

Об утверждении Правил реализации пилотного проекта по внедрению автотранспортных средств с условной и высокой автоматизацией управления

Совместный приказ Заместителя Премьер-Министра – Министра искусственного интеллекта и цифрового развития Республики Казахстан от 31 июля 2026 года № 442/НҚ, и.о. Министра транспорта Республики Казахстан от 29 июля 2026 года № 196 и Министра внутренних дел Республики Казахстан от 4 августа 2026 года № 550

В целях реализации пилотного проекта по внедрению автотранспортных средств с условной и высокой автоматизацией управления, ПРИКАЗЫВАЕМ:

1. Утвердить прилагаемые Правила реализации пилотного проекта по внедрению автотранспортных средств с условной и высокой автоматизацией управления.

2. Комитету цифровых активов и прорывных технологий Министерства искусственного интеллекта и цифрового развития Республики Казахстан в установленном законодательством Республики Казахстан порядке обеспечить:

1) в течение пяти календарных дней после подписания настоящего совместного приказа направление его на казахском и русском языках в Республиканское государственное предприятие на праве хозяйственного ведения "Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан" Министерства юстиции Республики Казахстан для официального опубликования и включения в Эталонный контрольный банк нормативных правовых актов Республики Казахстан;

2) размещение настоящего совместного приказа на интернет-ресурсах министерств искусственного интеллекта и цифрового развития, транспорта и внутренних дел Республики Казахстан после его официального опубликования.

3. Контроль за исполнением настоящего совместного приказа возложить на курирующих вице-министров искусственного интеллекта и цифрового развития, транспорта и заместителя министра внутренних дел Республики Казахстан.

4. Настоящий совместный приказ вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

Заместитель Премьер-Министра -
Министр искусственного интеллекта и
цифрового развития Республики Казахстан

_____ Ж. Мадиев

Министр внутренних дел
Республики Казахстан

_____ Е. Саденов

Исполняющий обязанности
Министр транспорта
Республики Казахстан

_____ М. Калиакпаров

Утверждены
совместным приказом
Заместителя Премьер-Министра

– Министра искусственного
интеллекта и цифрового
развития Республики Казахстан
от 31 июля 2026 года № 442/НК,
Исполняющего обязанности
Министра транспорта
Республики Казахстан
от 29 июля 2026 года № 196
и Министра внутренних дел
Республики Казахстан
от 4 августа 2026 года № 550

Правила реализации пилотного проекта по внедрению автотранспортных средств с условной и высокой автоматизацией управления

Глава 1. Общие положения

1. Настоящие Правила реализации пилотного проекта по внедрению автотранспортных средств с условной и высокой автоматизацией управления (далее – Правила) определяют условия и порядок реализации пилотного проекта по внедрению автотранспортных средств с условной и высокой автоматизацией управления (далее – пилотный проект).

2. Понятия, используемые в настоящих Правилах:

1) динамическая задача управления автотранспортным средством – совокупность всех оперативных и тактических функций в реальном времени, необходимых для управления автотранспортным средством в процессе движения, включая: управление поперечным движением посредством рулевого управления, управление продольным движением посредством ускорения и торможения, мониторинг окружающей среды через обнаружение, распознавание и классификацию объектов и событий, исполнение реакций на объекты и события, планирование маневров, обеспечение видимости автотранспортного средства посредством освещения и сигнализации, обеспечение безопасной дистанции. Динамическая задача управления автотранспортным средством не включает задачи планирования маршрута и выбор пунктов назначения;

2) система автоматизированного управления – программно-аппаратный комплекс, способный выполнять динамическую задачу управления автотранспортным средством полностью или частично в пределах установленной среды штатной эксплуатации;

3) автоматизированный режим управления – режим, при котором управление транспортным средством осуществляется посредством системы автоматизированного управления;

4) автотранспортное средство высокой автоматизации – автотранспортное средство, в котором система автоматизированного управления осуществляет выполнение всей динамической задачи управления автотранспортным средством без участия (нахождения в салоне транспортного средства) водителя в пределах штатной

эксплуатации (уровень 4 по международной классификации уровней автоматизации управления транспортными средствами);

5) лицо, ответственное за принятие управления автотранспортным средством – лицо, определенное субъектом пилотного проекта, находящееся в автотранспортном средстве условной автоматизации на месте водителя, имеющее соответствующую квалификацию и способное управлять автотранспортным средством, в том числе реагировать на запросы системы автоматизированного управления о вмешательстве и на очевидные сбои в выполнении ей динамической задачи управления, вынуждающие его использовать ручной режим управления автотранспортным средством. После перехода на ручной режим управления, лицо, ответственное за принятие управления автотранспортным средством признается водителем в соответствии с подпунктом 25) статьи 1 Закона Республики Казахстан от 17 апреля 2014 года "О дорожном движении";

6) международная классификация уровней автоматизации управления транспортными средствами – классификация уровней автоматизации управления транспортными средствами, установленная международным стандартом ISO/SAE PAS 22736 "Таксономия и определения терминов, относящихся к системам автоматизации вождения дорожных транспортных средств";

7) удаленный оператор – лицо, определенное субъектом пилотного проекта, находящееся вне транспортного средства, осуществляющее маршрутизацию и диспетчеризацию автотранспортного средства высокой автоматизации (определение и изменение маршрута движения, активацию и деактивацию), без выполнения динамической задачи управления автотранспортным средством;

