

Проект Федерального закона
«О высокоавтоматизированных транспортных средствах
и о внесении изменений в отдельные законодательные акты
Российской Федерации»

Подготовлен Научно-исследовательским институтом
автомобильного транспорта» (ОАО «НИИАТ»)

Данный законопроект является служебным произведением, исключительное право на которое принадлежит Научно-исследовательскому институту автомобильного транспорта» (ОАО «НИИАТ»).

Разработчиками законопроекта, которым принадлежат авторские права на законопроект, являются следующие работники (сотрудники) Научно-исследовательского института автомобильного транспорта» (ОАО «НИИАТ»), создавшие законопроект в пределах, установленных для работников ОАО «НИИАТ» трудовых обязанностей:

1. Комаров Виталий Васильевич - первый заместитель Генерального директора ОАО «НИИАТ» по научной работе.
2. Андрианов Юрий Васильевич - заведующий научно-исследовательским отделом ОАО «НИИАТ» «Нормативно-техническое и экспертное обеспечение на транспорте».

Использование законопроекта без согласия правообладателей является незаконным и влечет ответственность, установленную законодательством Российской Федерации.

Замечания и предложения по законопроекту следует направлять первому заместителю Генерального директора по научной работе ОАО «НИИАТ» Комарову Виталию Васильевичу.

Тел. (495) – 496-53-83

E-mail: komarov@niiat.ru

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН
«О высокоавтоматизированных транспортных средствах
и о внесении изменений в отдельные законодательные акты
Российской Федерации»

Глава 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Цели и задачи настоящего Федерального закона

Целями настоящего Федерального закона являются:

- 1) проведение единой государственной политики в сфере развития инновационных технологий, применяемых в сфере транспорта;
- 2) создание правовых условий, необходимых для обеспечения реализации на территории Российской Федерации всех стадий полного жизненного цикла высокоавтоматизированных транспортных средств;
- 3) охрана жизни и здоровья граждан, защита прав и законных интересов, а также охрана имущества граждан, юридических лиц и государства при эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств.

Задачами настоящего Федерального закона являются:

- 1) создание системы нормативно-правового регулирования реализации всех стадий полного жизненного цикла высокоавтоматизированных транспортных средств на территории Российской Федерации;
- 2) повышение безопасности дорожного движения и создания безопасной транспортной среды путем снижения роли человеческого фактора и влияния ошибок, совершаемых водителями;

- 3) правовое содействие внедрению автоматизированных и роботизированных технологий организации дорожного движения с участием высокоавтоматизированных транспортных средств;
- 4) правовое содействие развитию интеллектуальной дорожно-транспортной инфраструктуры, обеспечивающей внедрение беспилотного дорожного движения с участием высокоавтоматизированных транспортных средств;
- 5) гармонизация нормативных требований в целях поддержки безопасной интеграции высокоавтоматизированных транспортных средств в процесс дорожного движения на автомобильных дорогах Российской Федерации;
- 6) создание благоприятных условий для разработки и внедрения цифровых инноваций в сфере автомобильного транспорта;
- 7) повышение качества жизни граждан путем всестороннего удовлетворения потребностей в транспортной мобильности, развития связанного с ней рынка услуг;
- 8) создания комфортных условий самостоятельного передвижения для лиц с ограниченными возможностями;
- 9) осуществление перевозок грузов в опасных зонах, во время природных и техногенных катастроф или военных действий без риска для жизни и здоровья людей;
- 10) снижение нагрузки на улично-дорожную сеть путем ее более эффективного использования и распространения технологий подключения транспортных средств к дорожно-транспортной инфраструктуре;
- 11) повышение конкурентоспособности дорожно-транспортной инфраструктуры Российской Федерации и экспортного потенциала российских компаний на мировых рынках путем развития беспилотных технологий.

Статья 2. Основные понятия, используемые

в настоящем Федеральном законе

Для целей настоящего Федерального закона используются следующие основные понятия:

автоматизированная система вождения - конструктивно обособленное и функционально законченное устройство, включающее программно-аппаратные средства, осуществляющие управление транспортным средством в пределах конкретной среды штатной эксплуатации без физического воздействия со стороны водителя, с возможностью автоматического отключения при воздействии водителя на органы управления для перехода в режим ручного управления при необходимости, в том числе для предотвращения дорожно-транспортного происшествия;

автоматизированный режим управления - режим, при котором управление высокоавтоматизированным транспортным средством осуществляется автоматизированной системой вождения;

автомобильный полигон - комплекс испытательных и служебных дорог, сооружений, зданий и устройств, дающий возможность проводить необходимые виды испытаний высокоавтоматизированных транспортных средств в условиях, гарантирующих сопоставимость результатов, полученных в разное время и обеспечивающих отсутствие помех и безопасность испытаний;

аппаратура спутниковой навигации - аппаратно-программное устройство, устанавливаемое на высокоавтоматизированное транспортное средство для определения его текущего местоположения, направления и скорости движения по сигналам не менее двух действующих глобальных навигационных спутниковых систем, обмена данными с дополнительным бортовым оборудованием, а также для обмена информацией по сетям подвижной радиотелефонной связи;

базовое транспортное средство - выпущенное в обращение транспортное средство, которое в целом или его основные компоненты в виде кузова или шасси были использованы для создания высокоавтоматизированного транспортного средства;

безопасность высокоавтоматизированного транспортного средства - состояние, характеризуемое совокупностью параметров конструкции, программного и информационно-телекоммуникационного обеспечения, техники защиты информации и технического состояния транспортного средства, обеспечивающих недопустимость или минимизацию риска причинения вреда жизни или здоровью граждан, имуществу физических и юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, окружающей среде;

безопасность высокоавтоматизированного транспортного средства активная - состояние, при котором отсутствует недопустимый риск, связанный с причинением вреда жизни или здоровью граждан, имуществу физических или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, окружающей среде в связи со свойствами транспортного средства, снижающими вероятность возникновения дорожно - транспортного происшествия;

безопасность высокоавтоматизированного транспортного средства пассивная - состояние, при котором отсутствует недопустимый риск, связанный с причинением вреда жизни или здоровью граждан, имуществу физических или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, окружающей среде в связи со свойствами транспортного средства, снижающими тяжесть последствий дорожно-транспортного происшествия;

безопасность высокоавтоматизированного транспортного средства экологическая - состояние, при котором отсутствует недопустимый риск, связанный с причинением вреда жизни или здоровью граждан, имуществу физических или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, окружающей среде в связи со свойствами транспортного средства, снижающими степень отрицательного влияния на окружающую среду;

блок интерфейса пользователя в салоне высокоавтоматизированного транспортного средства – технические средства, предназначенные для обеспечения непосредственного взаимодействия пользователя и автоматизированной системы вождения;

бортовой автономный регистратор информации (оранжевый ящик) - конструктивно обособленное и функционально законченное устройство для непрерывной некорректируемой регистрации и хранения в некорректируемом виде параметрической информации в формате, доступном только для чтения, сбора и хранения данные о местонахождении, скорости и маршруте движения высокоавтоматизированного транспортного средства. данных датчиков автоматизированной системы вождения, информации для расследования дорожно-транспортных происшествий, данных о вмешательстве водителя или оператора сервисного обслуживания, а равно третьих лиц в процесс управления высокоавтоматизированным транспортным средством, а также о других событиях и процессах во время эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства;

валидация - документально оформленные действия, подтверждающие соответствие высокоавтоматизированных транспортных средств требованиям, предъявляемым к ним законодательством Российской Федерации;

владелец - лицо, владеющее высокоавтоматизированным транспортным средством на праве собственности или на ином законном основании;

водитель - лицо, находящееся на месте водителя высокоавтоматизированного транспортного средства, осуществляющее при наличии органов управления ручное управление или активирующее автоматизированную систему вождения высокоавтоматизированного транспортного средства и контролирующее движение этого транспортного средства в автоматизированном режиме управления. Водитель высокоавтоматизированного транспортного средства является 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»;

встроенная (бортовая) система диагностирования - совокупность входящих в конструкцию высокоавтоматизированного транспортного средства устройств,

обеспечивающих своевременное информирование пользователя и оператора сервисного обслуживания о неисправностях транспортного средства, а также хранение указанных данных;

высокоавтоматизированное транспортное средство - транспортное средство, выпущенное в обращение на территории Евразийского экономического союза, допущенное к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации, в конструкцию которого внесены изменения, связанные с его оснащением автоматизированной системой вождения;

датчики погодных условий автоматизированные - элементы автоматической дорожной метеостанции для измерения передачи, преобразования, хранения и регистрации информации в автоматическом режиме о метеорологических параметрах;

дилер - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, зарегистрированные на территории Российской Федерации и осуществляющие от своего имени и за свой счет в соответствии с договором, заключенным с изготовителем и (или) импортером (дистрибьютором) высокоавтоматизированных транспортных средств отдельных марок, сервисное обслуживание таких транспортных средств;

дорожно-транспортная ситуация - совокупность развивающихся событий на автомобильной дороге, обусловленных взаимодействием высокоавтоматизированного транспортного средства и других участников дорожного движения в определенных пространственно-временных границах;

