

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации

Статья 1. Сфера действия Федерального закона

1. Настоящий Федеральный закон регулирует отношения, возникающие при эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств на территории Российской Федерации, а также получения и использования информации о координатно-временных параметрах таких транспортных средств, осуществляющих перевозки по автомобильным дорогам общего пользования пассажиров и багажа по маршрутам регулярных перевозок.

2. Под действие настоящего закона не подпадают 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 управления.

Статья 2. Основные понятия, используемые в настоящем Федеральном законе

Для целей настоящего Федерального закона используются следующие основные понятия:

автоматизированная система управления – комбинация аппаратного и программного обеспечений, которые осуществляют динамическое управление транспортным средством;

автоматизированный режим управления – функционирование транспортного средства, при котором его управление в полном объеме осуществляется только автоматизированной системой управления;

бортовое устройство регистрации событий – техническое средство в составе высокоавтоматизированного транспортного средства, обеспечивающее непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о функционировании такого транспортного средства, используемой для установления причин дорожно-транспортных происшествий, отклонений от заранее заданных параметров движения транспортного средства;

владелец высокоавтоматизированного транспортного средства – лицо, владеющее высокоавтоматизированным транспортным средством на праве собственности или ином законном основании;

высокоавтоматизированное транспортное средство – инновационное транспортное средство, оснащенное автоматизированной системой управления;

динамическое управление транспортным средством – выполнение в реальном масштабе времени всех оперативных и тактических функций, необходимых для передвижения транспортного средства. Включает в себя управление движением транспортного средства в боковом и продольном направлении, контроль за явлениями, происходящими в условиях дорожного движения, и реагирование на них, а также планирование и сигнализацию маневров;

диспетчер высокоавтоматизированного транспортного средства – физическое лицо, осуществляющее диспетчерский контроль;

диспетчерский контроль – деятельность по маршрутизации высокоавтоматизированных транспортных средств, включая включение и выключение автоматизированной системы управления, и иное управление такими транспортными средствами, не относящееся к динамическому управлению;

состояние минимального риска – состояние, в которое переходит высокоавтоматизированное транспортное средство самостоятельно или по инициативе диспетчера, чтобы гарантировать безопасность для пассажиров и грузов высокоавтоматизированного транспортного средства, других участников дорожного движения и третьих лиц, если в соответствие с дорожной ситуацией его движение может быть продолжено только с нарушением правил эксплуатации и(или) правил дорожного движения. В этом состоянии высокоавтоматизированное транспортное средство, останавливается в безопасном положении, отключает автоматизированную систему управления и активирует аварийную сигнализацию;

среда штатной эксплуатации – совокупность географических условий, времени суток, а также дорожно-транспортных, инфраструктурных, погодных и других условий, для работы в которых предназначена данная автоматизированная система управления;

производитель высокоавтоматизированного транспортного

средства – лицо, осуществляющее изготовление высокоавтоматизированных транспортных средств с намерением выпуска их в обращение для реализации либо собственного пользования, а также лицо, осуществляющее установку автоматизированной системы управления на транспортные средства, находящиеся в эксплуатации.

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

Статья 3. Законодательство Российской Федерации о высокоавтоматизированных транспортных средствах

1. Законодательство Российской Федерации в сфере высокоавтоматизированных транспортных средств, возникающих в связи с их эксплуатацией, а также в сфере получения и использования информации о координатно-временных параметрах транспортных средств, осуществляющих перевозки по автомобильным дорогам общего пользования пассажиров и багажа по маршрутам регулярных перевозок, основывается на положениях Конституции Российской Федерации, Гражданского кодекса Российской Федерации и состоит из настоящего Федерального закона и других федеральных законов, регулирующих отношения, указанные в статье 1 настоящего Федерального закона, нормативных правовых актов Президента Российской Федерации, нормативных правовых актов Правительства Российской Федерации и иных нормативных правовых актов в случаях и пределах, предусмотренных настоящим Федеральным законом.

2. 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 4. Допуск к эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств

1. Эксплуатация высокоавтоматизированного транспортного средства допускается в пределах среды штатной эксплуатации, определенной производителем высокоавтоматизированного транспортного средства.

