохтинский проспект, Малый проспект Васильевского острова, Малый проспект Петроградской стороны, Маркина улица, Марсово поле улица, Мартынова набережная, Маршала Новикова улица, Масляный канал, Матвеевский переулок, Мебельная улица, Медиков проспект, Менделеевская линия, Миллионная улица, Мира улица, Мичманская улица, Мичуринская улица, Мончегорская улица, Морская набережная, Морского Десанта улица, Морской проспект, Мошков переулок, Музыкантский переулок, Мытнинская набережная, Мытнинский переулок, Набережная Лейтенанта Шмидта, Набережная Макарова, набережная реки Карповки, Набережная реки Смоленки, Наличная улица, Невский проспект, Нейшлотский переулок, Неманский переулок, Нестерова переулок, Нижняя дорога, Никифорова переулок, Нобельский переулок, Ново-Конюшенный мост, Новолодожская улица, Новосмоленская набережная, Новочеркасский проспект, Обуховский мост, Озерковая улица, Ольги Форш улица, Ольгина улица, Опочинина улица, Оптиков улица, Ораниенбаумская улица, Ординарная улица, Остоумова улица, Офицерский переулок, Пантелеймоновский мост, Парашютная улица, Парусная улица, Певческий переулок, Пеньковая улица, Перевозный переулок, Песочная набережная, Петербургское шоссе, Петергофская улица, Петергофское шоссе, Петровская коса, Петровская набережная, Петровский переулок, Петровский проспект, Петроградская набережная, Петроградская улица, Петрозаводская

улица, Петропавловская улица, Пинский переулок, Пионерская улица, Пироговская набережная, Планерная улица, Плуталова улица, Подковырова улица, Подрезова улица, Поклонногорская улица, Полиграфмашевский проезд, Полозова улица, Поэтический бульвар, Правленская улица, Прибалтийская площадь, Приморский проспект, Приморское шоссе, Провиантская улица, Прожекторная улица, Пролетная улица, Просвещения проспект, Проспект КИМа, Профессора Попова улица, Прудовая улица, Пудожская улица, Пулковское шоссе, Пушкарский переулок, Разведчика бульвар, Разводная улица, Резная улица, Резной переулок, Реки Большой Невки набережная, Реки Крестовки набережная, Реки Малой Невки набережная, Реки Мойки набережная, Реки Средней Невки набережная, Реки Фонтанки набережная, Ремесленная улица, Рентгена улица, Репищева улица, Республиканская улица, Рижская улица, Ропшинская улица, Руднева улица, Руставели улица, Рыбацкая улица, Рюхина улица, Саблинская улица, Савиной улица, Савушкина улица, Садовая улица, Сазоновская улица, Сампсониевский мост, Санаторная аллея, Санкт-Петербургское шоссе, Светлановский проспект, Северная дорога, Северный проспект, Седова улица, Семеновский мост, Сенатская площадь, Сизова проспект, Сиреневый бульвар, Смежный мост, Смоляная улица, Солнечная улица, Спортивная улица, Среднегаванский проспект, Средний проспект Васильевского острова, Средняя Колтовская улица, Старо-Калинкин мост, Стародеревенская улица, Стахановцев улица, Стачек проспект, Стрельнинская улица, Суворовская площадь, Суздальский проспект, Съезжинская улица, Съезжинский переулок, Сытнинская улица, Талалихина переулок, Таллинская улица, Таможенный переулок, Татарский переулок, Театральная аллея, Теннисная аллея, Тимуровская улица, Тихорецкий проспект, Тифлисская улица, Тифлиссский переулок, Торфяная дорога, Тореза проспект, Туристская улица, Тучков переулок, Беринга улица, Кораблестроителей улица, Нахимова улица, Одоевского улица, Репина улица, Шевченко улица, Университетская набережная, Уральская улица, Уфимская улица, Ушаковская набережная, Учительская улица, Ушинского улица, Фабричная улица, Фаянсовая улица, Филологический переулок, Финляндский переулок, Финляндский проспект, Флагманская улица, Фокина улица, Футбольная аллея, Храмов переулок, Художников проспект, Царицынский проезд, Чапаева улица, Чапыгина улица, Черкасова улица, Черной речки набережная, Чкаловский проспект, Шамшева улица, Шаумяна мост, Шаумяна проспект, Шкиперский проток, Школьная улица, Шуваловский проспект, Эйхенская улица, Энгельса проспект, Энгельса проспект, Эрлеровский бульвар, Эскадронный переулок, Эсперов переулок, Эсперова улица, Южная дорога, Яблочкова улица, Яхтенная улица и автомобильные дороги необщего пользования;

автомобильная дорога федерального значения М11 «Нева», автомобильная дорога федерального значения М12, автомобильная дорога федерального значения М1 «Беларусь»,

