

ДОКУМЕНТЫ

Министерство транспорта Российской Федерации
(Минтранс России)

РАСПОРЯЖЕНИЕ

30 сентября 2022 г.

Москва

№ АК-247-р

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ КОНЦЕПЦИИ
СОЗДАНИЯ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ СЕТИ
ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ
ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

В соответствии с паспортом федерального проекта «Общесистемные меры дорожного хозяйства» национального проекта «Безопасные качественные дороги» утвердить прилагаемую Концепцию создания и функционирования национальной сети интеллектуальных транспортных систем на автомобильных дорогах общего пользования.

Первый заместитель министра А.А.КОСТЮК

Утверждена
распоряжением Минтранса России
от 30 сентября 2022 г. N АК-247-рКОНЦЕПЦИЯ
СОЗДАНИЯ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ СЕТИ
ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ
ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

I. Общие положения

Концепция создания и функционирования в Российской Федерации национальной сети интеллектуальных транспортных систем на автомобильных дорогах общего пользования разработана в соответствии с целями и задачами по инновационному развитию и цифровой трансформации транспортного комплекса Российской Федерации, установленным Указом Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 г. N 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года», Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. N 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. N 3363-р, распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2021 г. N 3744-р об утверждении Стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года и паспортом федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» (одобрен протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту «Безопасные качественные дороги» от 29 декабря 2020 г. N 15), и направлена на решение задач по переходу к инновационной модели развития дорожной отрасли на основе цифровых технологий и платформенных решений в части формирования интеллектуальной дорожной инфраструктуры, внедрения на автомобильных дорогах общего пользования интеллектуальных транспортных систем (далее – ИТС).

Концепция определяет цели, задачи, принципы и приоритетные направления создания и функционирования в Российской Федерации национальной сети ИТС на автомобильных дорогах общего пользования (далее – национальная сеть ИТС), основные составляющие ее элементы и порядок формирования на их основе национальной сети ИТС, включая предварительную оценку ожидаемых результатов формирования и использования национальной сети ИТС.

Национальная сеть ИТС представляет собой территориально-распределенную систему, объединяющую на принципе присоединения к сохраненной организационной и функционально-технологической независимости создания и функционирования, ИТС субъектов Российской Федерации, ИТС автомобильных дорог общего пользования федерального значения и федеральную платформу национальной сети ИТС в единую сеть с оптимизированной топологией и единым планом развития, обеспечивающую достижение целей и выполнение задач, определенных в настоящей Концепции.

Национальная сеть ИТС призвана обеспечить на инновационной основе решение задач в области безопасности и оптимизации дорожного движения транспортных средств.

Понятия, используемые в Концепции:

1) безопасность дорожного движения – состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий;

2) дорожно-транспортное происшествие – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб;

3) участник дорожного движения – лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства;

4) обеспечение безопасности дорожного движения – деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий;

5) безопасный город – это интегрированная информационно-управляющая система, включающая в себя совокупность взаимодействующих информационных систем органов государственной власти, органов местного самоуправления и организаций, решающих на территории крупного населенного пункта или в целом субъекта Российской Федерации задачи мониторинга, прогнозирования и поддержки принятия решений по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, обеспечению общественной безопасности, правопорядка и безопасности среды обитания;

6) интеллектуальная транспортная система – система управления, интегрирующая современные информационные и телематические технологии и предназначенная для автоматизированного поиска и принятия к реализации максимально эффективных сценариев управления дорожно-транспортным 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;

7) интернет вещей – концепция вычислительной сети, соединяющей вещи (физические предметы), оснащенные встроенными информационными технологиями для взаимодействия друг с другом или с внешней средой без участия человека;

8) интеграционная платформа ИТС – информационно-коммуникационная надстройка в виде программного обеспечения, которая обеспечивает управление всеми комплексными и инструментальными подсистемами ИТС и взаимодействие с внешними информационными системами;

9) инфраструктура электронного правительства – совокупность размещенных на территории Российской Федерации государственных информационных систем, программно-аппаратных средств и сетей связи, обеспечивающих при оказании государственных услуг и осуществлении государственных функций в электронной форме взаимодействие органов государственной власти Российской Федерации, органов местного самоуправления, граждан и юридических лиц;

10) международный транспортный коридор (МТК) – это часть национальной или международной транспортной системы, включающая различные виды транспорта, работающие на одном направлении, с учетом стратегических грузо- и пассажирополюсов при развитой транспортной инфраструктуре международного класса с унифицированными требованиями к технике, технологии, информации и правовым взаимоотношениям;

