



ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 13 ноября 2025 г. № 1790

МОСКВА

О продлении срока действия экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры" и внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации

Правительство Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т :**

1. В соответствии с частью 3 статьи 15 Федерального закона "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых и технологических инноваций в Российской Федерации" продлить срок действия экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры", установленного постановлением Правительства Российской Федерации от 17 октября 2022 г. № 1849 "Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры", до 12 ноября 2028 г.

2. Утвердить прилагаемые изменения, которые вносятся в постановление Правительства Российской Федерации от 17 октября 2022 г. № 1849 "Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации

высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2022, № 43, ст. 7409; 2024, № 33, ст. 5176).

3. Признать утратившим силу абзац одиннадцатый подпункта "б" пункта 2 изменений, которые вносятся в постановление Правительства Российской Федерации от 17 октября 2022 г. № 1849, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 7 августа 2024 г. № 1062 "О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 17 октября 2022 г. № 1849" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2024, № 33, ст. 5176), в части, касающейся абзаца двадцать шестого.

Председатель Правительства
Российской Федерации



М.Мишустин

УТВЕРЖДЕНЫ
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 13 ноября 2025 г. № 1790

**ИЗМЕНЕНИЯ,
которые вносятся в постановление Правительства
Российской Федерации от 17 октября 2022 г. № 1849**

1. Наименование изложить в следующей редакции:

**"Об установлении экспериментального правового режима
в сфере цифровых и технологических инноваций и утверждении
Программы экспериментального правового режима в сфере
цифровых и технологических инноваций по эксплуатации
высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении
реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры".**

2. В преамбуле слова "В соответствии с частью 4 статьи 10 Федерального закона "Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации" исключить.

3. Пункты 1 и 2 после слова "цифровых" дополнить словами "и технологических".

4. В Программе экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры", утвержденной указанным постановлением:

1) наименование и наименование раздела I после слова "цифровых" дополнить словами "и технологических";

2) пункт 1 после слов "внедрения цифровых" дополнить словами "и технологических", после слов "в сфере цифровых" дополнить словами "и технологических";

3) в пункте 2:

абзац восьмой после слова "цифровых" дополнить словами "и технологических";

абзац девятый после слов "средства 1 категории" дополнить словами "на месте водителя или переднем пассажирском сиденье";

абзац десятый изложить в следующей редакции:

"высокоавтоматизированное транспортное средство" - колесное транспортное средство, оснащенное автоматизированной системой вождения при его изготовлении или путем внесения изменений в его конструкцию, осуществляющее движение в автоматизированном режиме управления и предназначенное в том числе для перевозки грузов;"

абзац одиннадцатый дополнить словами "или переднем пассажирском сиденье";

в абзаце двенадцатом слова "с инженером-испытателем в салоне, не выполняющим функции водителя (в том числе водителя-испытателя)," заменить словами "в автоматизированном режиме управления без водителя (в том числе водителя-испытателя)";

абзац восемнадцатый изложить в следующей редакции:

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

абзацы девятнадцатый, двадцать четвертый и двадцать седьмой признать утратившими силу;

абзац двадцать восьмой после слов "технического регламента" дополнить словами "Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств" (ТР ТС 018/2011) (далее - технический регламент)";

после абзаца двадцать девятого дополнить абзацем следующего содержания:

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

4) наименование раздела II после слов "в сфере цифровых" дополнить словами "и технологических";

5) в подпункте "г" пункта 3 слова ", инженеров-испытателей" исключить;

6) пункт 8 дополнить предложением следующего содержания: "Указанный срок действия экспериментального правового режима продлен в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 13 ноября 2025 г. № 1790 "О продлении срока действия экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры" и внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации" до 12 ноября 2028 г.";

7) в пункте 10 слова "на территориях гг. Москвы, Санкт-Петербурга, Владимирской, Ленинградской, Московской, Нижегородской, Новгородской и Тверской областей, Республики Татарстан и Чувашской Республики" заменить словами "на территориях Республики Башкортостан, Республики Татарстан и Чувашской Республики, Пермского края, Владимирской, Ленинградской, Московской, Нижегородской, Новгородской, Свердловской и Тверской областей, гг. Москвы и Санкт-Петербурга";