автомобильная дорога федерального значения М4 «Дон», автомобильная дорога федерального значения М7 «Волга», автомобильная дорога федерального значения М10 «Россия»;

Республика Башкортостан, Республика Крым, Республика Татарстан, Чувашская Республика, Краснодарский край, Московская, Ленинградская, Владимирская, Воронежская, Липецкая, Нижегородская, Новгородская, Ростовская, Самарская, Свердловская, Смоленская, Тверская, Тульская, Челябинская области;

и) для ООО «НПО «СтарЛайн» с целью оказания услуг по перевозке грузов – г. Москва: Московская кольцевая автомобильная дорога, Северо-Восточная хорда, Валаамская улица, Дмитровское шоссе, Бутырская улица, Сущевский Вал улица, Нижняя Масловка улица, Двинцев улица, Складочная улица, Ленинградское шоссе, Ленинградский проспект, Новая Башиловка улица;

г. Санкт-Петербург: Кольцевая автомобильная дорога, Западный скоростной диаметр (ЗСД);

Ленинградская область: Всеволожский район, Заневское городское поселение, деревня Суоранда, Колтушское шоссе 4 километр, Всеволожский район, Заневское городское поселение, городской поселок Янино-1, Шоссейная улица;

автомобильная дорога федерального значения М1 «Беларусь», автомобильная дорога федерального значения М4 «Дон», автомобильная дорога федерального значения М7 «Волга», автомобильная дорога федерального значения М10 «Россия», автомобильная дорога федерального значения М11 «Нева», автомобильная дорога федерального значения М12.

27. Для высокоавтоматизированных транспортных средств 2 группы устанавливаются следующие зоны эксплуатации:

а) для ООО «Сбер Автомотив Технологии» без оказания услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа – г. Москва: 1812 года улица, 2-й Кожуховский проезд, 5-я Кожуховская улица, Академика Павлова улица, Алексея Свиридова улица, Аминьевский мост, Аминьевское шоссе, Андропова проспект, Артамонова улица, Баркляя улица, Бобруйская улица, Боженко улица, Большая Филевская улица, Ватутина улица, Велозаводская улица, Верхняя улица, Генерала Ермолова улица, Герасима Курина улица, Главмосстроя проезд, Давыдовская улица, Дениса Давыдова улица, Екатерины Будановой улица, Ельнинская улица, Житомирская улица, Звенигородская улица, Звенигородский переулок, Ивана Франко улица, Инициативная улица, Истринская улица, Кастанаевская улица, Клочкова улица, Коцюбинского улица, Кременчугская улица, Крылатская улица, Крылатские холмы улица, Кульнева улица, Кунцевская улица,

Кутузовский проезд, Кутузовский проспект (дублер по направлению в область от Кульнева улицы до Генерала Ермолова улицы), Леси Украинки улица, Лихачева проспект, Лобанова улица, Малая Филевская улица, Маршала Жукова проспект, Маршала Сергеева улица, Маршала Тимошенко улица, Минская улица, Молдавская улица, Молодогвардейская улица, Московская кольцевая автомобильная дорога, Мустая Карима улица, Народного Ополчения улица, Неверовского улица, Нижние Мневники улица, Нижняя улица, Новый Карамышевский мост, Олеко Дундича улица, Оршанская улица, Осенний бульвар, Осенняя улица, Островная улица, Островной проезд, Партизанская улица, Пивченкова улица, Пинский проезд, Полосухина улица, Полоцкая улица, Проектируемый проезд № 1009, Проектируемый проезд № 1033, Проектируемый проезд № 1166, Проектируемый проезд № 1824, Проектируемый проезд № 4062, Проектируемый проезд № 6374, Проектируемый проезд № 6648, Проектируемый проезд № 7028, Рубежный проезд, Рублевское шоссе (дублер по направлению в область от пересечения с Крылатской улицей до пересечения с Осенней улицей), Сайкина улица, Славянский бульвар, Старовольнская улица, Староможайское шоссе, Тарутинская улица, Трофимова улица, Ярцевская улица, микрорайон Рублево-Архангельское, инновационный центр «Сколково»;

Московская область, Дмитровское шоссе, Домодедовское шоссе, Новорижское шоссе, Автомобильная дорога Аносина – Покровское 46Н-02880, г. Домодедово, Логистическая улица, городской округ Истра, деревня Аносина, Троицкая улица, Университетская улица;

г. Санкт-Петербург, Кольцевая автомобильная дорога;

Липецкая обл.: г. Елец, Ломоносова улица, г. Елец, Промышленная улица;

Республика Татарстан, Верхнеуслонский район, г. Иннополис, Елабужский район, территория особой экономической зоны «Алабуга»;

Краснодарский край, федеральная территория «Сириус»;