жизненный цикл - период времени от начала проектирования высокоавтоматизированного транспортного средства до завершения утилизации, включающий взаимосвязанные стадии (проектирование, изготовление, эксплуатация, в том числе модернизация, сервисное обслуживание, хранение, утилизация);

изготовитель - лицо, осуществляющее изготовление высокоавтоматизированного транспортного средства с намерением выпуска его в обращение для реализации либо собственного пользования;

интеллектуальная дорожно-транспортная инфраструктура – автодорожный технологический комплекс, включающий в себя автомобильную дорогу или участок автомобильной дороги, и элемент обустройства этой автомобильной дороги или ее участка, предназначенный для обеспечения в режиме реального времени информационной поддержки и безопасного дорожного движения с участием высокоавтоматизированных транспортных средств в соответствии с установленными законодательством Российской Федерации требованиями безопасности;

интеллектуальная транспортная система - система управления, интегрирующая современные информационные и телематические технологии и предназначенная для автоматизированного поиска и принятия к реализации максимально эффективных сценариев управления транспортно-дорожным комплексом региона, конкретным транспортным средством или группой транспортных средств с целью обеспечения заданной мобильности населения, максимизации показателей использования дорожной сети, повышения безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для водителей и пользователей транспорта;

информационный отказ - событие, состоящее в нарушении функционирования аппаратуры вследствие проявления в используемых информационных массивах ошибок и сбоев, оставшихся при их создании или возникших при работе аппаратуры с их использованием;

информационная ошибка - получение искаженной информации в результате неправильного определения информации об объекте

информационный сбой - повреждение информационных массивов из-за аппаратного сбоя;

круиз - контроль адаптивный для всего диапазона скоростей - улучшенная система адаптивного круиз-контроля, которая позволяет оборудованному данной системой высокоавтоматизированному транспортному средству следовать за движущимся впереди транспортным средством на приемлемой дистанции за счет управления двигателем и/или трансмиссией и тормозами вплоть до полной остановки транспортного средства;

машино-место - предназначенная исключительно для размещения транспортного средства индивидуально-определенная часть здания или сооружения, которая не ограничена либо частично ограничена строительной или иной ограждающей конструкцией и границы которой описаны в установленном законодательством о государственном кадастровом учете порядке;

обязательные требования безопасности высокоавтоматизированных транспортных средств - требования к техническому состоянию высокоавтоматизированных транспортных средств (в том числе их частей, предметов их дополнительного оборудования) и к их программному обеспечению, установленные международными договорами Российской Федерации или нормативными правовыми актами Российской Федерации;

оператор сервисного обслуживания - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель (включая дилеров), зарегистрированные на территории Российской Федерации и осуществляющие на основании соответствующей лицензии, от своего имени и за свой счет в соответствии с договором, заключенным с изготовителем и (или) импортером (дистрибьютором) высокоавтоматизированных транспортных средств определенных марок, сервисное обслуживание таких транспортных средств;

орган аварийного отключения (красная кнопка) - устройство для экстренного отключения автоматизированной системы вождения и остановки высокоавтоматизированного транспортного средства;

орган управления - конструктивный элемент высокоавтоматизированного транспортного средства, на который воздействует водитель для изменения функционирования транспортного средства или его частей;

пассажир - физическое лицо, заключившее договор перевозки пассажира, или физическое лицо, в целях перевозки которого заключен договор фрахтования транспортного средства, находящееся в высокоавтоматизированном транспортном средстве, а также лицо, которое входит в высокоавтоматизированное транспортное средство (садится на него) или выходит из транспортного средства (сходит с него);

парковочное место - специально обозначенное и при необходимости обустроенное и оборудованное место, являющееся в том числе частью автомобильной дороги и (или) примыкающее к проезжей части и (или) обочине, эстакаде или мосту либо являющееся частью подэстакадных или подмостовых пространств, зданий, строений или сооружений и предназначенное для организованной стоянки транспортных средств на платной основе или без взимания платы по решению собственника или иного владельца автомобильной дороги, собственника земельного участка либо собственника соответствующей части здания, строения или сооружения;

пользователь – владелец, пассажир, водитель или иное лицо, которое на законных основаниях пользуется высокоавтоматизированным транспортным средством, которое ему не принадлежит;

производственно-техническая база оператора сервисного обслуживания высокоавтоматизированных транспортных средств - совокупность принадлежащих оператору и предназначенных для проведения сервисного обслуживания высокоавтоматизированных транспортных средств зданий, помещений, сооружений, прилегающей к ним территории, технологического оборудования и программно - аппаратных средств;

пункт сервисного обслуживания - находящаяся по одному адресу производственно-техническая база оператора сервисного обслуживания;

регулировщик - лицо, наделенное в установленном порядке полномочиями по регулированию дорожного движения с помощью сигналов и технических средств автоматической дистанционной остановки высокоавтоматизированных транспортных средств, установленных Правилами дорожного движения, утвержденных постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения», и непосредственно осуществляющее указанное регулирование. Регулировщик должен быть в форменной одежде и (или) иметь отличительный знак и экипировку. К регулировщикам относятся сотрудники полиции и военной автомобильной инспекции, а также работники дорожно-эксплуатационных служб, дежурные на железнодорожных переездах и паромных переправах при исполнении ими своих должностных обязанностей. К регулировщикам также относятся уполномоченные лица из числа работников подразделений транспортной безопасности, исполняющие обязанности по досмотру, дополнительному досмотру, повторному досмотру, наблюдению и (или) собеседованию в целях обеспечения транспортной безопасности, в отношении регулирования дорожного движения на участках автомобильных дорог, определенных постановлением Правительства Российской Федерации от 15 сентября 2020 г. № 1442 «Об определении участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений и помещений для обслуживания пассажиров и транспортных средств, погрузки, разгрузки и хранения грузов повышенной опасности и (или) опасных грузов, на перевозку которых требуется специальное разрешение, являющихся объектами транспортной инфраструктуры, и признании утратившими силу актов и отдельных положений актов Правительства Российской Федерации»;

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

сервисная книжка – документ, содержащий техническую информацию о высокоавтоматизированном транспортном средстве, информацию о гарантиях изготовителя на высокоавтоматизированное транспортное средство и его компоненты, а также нормы, правила и процедуры технического обслуживания и ремонта высокоавтоматизированных транспортных средств с учетом условий их эксплуатации. Является документом, подтверждающим проведение плановых сервисных обслуживаний высокоавтоматизированного транспортного средства с указанием лиц, проводивших эти обслуживания;

система вызова экстренных оперативных служб - система, выполняющая функции устройства вызова экстренных оперативных служб, обеспечивающая передачу сообщения о высокоавтоматизированном транспортном средстве при дорожно-транспортном и ином происшествиях в автоматическом режиме;

система предупреждения столкновения с движущимся впереди транспортным средством - система, способная предупреждать о возможном столкновении с транспортным средством впереди, находящимся на пути высокоавтоматизированного транспортного средства, исключая ситуации, когда транспортные средства двигаются не в одном направлении;

система снижения последствий от столкновения с движущимся впереди транспортным средством - система для высокоавтоматизированных транспортных средств, удовлетворяющая требованиям стандарта ИСО 22839, которая оценивает вероятность столкновения между передней частью высокоавтоматизированного транспортного средства и задней частью движущегося впереди транспортного средства и, если вероятность столкновения велика, автоматически приводит в действие тормоза для уменьшения величины относительной скорости, при которой эти транспортные средства могут столкнуться;

ситуационная осведомленность высокоавтоматизированного транспортного средства о дорожной обстановке – свойство высокоавтоматизированного

транспортного средства, характеризующее и обеспечивающее восприятие высокоавтоматизированным транспортным средством элементов окружающей среды во времени и пространстве, сопровождаемое пониманием их значения и прогнозированием изменений их состояния в ближайшем будущем;

служебный разъединитель - устройство, служащее для размыкания электрической цепи питания аккумуляторными батареями аппаратно-программного комплекса высокоавтоматизированного транспортного средства. Описание процедуры отключения служебного разъединителя с указанием мер безопасности должно быть приведено в документации изготовителя;

специальная декларация - декларация о безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства в отношении свойств, которые не могут быть оценены на соответствие обязательным требованиям, установленным техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) и Правилами Организации Объединенных Наций, которые применяются Российской Федерацией в силу участия в Соглашении о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и (или) использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, заключенном в г. Женеве 20 марта 1958 г.;

среда штатной эксплуатации - окружающие и географические условия, время суток, а также дорожно-транспортные, инфраструктурные, климатические, погодные и другие условия, для работы в которых предназначена данная автоматизированная система вождения;

средства связи - технические и программные средства, используемые для формирования, приема, обработки, хранения, передачи, сообщений электросвязи, а также иные технические и программные средства, используемые при оказании услуг связи или обеспечении функционирования сетей связи;

субъекты транспортной деятельности - юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, в том числе транспортно-экспедиционную деятельность и другие, связанные с перевозкой транспортные работы и/или услуги, выполняемые на договорной основе или иных законных основаниях;

техник-мехатроник – работник оператора сервисного обслуживания, отвечающий установленным квалификационным требованиям к техникам-мехатроникам;

технические средства организации дорожного движения - комплекс устройств, сооружений и изображений, применяемых на дорогах для обеспечения безопасности дорожного движения и повышения пропускной способности дороги;

техническое обслуживание высокоавтоматизированного транспортного средства - совокупность регламентированных изготовителем работ, осуществляемых с установленной периодичностью для поддержания работоспособности транспортного средства или его компонентов при эксплуатации с целью снижения риска возникновения отказов и неисправностей;

устройство вызова экстренных оперативных служб - устройство или система, установленные на высокоавтоматизированном транспортном средстве, осуществляющие определение на основе использования сигналов ГЛОНАСС координат места нахождения транспортного средства, скорости и направления его движения и обеспечивающие формирование, передачу в некорректируемом виде информации о транспортном средстве при дорожно-транспортных и иных происшествиях на автомобильных дорогах в Российской Федерации, а также двустороннюю голосовую связь транспортного средства с экстренными оперативными службами по сетям подвижной радиотелефонной связи.