11) национальная сеть ИТС на автомобильных дорогах общего пользования – территориально-распределенная система, состоящая из взаимосвязанных элементов информационно-технологического, организационного, методологического, кадрового, нормативно-правового и нормативно-технического характера, объединяющая действующие и создаваемые по единым правилам интеллектуальные транспортные системы в единую сеть с оптимизированной топологией и единым планом развития, обеспечивающая достижение целей и выполнение задач, определенных в Концепции;

12) органы и организации государственного сектора – органы государственной власти, органы местного самоуправления, органы управления государственными внебюджетными фондами, а также государственные корпорации, государственные компании, публично-правовые компании и иные организации, наделенные в соответствии

с федеральными законами полномочиями по осуществлению от имени Российской Федерации государственного управления в установленной сфере деятельности;

13) периферийное оборудование ИТС – элемент подсистемы ИТС, расположенный на автомобильной дороге, транспортном средстве или транспортном оборудовании;

14) единая система межведомственного электронного взаимодействия (далее – СМЭВ) – федеральная государственная информационная система, позволяющая органам и организациям осуществлять информационный обмен на основе унифицированных правил взаимодействия между информационными системами органов и организаций, а также обеспечивать единый технологический способ взаимодействия информационных систем органов и организаций посредством технологии очередей электронных сообщений в соответствии с зарегистрированными форматами передаваемых сведений и единый технологический способ предоставления данных из информационных систем органов и организаций посредством исполнения зарегистрированных запросов к витринам данных и фиксации фактов движения электронных сообщений в системе взаимодействия;

15) единая система идентификации и аутентификации (ЕСИА) – федеральная государственная информационная система, порядок использования которой устанавливается Правительством Российской Федерации и которая обеспечивает в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, санкционированный доступ к информации, содержащейся в информационных системах;

16) сфера ИТС – область деятельности, связанная с созданием, развитием и обеспечением функционирования ИТС;

17) тестовая эксплуатационная зона ИТС (далее – тестовая зона ИТС) – интегрированный комплекс, включающий в себя участки дорог, сооружения, здания и устройства, цифровые сервисные и эталонные платформы, дающей возможность проводить необходимые виды испытаний компонентов интеллектуальных транспортных систем;

18) технологии искусственного интеллекта – технологии, основанные на использовании искусственного интеллекта, включая компьютерное зрение, обработку естественного языка, распознавание и синтез речи, интеллектуальную поддержку принятия решений и перспективные методы искусственного интеллекта;

19) умный город – градостроительная концепция и модель развития города, использующая информационно-коммуникационные технологии и интернет вещей для создания интеллектуальной городской инфраструктуры, достижения удобств общественных услуг, эффективности общественного менеджмента и пригодности внешней среды для проживания;

20) участники национальной сети ИТС – органы (организации) государственного сектора, наделенные полномочиями заказчика, координатора и регулятора создания и (или) функционирования отдельных элементов и национальной сети ИТС в целом, оператор федеральной платформы национальной сети ИТС и операторы ИТС, присоединенных к национальной сети ИТС в качестве ее элементов; центр компетенции национальной сети ИТС; пользователи (бенефициары) национальной сети ИТС;

21) федеральная платформа национальной сети ИТС – цифровая платформа, реализующая функции сбора и анализа сведений о функционировании национальной сети ИТС и входящих в ее состав отдельных технологических элементов, «обесшовную» интеграцию ИТС на межрегиональном и межгосударственном уровнях и информационную поддержку управленческих решений по вопросам функционирования и развития дорожно-транспортного комплекса Российской Федерации;

22) цифровая платформа – система алгоритмизированных взаимовыгодных взаимоотношений значимого количества независимых участников отрасли экономики (или сферы деятельности), осуществляемых в единой информационной среде, приводящая к снижению транзакционных издержек за счет применения пакета цифровых технологий работы с данными и изменения системы разделения труда.

II. Цели и задачи создания и обеспечения
функционирования
национальной сети ИТС

Основными целями создания национальной сети ИТС являются: повышение качества транспортных услуг в части комфортности и безопасности перевозок с минимизацией негативного воздействия на окружающую среду при сохранении приемлемых тарифов;

повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий, производственных, коммерческих и деловых центров, существующих и перспективных минерально-сырьевых центров, а также рынков сбыта, в том числе экспортных;

реализация географического преимуществ и транзитного потенциала страны через интеграцию в мировые транспортные цепочки, в том числе в рамках Евразийского экономического союза;

повышение скорости и предсказуемости движения грузов, надежности транспортных связей;

создание и развитие интегрированных цифровых сервисов для участников дорожного движения, направленных на обеспечение устойчивой мобильности людей и грузов.