автомобильная дорога федерального значения А-107 «Московское малое кольцо», автомобильная дорога федерального значения А-108 «Большое Московское кольцо», Центральная кольцевая автомобильная дорога А-113, автомобильная дорога федерального значения М4 «Дон», автомобильная дорога федерального значения М7 «Волга», автомобильная дорога федерального значения М10 «Россия», автомобильная дорога федерального значения М11 «Нева», автомобильная дорога федерального значения М12;

б) для ООО «Сбер Автомотив Технологии» с целью оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа – г. Москва: 1812 года улица, 2-й Кожуховский проезд, 5-я Кожуховская улица, Академика Павлова улица, Алексея Свиридова улица, Аминьевский мост, Аминьевское шоссе, Андропова проспект, Артамонова улица, Баркляя улица, Бобруйская улица, Боженко улица,

Большая Филевская улица, Ватутина улица, Велозаводская улица, Верхняя улица, Генерала Ермолова улица, Герасима Курина улица, Главмосстроя проезд, Давыдковская улица, Дениса Давыдова улица, Екатерины Будановой улица, Ельнинская улица, Житомирская улица, Звенигородская улица, Звенигородский переулок, Ивана Франко улица, Инициативная улица, Истринская улица, Кастанаевская улица, Клочкова улица, Коцюбинского улица, Кременчугская улица, Крылатская улица, Крылатские холмы улица, Кульнева улица, Кунцевская улица, Кутузовский проезд, Кутузовский проспект (дублер по направлению в область от Кульнева улицы до Генерала Ермолова улицы), Леси Украинки улица, Лихачева проспект, Лобанова улица, Малая Филевская улица, Маршала Жукова проспект, Маршала Сергеева улица, Маршала Тимошенко улица, Минская улица, Молдавская улица, Молодогвардейская улица, Мустая Карима улица, Народного Ополчения улица, Неверовского улица, Нижние Мневники улица, Нижняя улица, Новый Карамышевский мост, Олеко Дундича улица, Оршанская улица, Осенний бульвар, Осенняя улица, Островная улица, Островной проезд, Партизанская улица, Пивченкова улица, Пинский проезд, Полосухина улица, Полоцкая улица, Проектируемый проезд № 1009, Проектируемый проезд № 1033, Проектируемый проезд № 1166, Проектируемый проезд № 1824, Проектируемый проезд № 4062, Проектируемый проезд № 6374, Проектируемый проезд № 6648, Проектируемый проезд № 7028, Рубежный проезд, Рублевское шоссе (дублер по направлению в область от пересечения с Крылатской улицей до пересечения с Осенней улицей), Сайкина улица, Славянский бульвар, Старовольнская улица, Староможайское шоссе, Тарутинская улица, Трофимова улица, Ярцевская улица, микрорайон Рублево-Архангельское, инновационный центр «Сколково»;

Московская область, Новорижское шоссе, Автомобильная дорога Аносина – Покровское 46Н-02880, городской округ Истра, деревня Аносина, Троицкая улица, Университетская улица;

Республика Татарстан, Верхнеуслонский район, г. Иннополис, Елабужский район, территория особой экономической зоны «Алабуга»;

Краснодарский край, федеральная территория «Сириус»;

в) для ООО «Сбер Автмотив Технологии» с целью оказания услуг по перевозке грузов – г. Москва: Московская кольцевая автомобильная дорога;

Московская обл.: Дмитровское шоссе, Домодедовское шоссе; г. Домодедово, Логистическая улица;

г. Санкт-Петербург, Кольцевая автомобильная дорога;

Липецкая обл.: г. Елец, Ломоносова улица, г. Елец, Промышленная улица;

автомобильная дорога федерального значения А-107 «Московское малое кольцо», автомобильная дорога федерального значения А-108 «Большое Московское кольцо», Центральная кольцевая автомобильная дорога А-113, автомобильная дорога федерального значения М4 «Дон», автомобильная дорога федерального значения М7 «Волга», автомобильная дорога федерального значения М10 «Россия», автомобильная дорога федерального значения М11 «Нева», автомобильная дорога федерального значения М12;

г) для ООО «Газпромнефть-Снабжение» без оказания услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа – Ханты-Мансийский автономный округ – Югра: внутрипромысловые дороги, включая пересечения с дорогами общего пользования Южно-Приобского месторождения по ориентирам п. Реполово – п. Селиярово; внутрипромысловые дороги, включая пересечения с дорогами общего пользования Западно-Зимнего и Зимнего месторождений по ориентирам с. Демьянское – с. Болчары; внутрипромысловые, а также дороги муниципального, регионального и федерального значения, входящие в участок г. Сургут – г. Нижневартовск – г. Радужный – г. Когалым, участок автодороги ОП РЗ Р-404 «Северный широтный коридор» г. Ханты-Мансийск – г. Сургут; автодорога ОП РЗ 71-100А-01 «Иртыш» г. Ханты-Мансийск – с. Демьянское;