2. Высокоавтоматизированное транспортное средство допускается к участию в дорожном движении в случае, если оно состоит на государственном учете, его государственный учет не прекращен и оно соответствует основным положениям о допуске транспортных средств к участию в дорожном движении, установленным Правительством

Российской Федерации.

3. Владельцы высокоавтоматизированных транспортных средств обязаны страховать риск своей гражданской ответственности в соответствии с Федеральным законом от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

В отношении высокоавтоматизированных транспортных средств, владельцы которых не исполнили данную обязанность, постановка на государственный учет не проводится.

4. Юридические лица или индивидуальные предприниматели, а также физические лица, осуществляющие эксплуатацию высокоавтоматизированных транспортных средств, обязаны:

обеспечить диспетчерский контроль в соответствии с порядком диспетчерского контроля высокоавтоматизированных транспортных средств, установленным Правительством Российской Федерации;

представлять дилеру высокоавтоматизированные транспортные средства для выполнения технического обслуживания в сроки, предусмотренные документацией производителей данных высокоавтоматизированных транспортных средств.

5. Высокоавтоматизированные транспортные средства должны быть подключены к Государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС».

6. Высокоавтоматизированное транспортное средство должно быть оснащено бортовым устройством регистрации событий.

Статья 5. Автоматизированная система управления

Автоматизированная система управления должна обеспечивать: выполнение задач динамического управления в пределах среды штатной эксплуатации;

соблюдение правил дорожного движения;

контроль условий дорожного движения, безопасное и предсказуемое взаимодействие с другими участниками дорожного движения и дорожно-транспортной инфраструктурой;

безопасное реагирование на ошибки, допускаемые другими участниками дорожного движения, в целях сведения до минимума потенциальных последствий таких ошибок;

возможность диагностирования неисправностей автоматизированной системы управления на любом этапе эксплуатации;

создание условий, которые обеспечивают минимальный возможный уровень риска в случае сбоя в работе автоматизированной системы управления или иной системы транспортного средства;

перевод высокоавтоматизированного транспортного средства в состояние минимального риска, если движение высокоавтоматизированного транспортного средства может быть продолжено только с нарушением правил эксплуатации и правил дорожного движения;

немедленное информирование диспетчера о нарушении ее работоспособности;

распознавание системных ограничений и перевод высокоавтоматизированного транспортного средства в состояние минимального риска при выходе за пределы среды штатной эксплуатации;

отключение в любое время диспетчером высокоавтоматизированного транспортного средства и, в случае отключения, перевод высокоавтоматизированного транспортного средства в состояние минимального риска.

Статья 6. Полномочия органов государственной власти Российской Федерации

1. Правительством Российской Федерации устанавливаются:

порядок диспетчерского контроля высокоавтоматизированных транспортных средств;

классификация, учет и порядок расследования дорожно-транспортных происшествий с участием высокоавтоматизированных транспортных средств;

порядок дорожного движения высокоавтоматизированных транспортных средств на территории Российской Федерации;

порядок перевозки пассажиров и багажа высокоавтоматизированными транспортными средствами;

порядок страхования и минимальные базовые ставки страхования высокоавтоматизированных транспортных средств;

порядок, периодичность и объем размещаемой операторами навигационно-информационных систем в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» общедоступной навигационной информации о высокоавтоматизированных транспортных средствах, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров и багажа;

порядок отнесения транспортного средства, предназначенного для перевозки по автомобильным дорогам общего пользования, пассажиров и багажа, грузов или оборудования, установленного на нем, к инновационным транспортным средствам и порядок установления требований безопасности к инновационным транспортным средствам и методов их исследований (испытаний);

классификация, порядок учета и расследования дорожно-транспортных происшествий с участием высокоавтоматизированных транспортных средств;

порядок аккредитации юридических лиц, индивидуальных предпринимателей (заявителей) в целях осуществления деятельности по проведению технического осмотра находящихся в эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств.

2. Федеральными органами исполнительной власти, определяемыми в соответствии с настоящим федеральным законом Правительством Российской Федерации, в пределах своей компетенции утверждаются:

требования к профессиональной подготовке и аттестации диспетчера высокоавтоматизированных транспортных средств;

требования к организациям, осуществляющим подготовку диспетчера высокоавтоматизированного транспортного средства;

особенности государственной регистрации высокоавтоматизированных транспортных средств;

методика расследования дорожно-транспортных происшествий с участием высокоавтоматизированных транспортных средств.