8) комиссия пилотного проекта – коллегиальный орган при Министерстве искусственного интеллекта и цифрового развития Республики Казахстан, состоящий из государственных органов, участвующих в реализации пилотного проекта, осуществляющий свою деятельность в соответствии с Положением и настоящими Правилами. Положение о комиссии пилотного проекта утверждается Министерством искусственного интеллекта и цифрового развития Республики Казахстан;

9) испытатель – лицо, определенное субъектом пилотного проекта, находящееся внутри автотранспортного средства высокой автоматизации на водительском или переднем пассажирском сиденье, осуществляющее мониторинг работы системы автоматизированного управления, фиксацию параметров и событий движения автотранспортного средства, без выполнения динамической задачи управления, но с возможностью вмешательства в управление автотранспортным средством, при сбоях системы автоматизированного управления, в целях прекращения движения;

10) испытательный полигон – специально выделенная и оборудованная территория, предназначенная для проверки функционирования систем автоматизированного управления автотранспортными средствами в штатной эксплуатации;

11) автотранспортное средство условной автоматизации – автотранспортное средство, в котором система автоматизированного управления осуществляет выполнение всей динамической задачи управления автотранспортным средством в пределах штатной эксплуатации, с обязательным нахождением на месте водителя, лица ответственного за принятие управления автотранспортным средством (уровень 3 по международной классификации уровней автоматизации управления транспортными средствами);

12) штатная эксплуатация – условия эксплуатации, в пределах которых система автоматизированного управления, обеспечивает безопасное выполнение динамической задачи управления автотранспортным средством, включая, но не ограничиваясь: географические параметры (типы дорог, определенные маршруты или территории), параметры дорожной инфраструктуры (наличие разметки, светофоров, дорожных знаков), условия окружающей среды (погодные условия, освещенность, время суток), параметры движения (диапазон скоростей, интенсивность транспортного потока), характеристики участников дорожного движения и другие условия влияющие на эксплуатацию автотранспортных средств, оснащенных системами автоматизированного управления.

3. Цели внедрения пилотного проекта:

1) апробация автотранспортных средств с условной и высокой автоматизацией управления, определение условий их допуска к участию в дорожном движении, включая территории и среды штатной эксплуатации;

2) отработка форм и методов государственного контроля, включая порядок мониторинга движения автотранспортных средств с условной и высокой автоматизацией управления, доступ уполномоченных органов к данным, а также процедуры приостановления или прекращения эксплуатации при выявлении нарушений;

3) выработка требований к техническому состоянию, программному обеспечению, кибербезопасности и надежности автотранспортных средств с условной и высокой автоматизацией управления, а также процедур их сертификации, допуска и регулярного контроля в период эксплуатации;

4) сбор правоприменительной практики и аналитических данных, необходимых для последующего внесения изменений в действующее законодательство Республики Казахстан с целью перехода от пилотного проекта к полноценному регулированию автотранспортных средств с условной и высокой автоматизацией управления.

Глава 2. Территория реализации пилотного проекта

4. Реализация пилотного проекта осуществляется на территории городов Астана, Алматы и Косшы Акмолинской области на испытательных полигонах и по установленным маршрутам дорог общего пользования, определяемым решениями

соответствующих местных исполнительных органов по согласованию со Службой государственной охраны Республики Казахстан и Министерствами внутренних дел, транспорта Республики Казахстан.

Глава 3. Срок реализации пилотного проекта

5. Срок действия пилотного проекта составляет 3 (три) года.

6. Срок участия субъектов пилотного проекта устанавливается на срок действия пилотного проекта.

Глава 4. Получение статуса субъекта пилотного проекта

7. К участию в пилотном проекте могут быть допущены юридические лица, которые выразили намерение участвовать в пилотном проекте, при условии их соответствия пункту 12 настоящих Правил.

8. Юридические лица, указанные в пункте 7 настоящих Правил в целях получения статуса субъекта пилотного проекта, направляют в Министерство искусственного интеллекта и цифрового развития Республики Казахстан сопроводительное письмо с приложением заявления о принятии обязательств, вытекающих из настоящих Правил и обеспечении безопасности автотранспортного средства условной или высокой автоматизации по форме согласно приложению, к настоящим Правилам.

9. В случае соответствия представленных документов пункту 8 настоящих Правил, Министерство искусственного интеллекта и цифрового развития Республики Казахстан совместно с комиссией пилотного проекта рассматривает представленные документы в течение 15 (пятнадцати) рабочих дней со дня их получения.

10. По результатам рассмотрения, в случае принятия решения о наделении статусом субъекта пилотного проекта Министерство искусственного интеллекта и цифрового развития Республики Казахстан в течение 5 (пяти) рабочих дней со дня принятия такого решения уведомляет юридическое лицо и вносит в Правительство Республики Казахстан соответствующую информацию.

Уведомление Министерства искусственного интеллекта и цифрового развития Республики Казахстан содержит сведения о наделении соответствующего лица статусом субъекта пилотного проекта, а также о предоставлении ему права на ввоз автотранспортных средств с указанием их категории, марки и количества.

11. В случае несоответствия или неполноты представленных документов установленным пунктом 8 настоящих Правил, Министерство искусственного интеллекта и цифрового развития Республики Казахстан принимает решение об отказе в наделении статусом субъекта пилотного проекта и направляет юридическому лицу письмо с указанием причин отказа.