Ямало-Ненецкий автономный округ: внутрипромысловые и зимние автодороги на участке п. Тазовский – Восточно-Мессояхский лицензионный участок; зимние автодороги на участке г. Салехард – с. Яр сале; внутрипромысловые и зимние автодороги на участке г. Салехард – с. Новый порт; внутрипромысловые и зимние автодороги в радиусе 40 км с. Харасавэй, автодороги 71-140 ОП РЗ 71Р-1-7 п. Коротчаево – г. Новый Уренгой; 71-140 ОП РЗ 71Р-1-13 г. Новый Уренгой – г. Салехард; 71-140 ОП МЗ 71Н-11 г. Салехард – п. Лабытнанги; 71-140 ОП МЗ 71Н-13 подъезд к речному порту ст. Коротчаево;

Омская область: г. Омск – территория Омского нефтеперерабатывающего завода, Доковская улица, Губкина проспект, Комбинатская улица;

Томская область: внутрипромысловые дороги Шингинского, Урманского и Арчинского месторождений;

Оренбургская область: г. Оренбург, Чехова улица, Тексильщиков улица, Донгузская улица; Внутрипромысловые дороги Восточного участка Оренбургского нефтегазоконденсатного месторождения (ВУ ОНГКМ), Беляевское шоссе, Амурская улица, Широтная улица;

Мурманская область: г. Мурманск, прибрежная зона – Нижне-Ростинское шоссе, Подгорная улица, Портовый проезд, Нахимова улица;

д) для ООО «Газпромнефть-Снабжение» с целью оказания услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа – Ханты-Мансийский автономный округ – Югра: внутрипромысловые дороги, включая пересечения с дорогами общего пользования Южно-Приобского месторождения по ориентирам п. Реполово – п. Селиярово; внутрипромысловые дороги, включая пересечения с дорогами общего пользования Западно-Зимнего и Зимнего месторождений по ориентирам с. Демьянское – с. Болчары; внутрипромысловые, а также дороги муниципального, регионального и федерального значения, входящие в участок г. Сургут – г. Нижневартовск – г. Радужный – г. Когалым, участок автодороги ОП РЗ Р-404 «Северный широтный коридор» г. Ханты-Мансийск – г. Сургут; автодорога ОП РЗ 71-100А-01 «Иртыш» г. Ханты-Мансийск – с. Демьянское;

Ямало-Ненецкий автономный округ: внутрипромысловые и зимние автодороги на участке п. Тазовский – Восточно-Мессояхский лицензионный участок; зимние автодороги на участке г. Салехард – с. Яр сале; внутрипромысловые и зимние автодороги на участке г. Салехард – с. Новый порт; внутрипромысловые и зимние автодороги в радиусе 40 км с. Харасавэй, автодороги 71-140 ОП РЗ 71Р-1-7 п. Коротчаево – г. Новый Уренгой; 71-140 ОП РЗ 71Р-1-13 г. Новый Уренгой – г. Салехард; 71-140 ОП МЗ 71Н-11 г. Салехард – п. Лабытнанги; 71-140 ОП МЗ 71Н-13 подъезд к речному порту ст. Коротчаево;

Омская область: г. Омск - территория Омского нефтеперерабатывающего завода, Доковская улица, Губкина проспект, Комбинатская улица;

Томская область: внутрипромысловые дороги Шингинского, Урманского и Арчинского месторождений;

Оренбургская область: г. Оренбург, Чехова улица, Тексильщиков улица, Донгузская улица; Внутрипромысловые дороги Восточного участка Оренбургского нефтегазоконденсатного месторождения (ВУ ОНГКМ), Беляевское шоссе, Амурская улица, Широтная улица;

Мурманская область: г. Мурманск, прибрежная зона – Нижне-Ростинское шоссе, Подгорная улица, Портовый проезд, Нахимова улица;

е) для ООО «Яндекс.Испытания» без оказания услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа – г. Москва: инновационный центр «Сколково», Республика Татарстан, Верхнеуслонский район, г. Иннополис;

ж) для ООО «Яндекс.Испытания» с целью оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа – г. Москва: инновационный центр «Сколково», Республика Татарстан, Верхнеуслонский район, г. Иннополис;