цифровая модель дороги - часть интеллектуальной транспортной системы, обеспечивающая ситуационное осведомление и управление

высокоавтоматизированными транспортными средствами и функционирующая в полностью автоматическом режиме на всех этапах технологического цикла.

Остальные понятия используются в значениях, применяемых в законодательстве Российской Федерации.

Статья 3. Сфера применения настоящего Федерального закона

Настоящий Федеральный закон применяется к отношениям, возникающим при обращении высокоавтоматизированных транспортных средств на территории Российской Федерации на полном цикле жизни. Настоящий Федеральный закон также определяет права и обязанности участников, регулируемых настоящим Федеральным законом отношений.

Под действия настоящего закона не подпадают эксплуатирующиеся в особых условиях и в определенных рабочих зонах транспортные средства и мобильная робототехника Министерства обороны Российской Федерации, Министерства внутренних дел Российской Федерации, Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Федеральной службы безопасности, Федеральной службы войск национальной гвардии Российской Федерации, которые могут функционировать в автоматизированном режиме.

Статья 4. Правовое регулирование в сфере применения настоящего Федерального закона

Отношения в сфере применения настоящего закона основываются на Конституции Российской Федерации и регулируются международными договорами Российской Федерации, настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами, нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, а также принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, законами и

принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, муниципальными правовыми актами.

Решения межгосударственных органов, принятые на основании положений международных договоров Российской Федерации в их истолковании, противоречащем Конституции Российской Федерации, не подлежат исполнению в Российской Федерации. Такое противоречие может быть установлено в порядке, определенном федеральным конституционным законом.

Статья 5. Участники отношений в сфере обращения высокоавтоматизированных транспортных средств на территории Российской Федерации

Участниками отношений, возникающих при обращении высокоавтоматизированных транспортных средств на территории Российской Федерации являются изготовители, владельцы высокоавтоматизированных транспортных средств и обладатели иных подлежащих государственной регистрации прав на них, собственники интеллектуальной дорожно-транспортной инфраструктуры, операторы сервисного обслуживания, дилеры и другие лица в предусмотренных настоящим Федеральным законом случаях, в том числе граждане Российской Федерации, иностранные граждане и лица без гражданства, российские и иностранные юридические лица, международные организации, Союзное государство, иностранные государства, Российская Федерация, субъекты Российской Федерации, муниципальные образования, органы государственной власти Российской Федерации, федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный Правительством Российской Федерации, органы государственной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления.

ГЛАВА 2. ПОЛНОМОЧИЯ УЧАСТНИКОВ ОТНОШЕНИЙ

**В СФЕРЕ ОБРАЩЕНИЯ ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ТЕРРИТОРИИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Статья 6. Полномочия Правительства Российской Федерации в сфере применения настоящего Федерального закона

1. К полномочиям Правительства Российской Федерации относится:

- 1) выработка единой государственной политики в сфере применения настоящего Федерального закона;
- 2) определение федерального органа исполнительной власти по выработке государственной политики и нормативному правовому регулированию в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств на территории Российской Федерации;
- 3) установление единой системы технических регламентов, правил, документов по стандартизации, принимаемых в соответствии с законодательством Российской Федерации о стандартизации, технических норм и других нормативных документов по вопросам эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств на территории Российской Федерации;
- 4) установление классификации высокоавтоматизированных транспортных средств;
- 5) установление требований, предъявляемых к высокоавтоматизированным транспортным средствам;
- 6) установление положения о единой информационной системе высокоавтоматизированных транспортных средств;
- 7) внесение изменений в Правила дорожного движения, утвержденными постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»,

- связанных с эксплуатацией высокоавтоматизированных транспортных средств;
- 8) установление правил продажи высокоавтоматизированных транспортных средств;
 - 9) установление правил оказания услуг по сервисному обслуживанию высокоавтоматизированных транспортных средств;
 - 10) распределение установленных настоящим Федеральным законом полномочий федеральных органов исполнительной власти;
 - 11) координация деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере обращения высокоавтоматизированных транспортных средств на территории Российской Федерации;
 - 12) контроль за соответствием законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств Конституции Российской Федерации и федеральным законам;
 - 13) иные полномочия, установленные настоящим Федеральным законом.

Статья 7. Полномочия федеральных органов исполнительной власти в сфере применения настоящего Федерального закона

К полномочиям федеральных органов исполнительной власти относится:

- 1) установление требований, предъявляемых к автоматической системе вождения и другим электронным системам высокоавтоматизированных транспортных средств;
- 2) установление требований к технологическим, программным, лингвистическим и организационным средствам единой автоматизированной информационной системы высокоавтоматизированных транспортных средств на территории Российской Федерации;
- 3) установление требований по обеспечению информационной безопасности при эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств;

- 4) установление требований к условиям эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств на дорогах общего пользования, включая требования к среде штатной эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств;
- 5) установление требований к процедуре официального одобрения типа высокоавтоматизированных транспортных средств с целью обеспечения безопасности дорожного движения;
- 6) установление порядка расследования и учета дорожно-транспортных происшествий, аварий и чрезвычайных ситуаций техногенного характера с участием высокоавтоматизированных транспортных средств;
- 7) установление требований к операторам сервисного обслуживания высокоавтоматизированных транспортных средств;
- 8) осуществление государственного контроля (надзора) в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств;
- 9) установление порядка обновления программного обеспечения автоматизированных систем вождения высокоавтоматизированных транспортных средств;
- 10) установление перечня профессий и должностей, связанных с организацией эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, и квалификационных требований к ним;
- 11) установление квалификационных требований к техникам - мехатроникам;
- 12) установление требований к автомобильным полигонам для проведения испытаний и последующей валидации высокоавтоматизированных транспортных средств;
- 13) иные полномочия, установленные настоящим Федеральным законом.

Полномочия федеральных органов исполнительной власти, предусмотренные настоящим Федеральным законом, могут передаваться для осуществления органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации указами

Президента Российской Федерации и постановлениями Правительства Российской Федерации в порядке, установленном Федеральным законом от 6 октября 1999 года № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации».

Статья 8. Полномочия органов государственной власти субъектов Российской Федерации в сфере применения настоящего Федерального закона

1. К полномочиям органов государственной власти субъектов Российской Федерации относится:

осуществление регионального государственного контроля в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств с использованием риск-ориентированного подхода;

принятие решений о временных ограничении или прекращении движения высокоавтоматизированных транспортных средств на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения в целях обеспечения безопасности дорожного движения.

2. Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации по соглашению с федеральными органами исполнительной власти могут передавать им осуществление части своих полномочий в области обеспечения безопасности дорожного движения высокоавтоматизированных транспортных средств.

Статья 9. Полномочия органов местного самоуправления в сфере применения настоящего Федерального закона

1. К полномочиям органов местного самоуправления городского поселения относится принятие решений о временных ограничении или прекращении движения высокоавтоматизированных транспортных средств на автомобильных

дорогах местного значения в границах населенных пунктов городского поселения в целях обеспечения безопасности дорожного движения.

2. К полномочиям органов местного самоуправления муниципального района относится принятие решений о временных ограничениях или прекращении движения высокоавтоматизированных транспортных средств на автомобильных дорогах местного значения вне границ населенных пунктов в границах муниципального района в целях обеспечения безопасности дорожного движения, а также на территориях сельских поселений, если иное не установлено законом субъекта Российской Федерации, а также на межселенной территории.

3. К полномочиям органов местного самоуправления городского округа относится принятие решений о временных ограничениях или прекращении движения высокоавтоматизированных транспортных средств на автомобильных дорогах местного значения в границах городского округа в целях обеспечения безопасности дорожного движения.

Статья 10. Полномочия изготовителей высокоавтоматизированных транспортных средств

К полномочиям изготовителей высокоавтоматизированных транспортных средств относятся:

установление норм, правил и процедур технического обслуживания и ремонта высокоавтоматизированных транспортных средств с учетом условий их эксплуатации;

обеспечение своевременного полного или частичного обновления программного обеспечения автоматизированных систем вождения высокоавтоматизированных транспортных средств;

создание автомобильных полигонов для проведения испытаний и последующей валидации высокоавтоматизированных транспортных средств при выпуске их в обращение.