Глава 5. Субъекты пилотного проекта

12. Субъект пилотного проекта:

1) является юридическим лицом, зарегистрированным на территории Республики Казахстан;

2) является собственником и (или) владельцем автотранспортного средства;

3) предпринимает меры по устранению недостатков системы автоматизированного управления, выявленных в ходе эксплуатации автотранспортного средства;

4) предпринимать необходимые меры по получению информации о несоответствии системы автоматизированного управления требованиям безопасности во время эксплуатации автотранспортного средства;

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

6) при эксплуатации автотранспортных средств по запросу Министерства искусственного интеллекта и цифрового развития Республики Казахстан данные о:

местоположении автотранспортных средств с указанием статусов – движение в режиме такси (свободен, принимает заказы, свободен, не принимает заказы, занят без пассажира, занят с пассажиром) или вне режима такси, без указания сведений, нарушающих законодательство Республики Казахстан о персональных данных и их защите;

государственном регистрационном номере автотранспортных средств.

7) информировать пассажира автотранспортных средств высокой автоматизации о недопустимости вмешательства в управление автотранспортных средств;

8) осуществлять разработку системы внутреннего контроля за удаленными операторами, предусматривающей собственника и (или) владельца автотранспортных средств высокой автоматизации по обучению удаленных операторов в соответствии с программой подготовки и по контролю допуска удаленных операторов к выполнению своих обязанностей;

9) предпринимать меры, направленные на минимизацию рисков для эксплуатации автотранспортного средства, включая, но не ограничиваясь:

внедрение в систему автоматизированного управления встроенных алгоритмов поиска отказов и определения собственного состояния, а также сбора информации от функциональных датчиков различной физической природы;

оснащение автотранспортного средства устройством, позволяющим осуществить аварийное отключение системы автоматизированного управления от систем транспортного средства в случае eУ отказа, как с места водителя, так и дистанционно удаленным оператором;

организацию регулярного технического обслуживания автотранспортного средства, а также предрейсового контроля его технического состояния;

внедрение диагностической системы, отслеживающей работоспособность программного обеспечения и электрооборудования в реальном времени;

организацию централизованной оценки и принятия решения о соответствии среды штатной эксплуатации, в том числе на основе статистических показателей.

Глава 6. Удаленный оператор

13. В обязанности удаленного оператора входит осуществление следующих действий в отношении автотранспортных средств высокой автоматизации:

диспетчеризация и маршрутизация движения (определение и изменение маршрута движения, активацию и деактивацию);

контроль соответствия штатной эксплуатации в пределах технических возможностей систем удаленного мониторинга и установленных субъектом пилотного проекта правил.

14. Удаленным оператором могут одновременно осуществляться маршрутизация и диспетчеризация более одного автотранспортного средства высокой автоматизации.

15. Удаленный оператор обладает необходимыми знаниями и навыками для выполнения функций маршрутизации и диспетчеризации, которые определяются внутренними регламентами субъектов пилотного проекта.

16. В случае наступления дорожно-транспортного происшествия удаленный оператор руководствуется действующим законодательством Республики Казахстан с учетом требований настоящих Правил.

Глава 7. Лица, ответственные за принятие управления автотранспортным средством

17. Лицо, ответственное за принятие управления автотранспортным средством соответствует следующим требованиям:

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

2) стаж вождения транспортных средств соответствующей категории не менее трех лет;

3) отсутствие фактов привлечения в течение последних трех лет к административной ответственности за нарушения в области безопасности дорожного движения, влекущие лишение права управления транспортными средствами соответствующей категории;

4) отсутствие медицинских противопоказаний к управлению транспортным средством соответствующей категории, включая отсутствие признаков воздействия вредных и (или) опасных производственных факторов, состояний и заболеваний,

препятствующих выполнению трудовых обязанностей, в том числе алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения и остаточных явлений такого опьянения, подтверждение которого осуществляется субъектом пилотного проекта, в случае выявления признаков, свидетельствующих о возможности наличия таких противопоказаний.

18. Лицо, ответственное за принятие управления автотранспортным средством:

1) находится на месте водителя;

2) изучает и выполняет требования руководства по работе с системой автоматизированного управления;

3) контролировать что система автоматизированного управления используется только в пределах штатной эксплуатации;

4) не отвлекаться от контроля движения во время работы системы автоматизированной управления;

5) принимать на себя управление автотранспортным средством в случае возникновения риска нарушений правил дорожного движения;

6) предотвращать возможные дорожно-транспортные происшествия всеми доступными способами с соблюдением правил дорожного движения;

7) незамедлительно принять на себя управление автотранспортным средством путем непосредственного воздействия на органы управления транспортного средства в следующих случаях:

получения сигнала от системы автоматизированного управления о такой необходимости;

исходя из конкретных обстоятельств лицо, ответственное за принятие управления автотранспортным средством определило, что система автоматизированного управления вышла за пределы штатной эксплуатации или имеет ошибки функционирования;

для предотвращения аварийной ситуации или нарушения правил дорожного движения;

для предотвращения выхода из штатной эксплуатации;

по своему усмотрению в рамках выполнения рабочих задач.

8) в случае наступления дорожно-транспортного происшествия, лицо, ответственное за принятие управления автотранспортным средством руководствуется действующим законодательством Республики Казахстан с учетом требований настоящих Правил.