	<p>з) для ООО «НПО «СтарЛайн» без оказания услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа – автомобильная дорога федерального значения М11 «Нева»; г. Санкт-Петербург: Легковая улица;</p> <p>и) для ООО «НПО «СтарЛайн» с целью оказания услуг по перевозке грузов – автомобильная дорога федерального значения М11 «Нева».</p>
<p>10. Оценка рисков причинения вреда жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица, ущерба обороне и (или) безопасности государства, иным охраняемым федеральным законом ценностям</p>	<p>1. В ходе эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств на автомобильных дорогах 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.</p> <p>В целях соблюдения законных интересов граждан и юридических лиц субъект экспериментального правового режима обязан учитывать риски, предусмотренные настоящим пунктом, которые могут возникнуть при эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств.</p> <p>2. Риски причинения вреда жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица, ущерба обороне и (или) безопасности государства, иным охраняемым федеральным законом ценностям обусловлены вероятностью возникновения дорожно-транспортных происшествий с участием высокоавтоматизированных транспортных средств по следующим причинам:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>а) нарушение правил дорожного движения;</li> <li>б) технические неисправности высокоавтоматизированного транспортного средства;</li> <li>в) преднамеренные действия третьих лиц;</li> <li>г) несоблюдение водителем-испытателем высокоавтоматизированного транспортного средства 1 группы требований, установленных в руководстве водителя-испытателя по работе с автоматизированной системой управления;</li> <li>д) иные причины.</li> </ul> <p>3. Субъект экспериментального правового режима при эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств обязан принять меры по минимизации рисков причинения вреда жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица,</p>

	ущерба обороне и (или) безопасности государства, иным охраняемым федеральным законом ценностям.
<p>11. Меры, направленные на минимизацию рисков, указанных в пункте 10 программы экспериментального правового режима, являющиеся обязательными для субъекта экспериментального правового режима</p>	<p>1. Меры, направленные на минимизацию рисков при эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства, включают:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>а) обучение водителей-испытателей с последующей проверкой их знаний и навыков (включая периодическую проверку знаний и навыков) взаимодействия с высокоавтоматизированным транспортным средством;</li> <li>б) регулярное техническое обслуживание высокоавтоматизированного транспортного средства, а также предрейсовый или предсменный контроль его технического состояния;</li> <li>в) внедрение диагностической системы, отслеживающей работоспособность автоматизированной системы управления в режиме реального времени;</li> <li>г) недопущение стороннего вмешательства в работу автоматизированной системы управления кроме случаев, когда такое вмешательство предусмотрено алгоритмом ее работы;</li> <li>д) наличие у автоматизированной системы управления функционала, обеспечивающего при необходимости безопасную остановку высокоавтоматизированного транспортного средства в соответствии с правилами дорожного движения в случае сбоя в работе автоматизированной системы управления или иной системы высокоавтоматизированного транспортного средства или непринятии водителем-испытателем управления после подачи автоматизированной системой управления соответствующего уведомления;</li> <li>е) тестирование высокоавтоматизированных транспортных средств на закрытых полигонах;</li> <li>ж) проведение поэтапной подготовки к эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства 2 группы в соответствии с подпунктами «б» – «д» пункта 12 раздела 9 настоящей Программы.</li> </ul>
<p>12. Перечень субъектов экспериментального правового режима (наименование, основной государственный регистрационный номер – для государственного органа, органа местного самоуправления или юридического лица; фамилия, имя, отчество (при наличии), основной государственный регистрационный</p>	<p>ООО «Газпромнефть-Снабжение», ОГРН 1035501014284;          ООО «Сбер Автомотив Технологии», ОГРН 1217700104160;          ООО «НПО «СтарЛайн», ОГРН 1107847351347;          ООО «Яндекс.Испытания», ОГРН 5177746092695.</p>

номер индивидуального предпринимателя – для индивидуального предпринимателя)	
13. Перечень требований, предъявляемых к субъекту (субъектам) экспериментальных правовых режимов, которым они должны соответствовать наряду с требованиями, предусмотренными пунктами 1 – 4 части 1 статьи 8 Федерального закона	Дополнительные требования отсутствуют.
14. Указание на возможность присоединения новых субъектов к экспериментальному правовому режиму, порядок такого присоединения	Присоединение иных субъектов к экспериментальному правовому режиму возможно в порядке, установленном статьей 11 Федерального закона. Новый субъект экспериментального правового режима определяет зоны эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в пределах территорий, указанных в разделе 7 настоящей Программы, при согласовании с Министерством внутренних дел Российской Федерации, Федеральной службой охраны Российской Федерации и высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации, на территории которого размещается выбранная зона эксплуатации.
15. Основания и сроки приостановления статуса субъекта экспериментального правового режима в соответствии с частью 1 статьи 12 Федерального закона	<p>Статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается в следующих случаях:</p> <p>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, а также представление неполных или недостоверных сведений в таких отчетах. В этом случае статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается до момента представления отчета о деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима и отчета об итогах деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима инноваций или представления уточненных отчетов;</p> <p>б) выявление не менее 1 нарушения требований разделов 7, 9, 10, 11 и 26 - 28 настоящей Программы, если эти нарушения соответствуют критериям, установленным разделами 18 и 19 настоящей Программы. В этом случае статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается до устранения выявленных нарушений субъектом экспериментального правового режима;</p>