8) в пункте 12 слова ", приведенным в приложении № 2 к настоящей Программе" заменить словами "согласно приложению № 2 (далее - требования безопасности)";

9) пункты 13 и 14 изложить в следующей редакции:

"13. В целях проведения испытательной лабораторией оценки соответствия высокоавтоматизированных транспортных средств требованиям безопасности производитель высокоавтоматизированного транспортного средства представляет в испытательную лабораторию:

а) заявку на получение в отношении высокоавтоматизированного транспортного средства заключения о соответствии, содержащую сведения об экземпляре высокоавтоматизированного транспортного средства или партии высокоавтоматизированных транспортных средств с указанием марки, модификации и идентификационного номера (VIN);

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

в) техническое описание высокоавтоматизированного транспортного средства (партии высокоавтоматизированных транспортных средств), содержащее информацию, предусмотренную приложением № 17

к техническому регламенту, и подробное описание компонентов установленной автоматизированной системы вождения (с перечнем внесенных в конструкцию транспортного средства изменений, если высокоавтоматизированное транспортное средство было изготовлено путем внесения изменений в конструкцию выпущенного в обращение транспортного средства). В случае наличия нештатных органов управления высокоавтоматизированного транспортного средства в техническое описание включается краткое описание таких органов управления;

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

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

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

управление траекторией движения высокоавтоматизированного транспортного средства посредством рулевого управления;

управление скоростью высокоавтоматизированного транспортного средства посредством управления подачей топлива или тормозной системой;

осуществление мониторинга окружающей обстановки (объектов инфраструктуры и участников дорожного движения);

реагирование на окружающие объекты и события;

планирование управляющих воздействий;

описание порядка активации автоматизированного режима управления, передачи управления высокоавтоматизированным транспортным средством между автоматизированным режимом управления и ручным режимом управления (описание плановой передачи управления, внеплановой передачи управления, экстренной передачи управления), а также описание способа информационного взаимодействия водителя-испытателя и (или) диспетчера с автоматизированной системой вождения;

описание устройства (или системы) для непрерывной некорректируемой регистрации, сбора и хранения данных с датчиков и других средств контроля, обеспечивающих запись информации в формате, доступном только для чтения, а также описание устройства (или системы) для непрерывной некорректируемой видеорегистрации, которое осуществляет видеофиксацию окружающей дорожно-транспортной обстановки во время эксплуатации;

описание принятых мер информационной безопасности;

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

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

з) экземпляр (экземпляры) высокоавтоматизированного транспортного средства.

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

проверку полноты представленных владельцем высокоавтоматизированного транспортного средства сведений и документов, предусмотренных пунктом 13 настоящей Программы;

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

выдачу заключения о соответствии или мотивированного отказа в выдаче заключения о соответствии в случае соответственно соответствия или несоответствия высокоавтоматизированного транспортного средства

(партии высокоавтоматизированных транспортных средств) требованиям безопасности.

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

10) дополнить пунктами 14¹ - 14⁴ следующего содержания:

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

а) ранее полученного заключения о соответствии;

б) декларации о безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства;

в) подтверждения отсутствия внесения изменений в конструкцию высокоавтоматизированного транспортного средства после выдачи заключения о соответствии, указанного в подпункте "а" настоящего пункта.

14². Высокоавтоматизированные транспортные средства, в отношении которых получено заключение о соответствии в порядке, предусмотренном пунктом 14¹ настоящей Программы, в рамках экспериментального правового режима могут эксплуатироваться только в качестве высокоавтоматизированного транспортного средства 1 категории.