Глава 8. Условия допуска автотранспортных средств условной и высокой автоматизации к участию в пилотном проекте

19. Условиями допуска автотранспортных средств условной и высокой автоматизации к участию в пилотном проекте являются:

1) собственником и (или) владельцем автотранспортного средства является субъект пилотного проекта;

2) наличие свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства Республики Казахстан, выданного в соответствии с Требованиями и особенностями проведения оценки соответствия, а также выпуска в обращение транспортных средств, отнесенных к автотранспортным средствам с условной и высокой автоматизацией управления, ввозимых из третьих стран субъектами пилотного проекта, со дня изготовления которых прошло не более 3 лет, разработанными в соответствии с абзацем третьим подпункта 3.2.7 пункта 3 Решения Комиссии таможенного союза от 9 декабря 2011 года № 877 "О принятии технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств" (далее – Решение Комиссии), либо наличие документа, оформленного по результатам оценки соответствия автотранспортных средств условной или высокой автоматизации, проведенной в установленном указанным техническим регламентом порядке, в том числе в одном из государств – членов Таможенного союза, и действующего на момент выпуска такого автотранспортного средства на территорию Таможенного союза.

3) в свидетельстве о государственной регистрации транспортного средства в графе "Особые отметки" имеется запись "Условная автоматизация управления" или "высокая автоматизация управления". А в случае ввоза автотранспортных средств условной или высокой автоматизации на основании Требований, в графе "Особые отметки" имеется запись "Эксплуатация только на территории Республики Казахстан".

Для субъектов пилотного проекта выпуск в обращение на территории Республики Казахстан автотранспортных средств допускается без оформления электронного паспорта транспортного средства.

Автотранспортное средство признается допущенным к участию в пилотном проекте при наличии документов, подтверждающих соответствие требованиям, указанным в подпунктах 1)-3) настоящего пункта.

20. Субъектом пилотного проекта осуществляется мониторинг функционирования системы автоматизированного управления автотранспортным средством, которая обеспечивает:

соблюдение правил дорожного движения;

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

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

диагностирование неисправностей системы автоматизированного управления на любом этапе эксплуатации;

функционирование только в пределах штатной эксплуатации;

минимизацию риска в случае сбоя в работе подсистем или компонентов автоматизированного управления или иной системы автотранспортного средства;

уведомление о том, что система автоматизированного управления выходит за пределы штатной эксплуатации, звуковым, визуальным, тактильным или иным способом;

безопасную остановку автотранспортного средства с обеспечением возможности для пассажира автотранспортного средства высокой автоматизации выйти из транспортного средства, при выходе или ожидаемом выходе системы автоматизированного управления автотранспортным средством высокой автоматизации из штатной эксплуатации.

21. Субъектом пилотного проекта обеспечивается:

1) оснащение автотранспортных средств:

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

устройствами для непрерывной некорректируемой видеорегистрации, которые осуществляют фиксацию пассажира автотранспортных средств и окружающей дорожно-транспортной обстановки во время эксплуатации;

устройством, позволяющим аварийно отключить систему автоматизированного управления от систем транспортного средства в случае еѢ отказа, как с места водителя, так и дистанционно удаленным оператором;

специальным знаком "Автономное управление", установленным на заднем стекле или крышке задней двери автотранспортных средств;

программно-аппаратным комплексом, позволяющим удаленному оператору осуществлять дистанционный выбор маршрута и мест остановки автотранспортных средств высокой автоматизации;

специальными маркировками, нанесенными на заднем боковом стекле со стороны места, предназначенного для водителя, содержащими номер телефона, по которому в случае дорожно-транспортного происшествия любой участник дорожного движения или третьи лица будут иметь возможность связи с субъектом пилотного проекта;

2) деактивация автоматизированной системы управления автотранспортного средства высокой автоматизации удаленным оператором возможна только после его полной остановки;

3) возможность связи пассажира автотранспортных средств высокой автоматизации с представителями службы технической поддержки субъекта пилотного проекта;

4) определена штатная эксплуатация, в рамках которой субъект пилотного проекта гарантируют безопасность автоматизированного режима управления;

5) обеспечена информационная безопасность, предотвращающая внешнее вмешательство в систему автоматизированного управления, за исключением случаев,

когда такое вмешательство предусмотрено самой системой автоматизированного управления в целях обеспечения безопасности, включая вмешательство удаленного оператора;

б) достижение субъектом пилотного проекта следующих критериев:

подготовка к эксплуатации автотранспортного средства составила не менее 100 часов на испытательном полигоне;

отсутствие дорожно-транспортных происшествий, обусловленных движением автотранспортного средства, которое осуществлено с нарушением правил дорожного движения, в последние 100 часов эксплуатации на испытательном полигоне;

субъектом пилотного проекта не выявлено технологических и (или) организационных препятствий для эксплуатации автотранспортного средства на территории пилотного проекта.

22. В период, когда автотранспортные средства высокого уровня автоматизации эксплуатируются без перевозки пассажиров и исключительно в целях тестирования, проверки и настройки функционирования систем автоматизированного управления и ее обновлений, допускается нахождение в нем испытателя, если необходимость его присутствия определена субъектом пилотного проекта.