	<p>в) дорожно-транспортное происшествие с участием высокоавтоматизированного транспортного средства, находящегося в эксплуатации субъекта экспериментального правового режима, в результате которого причинены тяжкий или средней тяжести вред здоровью либо смерть человека. В этом случае статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается до окончательного процессуального решения должностного лица (суда) об отсутствии нарушений правил дорожного движения при эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства, в результате которых произошло это дорожно-транспортное происшествие;</p> <p>г) установление факта несоответствия субъекта экспериментального правового режима требованиям, установленным частью 1 статьи 8 Федерального закона. В этом случае статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается до устранения выявленных нарушений субъектом экспериментального правового режима.</p>
<p>16. Основания возобновления статуса субъекта экспериментального правового режима</p>	<p>Статус субъекта экспериментального правового режима возобновляется по следующим основаниям:</p> <p>а) представление в Министерство экономического развития Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации и Министерство промышленности и торговли Российской Федерации отчета о деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима и (или) отчета об итогах деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций или уточненных отчетов, содержащих полную и достоверную информацию о деятельности в рамках экспериментального правового режима (в случае если статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается по основанию, указанному в подпункте «а» раздела 15 настоящей Программы);</p> <p>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» раздела 15 настоящей Программы);</p> <p>в) получение Министерством экономического развития Российской Федерации процессуального решения должностного лица (суда) об отсутствии нарушений правил дорожного движения при эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства (в случае если статус субъекта экспериментального правового режима приостанавливается по основанию, указанному в подпункте «в» раздела 15 настоящей Программы);</p>

	<p>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» раздела 15 настоящей Программы).</p>
<p>17. Основания и сроки прекращения статуса субъекта экспериментального правового режима в соответствии с частью 2 статьи 12 Федерального закона</p>	<p>1. Статус субъекта экспериментального правового режима прекращается по следующим основаниям:</p> <p>а) основания, указанные в пунктах 1, 2 и подпунктах «а» - «в» пункта 3 части 2 статьи 12 Федерального закона;</p> <p>б) повторное нарушение требований, указанных в пункте 18 раздела 9 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;</p> <p>в) установление наличия факта нарушения правил дорожного движения при эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства, в результате которого произошло дорожно-транспортное происшествие, указанное в подпункте «в» раздела 15 настоящей Программы. Решение о прекращении статуса субъекта экспериментального правового режима в указанном случае принимается Министерством экономического развития Российской Федерации в течение 5 рабочих дней со дня, следующего за днем получения информации о факте нарушения правил дорожного движения при эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства, в результате которого произошло дорожно-транспортное происшествие, указанное в подпункте «в» раздела 15 настоящей Программы.</p> <p>2. Прекращение статуса экспериментального правового режима осуществляется в сроки, установленные в Положении о принятии Министерством экономического развития Российской Федерации решения о приостановлении или прекращении статуса субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в экспериментальном правовом режиме в сфере цифровых инноваций и об уведомлении субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций о принятии такого решения, утвержденном постановлением Правительства Российской Федерации от 19 ноября 2020 г. № 1888.</p>

18. Критерии нарушения положений программы экспериментального правового режима	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 7, 9, 10, 11 и 26 - 28 настоящей Программы.
19. Критерии грубого нарушения положений программы экспериментального правового режима	Критерием грубого нарушения положений настоящей Программы является смерть человека вследствие несоблюдения требований раздела 9 настоящей Программы.
20. Основания и сроки приостановления действия экспериментального правового режима в соответствии с частью 1 статьи 16 Федерального закона	<p>1. Действие экспериментального правового режима приостанавливается по основаниям, предусмотренным пунктами 1 и 2 части 1 статьи 16 Федерального закона. Иные случаи приостановления действия экспериментального правового режима настоящей Программой не устанавливаются.</p> <p>2. Действие экспериментального правового режима может быть приостановлено на срок до 3 месяцев.</p>
21. Основания досрочного прекращения действия экспериментального правового режима в соответствии с частью 2 статьи 17 Федерального закона	Действие экспериментального правового режима прекращается досрочно по основаниям, предусмотренным пунктом 1, абзацами первым – четвертым подпункта «а» и подпунктом «б» пункта 2 части 2 статьи 17 Федерального закона. Иные случаи досрочного прекращения действия экспериментального правового режима настоящей Программой не устанавливаются.
22. Порядок использования продукции, произведенной и апробируемой в условиях экспериментального правового режима (порядок использования цифровой инновации)	Порядок использования продукции, произведенной и апробируемой в условиях экспериментального правового режима, настоящей Программой не устанавливается.
23. Указание на федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативному правовому регулированию по направлению экспериментального правового режима	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.