14³. В случае представления производителем транспортного средства информации, предусмотренной подпунктом "г¹" пункта 26 настоящей Программы, испытательная лаборатория проводит изучение планируемых изменений конструкции и (или) среды штатной эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства путем экспертизы

документов, предусмотренных пунктом 13 настоящей Программы, и при необходимости путем проведения соответствующих испытаний высокоавтоматизированного транспортного средства. В случае если по итогам указанных экспертизы и испытаний установлено, что в результате планируемых изменений конструкции и (или) среды штатной эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства:

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

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

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

14⁴. Испытательная лаборатория ведет реестр высокоавтоматизированных транспортных средств, в отношении которых выдано заключение о соответствии, и осуществляет представление информации об указанных транспортных средствах, содержащейся в реестре высокоавтоматизированных транспортных средств, оператору инфраструктуры.";

11) в абзаце третьем подпункта "и" пункта 15 слова "одну единицу высокоавтоматизированного транспортного средства" заменить словами "5 единиц высокоавтоматизированных транспортных средств";

12) в подпункте "б" пункта 18 слова "одного высокоавтоматизированного транспортного средства" заменить словами "5 высокоавтоматизированных транспортных средств";

13) в пункте 22 слова ", инженеров-испытателей" исключить;

14) дополнить пункт 26 подпунктом "г¹" следующего содержания:

"г¹) представлять в испытательную лабораторию, выдавшую заключения о соответствии, информацию о всех планируемых изменениях конструкции и (или) среды штатной эксплуатации

высокоавтоматизированных транспортных средств, в отношении которых оформлены заключения о соответствии;";

15) в абзаце третьем пункта 47 слова "инженер-испытатель" заменить словами "работник владельца высокоавтоматизированного транспортного средства";

16) в абзаце десятом пункта 50 слова "и инженере-испытателе" исключить;

17) в пункте 65 слова ", водителя-испытателя и инженера-испытателя" заменить словами "и водителя-испытателя";

18) в абзаце втором пункта 72 слова ", и (или) диспетчер высокоавтоматизированного транспортного средства, и (или) инженер-испытатель" заменить словами "и (или) диспетчер высокоавтоматизированного транспортного средства";

19) в пункте 88:

в подпункте "а" слова ", инженеров-испытателей" исключить;

дополнить подпунктом "н" следующего содержания:

"н) обеспечение способности высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории осуществить маневр минимального риска.";

20) подпункт "а" пункта 94 после слова "цифровых" дополнить словами "и технологических";

21) в подпункте "а" пункта 95 слова "подпунктах "а" - "в" пункта" заменить словами "подпунктах "а" - "в¹" пункта";

22) раздел XXII изложить в следующей редакции:

"XXII. Порядок и условия использования продукции,
произведенной и (или) апробируемой при реализации
экспериментального правового режима

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

23) в пункте 106 слова "в сфере цифровых инноваций, утвержденными" заменить словами "в сфере цифровых инноваций и подготовки предложения о внесении изменений в общее регулирование, утвержденными", слова "в сфере цифровых инноваций", отчетов" заменить словами "в сфере цифровых инноваций и подготовки предложения о внесении изменений в общее регулирование", отчетов";

24) в пункте 107 слова "приложении № 3" заменить словами "приложениях № 3 и 4";

25) наименование раздела XXVIII изложить в следующей редакции:

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

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

27) дополнить разделами XXXI и XXXII следующего содержания:

"XXXI. Перечень лиц из предусмотренных настоящей Программой участников экспериментального правового режима, к которым в рамках экспериментального правового режима предъявляется требование об отсутствии судимости

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

XXXII. Порядок и условия использования результатов интеллектуальной деятельности, создаваемых в том числе с применением технологий искусственного интеллекта, при реализации экспериментального правового режима

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

28) приложение № 1 к указанной Программе изложить в следующей редакции:

"ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Программе экспериментального
правового режима в сфере цифровых
и технологических инноваций по эксплуатации
высокоавтоматизированных транспортных средств
в отношении реализации инициативы
"Беспилотные логистические коридоры"
(в редакции постановления
Правительства Российской Федерации
от 13 ноября 2025 г. № 1790)

(форма)