Глава 9. Особенности осуществления перевозок пассажиров и багажа автотранспортными средствами условной и высокой автоматизации, а также порядок взаимодействия с государственными органами и действий при дорожно-транспортных происшествиях

23. Перевозка пассажиров и багажа автотранспортными средствами условной и высокой автоматизации осуществляется с учетом следующих особенностей:

1) автотранспортное средство условной и высокой автоматизации категории М 1 или М 2;

2) перевозка пассажиров и багажа автотранспортным средством осуществляется на основании публичного договора, заключаемого посредством принятия к выполнению перевозчиком такси, заказа пассажира, посредством интернет-платформ и (или) мобильных приложений заказа такси от субъекта пилотного проекта;

3) при эксплуатации автотранспортного средства при перевозке пассажиров номера контактных телефонов службы технической поддержки субъекта пилотного проекта указываются внутри салона автотранспортного средства;

4) при перевозке пассажиров и багажа автотранспортным средством высокой автоматизации наличие в нем испытателя не допускается;

5) перевозчик такси, осуществляющий перевозку пассажиров и багажа автотранспортными средствами условной или высокой автоматизации категории М1 имеет поданное в местные исполнительные органы уведомление о начале осуществления деятельности в качестве перевозчика такси;

6) перевозчик, осуществляющий перевозку пассажиров и багажа автотранспортными средствами условной или высокой автоматизации категории М2 имеет действующую лицензию на право занятия деятельностью по нерегулярной перевозке пассажиров и багажа;

7) перевозки такси (М1) и нерегулярные перевозки пассажиров и багажа (М2) осуществляются с соблюдением действующих требований законодательства, предусмотренных для данных видов перевозок, с учетом особенностей, установленных настоящими Правилами.

24. Субъект пилотного проекта до начала перевозки пассажиров и багажа автотранспортными средствами обязан обеспечить страхование и поддержание в течение всего срока действия пилотного проекта риска ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу третьих лиц, в отношении каждого автотранспортного средства. Субъект пилотного проекта в дополнение к договору обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств обязан поддерживать застрахованным в течение всего срока действия пилотного проекта риск ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, в пользу третьих лиц на сумму 60 (шестидесяти) миллионов тенге в отношении каждого автотранспортного средства.

25. При необходимости остановки автотранспортного средства в процессе движения сотрудник полиции устанавливает связь с удаленным оператором по номеру телефона, указанному на заднем боковом стекле транспортного средства высокой автоматизации со стороны места водителя, а также размещенному на официальном сайте субъекта пилотного проекта в информационно-телекоммуникационной сети Интернет.

Сотрудник полиции сообщает государственный регистрационный номер транспортного средства удаленному оператору либо лицу, ответственным за принятие управления транспортным средством с условной автоматизацией и доводит требование об остановке конкретного транспортного средства с указанием оснований для остановки в соответствии со статьей 52 Закона Республики Казахстан "О дорожном движении".

При необходимости временного ограничения или запрета движения автотранспортных средств в целях обеспечения безопасности охраняемых лиц и объектов в соответствии с подпунктом 9) пункта 2 статьи 18 Закона Республики Казахстан "О Службе государственной охраны Республики Казахстан", Служба государственной охраны Республики Казахстан осуществляет прямую связь с субъектом пилотного проекта, а в случае нахождения автотранспортного средства в движении с удаленным оператором по номеру телефона, нанесенному на заднем боковом стекле автотранспортного средства высокой автоматизации со стороны места

водителя и размещенному на официальном сайте субъекта пилотного проекта в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" сообщает удаленному оператору государственный регистрационный номер транспортного средства либо с лицом, ответственным за принятие управления автотранспортным средством условной автоматизации, и сообщает о необходимости осуществить остановку конкретного автотранспортного средства либо изменение маршрута.

26. При наступлении случаев, указанных в пункте 25 настоящих Правил, остановка автотранспортного средства обеспечивается в ближайшем безопасном месте. В случае обращения сотрудников ведомств, указанных в пункте 25 настоящих Правил, с требованием о прибытии представителя, субъект пилотного проекта обеспечивает его прибытие к месту остановки автотранспортного средства в течение тридцати минут.

27. В случае дорожно-транспортного происшествия с участием автотранспортного средства высокой автоматизации, участники дорожного движения сообщают по единому каналу "102" о случившемся дорожно-транспортном происшествии, а также могут установить связь с субъектом пилотного проекта посредством телефонного звонка или короткого текстового сообщения по номеру телефона, указанного на заднем боковом стекле автомобиля высокой автоматизации и на официальном сайте субъекта пилотного проекта в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет".

При этом субъект пилотного проекта с момента получения информации о дорожно-транспортном происшествии в течение тридцати минут обеспечивает прибытие своего уполномоченного представителя на место дорожно-транспортного происшествия для оформления дорожно-транспортного происшествия в порядке, установленном законодательством Республики Казахстан.

28. В рамках разбора и оформления дорожно-транспортного происшествия с участием автотранспортного средства представитель субъекта пилотного проекта предоставляет в орган внутренних дел Республики Казахстан, осуществляющий производство по делу по факту дорожно-транспортного происшествия, непрерывные видеозаписи с камер видеонаблюдения автотранспортного средства, участвующего в дорожно-транспортном происшествии. Качество видеозаписи позволяет детально оценить окружающую обстановку в момент дорожно-транспортного происшествия в любое время суток при любых погодных условиях. Видеозапись содержит момент дорожно-транспортного происшествия, а также период, включающий 30 (тридцать) секунд до и после такого момента.

29. В случае дорожно-транспортного происшествия с участием транспортного средства, повлекшее причинение вреда жизни и здоровью людей, субъект пилотного проекта обеспечивает информирования органов внутренних дел, медицинские службы, а также прибытие уполномоченного представителя на место дорожно-транспортного происшествия в течение тридцати минут.