Статья 11. Полномочия оператора сервисного обслуживания

К полномочиям оператора сервисного обслуживания высокоавтоматизированных транспортных средств относятся:

активация и деактивация беспилотного режима движения высокоавтоматизированного транспортного средства;

управление высокоавтоматизированным транспортным средством после деактивации беспилотного режима движения;

проведение проверки и настройки автоматизированной системы вождения;

обновление программного обеспечения высокоавтоматизированных транспортных средств.

ГЛАВА 3. ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

Статья 12. Требования к высокоавтоматизированным транспортным средствам

1. Высокоавтоматизированные транспортные средства, изготовленные в Российской Федерации или ввозимые из-за рубежа и предназначенные для участия в дорожном движении на ее территории, а также составные части конструкций, предметы дополнительного оборудования, запасные части и принадлежности транспортных средств в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения, подлежат обязательной сертификации или декларированию соответствия в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о техническом регулировании.

2. Высокоавтоматизированные транспортные средства могут быть представлены в двух модификациях:

транспортные средства, оснащенные органами управления;

транспортные средства, на которых органы управления отсутствуют.

3. Высокоавтоматизированные транспортные средства должны быть подключены к Государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС» и оснащены:

- 1) системой автоматического вождения;
- 2) блоком интерфейса пользователя;
- 3) аппаратурой спутниковой навигации;
- 4) системой автоматического оповещения об аварии;
- 5) устройством вызова экстренных оперативных служб;
- 6) системой предупреждения столкновения с движущимся впереди транспортным средством;
- 7) круиз - контролем адаптивным для всего диапазона скоростей;
- 8) системой снижения последствий от столкновения с движущимся впереди транспортным средством;
- 9) встроенной (бортовой) системой диагностирования;
- 10) устройством для активации отдельных систем безопасности высокоавтоматизированного транспортного средства;
- 11) бортовым автономным регистратором информации (оранжевый ящик);
- 12) органом аварийного отключения (красная кнопка);
- 13) устройством автоматического включения аварийной сигнализации в случаях, установленных Правилами дорожного движения, утвержденными постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»;
- 14) средствами связи;
- 15) устройством, обеспечивающим защиту высокоавтоматизированного транспортного средства от неправомерного доступа;
- 16) служебным разъединителем.

4. Блок интерфейса пользователя располагается в салоне высокоавтоматизированного транспортного средства и должен обеспечивать выполнение следующих функций:

- 1) индикация информации о марке, модели, государственном регистрационном знаке высокоавтоматизированного транспортного средства;
- 2) задание пользователем пункта назначения и маршрута к нему;
- 3) возможность запуска пользователем двигателя высокоавтоматизированного транспортного средства;
- 4) информирование пользователя о начале движения высокоавтоматизированного транспортного средства;
- 5) оперативное информирование пользователя о дорожно-транспортной ситуации;
- 6) информирование пользователя о движении высокоавтоматизированного транспортного средства по маршруту;
- 7) возможность изменения пользователем маршрута движения высокоавтоматизированного транспортного средства;
- 8) информирование пользователя об изменении маршрута в пути;
- 9) информирование пользователя о фактическом статусе функционирования автоматизированной системы вождения;
- 10) аварийную сигнализацию пользователя о том, что автоматизированная система вождения выходит за пределы установленной среды штатной эксплуатации;
- 11) информирование пользователя о невозможности продолжения перевозки до пункта его назначения с указанием причин;
- 12) информирование пользователя о достижении места назначения.

5. Блок интерфейса пользователя также должен обеспечить человеко-машинный интерфейс для взаимодействия автоматизированных систем вождения

и людей с ограниченными возможностями (посредством визуальных, голосовых сообщений или сенсорных экранов с обратной связью).

6. Блок интерфейса пользователя должен иметь:

- 1) кнопку «экстренный вызов» с конструктивным механизмом защиты от непреднамеренного нажатия, включение которой обеспечивает двустороннюю голосовую связь с экстренными оперативными службами по сетям подвижной радиотелефонной связи;
- 2) кнопку, включение которой обеспечивает двустороннюю голосовую связь с оператором сервисного обслуживания;
- 3) индикатор (индикаторы) для визуального отображения состояния устройства вызова экстренных оперативных служб;
- 4) красную кнопку органа аварийного отключения.

7. Оснащение выпускаемых в обращение на территории Российской Федерации высокоавтоматизированных транспортных средств категорий «М» и «N» устройствами вызова экстренных оперативных служб осуществляется изготовителями транспортных средств в соответствии с требованиями технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011).

8. Бортовой автономный регистратор информации (оранжевый ящик) должен иметь несгораемый ударопрочный корпус, должен быть защищен от несанкционированного доступа, сохранять работоспособность после дорожно-транспортных происшествий, окрашен в ярко оранжевый цвет и иметь уникальный идентификационный номер с периодом актуальности не менее 30 лет, присвоенный изготовителем высокоавтоматизированного транспортного средства. Идентификационный номер наносится не менее чем в двух местах на корпусе блока бортового автономного регистратора информации на максимально возможном расстоянии друг от друга. Идентификационный номер должен быть нанесен четко, способом, обеспечивающим его долговечность и исключаящим легкое изменение его знаков. Идентификационный номер бортового автономного

регистратора информации указывается в документах на высокоавтоматизированное транспортное средство.

9. Требования к бортовым автономным регистраторам информации (оранжевым ящикам), порядок оснащения ими высокоавтоматизированных транспортных средств, правила их использования, обслуживания и контроля их работы, а также допуска к содержащейся в них информации, устанавливаются в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации.

10. Правообладатель программы для высокоавтоматизированных транспортных средств должен зарегистрировать такую программу в федеральном органе исполнительной власти по интеллектуальной собственности. Программное обеспечение для высокоавтоматизированных транспортных средств должно быть включено в единый реестр российских программ для электронных вычислительных машин. Соответствие программного обеспечения требованиям безопасности информации должно быть подтверждено сертификатом системы сертификации средств защиты информации по требованиям безопасности информации, выданным в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

11. Установка нового программного обеспечения выполняется изготовителем. Актуализация программного обеспечения проводится путем его обновления на высокоавтоматизированном транспортном средстве дилером или оператором сервисного обслуживания.

Статья 13. Требования к автоматизированным системам вождения

1. Автоматизированные системы вождения должны быть защищены от несанкционированного доступа к ним.

2. Автоматизированная система вождения должна:

- 1) самостоятельно осуществлять управление высокоавтоматизированным транспортным средством в пределах среды штатной эксплуатации без вмешательства водителя или оператора сервисного обслуживания;

- 2) обеспечивать соблюдение Правил дорожного движения, утвержденных постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»;
- 3) обеспечивать в приоритетном порядке безопасность дорожного движения;
- 4) осуществлять непрерывный контроль дорожно-транспортной ситуации;
- 5) осуществлять мониторинг окружающих объектов дорожно-транспортной обстановки;
- 6) обеспечить распознавание сигналов регулировщика;
- 7) при достижении границ среды штатной эксплуатации незамедлительно обеспечить активацию аварийной сигнализации на блоке интерфейса пользователя и остановку высокоавтоматизированного транспортного средства в наиболее безопасном месте;
- 8) обеспечивать остановку высокоавтоматизированного транспортного средства в случае ошибки, допускаемой водителем, сбоя в работе автоматизированной системы вождения или иной системы транспортного средства;
- 9) реагировать на непредвиденные ситуации таким образом, чтобы свести до минимума опасность для пользователей указанного высокоавтоматизированного транспортного средства и других участников дорожного движения;
- 10) осуществлять сетевое взаимодействие с интеллектуальной дорожно-транспортной инфраструктурой;
- 11) обмениваться информацией с другими высокоавтоматизированными транспортными средствами - участниками дорожного движения посредством предоставления им достаточных данных, касающихся их статуса и намерения, и обеспечения возможности надлежащего взаимодействия;
- 12) иметь возможность автоматического отключения при воздействии водителя на органы управления для перехода в режим ручного управления

при необходимости, в том числе для предотвращения дорожно-транспортного происшествия;

- 13) обеспечивать активацию и деактивацию автоматизированного режима управления оператором сервисного обслуживания;
- 14) обеспечить безопасную остановку высокоавтоматизированного транспортного средства при деактивации автоматизированного режима управления оператором сервисного обслуживания и возможность для пассажира выйти из транспортного средства;
- 15) отложить деактивацию, если она может существенно снизить безопасность пользователя или других участников дорожного движения;
- 16) осуществлять перемещение высокоавтоматизированного транспортного средства, прекратившего движение по автомобильной дороге вследствие его технической неисправности, не приводящей к потере работоспособности, на стоянку вне зоны дорожного движения.

3. Каждой автоматизированной системе вождения изготовителем высокоавтоматизированного транспортного средства должен быть присвоен идентификационный номер, который является уникальным в течение не менее 30 лет.