Статья 7. Техническое обслуживание высокоавтоматизированных транспортных средств

1. Техническое обслуживание высокоавтоматизированных транспортных средств проводится в соответствии с нормами, правилами и процедурами, установленными их производителями.

2. Юридические лица и индивидуальные предприниматели, выполняющие работы и предоставляющие услуги по техническому обслуживанию и ремонту высокоавтоматизированных транспортных средств, обязаны обеспечивать их проведение в соответствии с установленными нормами и правилами.

Статья 8. Обязанности производителя высокоавтоматизированного транспортного средства

Производитель высокоавтоматизированного транспортного средства обязан:

устанавливать среду штатной эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств;

устанавливать нормы, правила и процедуры технического обслуживания и ремонта высокоавтоматизированных транспортных средств с учетом условий их эксплуатации;

организовывать обновление программного обеспечения высокоавтоматизированных транспортных средств;

уведомлять дилеров, диспетчеров и владельцев высокоавтоматизированных транспортных средств о необходимости установки соответствующих обновлений программного обеспечения;

организовать на основе создания открытого общедоступного информационного ресурса информационно-консультационную и справочную поддержку эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, в том числе через информационно-телекоммуникационную сеть «Интернет» с проведением вебинаров (видеосеминаров), учебных курсов и других образовательных мероприятий. Программы обучения должны постоянно оцениваться на предмет их эффективности и обновляться на регулярной основе, включая обратную связь от дилеров, маркетинговых и торговых представителей, пользователей и других источников.

Статья 9. Обязанности диспетчера высокоавтоматизированного транспортного средства

Диспетчер высокоавтоматизированного транспортного средства обязан: соблюдать порядок и правила эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства;

соблюдать порядок диспетчерского контроля;

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

принять меры по прекращению эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства в случае выявления технических неисправностей, создающих угрозу безопасности дорожного движения, получения уведомления от изготовителя высокоавтоматизированного транспортного средства о запрете эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства, а также в иных ситуациях, когда продолжение эксплуатации высокоавтоматизированного транспортного средства с учетом условий дорожного движения создает угрозу жизни, здоровью или имуществу юридического лица, физического лица, индивидуального предпринимателя, а также ведет к нарушению требований настоящего Федерального закона.

Статья 10. Обязанности владельца высокоавтоматизированного транспортного средства

Владелец высокоавтоматизированного транспортного средства обязан: обеспечивать исправное техническое состояние принадлежащего ему высокоавтоматизированного транспортного средства;

осуществлять обязательное страхование своей гражданской ответственности;

соблюдать порядок и правила эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в соответствии действующими нормативными актами и регламентирующими документами об эксплуатации

высокоавтоматизированных транспортных средств, предоставляемыми их изготовителем;

обеспечить 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 высокоавтоматизированного транспортного средства, если обновление программного обеспечения такого транспортного средства не предусмотрено его изготовителем в автоматическом режиме;

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

Статья 11. Ответственность участников отношений в сфере обращения высокоавтоматизированных транспортных средств на территории Российской Федерации

Лица, виновные в нарушении требований настоящего Федерального закона, несут предусмотренную законодательством Российской Федерации ответственность.

Статья 12. Информационная безопасность высокоавтоматизированных транспортных средств

Информационная безопасность высокоавтоматизированных транспортных средств обеспечивается производителем такого транспортного средства, а в процессе его эксплуатации также владельцем, диспетчером и иными лицами, осуществляющими эксплуатацию высокоавтоматизированного транспортного средства, в соответствии с требованиями действующего законодательства Российской Федерации об информации, информационных технологиях и защите информации и о защите персональных данных.