30. В случае принятия решения уполномоченными государственными органами в пределах их полномочий, о прекращении (временной или частичной приостановке) проезда автотранспортного средства по территории пилотного проекта субъект пилотного проекта прекращает (временно или частично приостановить) проезд автотранспортного средства в соответствии со сроками и ограничениями, установленными соответствующими правовыми актами.

31. Субъекты пилотного проекта, удаленные операторы, а также лица, ответственные за принятие управления автотранспортным средством условной автоматизации, за нарушение требований настоящих Правил, повлекшее причинение вреда жизни, здоровью или имуществу участников дорожного движения, несут ответственность в соответствии с законами Республики Казахстан.

32. Субъект пилотного проекта не позднее 5 (пяти) календарных дней со дня начала пилотного проекта направляет в государственные органы, участвующие в реализации проекта уведомление в письменной форме о номере телефона, по которому можно связываться с представителем субъекта пилотного проекта для решения вопросов, связанных с реализацией пилотного проекта и эксплуатацией автотранспортного средства. В случае изменения такого номера телефона субъект пилотного проекта обеспечивает в течении 2 (двух) календарных дня уведомление указанных лиц о таких изменениях. При этом актуализация номера телефона субъектом пилотного проекта на своем официальном сайте и на автотранспортных средствах осуществляется незамедлительно.

Глава 10. Основания и сроки приостановления статуса субъекта пилотного проекта

33. Статус субъекта пилотного проекта приостанавливается в следующих случаях:

1) непредставление отчета о реализации пилотного проекта для целей проведения мониторинга и оценки эффективности и результативности реализации пилотного проекта, в соответствии с настоящими Правилами, а также представление неполной или недостоверной информации в таких отчетах. В этом случае статус субъекта пилотного проекта приостанавливается до момента представления отчета о реализации пилотного проекта для целей проведения мониторинга и оценки эффективности и результативности реализации пилотного проекта, или представления уточненного отчета;

2) дорожно-транспортное происшествие с участием автотранспортного средства субъекта пилотного проекта, в результате которого причинен вред здоровью средней тяжести. В этом случае статус субъекта пилотного проекта приостанавливается до вынесения процессуального решения уполномоченного должностного лица о примирении сторон дорожно-транспортного происшествия и возмещении причиненного вреда потерпевшему либо до окончательного процессуального решения должностного лица (суда) о том, что при эксплуатации автотранспортного средства

системой автоматизированного управления не было допущено нарушений правил дорожного движения Республики Казахстан либо неисправностей, повлекших данное происшествие;

3) дорожно-транспортное происшествие с участием автотранспортного средства субъекта пилотного проекта, в результате которого причинены тяжкий вред здоровью либо смерть человека. В этом случае статус субъекта пилотного проекта приостанавливается до окончательного процессуального решения должностного лица (суда) о том, что при эксплуатации автотранспортного средства системой автоматизированного управления не было допущено нарушений правил дорожного движения Республики Казахстан либо неисправностей, повлекших данное происшествие.

Министерство внутренних дел Республики Казахстан в течение 3 (трех) рабочих дней со дня наступления обстоятельств, указанных в подпунктах 2) и 3) настоящего пункта, обеспечивает информирование Министерства искусственного интеллекта и цифрового развития Республики Казахстан о дорожно-транспортном происшествии.

34. Решение о приостановлении статуса субъекта пилотного проекта принимается Министерством искусственного интеллекта и цифрового развития Республики Казахстан на основании наступления одного или нескольких случаев, предусмотренных пунктом 33 настоящих Правил.

В случаях, предусмотренными подпунктами 2) и 3) пункта 33 настоящих Правил, решение о приостановлении статуса субъекта пилотного проекта принимается Министерством искусственного интеллекта и цифрового развития Республики Казахстан на основании заключения комиссии пилотного проекта, в порядке, установленном главой 12 настоящих Правил.

Министерство искусственного интеллекта и цифрового развития Республики Казахстан уведомляет субъекта пилотного проекта, в отношении которого принято решение о приостановлении статуса, путем направления копии приказа о приостановлении статуса субъекта пилотного проекта в течение 5 (пяти) рабочих дней со дня, следующего за днем вступления в силу соответствующего приказа, на адрес электронной почты, указанный субъектом пилотного проекта в заявлении о присоединении к пилотному проекту.

35. С момента получения уведомления о приостановлении статуса, субъект пилотного проекта обязан:

1) приостановить участие в пилотном проекте, включая эксплуатацию автотранспортных средств в рамках пилотного проекта;

2) устранить причины, послужившие основанием для приостановления статуса субъекта пилотного проекта, в зависимости от соответствующего основания, указанного в пункте 33 настоящих Правил, и представить в Министерство искусственного интеллекта и цифрового развития Республики Казахстан:

при приостановлении по основанию, предусмотренному подпунктом 1) пункта 33 настоящих Правил, отчет о реализации пилотного проекта;

при приостановлении по основанию, предусмотренному подпунктом 2) пункта 33 настоящих Правил, копию процессуального решения уполномоченного должностного лица о примирении сторон дорожно-транспортного происшествия и возмещении причиненного вреда потерпевшему либо копию вступившего в законную силу процессуального решения уполномоченного должностного лица (суда) о том, что при эксплуатации автотранспортного средства системой автоматизированного управления не было допущено нарушений правил дорожного движения Республики Казахстан либо неисправностей, повлекших данное происшествие;

при приостановлении по основанию, предусмотренному подпунктом 3) пункта 33 настоящих Правил, копию вступившего в законную силу процессуального решения уполномоченного должностного лица (суда) о том, что при эксплуатации автотранспортного средства системой автоматизированного управления не было допущено нарушений правил дорожного движения Республики Казахстан либо неисправностей, повлекших данное происшествие.