4. Идентификационный номер наносится на корпусе блока автоматизированной системы вождения. Идентификационный номер должен быть нанесен четко, способом, обеспечивающим его долговечность и исключающим легкое изменение его знаков. Идентификационный номер наносится без пробелов между знаками.

5. Идентификационный номер также должен быть расположен на табличке изготовителя высокоавтоматизированного транспортного средства или на отдельной табличке (наклейке). Место расположения табличек (наклеек) указывается в одобрении типа высокоавтоматизированного транспортного средства.

6. Изготовитель высокоавтоматизированного транспортного средства,

использующий покупные автоматизированные системы вождения иного изготовителя, формирует, наносит на такие транспортные средства новый идентификационный номер, отличный от идентификационного номера покупных автоматизированных систем вождения. Ранее присвоенный идентификационный номер должен быть сохранен на автоматизированной системе вождения.

7. Идентификационный номер автоматизированной системы вождения указывается в документах на высокоавтоматизированное транспортное средство.

Статья 14. Выпуск в обращение высокоавтоматизированных транспортных средств

1. После завершения изготовления автоматизированного транспортного средства осуществляется выпуск его в обращение, которое представляет собой процесс перехода транспортного средства к потребителю (пользователю) и предполагает разрешение заинтересованным лицам без ограничений использовать и распоряжаться высокоавтоматизированным транспортным средством на территории Российской Федерации в соответствии с законодательством Российской Федерации.

2. Высокоавтоматизированные транспортные средства могут быть приобретены у продавца, уполномоченного изготовителем (продавцом) организации или уполномоченного изготовителем (продавцом) индивидуального предпринимателя, импортера (дистрибьютора). Правила продажи высокоавтоматизированных транспортных средств устанавливаются Правительством Российской Федерации.

3. В отношении высокоавтоматизированных транспортных средств изготовителем и (или) продавцом устанавливаются следующие виды гарантийных сроков:

гарантийный срок на высокоавтоматизированное транспортное средство не менее двух лет;

гарантийный срок на автоматизированную систему вождения, который

должен быть не менее гарантийного срока на высокоавтоматизированное транспортное средство.

4. Продавец вправе принять обязательство в отношении недостатков высокоавтоматизированного транспортного средства, обнаруженных по истечении гарантийного срока, установленного изготовителем (дополнительное обязательство). Содержание дополнительного обязательства продавца, срок действия такого обязательства и порядок осуществления потребителем прав по такому обязательству определяются договором между потребителем и продавцом.

5. Изготовителем устанавливается срок службы высокоавтоматизированного транспортного средства, в течение которого изготовитель обязан обеспечить возможность использования транспортного средства по назначению и нести ответственность за его существенные недостатки.

6. Регистрация высокоавтоматизированного транспортного средства осуществляется в соответствии с законодательством о государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации.

Статья 15. Сервисное обслуживание

высокоавтоматизированных транспортных средств

1. Сервисное обслуживание высокоавтоматизированных транспортных средств включает:

- 1) сопровождение эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств на основе непосредственного или дистанционного доступа к автоматизированной системе вождения высокоавтоматизированного транспортного средства с целью оказания сервисной поддержки, проверки работоспособности системы и корректировки ее режимов для обеспечения безопасности дорожного движения;
- 2) оказание сервисной поддержки при обращении пользователей;
- 3) техническое обслуживание и ремонт высокоавтоматизированных транспортных средств;

- 4) послепродажное, гарантийное и постгарантийное обслуживание высокоавтоматизированных транспортных средств;
- 5) реализация оригинальных компонентов, поставляемых в качестве сменных (запасных) частей для послепродажного обслуживания высокоавтоматизированных транспортных средств;
- 6) оказание экспертных и консультационных услуг по вопросам эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств;
- 7) лицензионное сопровождение и обслуживание программных продуктов, установленных на высокоавтоматизированных транспортных средствах, предусматривающих проверку эксплуатационных характеристик, комплектности, актуальности и правильности функционирования программного обеспечения автоматической системы вождения.

2. Сервисное обслуживание высокоавтоматизированных транспортных средств, проводится в соответствии с нормами, правилами и процедурами, установленными изготовителями с учетом условий эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств.

3. Деятельность по сервисному обслуживанию высокоавтоматизированных транспортных средств подлежит лицензированию. Перечень наименований услуг, вносимых в лицензии, и соответствующие перечни лицензионных условий устанавливаются Правительством Российской Федерации и ежегодно уточняются. Лицензионные требования устанавливаются положением о лицензировании деятельности по сервисному обслуживанию высокоавтоматизированных транспортных средств, утверждаемым Правительством Российской Федерации. Требования к производственно-технической базе и перечень документов в области стандартизации, соблюдение требований которых требуется лицами, претендующими на получение лицензии, утверждаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области транспорта.

4. Лицензирование деятельности по сервисному обслуживанию высокоавтоматизированных транспортных средств осуществляется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области транспорта.

5. Услуги по сервисному обслуживанию высокоавтоматизированных транспортных средств предоставляются на основе сервисных соглашений. Правила предоставления услуг по сервисному обслуживанию высокоавтоматизированных транспортных средств устанавливаются Правительством Российской Федерации.

ГЛАВА 4. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ДЛЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Статья 16. Требования в отношении интеллектуальной дорожно-транспортной инфраструктуры

1. Границы автомобильной дороги или ее участка, в которых осуществляется функционирование интеллектуальной дорожно-транспортной инфраструктуры, должны быть обозначены техническими средствами организации дорожного движения.

2. Сведения об интеллектуальной дорожно-транспортной инфраструктуре должны быть включены в описание автомобильной дороги, на которой используется инфраструктура, и занесены в Единый государственный реестр автомобильных дорог.

3. Порядок содержания интеллектуальной дорожно-транспортной инфраструктуры устанавливается нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Федерации, нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации и муниципальными правовыми актами.

4. Интеллектуальная дорожно-транспортная инфраструктура должна пройти процедуру подтверждения соответствия требованиям, установленным законодательством Российской Федерации, в том числе путем проведения комплекса мероприятий по защите и проведению аттестационных испытаний государственных информационных систем на соответствие требованиям информационной безопасности.

Статья 17. Структура интеллектуальной дорожно-транспортной инфраструктуры

1. Интеллектуальная дорожно-транспортная инфраструктура создается на автомобильных дорогах и включает следующие структурные элементы:

- 1) интеллектуальная транспортная система;
- 2) цифровая модель автомобильной дороги на основе высокоточных цифровых динамических дорожных карт;
- 3) система высокоточного позиционирования автомобильной дороги на основе методов определения местоположения объектов по сигналам глобальных спутниковых навигационных систем;
- 4) система контроля соблюдения Правил дорожного движения, утвержденных постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»;
- 5) высокоскоростные каналы связи;
- 6) датчики погодных условий автоматизированные;
- 7) программное обеспечение;
- 8) точки доступа - средство связи или совокупность средств связи, которые предназначены для предоставления неограниченному кругу лиц возможности пользования услугами интеллектуальной дорожно-

транспортной инфраструктуры с использованием пользовательского оборудования высокоавтоматизированного транспортного средства;

9) подсистема взимания платы (при необходимости).

2. Цифровая модель дороги основывается на достоверных высокоточных пространственных данных об автомобильной дороге, условиях дорожного движения и должна содержать:

цифровую крупномасштабную навигационную карту с описанием структурных линий автомобильных дорог, элементов обустройства автомобильных дорог, объектов дорожного и придорожного сервиса, технических средств организации дорожного движения, иных сооружений и устройств;

сведения в цифровом виде об условиях движения, характеризующие текущую дорожно-транспортную обстановку (препятствия, аварии, плохие погодные условия, низкое качество дорожного покрытия).

Статья 18. Функции и параметры интеллектуальной дорожно-транспортной инфраструктуры

Интеллектуальная дорожно-транспортная инфраструктура предназначена для реализации следующих функций:

- 1) обеспечение коммуникации между высокоавтоматизированным транспортным средством и интеллектуальной дорожно-транспортной инфраструктурой с предоставлением точек доступа;
- 2) обеспечение в режиме реального времени непрерывного обмена данными между интеллектуальной дорожно-транспортной инфраструктурой и высокоавтоматизированными транспортными средствами при максимально допустимой скорости движения транспортных средств на автомобильной дороге (участке автомобильной дороги), на которых осуществляется функционирование интеллектуальной дорожно-транспортной инфраструктуры;

- 3) обеспечение сбора, обработки и передачи информации о дорожной обстановке на маршруте для функционирования аппаратно-программного комплекса автоматизированной системы вождения;
- 4) обеспечение информационной безопасности каналов связи интеллектуальной дорожно-транспортной инфраструктуры с высокоавтоматизированными транспортными средствами;
- 5) обеспечение определения с необходимой точностью местоположения движущегося высокоавтоматизированного транспортного средства в режиме реального времени;
- 6) обеспечение с необходимой точностью локализации дорожно-транспортных происшествий с участием высокоавтоматизированных транспортных средств.
- 7) своевременное обновление с целью поддержки в актуальном состоянии цифровой модели автомобильной дороги.