ДЕКЛАРАЦИЯ О БЕЗОПАСНОСТИ
высокоавтоматизированного транспортного средства
(партии высокоавтоматизированных транспортных средств)

_____,
(полное наименование юридического лица, фамилия, имя, отчество (при наличии) индивидуального
предпринимателя) (далее - субъект экспериментального правового режима)

адрес юридического лица в пределах места нахождения юридического
лица _____

ОГРН _____

телефон _____

адрес электронной почты _____

в лице _____

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

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

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

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

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

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

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

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

действует только в пределах установленной среды штатной эксплуатации;

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

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

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

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

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

защищена от несанкционированного доступа;

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

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

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

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

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

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

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

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

Декларация принята на основании _____.

Дополнительная информация:

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

_____;

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

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

_____;

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

_____.

Достоверность указанных сведений подтверждаю

_____ МП _____
(подпись) (фамилия, имя, отчество (при наличии), должность)

Декларация действительна со дня регистрации _____

_____ МП _____
(подпись) (фамилия, имя, отчество (при наличии), должность)

_____ (регистрационный номер декларации)

_____ ",
(дата регистрации декларации)

29) дополнить приложением № 1¹ следующего содержания:

"ПРИЛОЖЕНИЕ № 1¹
к Программе экспериментального
правового режима в сфере цифровых
и технологических инноваций
по эксплуатации высокоавтоматизированных
транспортных средств в отношении
реализации инициативы "Беспилотные
логистические коридоры"

ТРЕБОВАНИЯ,
касающиеся осуществления маневра минимального риска

1. Маневр минимального риска (далее - маневр) активируется в соответствии с условиями, определенными производителем высокоавтоматизированного транспортного средства.

2. Осуществляемый автоматизированной системой вождения маневр выполняется на рабочей скорости высокоавтоматизированного транспортного средства, которая должна соответствовать максимальному скоростному диапазону высокоавтоматизированного транспортного средства. Если высокоавтоматизированное транспортное средство оснащено устройством (функцией) ограничения скорости, автоматизированная система вождения должна быть способна осуществить маневр в диапазоне до предельной максимальной скорости, предусмотренной таким устройством (функцией).

3. После активации маневра автоматизированная система вождения не может его отменить без участия водителя-испытателя. Если осуществление маневра активируется, он должен быть завершен и высокоавтоматизированное транспортное средство по завершении осуществления маневра должно быть приведено в неподвижное состояние или осуществление маневра может быть прервано водителем-испытателем путем перехвата управления движением высокоавтоматизированного транспортного средства с использованием штатных органов управления. Такой перехват управления должен быть возможен в любой момент осуществления маневра. Перехват управления во время выполнения маневра с помощью нештатных органов управления не допускается.

4. Во время осуществления маневра не допускается ускорение движения высокоавтоматизированного транспортного средства. Осуществление маневра допускается с замедлением высокоавтоматизированного транспортного средства не менее 1 метра на секунду в квадрате (достигаемым не более чем через 1 секунду после начала такого маневра) и не более 4 метров на секунду в квадрате.

5. Осуществление маневра с большим значением замедления, чем 4 метра на секунду в квадрате, допустимо в случае, если автоматизированная система вождения способна обнаружить участников дорожного движения, которые находятся сзади высокоавтоматизированного транспортного средства и с которыми существует риск столкновения высокоавтоматизированного транспортного средства в случае экстренного торможения, либо если в результате сбоя автоматизированной системы вождения или загрязнения сенсоров невозможно детектирование объектов перед высокоавтоматизированным транспортным средством. В этих случаях предельное значение замедления высокоавтоматизированного транспортного средства определяется производителем высокоавтоматизированного транспортного средства.

6. При осуществлении маневра обеспечивается контроль поперечного движения высокоавтоматизированного транспортного средства (при наличии технической возможности).