36. Решение о возобновлении статуса субъекта пилотного проекта принимается Министерством искусственного интеллекта и цифрового развития Республики Казахстан в течение 5 (пяти) рабочих дней с момента предоставления субъектом пилотного проекта документов, предусмотренных в подпункте 2) пункта 35 настоящих Правил.

37. Субъект пилотного проекта, в отношении которого принято решение о возобновлении статуса субъекта пилотного проекта, уведомляется о принятом решении в течение 5 (пяти) рабочих дней со дня, следующего за днем вступления в силу решения Министерством искусственного интеллекта и цифрового развития Республики Казахстан по адресу электронной почты, указанному в заявлении субъекта пилотного проекта на присоединение к пилотному проекту, с приложением копии приказа о возобновлении статуса субъекта пилотного проекта.

Глава 11. Основания и сроки прекращения статуса субъекта пилотного проекта

38. Статус субъекта пилотного проекта прекращается по следующим основаниям:

1) ликвидация юридического лица – субъекта пилотного проекта, признание его несостоятельным (банкротом) либо прекращение деятельности в установленном законодательством порядке;

2) предоставление субъектом пилотного проекта заведомо недостоверных сведений при приобретении статуса субъекта пилотного проекта;

3) установление наличия факта о том, что при эксплуатации автотранспортного средства системой автоматизированного управления было допущено нарушение правил дорожного движения Республики Казахстан либо неисправности, подтвержденного

вступившим в законную силу постановлением (решением) уполномоченного органа (суда), в результате которого произошло дорожно-транспортное происшествие, указанное в подпункте 2) и подпункте 3) пункта 33 настоящих Правил;

4) подача субъектом пилотного проекта в Министерство искусственного интеллекта и цифрового развития Республики Казахстан письменного заявления (уведомления) о добровольном прекращении участия в пилотном проекте.

39. Решение о прекращении статуса субъекта пилотного проекта принимается Министерством искусственного интеллекта и цифрового развития Республики Казахстан по основаниям, предусмотренным пунктом 40 настоящих Правил.

В случае, предусмотренном подпунктом 3) пункта 38 настоящих Правил, решение о прекращении статуса субъекта пилотного проекта принимается Министерством искусственного интеллекта и цифрового развития Республики Казахстан на основании заключения комиссии, в порядке, установленном главой 12 настоящих Правил.

40. Субъект пилотного проекта, в отношении которого принято решение о прекращении статуса субъекта пилотного проекта, уведомляется о принятом решении путем направления ему в течение 3 (трех) рабочих дней со дня, следующего за днем вступления в силу приказа о прекращении статуса субъекта пилотного проекта по адресу электронной почты, указанному в заявлении субъекта пилотного проекта на присоединение к пилотному проекту, копии приказа о прекращении статуса субъекта пилотного проекта.

Глава 12. Рассмотрение комиссией пилотного проекта дорожно-транспортных происшествий

41. Министерство искусственного интеллекта и цифрового развития Республики Казахстан совместно с комиссией пилотного проекта и субъектом пилотного проекта в течение 30 (тридцати) календарных дней после наступления случаев, указанных в подпунктах 2) и 3) пункта 33 и в подпункте 4) пункта 38 настоящих Правил, осуществляют рассмотрение обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, в том числе:

1) об объеме и о характере вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица в результате эксплуатации автотранспортного средства;

2) об обстоятельствах, повлекших за собой причинение вреда жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица в результате эксплуатации автотранспортного средства (в том числе о технических (технологических) сбоях и (или) об ошибках, допущенных при эксплуатации системы автоматизированного управления, о действиях (бездействии) лиц, которые повлекли или могли повлечь причинение такого вреда);

3) о принятых или об отсутствии принятых мер, направленных на минимизацию и (или) устранение последствий причинения вреда жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица, а также на предупреждение причинения такого вреда;

4) о необходимости или об отсутствии необходимости приостановления и (или) прекращения статуса субъекта пилотного проекта.

42. Комиссия пилотного проекта вправе запрашивать у субъекта пилотного проекта документы и информацию, касающиеся дорожно-транспортного происшествия.

43. Заключение комиссии пилотного проекта оформляется в виде протокола комиссии пилотного проекта.

44. Заключение комиссии пилотного проекта, содержащего решения о необходимости приостановления и (или) прекращения статуса субъекта пилотного проекта является основанием для принятия Министерством искусственного интеллекта и цифрового развития Республики Казахстан решения о приостановлении и (или) прекращения статуса указанного субъекта пилотного проекта.

Глава 13. Оценка эффективности и результативности пилотного проекта

45. Оценка эффективности и результативности реализации пилотного проекта осуществляется в рамках мониторинга пилотного проекта.