ГЛАВА 5. ЕДИНАЯ АВТОМАТИЗИРОВАННАЯ ИНФОРМАЦИОННАЯ СИСТЕМА ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Статья 19. Назначение и условия функционирования единой автоматизированной информационной системы высокоавтоматизированных транспортных средств

1. С целью обеспечения информационной поддержки обращения и мониторинга эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств на территории Российской Федерации, а также реализации иных положений настоящего Федерального закона федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным Правительством Российской Федерации, создается единая

автоматизированная информационная высокоавтоматизированных транспортных средств, которая включает в себя:

технологическую инфраструктуру, обеспечивающую прием и хранение информационного ресурса системы;

программно-технические средства, предназначенные для функционирования системы.

2. Оператором единой автоматизированной информационной системы высокоавтоматизированных транспортных средств является федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный Правительством Российской Федерации, или по решению указанного органа подведомственное ему государственное учреждение. Оператор информационной системы организует ее информационное взаимодействие с информационными ресурсами федеральных органов исполнительной власти и органов государственной власти субъектов Российской Федерации.

3. Правила ведения и порядок взаимодействия единой автоматизированной информационной системы высокоавтоматизированных транспортных средств, автоматизированной информационной системы обязательного страхования, созданной в соответствии с законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, единой автоматизированной информационной системы технического осмотра, созданной в соответствии с законодательством в области технического осмотра транспортных средств, государственного информационного ресурса, содержащего сведения из реестра лицензий и формируемого в соответствии с законодательством о лицензировании отдельных видов деятельности, единого реестра российских программ для электронных вычислительных машин и баз данных, созданного в соответствии с законодательством об информации, информационных технологиях и о защите информации, устанавливается Правительством Российской Федерации.

**Статья 20. Информационный ресурс
единой автоматизированной информационной системы
высокоавтоматизированных транспортных средств**

1. Информационный ресурс системы включает в себя:
 - 1) реестр изготовителей высокоавтоматизированных транспортных средств;
 - 2) реестр автоматических систем вождения;
 - 3) реестр программного обеспечения автоматических систем вождения;
 - 4) реестр бортовых автономных регистраторов информации (оранжевых ящиков)
 - 5) реестр владельцев высокоавтоматизированных транспортных средств;
 - 6) реестр операторов сервисного обслуживания;
 - 7) единый реестр техников-мехатроников;
 - 8) информацию об оснащенных устройствами вызова экстренных оперативных служб высокоавтоматизированных транспортных средствах (идентификационные номера устройств вызова экстренных оперативных служб, государственные регистрационные знаки, идентификационные номера (VIN) (при их наличии), идентификационные номера кузовов, автоматизированных систем вождения, бортовых автономных регистраторов информации (оранжевого ящика), марки, модели, цвета транспортных средств);
 - 9) картографическую информацию в отношении автомобильных дорог, включая информацию об интеллектуальной дорожно-транспортной инфраструктуре и электронной модели дороги;
 - 10) сведения, о машино-местах, внесенных в Единый государственный реестр недвижимости;
 - 11) данные о случаях передачи информации высокоавтоматизированными транспортными средствами в экстренные оперативные службы;

- 12) информацию о деактивации автоматизированных систем вождения, дорожно-транспортных происшествий и иных событий с участием высокоавтоматизированных транспортных средств;
- 13) сведения о проведении сервисных обслуживаний высокоавтоматизированных транспортных средств;
- 14) оперативную информацию о месте нахождения высокоавтоматизированного транспортного средства и движения его по маршруту;
- 15) статистическую информацию и аналитическую информацию об эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств;
- 16) иную информацию, используемую для решения задач в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств.

2. Реестр операторов сервисного обслуживания содержит следующую информацию об операторах:

- 1) полное и сокращенное наименование оператора сервисного обслуживания - юридического лица, место его нахождения;
- 2) фамилия, имя и в случае, если имеется, отчество руководителя оператора сервисного обслуживания - юридического лица;
- 3) фамилия, имя и в случае, если имеется, отчество оператора сервисного обслуживания - индивидуального предпринимателя, место его жительства;
- 4) номера контактных телефонов, почтовый адрес, адреса электронной почты, адрес официального сайта в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»;
- 5) адреса всех пунктов сервисного обслуживания оператора;
- 6) номер в реестре операторов сервисного обслуживания.

3. Единый реестр техников-мехатроников содержит следующую информацию:

фамилии, имена и в случае, если имеются, отчества техников-мехатроников, а также адреса операторов сервисного обслуживания, которые являются для них основным местом работы;

номер в едином реестре техников-мехатроников.

4. К информации, содержащейся в единой автоматизированной информационной системе высокоавтоматизированных транспортных средств, обеспечивается свободный доступ, за исключением информации ограниченного доступа.

ГЛАВА 6. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Статья 21. Основные задачи безопасности эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств

1. Основными задачами безопасности эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств являются:

обеспечение безопасности дорожного движения;

обеспечение эксплуатационной безопасности высокоавтоматизированных транспортных средств;

обеспечение информационной безопасности эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств.

2. Высокоавтоматизированные транспортные средства должны незамедлительно посредством звукового, визуального, тактильного или иного сигнала уведомлять пользователей высокоавтоматизированных транспортных средств и операторов сервисного обслуживания о возникшей угрозе безопасности.

Статья 22. Условия обеспечения безопасности дорожного движения

высокоавтоматизированных транспортных средств

1. Законодательство Российской Федерации в сфере безопасности дорожного движения подлежит актуализации с учетом отношений, возникающих при обращении высокоавтоматизированных транспортных средств на территории Российской Федерации.

2. При разработке федеральных, региональных и местных программ, направленные на сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и снижение ущерба от этих происшествий, программ профилактики нарушений требований в области безопасности дорожного движения должны учитываться особенности эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств.

Статья 23. Условия обеспечения безопасности

высокоавтоматизированных транспортных средств

1. Безопасность высокоавтоматизированного транспортного средства должна быть подтверждена в установленном порядке в соответствии с требованиями технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) с составлением специальной декларации.

2. Участники отношений, возникающих при обращении высокоавтоматизированных транспортных средств на территории Российской Федерации, обязаны обеспечивать выполнение установленных требований к эксплуатационной безопасности и техническому состоянию высокоавтоматизированных транспортных средств на всех этапах жизненного цикла.

Статья 24. Обеспечение информационной безопасности

эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств

1. Высокоавтоматизированные транспортные средства должны обеспечивать информационную безопасность и предотвращать внешнее вмешательство в

автоматизированную систему вождения за исключением случаев, когда такое вмешательство предусмотрено самой автоматизированной системой вождения в целях обеспечения безопасности. Решения, касающиеся информационной безопасности, должны интегрироваться в автоматизированную систему вождения.

2. Процесс эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств должен быть надежно защищен от попыток радиоэлектронного подавления, перехвата управления и утечки передаваемой информации, угроз информационной безопасности и уязвимостей программного обеспечения.

3. Участники отношений, возникающих при обращении высокоавтоматизированных транспортных средств на территории Российской Федерации, должны обеспечивать информационную безопасность на основе:

- реализации организационных и технических мер, направленных на обеспечение защиты информации в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств от неправомерного доступа, уничтожения, модифицирования, блокирования, копирования, предоставления, распространения, а также от иных неправомерных действий в отношении такой информации;

- предотвращения неправомерного доступа к информации, обрабатываемой высокоавтоматизированным транспортным средством, уничтожения такой информации, модифицирования, блокирования, копирования, предоставления и распространения, а также иных неправомерных действий в отношении такой информации;

- непрерывного взаимодействия с государственной системой обнаружения, предупреждения и ликвидации последствий компьютерных атак на информационные ресурсы Российской Федерации.

4. Обязательным условием обеспечения информационной безопасности является своевременное обновление программного обеспечения высокоавтоматизированного транспортного средства и программного

обеспечения взаимодействующих с ним объектов интеллектуальной дорожно-транспортной инфраструктуры.

**ГЛАВА 7. ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ
ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**Статья 25. Обязанности участников отношений
в сфере обращения высокоавтоматизированных
транспортных средств на территории
Российской Федерации**

1. Участники отношений в сфере обращения высокоавтоматизированных транспортных средств на территории Российской Федерации должны соблюдать законодательство Российской Федерации.

2. Изготовитель обязан:

- 1) комплектовать каждое высокоавтоматизированное транспортное средство документацией на транспортное средство, включающей, в том числе, руководство по эксплуатации транспортного средства, руководство по эксплуатации автоматизированной системы вождения и сервисную книжку;
- 2) обеспечивать своевременную разработку обновлений программного обеспечения высокоавтоматизированного транспортного средства с целью повышения его безопасности;
- 3) организовывать своевременное полное или частичное обновление программного обеспечения высокоавтоматизированных транспортных средств;
- 4) незамедлительно уведомлять дилеров, операторов сервисного обслуживания и владельцев высокоавтоматизированных транспортных средств о необходимости установки соответствующих обновлений программного обеспечения;

5) обеспечивать запрет эксплуатации и отзыв из эксплуатации выпущенных в обращение высокоавтоматизированных транспортных средств при выявлении у них существенных производственных дефектов, создающих угрозу безопасности дорожного движения.