Статья 13

Внести в статью 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 50, ст. 4873; 2002, № 18, ст. 1721; 2003, № 2, ст. 167; 2009, № 1, ст. 21, № 48, ст. 5717; 2010, № 30, ст. 4000, № 31, ст. 4196; 2011, № 27, ст. 3881, № 29, ст. 4283, № 30, ст. 4590, ст. 4596; 2012, № 25, ст. 3268, № 31, ст. 4320; 2013, № 17, ст. 2032, № 19, ст. 2319, № 27, ст. 3477,

№ 52, ст. 7002; 2014, № 42, ст. 5615; 2016, № 15, ст. 2066, № 18, ст. 2502, № 27, ст. 4229; 2017, № 52, ст. 7921, № 31, ст. 4753; 2018, № 1, ст. 27, № 32, ст. 5076, № 45, ст. 6841, № 53, ст. 8434) следующие изменения:

1) дополнить статью 2 абзацем следующего содержания:

«инновационное транспортное средство – транспортное средство, в котором применены новые конструктивные решения, качественно изменяющие его основные эксплуатационные показатели, и которое не может быть оценено в соответствии с техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (018/2011), утвержденным решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877;

2) абзац шестой статьи 2 после слов «пассажира транспортного средства» дополнить словами «, а также автоматизированная система управления транспортного средства и диспетчер высокоавтоматизированного транспортного средства»;

3) пункт 1 статьи 6 дополнить абзацем следующего содержания: «определение порядка отнесения транспортного средства к инновационным транспортным средствам и порядка установления требований безопасности к инновационным транспортным средствам и методов их исследований (испытаний)».

Статья 14

Внести в Федеральный закон от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 18, ст. 1720) следующие изменения:

1) пункт 1 статьи 8 дополнить абзацем следующего содержания: «Банк России не осуществляет регулирование страховых тарифов по обязательному страхованию, осуществляемому в отношении страховых рисков, связанных с использованием высокоавтоматизированного транспортного средства. Банк России устанавливает максимальный размер страховой премии по договору обязательного страхования, осуществляемого в отношении страховых рисков, связанных с использованием транспортного средства.»;

2) пункт 1 статьи 12 дополнить предложением следующего содержания: «Страховщик принимает к рассмотрению заявления о страховом возмещении или прямом возмещении убытков, связанных с причинением вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевшего, вызванного использованием высокоавтоматизированного транспортного средства после получения таким страховщиком в соответствии с Федеральным законом «О высокоавтоматизированного транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» сведений, содержащихся в бортовом устройстве регистрации событий,

автоматизированной системе управления.»

3) пункт 3 статьи 15 дополнить подпунктом «и» следующего содержания:
«и) сведения о бортовом устройстве регистрации событий и автоматизированной системе управления высокоавтоматизированного транспортного средства.».

Статья 15

Внести в Федеральный закон от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» следующие изменения:

1) статью 2 дополнить новой частью 5 следующего содержания:

«5. Порядок организации и проведения технического осмотра высокоавтоматизированных транспортных средств устанавливается Правительством Российской Федерации.».

2) часть 1 статьи 15 дополнить новой частью 1.1 следующего содержания:

«1.1 Высокоавтоматизированные транспортные средства подлежат техническому осмотру со следующей периодичностью:

1) каждые шесть месяцев в отношении следующих высокоавтоматизированных транспортных средств:

а) автобусы;

б) легковые такси;

в) грузовые автомобили, разрешенная максимальная масса которых составляет более трех тонн пятисот килограмм;

2) каждые двенадцать месяцев в отношении остальных видов высокоавтоматизированных транспортных средств.».

Статья 16

Внести в Федеральный закон от 14 февраля 2009 года № 22-ФЗ «О навигационной деятельности» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2009, № 7, ст. 790; 2014, № 14, ст. 1552) следующие изменения:

1) статью 2 дополнить частями 8 и 9 следующего содержания:

«8) навигационно-информационная система – совокупность содержащейся в базах данных навигационной и иной информации, относящейся к транспортным средствам, осуществляющим регулярные перевозки пассажиров и багажа, информационных технологий и технических средств, обеспечивающих ее обработку;

9) оператор навигационно-информационной системы – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, осуществляющий деятельность по эксплуатации навигационно-информационной системы.»;

2) статью 4 дополнить частями 3 и 4 следующего содержания:

«3. Навигационная информация, формируемая аппаратурой, определяющей текущее местоположение, направление, скорость движения и установленной на транспортных средствах, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров и багажа, является общедоступной и размещается операторами навигационно-информационных систем в форме открытых данных на своем официальном сайте или иных информационных ресурсах в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» в формате, допускающем автоматизированную обработку.