7. Высокоавтоматизированное транспортное средство должно обладать технической возможностью для представления информации о статусе осуществления маневра, которая должна представляться с момента начала осуществления маневра. Информация о статусе осуществления маневра, указывающая на то, что высокоавтоматизированное транспортное средство собирается остановиться, должна передаваться с помощью визуальных средств в сочетании со звуковым и (или) тактильным сигналом водителю-испытателю. Информация о факте осуществления маневра и его статусе должна передаваться диспетчеру высокоавтоматизированного транспортного средства.

8. Соответствие маневра, осуществляемого автоматизированной системой вождения, требованиям, указанным в пунктах 1 - 7 настоящего документа, подтверждается результатами испытаний (методы испытаний определяются производителем высокоавтоматизированного транспортного средства).";

30) в приложении № 2 к указанной Программе:

нумерационный заголовок после слова "цифровых" дополнить словами "и технологических";

пункт 1 после слов "техническим регламентом" дополнить словами "Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств" (ТР ТС 018/2011)";

дополнить пунктом 13 следующего содержания:

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

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

б) удерживать высокоавтоматизированное транспортное средство в занимаемой полосе движения при проведении испытаний в соответствии с Правилами Организации Объединенных Наций № 79 "Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении оборудования рулевого управления" в редакции серии поправок 04 (пункты 1 - 2.4 и 3.2.1 приложения № 8 к указанным Правилам).";

31) в приложении № 3 к указанной Программе:

нумерационный заголовок после слова "цифровых" дополнить словами "и технологических";

в наименовании:

после слова "цифровых" дополнить словами "и технологических";

дополнить словами "для 1 - 3-го годов действия указанного экспериментального правового режима";

32) дополнить приложением № 4 следующего содержания:

"ПРИЛОЖЕНИЕ № 4

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

ПОКАЗАТЕЛИ

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

Наименование показателя	Год действия экспериментального правового режима					
	4-й год		5-й год		6-й год	
	1-е полугодие	2-е полугодие	1-е полугодие	2-е полугодие	1-е полугодие	2-е полугодие
Пробег высоко- автоматизированных транспортных средств 1 категории (не менее), млн. км	8,2	8,2	11,3	11,3	17,6	17,6
Пробег высоко- автоматизированных транспортных средств 2 категории (не менее), км	10000	20000	40000	60000	80000	100000
Коммерческий грузооборот с исполь- зованием высоко- автоматизированных транспортных средств (не менее), млн. куб. м · км	652,2	652,2	901,7	901,7	1320	1320
Количество дорожно- транспортных происшествий,	-	-	-	-	-	-

Наименование показателя	Год действия экспериментального правового режима					
	4-й год		5-й год		6-й год	
	1-е полугодие	2-е полугодие	1-е полугодие	2-е полугодие	1-е полугодие	2-е полугодие

обусловленных
движением
транспортных средств,
которые осуществлены
с нарушением правил
дорожного движения,
повлекших тяжкий
или средней тяжести
вред здоровью людей
(не более), единиц

Количество административных правонарушений с участием высоко- автоматизированных транспортных средств 1 и 2 категорий в автоматизированном режиме управления, единиц	-	-	-	-	-	-
---	---	---	---	---	---	---

Количество высоко- автоматизированных транспортных средств 1 и 2 категорий, имеющих особые отметки в свидетельстве о регистрации транспортного средства и карточке учета транспортного средства в соответствии с пунктом 28 Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций по эксплуатации высоко- автоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы "Беспилотные	21	22	67	67	61	61
--	----	----	----	----	----	----

Наименование показателя	Год действия экспериментального правового режима					
	4-й год		5-й год		6-й год	
	1-е полугодие	2-е полугодие	1-е полугодие	2-е полугодие	1-е полугодие	2-е полугодие

логистические
коридоры", единиц

Показатель, характеризующий количество обращений по страховым случаям в связи со страхованием гражданской ответствен- ности субъектом экспериментального правового режима, предусмотренным пунктом 111 Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых и технологических инноваций по эксплуатации высокоавторма- тизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры" (не более)*, процентов	0,1	0,1	0,1	0,05	0,04	0,03
---	-----	-----	-----	------	------	------

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