3. Владелец интеллектуальной дорожно-транспортной инфраструктуры обязан:

обеспечить соответствие интеллектуальной дорожно-транспортной инфраструктуры требованиям, установленным техническими регламентами и другими нормативными правовыми документами;

обеспечить беспрепятственный проезд транспортных средств по автомобильной дороге или участку автомобильной дороги, на которых используется интеллектуальная дорожно-транспортная инфраструктура, при условии соблюдения предусмотренного скоростного режима;

обеспечивать надежное, безопасное и устойчивое функционирование интеллектуальной дорожно-транспортной инфраструктуры на основе своевременного устранения отказов и неисправностей и обеспечения информационной безопасности при проведении в отношении инфраструктуры компьютерных атак.

4. Оператор единой автоматизированной информационной системы высокоавтоматизированных транспортных средств обязан:

- 1) обеспечивать в установленном порядке информационную поддержку эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств на территории Российской Федерации;
- 2) своевременно и с установленной периодичностью проводить актуализацию информационного ресурса системы;
- 3) проводить мониторинг эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств на территории Российской Федерации;
- 4) обеспечивать в установленном порядке взаимодействие и обмен информацией единой автоматизированной информационной системы

высокоавтоматизированных транспортных средств с другими информационными системами Российской Федерации и зарубежными информационными системами;

- 5) принимать необходимые организационные и технические меры для защиты данных от неправомерного или случайного доступа к ним, уничтожения, изменения, блокирования, копирования, распространения данных, а также от иных неправомерных действий;
- б) проводить постоянный контроль за обеспечением уровня защищенности информации.

5. Оператор сервисного обслуживания обязан:

при ручном режиме вождения высокоавтоматизированного транспортного средства незамедлительно извещать водителя о любом нарушении функциональности или неисправности автоматизированной системы вождения;

не допускать активации автоматизированного режима управления за пределами среды штатной эксплуатации автоматизированной системы вождения;

не допускать функционирования автоматизированной системы вождения за пределами среды штатной эксплуатации;

соблюдать порядок и правила эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств;

незамедлительно принять меры по прекращению эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства в случае выявления технических неисправностей, создающих угрозу безопасности дорожного движения или получения уведомления от изготовителя о запрете эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства;

проводить плановые проверки работоспособности, настройки и корректировки режимов работы автоматизированной системы вождения в соответствии с документацией изготовителя для обеспечения безопасности дорожного движения;

передавать в единую автоматизированную информационную систему высокоавтоматизированных транспортных средств следующие сведения, необходимые для ее ведения:

- марка и модель транспортного средства, в отношении которого проведено сервисное обслуживание, год его выпуска, сведения, позволяющие идентифицировать это транспортное средство (идентификационный номер транспортного средства (VIN), номер кузова, номер шасси (рамы), номер автоматизированной системы вождения, номер бортового автономного регистратора информации (оранжевого ящика);

- адрес пункта сервисного обслуживания, в котором было проведено сервисное обслуживание или координаты и описание места проведения сервисного обслуживания на маршруте движения высокоавтоматизированного транспортного средства;

- фамилия, имя и в случае, если имеется, отчество техника-мехатроника, проводившего сервисное обслуживание.

6. Техник-мехатроник обязан:

1) осуществлять сопровождение эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств на основе непосредственного или дистанционного доступа к автоматизированной системе вождения высокоавтоматизированного транспортного средства с целью проверки работоспособности системы и корректировки ее режимов для обеспечения безопасности движения;

2) по каждому обращению пользователя или при поступлении сигнала от автоматической системы вождения принять необходимые меры по сервисному обслуживанию высокоавтоматизированного транспортного средства;

3) обеспечивать при необходимости организацию технической помощи высокоавтоматизированному транспортному средству на линии или его эвакуацию;

4) осуществлять обслуживание программных продуктов, установленных на высокоавтоматизированных транспортных средствах;

5) обеспечивать конфиденциальность информации, полученную в результате своей рабочей деятельности, не передавать такую информацию третьим лицам без согласия ее обладателя.

7. Владелец обязан:

- 1) обеспечивать соответствие технического состояния высокоавтоматизированного транспортного средства требованиям законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и законодательства Российской Федерации о техническом регулировании, а также требованиям международных договоров Российской Федерации и не допускать транспортное средство к эксплуатации при наличии у них неисправностей, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена;
- 2) осуществлять сервисное обслуживание высокоавтоматизированного транспортного средства в сроки, предусмотренные документацией изготовителя;
- 3) осуществлять обязательное страхование своей гражданской ответственности в соответствии с Федеральным законом от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»;
- 4) обеспечивать своевременную установку обновлений программного обеспечения высокоавтоматизированного транспортного средства для устранения выявленных угроз безопасности участников дорожного движения, включая угрозы информационной безопасности, после получения соответствующего уведомления от изготовителя;
- 5) соблюдать порядок и правила эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств;
- б) незамедлительно принимать меры по прекращению эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства в случае выявления технических неисправностей, создающих угрозу безопасности дорожного

движения или получения уведомления от изготовителя о запрете эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства или отзыве его из эксплуатации.

8. Субъекты транспортной деятельности должны организовывать и проводить предрейсовый или предсменный контроль технического состояния транспортных средств в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

8. Водитель обязан:

- 1) выполнять общие обязанности водителей, установленные Правилами дорожного движения, утвержденными постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»;
- 2) перед началом движения провести подготовительные операции в соответствии с правилами эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства;
- 3) начинать движение только после размещения пассажира (пассажиров) и после закрытия дверей;
- 4) обеспечивать безопасную перевозку пассажира (пассажиров) в соответствии с Правилами дорожного движения, утвержденными постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения», и правилами эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства;
- 5) при выявлении неисправности высокоавтоматизированного транспортного средства, препятствующей дальнейшему движению, остановить транспортное средство и направить сообщение оператору сервисного обслуживания.

9. Пассажир обязан:

выполнять обязанности пассажиров, установленные Правилами дорожного движения, утвержденными постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»;

в случае нарушения эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства при беспилотном режиме движения направить сообщение оператору сервисного обслуживания;

покинуть высокоавтоматизированное транспортное средство при получении соответствующего указания от техника – мехатроника или регулировщика.

Статья 19. Организация деятельности, связанной с эксплуатацией высокоавтоматизированных транспортных средств

1. Организация деятельности, связанной с эксплуатацией высокоавтоматизированных транспортных средств, осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации и настоящей статьей.

2. При технической неисправности, возникновении опасности при движении, вынужденной остановке, а также при других событиях, препятствующих безопасной эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства, к оператору сервисного обслуживания обращается пользователь и (или) поступает соответствующий сигнал от автоматической системы вождения.

3. Техник-мехатроник при обращении пользователя:

- 1) сообщает ему свой идентификационный номер в реестре техников-мехатроников единой автоматизированной информационной системы высокоавтоматизированных транспортных средств, фамилию, имя и в случае, если имеется, отчество, а также наименование и адрес оператора сервисного обслуживания, сотрудником которого он является;
- 2) предлагает пользователю представить информацию о статусе пользователя, его фамилии, имени и в случае, если имеется, отчестве;

- 3) предлагает пользователю представить информацию о марке, модели, государственном регистрационном знаке и других параметрах, позволяющих идентифицировать высокоавтоматизированное транспортное средство;
- 4) идентифицирует высокоавтоматизированное транспортное средство, в отношении которого было сделано обращение пользователя;
- 5) по просьбе пользователя консультирует его по вопросам, связанным с эксплуатацией высокоавтоматизированного транспортного средства;
- 6) при необходимости в режиме непосредственного или дистанционного доступа к автоматизированной системе вождения проводит активацию или деактивацию беспилотного режима движения высокоавтоматизированного транспортного средства;
- 7) организует оказание других сервисных услуг.

4. При поступлении сигнала от автоматической системы вождения техник-мехатроник:

- 1) деактивирует режим автоматизированного управления;
- 2) устанавливает контакт с людьми, находящимися в высокоавтоматизированном транспортном средстве, и предпринимает меры, необходимые для обеспечения безопасности дорожного движения;
- 3) принимает меры по прекращению эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства в случае выявления технических неисправностей, создающих угрозу безопасности дорожного движения;
- 4) организует оказание других сервисных услуг. .

3. Сервисное обслуживание высокоавтоматизированных транспортных средств производится дилерами, операторами сервисного обслуживания или владельцами с записью в сервисной книжке, подтверждающей факт выполнения обслуживания с указанием исполнителя. Сервисное обслуживание высокоавтоматизированных транспортных средств может производиться

владельцами при условии, что это предусмотрено документацией изготовителя с указанием перечня операций, периодичности и других параметров обслуживания. Ответственность за качество выполненных работ несет исполнитель, указанный в сервисной книжке.

ГЛАВА 8. ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ (НАДЗОР) В СФЕРЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Статья 20.

1. Государственный контроль (надзор) в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств включает в себя федеральный государственный контроль (надзор) и региональный государственный контроль (надзор).