46. В ходе мониторинга пилотного проекта оценивается соответствие деятельности субъекта пилотного проекта требованиям настоящих Правил, а также достижение по итогам реализации пилотного проекта следующих показателей эффективности и результативности:

1) пробег автотранспортных средств высокой автоматизации (не менее) - 10000 (десять тысяч) километров;

2) количество осуществленных пассажирских перевозок (не менее) – 100 (ста) единиц;

3) отсутствие дорожно-транспортных происшествий вследствие доказанной неисправности системы автоматизированного управления.

47. Оценка соответствия деятельности субъектов пилотного проекта показателям эффективности и результативности реализации пилотного проекта, установленным настоящими Правилами, осуществляется на основании отчетов об итогах деятельности в рамках реализации пилотного проекта.

48. Отчет о реализации пилотного проекта для целей проведения мониторинга и оценки эффективности и результативности реализации пилотного проекта, представляется субъектами пилотного проекта в Министерство искусственного интеллекта и цифрового развития Республики Казахстан один раз в полугодие, не позднее последнего рабочего дня календарного месяца, следующего за отчетным полугодием.

Глава 14. Государственные органы, участвующие в реализации проекта

49. Министерство искусственного интеллекта и цифрового развития Республики Казахстан обеспечивает координацию реализации пилотного проекта и межведомственное взаимодействие, и взаимодействие с субъектами пилотного проекта, проведения мониторинга и оценки эффективности и результативности реализации пилотного проекта в соответствии с настоящими Правилами.

50. Министерство транспорта Республики Казахстан обеспечивает нормативное регулирование сферы пассажирских перевозок при эксплуатации автотранспортных средств условной и высокой автоматизации.

51. Министерство внутренних дел Республики Казахстан обеспечивает безопасность дорожного движения, регистрацию автотранспортных средств условной и высокой автоматизации управления, а также реагирования на инциденты в соответствии с настоящими Правилами.

52. Министерство торговли и интеграции Республики Казахстан обеспечивает координацию по вопросам оценки соответствия требованиям, установленным к автотранспортным средствам условной и высокой автоматизации управления.

53. Акиматы городов Астаны, Алматы и Косшы Акмолинской области обеспечивают предоставление городской инфраструктуры, организационное сопровождение и взаимодействие с населением в соответствии с настоящими Правилами.

Приложение
к Правилам реализации
пилотного проекта по
внедрению автотранспортных
средств условной и высокой
автоматизации управления

(форма)

Заявления о принятии обязательств, вытекающих из настоящих Правил и обеспечении безопасности автотранспортного средства условной или высокой автоматизации управления

(Полное наименование юридического лица)							
(Юридический и фактический адрес юридического лица)							
телефон							
адрес электронной почты							
в лице,							
далее заявляет, что следующие автотранспортные средства условной или высокой автоматизации:							
		Идентифи		Коммерче		Уровень	
Марка	Модель	кационны	Тип	ское	Категория	автоматиз	

		й номер (VIN)		наименование		а ц и и управлени я	Код ТН В Э Д ЕАЭС	Количество
1	2	3	4	5	6	7	8	9

1) оснащено системой автоматизированного управления, которая:

обеспечивает соблюдение правил дорожного движения Республики Казахстан;

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

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

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

действует только в пределах установленных условий эксплуатации;

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

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

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

обменивается информацией с его пользователями и другими участниками дорожного движения, касающейся его состояния и намерения через визуальные сигналы и индикаторы (такие как стоп-сигналы, фары, поворотники и другие предусмотренные средствами световой или звуковой сигнализации) в четкой и последовательной форме;

имеет возможность деактивации безопасным способом и передачи управления удаленному оператору либо лицу, ответственному за принятие управления автотранспортным средством в ситуациях, при которых система автоматизированного управления оказывается неспособной осуществлять безопасное управление этим транспортным средством;

не создает электромагнитных помех в транспортном средстве, на котором установлена система автоматизированного управления, и для других участников дорожного движения;

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

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

устройствами для непрерывной некорректируемой видеорегистрации, которые осуществляют фиксацию действий пассажира и окружающей дорожно-транспортной обстановки во время эксплуатации;

устройством для активации и деактивации системы автоматизированного управления, доступ к которому обеспечивается для удаленного оператора;

установленным на заднем стекле или крышке задней двери автотранспортного средства специальным знаком "Автономное управление";

программно-аппаратным комплексом, позволяющим удаленному оператору осуществлять дистанционный выбор маршрута и мест остановки автотранспортного средства;

специальными маркировками, нанесенными на заднем боковом стекле со стороны места, предназначенного для водителя, содержащими номер телефона, по которому в случае дорожно-транспортного происшествия любой участник дорожного движения или третьи лица будут иметь возможность связи с субъектом пилотного проекта;

3) будет эксплуатироваться при условии, что им:

организована связь пассажира автотранспортного средства с представителями технической поддержки субъекта пилотного проекта;

определена среда штатной эксплуатации системы автоматизированного управления, в рамках которых он гарантирует безопасность автоматизированного режима управления;

обеспечена информационная безопасность, предотвращающая внешнее вмешательство в систему автоматизированного управления, за исключением случаев, когда такое вмешательство предусмотрено самой системой автоматизированного управления в целях обеспечения безопасности, включая вмешательство удаленного оператора.

Достоверность указанных сведений и принятие обязательств, вытекающих из Правил реализации пилотного проекта по внедрению автотранспортных средств условной и высокой автоматизации управления, подтверждаю.

(подпись)	М.П.	(фамилия, имя, отчество, должность лица, имеющего право действовать от имени юридического лица)
-----------	------	---