4. Требование о передаче и размещении навигационной информации не применяется в отношении транспортных средств, используемых для обеспечения органов, в которых предусмотрена военная или приравненная к ней служба, органов внутренних дел, транспортных средств, используемых физическими лицами для нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, а также транспортных средств, зарегистрированных на подведомственные Управлению делами Президента Российской Федерации организации и используемых для обеспечения визитов глав иностранных государств, глав правительств иностранных государств, руководителей международных организаций, парламентских делегаций, правительственных делегаций, делегаций иностранных государств, транспортных средств, используемых для обеспечения деятельности объектов государственной охраны, в том числе обеспечения выездных мероприятий, проводимых Президентом Российской Федерации, Правительством Российской Федерации и палатами Федерального Собрания Российской Федерации.»;

3) в части 2 статьи 7:

а) пункт 3 после слов «объектов навигационной деятельности» дополнить словами «, состав и порядок передачи навигационной информации»;

б) дополнить частью 5 следующего содержания:

«5) устанавливает порядок, периодичность и объем размещения операторами навигационно-информационных систем на своем официальном сайте или иных информационных ресурсах в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» общедоступной навигационной информации о транспортных средствах, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров и багажа.»;

4) статью 10 изложить в следующей редакции:

«В целях информационного обеспечения навигационной деятельности уполномоченный федеральный орган исполнительной власти размещает сведения о государственных услугах в сфере навигационной деятельности на своем официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», а также на едином портале государственных и муниципальных услуг (функций).

Статья 17

Внести в Федеральный закон от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» следующие изменения:

1) абзац 5 части 14 статьи 9 изложить в следующей редакции:

«4) совершения водителем легкового такси либо легковым такси – высокоавтоматизированным транспортным средством в автоматизированном режиме управления по причине ненадлежащего функционирования указанного транспортного средства дорожно-транспортного происшествия, повлекшего смерть либо причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью пассажира или третьих лиц.»;

2) абзац 8 части 16 статьи 9 после слов «легкового такси» дополнить словами «(кроме легкового такси – высокоавтоматизированного транспортного средства)»;

3) абзац 12 части 16 статьи 9 после слов «легковых такси» дополнить словами «(кроме легковых такси – высокоавтоматизированных транспортных средств)».

Статья 18

Внести в Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 46, ст. 5555; 2012, № 25, ст. 3268; № 31, ст. 4320; 2015, № 17, ст. 2477; № 29, ст. 4374; 2021, № 24, ст. 4188; № 27, ст. 5159, 5164; 2022, № 10, ст. 1396) следующие изменения:

1) дополнить часть 1 статьи 10 абзацем следующего содержания: «В случае использования для перевозки высокоавтоматизированного транспортного средства, предъявление предусмотренных в настоящей части документов, осуществляется представителем перевозчика, действующим на основании доверенности»;

2) дополнить часть 2 статьи 11 абзацем следующего содержания: «В случае использования для перевозки высокоавтоматизированного транспортного средства, предъявление предусмотренных в настоящей части документов, осуществляется представителем перевозчика, действующим на основании доверенности»;

3) дополнить часть 4 статьи 11 абзацем следующего содержания: «В случае использования для перевозки высокоавтоматизированного транспортного средства, предъявление предусмотренных в настоящей части документов, осуществляется представителем перевозчика, действующим на основании доверенности»;

4) дополнить часть 6 статьи 18 абзацем следующего содержания:

«В случае использования для перевозки высокоавтоматизированного транспортного средства, предъявление предусмотренных в настоящей части документов, осуществляется представителем перевозчика, действующим на основании доверенности».

5) абзац 2 части 5 статьи 21.1 после слов «транспортное средство» дополнить словами «(кроме высокоавтоматизированного транспортного средства)».

Статья 19. Вступление в силу настоящего Федерального закона

1. Настоящий Федеральный закон вступает в силу с 1 сентября 2024 года, за исключением части 4 статьи 16 настоящего Федерального закона.

2. Часть 4 статьи 16 настоящего Федерального закона вступает в силу с 1 сентября 2023 года.

Президент
Российской Федерации

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

к проекту федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Проект федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» разработан во исполнение пункта 1 Комплекса мероприятий по тестированию и поэтапному вводу в эксплуатацию на дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств без присутствия инженера-испытателя в салоне транспортного средства, предусматривающих их опытную коммерческую эксплуатацию в отдельных субъектах Российской Федерации, от 12 марта 2021 г. № 2189п-П150, а также во исполнение пункта 2 Плана мероприятий («дорожной карты») реализации механизма управления системными изменениями нормативно-правового регулирования предпринимательской деятельности «Трансформация делового климата» «Новые виды предпринимательской деятельности, основанные на внедрении передовых технологий», утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2020 г. № 2871-р.