<p>24. Указание на орган или органы, осуществляющие контрольные (надзорные) функции в рамках экспериментального правового режима, а также на порядок осуществления этих функций в рамках экспериментального правового режима</p>	<p>Контрольные (надзорные) функции в рамках экспериментального правового режима, в том числе функции по организации и проведению проверок соблюдения положений настоящей Программы, осуществляются Министерством внутренних дел Российской Федерации при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения и надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения в порядке, установленном:</p> <p>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»;</p> <p>Административным регламентом исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения, утвержденным приказом Министерства внутренних дел Российской Федерации от 23 августа 2017 г. № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения».</p>
<p>25. Требования к оценке эффективности и результативности экспериментального правового режима, в том числе показатели (наименование и плановое значение), в соответствии с которыми проводится такая оценка</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Оценка эффективности и результативности экспериментального правового режима осуществляется в рамках мониторинга экспериментального правового режима.</li> <li>2. В ходе мониторинга экспериментального правового режима оценивается соответствие деятельности субъекта экспериментального правового режима показателям эффективности и результативности, установленным настоящей Программой.</li> <li>3. 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</li> </ol>

	<p>и результативности реализации экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 3 декабря 2020 г. № 2011 «Об утверждении Правил мониторинга экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, оценки эффективности и результативности реализации экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, общественного обсуждения вопросов эффективности и результативности реализации экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций», отчетов об итогах деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций.</p> <p>4. Показатели эффективности и результативности экспериментального правового режима и их плановые значения приведены в приложении № 2.</p>
<p>26. 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 программой экспериментального правового режима и подлежащего применению к указанным отношениям, от общего регулирования</p>	<p>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 информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».</p>
<p>27. Указание на необходимость дополнительных опубликования субъектом экспериментального правового режима в средствах массовой информации и размещения в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» информации об установлении и о содержании экспериментального правового режима, в том числе об отличиях специального</p>	<p>1. Субъект экспериментального правового режима устанавливает на установленном на заднем стекле или иной задней или боковой поверхности «Автономное управление» в виде равносоставленного треугольника белого цвета вершиной вверх с каймой красного цвета (сторона треугольника не менее 200 мм, ширина каймы – 0,1 стороны), в который вписана буква «А» черного цвета.</p> <p>2. Необходимость дополнительных опубликования субъектом экспериментального правового режима в средствах массовой информации и размещения в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» информации об установлении и о содержании</p>

<p>регулируемого, предусмотренного программой экспериментального правового режима, от общего регулирования, а также на 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. В случае, если в связи с деятельностью, осуществляемой в рамках реализации экспериментального правового режима, могут быть затронуты права и законные интересы лиц, не вступающих в правоотношения с субъектом экспериментального правового режима при его реализации, указываются требования к дополнительному опубликованию и размещению такой информации</p>	<p>экспериментального правового режима, а также размещения такой информации перед въездами (проходами) на территорию действия экспериментального правового режима не устанавливается.</p>
<p>28. Указание на 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</p>	<p>Субъект экспериментального правового режима в дополнение к договору обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств обязан застраховать и поддерживать застрахованным в течение всего срока действия экспериментального правового режима риск ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, в пользу третьих лиц на сумму не менее 10 млн. рублей в отношении каждого высокоавтоматизированного транспортного средства.</p>

<p>29. Периодичность представления сведений для целей проведения мониторинга экспериментального правового режима, оценки эффективности и результативности реализации экспериментального правового режима</p>	<p>Отчет о деятельности в рамках реализации экспериментального правового режима, содержащий сведения для целей проведения мониторинга экспериментального правового режима, оценки эффективности и результативности реализации экспериментального правового режима, представляется 1 раз в полгода, не позднее последнего рабочего дня календарного месяца, следующего за отчетным полугодием.</p>
<p>30. Порядок и условия обезличивания и последующей обработки субъектом экспериментального правового режима персональных данных (если экспериментальный правовой режим предусматривает обработку субъектом экспериментального правового режима персональных данных, полученных в результате обезличивания).</p>	<p>Специальный порядок и условия обезличивания и последующей обработки субъектом экспериментального правового режима персональных данных настоящей Программой не устанавливаются.</p>
<p>Приложение № 1 к Программе экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации</p>	<p style="text-align: right;">(форма)</p> <p style="text-align: center;"><b>ДЕКЛАРАЦИЯ О БЕЗОПАСНОСТИ</b> высокоавтоматизированного транспортного средства</p> <p>_____</p> <p style="text-align: center;">(полное наименование юридического лица, фамилия, имя, отчество (при наличии) индивидуального предпринимателя)</p> <p>_____</p> <p style="text-align: center;">(адрес юридического лица, индивидуального предпринимателя в пределах места нахождения юридического лица, индивидуального предпринимателя)</p> <p>ОГРН: _____</p>