2. Федеральный государственный контроль (надзор) в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств включает в себя:

- 1) федеральный государственный контроль и надзор в области безопасности дорожного движения;
- 2) федеральный государственный контроль в области организации дорожного движения
- 3) федеральный государственный экологический надзор;
- 4) контроль (проверка) технического состояния высокоавтоматизированных транспортных средств при техническом осмотре;
- 5) федеральный государственный транспортный надзор;
- 6) предрейсовый или предсменный контроль технического состояния высокоавтоматизированных транспортных средств субъектами транспортной деятельности;
- 7) лицензионный контроль за деятельностью операторов сервисного обслуживания.

3. Региональный государственный контроль в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств осуществляется уполномоченными органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации согласно их компетенции в порядке, установленном высшими исполнительными органами государственной власти субъектов Российской Федерации.

ГЛАВА 9. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ О ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ

Статья 21. Ответственность за нарушение законодательства Российской Федерации о высокоавтоматизированных транспортных средствах

1. Лица, виновные в нарушении законодательства Российской Федерации и (или) иных нормативных правовых актов Российской Федерации, регулирующих отношения, возникающие на полном цикле жизни высокоавтоматизированных транспортных средств, несут уголовную, административную, гражданско-правовую, дисциплинарную, материальную и иную ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

2. Убытки, причиненные в результате незаконных действий (бездействия) государственных органов, органов местного самоуправления или должностных лиц этих органов, подлежат возмещению в соответствии с гражданским законодательством.

3. Участники отношений в сфере обращения высокоавтоматизированных транспортных средств на территории Российской Федерации не несут ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по вопросам эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств если будет доказано, что такое неисполнение или ненадлежащее исполнение

обязательств произошло вследствие возникновения обстоятельств непреодолимой силы, то есть чрезвычайных и непредотвратимых при данных условиях обстоятельств, под которыми понимаются: запретительные действия органов власти, гражданские волнения, эпидемии, блокада, эмбарго, землетрясения, наводнения, пожары или другие стихийные бедствия. Достаточным подтверждением наличия и продолжительности действия обстоятельств непреодолимой силы является документ, выданный уполномоченным государственным органом,

Статья 22. Ответственность участников отношений в сфере обращения высокоавтоматизированных транспортных средств на территории Российской Федерации

1. Участники отношений, возникающих при обращении высокоавтоматизированных транспортных средств на территории Российской Федерации несут ответственность:

за обеспечение безопасности эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств;

за обеспечение безопасности Российской Федерации при создании информационных систем, их эксплуатации и защите содержащейся в них информации.

2. Изготовитель несет ответственность:

за существенные производственные недостатки высокоавтоматизированных транспортных средств;

за выполнение правил функционирования высокоавтоматизированных транспортных средств в соответствии с обязанностями изготовителя.

3. Разработчик программного обеспечения несет ответственность за:

за достоверность сведений, предоставленных при государственной регистрации программ для высокоавтоматизированных транспортных средств;

дефекты программного обеспечения, установленного на высокоавтоматизированном транспортном средстве, препятствующие его нормальной эксплуатации;

дефекты в обновлениях программного обеспечения.

4. Владелец интеллектуальной дорожно-транспортной инфраструктуры несет ответственность за работоспособность и исправность интеллектуальной дорожно-транспортной инфраструктуры. Ответственность за состояния автомобильных дорог в зоне функционирования интеллектуальной дорожно-транспортной инфраструктуры при их содержании и соответствие дорог установленным техническим регламентам и другим нормативным документам возлагается на лица, осуществляющие содержание автомобильных дорог.

5. Оператор информационной системы несет ответственность

За обеспечение информационной безопасности

6. Оператор сервисного обслуживания несет ответственность:

за выполнение гарантийного и постгарантийного обслуживания высокоавтоматизированных транспортных средств;

за качество работ по техническому обслуживанию и ремонту высокоавтоматизированных транспортных средств;

за нарушение правил и технологии обслуживания программного обеспечения.

за непредставление сведений в единую автоматизированную информационную систему высокоавтоматизированных транспортных средств.

За работу без включения в реестр

7. Владелец несет ответственность за обеспечение эксплуатационной и информационной безопасности высокоавтоматизированных транспортных средств в процессе их эксплуатации.

8. Водитель несет ответственность за:

нарушение Правил дорожного движения, утвержденных постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»;

нарушение правил эксплуатации высокомеханизированного транспортного средства;

совершение дорожно-транспортного происшествия.

ГЛАВА 10. МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В СФЕРЕ ДЕЙСТВИЯ НАСТОЯЩЕГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА

Статья 23. Международное взаимодействие Российской Федерации в сфере действия настоящего Федерального закона

1. Международное взаимодействие Российской Федерации в сфере действия настоящего Федерального закона осуществляется на основе соблюдения общепризнанных принципов и норм международного права, а также международных договоров Российской Федерации.

2. Федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный Правительством Российской Федерации, в пределах своих полномочий представляет и защищает интересы Российской Федерации в области эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, взаимодействует с иностранными государствами, межправительственными и международными неправительственными организациями, а также координирует вопросы международного сотрудничества, осуществляемого Российской Федерацией, гражданами Российской Федерации и российскими организациями, обеспечивает исполнение обязательств Российской Федерации, вытекающих из международных договоров Российской Федерации в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств.

3. Иностранные организации или иностранные граждане, осуществляющие деятельность в сфере эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств на территории Российской Федерации, пользуются правовым режимом, установленным для граждан Российской Федерации и российских организаций в той мере, в какой указанный режим предоставляется соответствующим государством гражданам Российской Федерации и российским организациям, если иное не установлено международными договорами Российской Федерации или федеральными законами.

4. Иностранные юридические лица, иностранные граждане, лица без гражданства, участвующие в эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в Российской Федерации, пользуются равными правами и несут ответственность наравне с юридическими лицами, созданными на территории Российской Федерации, и гражданами Российской Федерации, если иное не предусмотрено международными договорами Российской Федерации или федеральными законами.

**Статья 24. Ввоз высокоавтоматизированных
транспортных средств в Российскую Федерацию
и вывоз высокоавтоматизированных транспортных средств
из Российской Федерации**

Ввоз высокоавтоматизированных транспортных средств в Российскую Федерацию и вывоз высокоавтоматизированных транспортных средств из Российской Федерации осуществляются в соответствии с международными договорами Российской Федерации, таможенным законодательством Таможенного союза в рамках ЕврАзЭС и законодательством Российской Федерации.

ГЛАВА 11. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 25. «О внесении изменений в Гражданский кодекс Российской Федерации» (в части совершенствования правового регулирования отношений в области робототехники, а также внесение изменений в параграф § 3. Аренда транспортных средств)

Статья 26. О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (в отношении административных правонарушений, связанных с эксплуатацией высокоавтоматизированных транспортных средств)

Статья 27. «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации» (необходимо формулирование ряда новых статей в гл. 27 УК РФ «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта», введение уголовной ответственности юридических лиц)

Статья 28. О внесении изменений в Федеральный закон «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в отношении государственной регистрации высокоавтоматизированных транспортных средств)

Статья 29. О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (введение термина и определения «высокоавтоматизированное транспортное средство» в понятийный аппарат, предусмотреть делегирование функций водителя автоматизированной системе вождения)

Статья 30. О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев

транспортных средств» (вопросы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев высокоавтоматизированных транспортных средств)

Статья 31. О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (введение правовой нормы в отношении интеллектуальной дорожно-транспортной инфраструктуры)

Статья 32. О внесении изменений в Федеральный закон «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» (регламентация государственного контроля (надзора) за эксплуатацией высокоавтоматизированных транспортных средств, в том числе с использованием риск-ориентированного подхода)

Статья 33. О внесении изменений в Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Статья 34. О внесении изменений в Федеральный закон «О полиции» (о расширении полномочий полиции в части реализации государственного надзора и контроля за безопасностью дорожного движения в отношении высокоавтоматизированных транспортных средств).

Статья 35. «О внесении изменений в Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (введение нормы, допускающей делегирование функций водителя автоматизированной системе вождения).

Статья 36. Переходные положения

и изменения действующего законодательства

1. В целях приведения законодательства Российской Федерации и законодательства субъектов Российской Федерации в соответствие с настоящим Федеральным законом и обеспечения поэтапной адаптации высокоавтоматизированных транспортных средств к существующей системе дорожного движения устанавливается переходный период - два календарных года со дня вступления в силу настоящего Федерального закона.

2. Предложить Президенту Российской Федерации в течение переходного периода привести в соответствие с настоящим Федеральным законом изданные им нормативные правовые акты.

3. Поручить Правительству Российской Федерации в течение переходного периода привести в соответствие с настоящим Федеральным законом принятые им нормативные правовые акты.

4. Со дня вступления в силу настоящего Федерального закона нормативные правовые акты, регулирующие деятельность по обращению высокоавтоматизированных транспортных средств на территории Российской Федерации, до приведения их в соответствие с настоящим Федеральным законом применяются в части, не противоречащей настоящему Федеральному закону.

Статья 37. Вступление в силу настоящего Федерального закона

1. Настоящий Федеральный закон вступает в силу со дня его официального опубликования.

Президент
Российской Федерации

В.В. Путин