Законопроект направлен на регулирование отношений, возникающих при эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств на территории Российской Федерации.

Принятие законопроекта не требует проведения анализа правоприменительной практики, обусловившей необходимость изменения правового регулирования.

Вместе с тем, в настоящее время в правовом поле Российской Федерации отсутствует сфера регулирования ВАТС во всех отраслях экономики: производство, продажа, эксплуатация как для собственных нужд, так и с целью извлечения прибыли. На основании изложенного требуется регламентация вышеуказанных проблем и вопросов.

Законопроект предусматривает изменения, направленные на решение указанной проблем и вопросов. В законопроекте закрепляется понятийный аппарат в указанной сфере, необходимый для регулирования отношений, возникающих в связи с эксплуатацией ВАТС, полномочия органов государственной власти, обязанности и ответственность иных заинтересованных сторон, включая требования к перевозке пассажиров, грузов, необходимости обязательного страхования гражданской ответственности владельцев, допуску для участия в дорожном движении и иные.

Вопросы обучения, проверки знаний требований диспетчеров ВАТС регулируются иными нормативно-правовыми актами.

Также законопроект направлен на установление на законодательном уровне

получения и использования информации о координатно-временных параметрах таких транспортных средств, осуществляющих перевозки по автомобильным дорогам общего пользования пассажиров и багажа по маршрутам регулярных перевозок.

Законодательством Российской Федерации не предусмотрена обязанность для операторов навигационно-информационных систем предоставлять открытый доступ к навигационной информации о транспортных средствах, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров и багажа, что приводит к созданию своего рода монополии операторов на владение такой информацией, что в свою очередь препятствует созданию условий для вывода на рынок новых услуг и использования новых бизнес-моделей при оказании услуг в сфере перевозок.

Для обеспечения недискриминационного доступа, в том числе хозяйствующих субъектов, к информации о координатно-временных параметрах транспортных средств, осуществляющих перевозку пассажиров и багажа по регулярным маршрутам, проектом федерального закона такая информация признается общедоступной, а также предусматривается обязанность операторам навигационно-информационных систем размещать указанную информацию в форме открытых данных в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» в формате, допускающем автоматизированную обработку.

Защита навигационной информации от неправомерного доступа, уничтожения, модифицирования, блокирования, копирования, предоставления, распространения, а также от иных неправомерных действий в отношении такой информации осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Правительство Российской Федерации наделяется новым полномочием - определять порядок, периодичность и объем размещения операторами навигационно-информационных систем в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» общедоступной навигационной информации о транспортных средствах, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров и багажа.

Предложенная законопроектом терминология разработана с учётом действующих нормативно-правовых и технико-распорядительных актов Договора о Евразийском экономическом союзе и Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций. Законопроект соответствует положениям Договора о Евразийском экономическом союзе, а также положениям иных действующих международных договоров, ратифицированных Российской Федерации.

Принятие законопроекта не повлечет социально-экономических, финансовых и иных последствий реализации предлагаемых решений, в том числе для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности.

Законопроект не связан с целями государственных программ Российской Федерации.

Согласно пункту 60(1) Регламента Правительства Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации

от 1 июня 2004 г. № 260, на законопроект будет получено заключение Минэкономразвития России об оценке регулирующего воздействия.

Принятие законопроекта не предполагает увеличения численности, не потребует дополнительных расходов из федерального бюджета и изменения порядка финансирования федеральных органов исполнительной власти.

Принятие законопроекта не влечет за собой:

изменения объема полномочий и компетенции органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления;

выделения дополнительных ассигнований из соответствующих бюджетов;

сокращения доходной части соответствующих бюджетов.

В законопроекте присутствуют обязательные требования, оценка соблюдения которых осуществляется в рамках государственного контроля (надзора), муниципального контроля, при рассмотрении дел об административных правонарушениях.

Законопроект соответствует положениям Договора о Евразийском экономическом союзе, а также положениям иных международных договоров Российской Федерации.