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 (ая, ый) субъект экспериментального правового режима, заявляет, что следующее высокоавтоматизированное транспортное средство:

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

1) оснащено автоматизированной системой управления, которая:

а) обеспечивает соблюдение Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»;

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

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

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

д) действует только в пределах установленной среды штатной эксплуатации;

е) имеет функционал, обеспечивающий при необходимости безопасную остановку высокоавтоматизированного транспортного средства в соответствии с правилами дорожного движения в случае сбоя в работе автоматизированной системы управления или иной системы высокоавтоматизированного транспортного средства или непринятии водителем-испытателем

управления после подачи автоматизированной системой управления соответствующего уведомления;

ж) 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;

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

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

к) имеет возможность деактивации безопасным способом и передачи управления водителю-испытателю в ситуациях, при которых автоматизированная система управления оказывается неспособной осуществлять безопасное управление этим транспортным средством;

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

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

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

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

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

г) установленным на заднем стекле или иной задней или боковой поверхности высокоавтоматизированного транспортного средства специальным знаком «Автономное управление» в виде равностороннего треугольника белого цвета вершиной вверх с каймой

красного цвета (сторона треугольника не менее 200 мм, ширина каймы - 0,1 стороны), в который вписана буква «А» черного цвета;

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

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

ж) специальными маркировками, нанесенными на боковой поверхности высокоавтоматизированного транспортного средства со стороны места, предназначенного для водителя, содержащими номер телефона, по которому в случае дорожно-транспортного происшествия любой участник дорожного движения или третьи лица будут иметь возможность связи с субъектом экспериментального правового режима;

з) 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.

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

Дополнительная информация:

1) Установленная в высокоавтоматизированном транспортном средстве автоматизированная система управления состоит из:

\_\_\_\_\_

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

2) Среда штатной эксплуатации, в пределах которой возможно осуществление безопасной эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства:

\_\_\_\_\_

Достоверность вышеуказанных сведений подтверждаю

	<p style="text-align: center;">_____ М.П. _____ (подпись) (фамилия, имя, отчество (при наличии), должность лица, имеющего право без доверенности действовать от имени юридического лица, фамилия, имя, отчество (при наличии) индивидуального предпринимателя)</p> <p>Декларация действительна со дня регистрации _____</p> <p style="text-align: center;">_____ М.П. _____ (подпись) (фамилия, имя, отчество (при наличии) уполномоченного лица принимающего декларацию)</p> <p style="text-align: right;">_____ (регистрационный номер декларации)</p> <p style="text-align: right;">_____ (дата регистрации декларации)</p>																										
<p>Приложение № 2 к Программе экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации</p>	<p>Показатели эффективности и результативности экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг по перевозке грузов, пассажиров и багажа с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th rowspan="3" style="width: 30%;">Наименование показателя</th> <th colspan="6">Год действия экспериментального правового режима</th> </tr> <tr> <th colspan="2">1-й год</th> <th colspan="2">2-й год</th> <th colspan="2">3-й год</th> </tr> <tr> <th>1-е полугодие</th> <th>2-е полугодие</th> <th>1-е полугодие</th> <th>2-е полугодие</th> <th>1-е полугодие</th> <th>2-е полугодие</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 5px;">Пробег высокоавтоматизированных</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">10000</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">20000</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">40000</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">60000</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">80000</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">100000</td> </tr> </tbody> </table>	Наименование показателя	Год действия экспериментального правового режима						1-й год		2-й год		3-й год		1-е полугодие	2-е полугодие	1-е полугодие	2-е полугодие	1-е полугодие	2-е полугодие	Пробег высокоавтоматизированных	10000	20000	40000	60000	80000	100000
Наименование показателя	Год действия экспериментального правового режима																										
	1-й год		2-й год		3-й год																						
	1-е полугодие	2-е полугодие	1-е полугодие	2-е полугодие	1-е полугодие	2-е полугодие																					
Пробег высокоавтоматизированных	10000	20000	40000	60000	80000	100000																					

	транспортных средств (не менее), км													
	Дорожно-транспортные происшествия, обусловленные движением высокоавтоматизированных транспортных средств, которые осуществлены с нарушением правил дорожного движения, повлекшие тяжкий или средней тяжести вред здоровью людей (не более), единиц	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Сведения о количестве административных правонарушений с участием высокоавтоматизированных транспортных средств	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Генеральный директор ООО «Сбер Автомотив Технологии»



А.В. Василевский