Достижение указанных целей будет осуществляться за счет решения задач по формированию единых нормативных правовых, методологических, информационно-технологических, организационных и кадровых механизмов создания, развития и обеспечения функционирования национальной сети ИТС посредством:

разработки системы национальных стандартов в сфере ИТС, гармонизированных с международными стандартами;

унификации требований к оборудованию, технологиям и комплексным технологическим решениям в сфере ИТС в целях обеспечения возможности их «обесшовной» интеграции как на межрегиональном, так и межгосударственном уровнях;

технологического и информационного сопряжения ИТС, функционирующих на автомобильных дорогах общего пользования, и обеспечения их функциональной совместимости на основе единства требований к открытой архитектуре ИТС, протоколам информационно-телекоммуникационного взаимодействия, организации сбора, обработки и хранения информации в базах данных;

формирования федеральной платформы национальной сети ИТС; обеспечения устойчивого и безопасного функционирования всех элементов национальной сети ИТС за счет приоритетного использования отечественных инновационных технологий и более широкого использования национальной сети ИТС по резервированию и взаимозаменяемости технологических мощностей и отдельных компонентов ИТС;

формирования условий для разработки единой эталонной линейки цифровых сервисов (электронных услуг), обеспечения доступности и гарантированности их использования из любой точки входа в национальную сеть ИТС;

создания интегрированной коммуникационной среды национальной сети ИТС, позволяющей существенно снизить транзакционные издержки и обеспечить требуемые сетевые характеристики в части скорости, объема, надежности и безопасности сетевых транзакций;

формирования системы поддержки и развития цифровых компетенций в дорожно-транспортном комплексе и подготовки пользователей и профильных специалистов в сфере ИТС;

международного сотрудничества по вопросам гармонизации национальных стандартов, унификации оборудования и технологий ИТС, сопряжения ИТС на наднациональном уровне в целях обеспечения безопасного движения по международным транспортным коридорам;

создания центра компетенции и тестовых зон ИТС в целях обеспечения научно-технической и экспертно-методической поддержки процессов формирования и функционирования национальной сети ИТС, внедрения ее отдельных элементов и организации апробации оборудования, технологий и комплексных технологических решений в сфере ИТС, включая проведение испытаний и подготовку предложений по использованию конкурентоспособных отечественных технологий в импортозависимых сегментах ИТС, экспериментальную отработку технических и технологических подходов и решений, предусматриваемых проектами предварительных национальных стандартов, проведение оценки уровня зрелости ИТС, включаемых в состав национальной сети ИТС, и соответствия установленным требованиям, правилам и действующим национальным стандартам.

Функциональная совместимость ИТС, внедряемых на автомобильных дорогах общего пользования, поддерживаемая в рамках национальной сети ИТС, позволит повысить:

эффективность их функционирования, в первую очередь, при реализации информационной поддержки участников дорожного движения, в том числе в зонах перехода ответственности операторов ИТС прежде всего на международных транспортных коридорах;

информационно-телекоммуникационное взаимодействие на межведомственном, межрегиональном и межгосударственном уровнях, включая взаимодействие ИТС автомобильных дорог общего пользования федерального значения и ИТС субъектов Российской Федерации;

оперативную и качественную информационную поддержку принятия управленческих решений на федеральном уровне по вопросам развития и функционирования дорожно-транспортного комплекса Российской Федерации;

уровень доступности и качества цифровых сервисов (электронных услуг) при решении задач в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, транспортного планирования, мультимодальной логистики, а также при ликвидации чрезвычайных ситуаций; оптимизацию бюджетных расходов на всех этапах жизненного цикла ИТС и сроков реализации проектов как на стадии создания и развития ИТС, так и на стадии их эксплуатации.

III. Основные принципы построения национальной сети ИТС

Формирование и обеспечение функционирования национальной сети ИТС основывается на принципах единства информационно-технологических, организационных, методологических, кадровых, нормативно-правовых и нормативно-технических требований к национальной сети ИТС, в том числе на:

единстве и регламентации механизмов взаимодействия участников национальной сети ИТС в области создания, развития и обеспечения функционирования ИТС на автомобильных дорогах общего пользования;

унификации требований по планированию, проектированию, разработке, внедрению, мониторингу, эксплуатации и совершенствованию ИТС, внедряемых на автомобильных дорогах общего пользования как элементов национальной сети ИТС;

сбалансированности требований к инновационности, функциональности, масштабируемости ИТС и оптимизации затрат на обеспечение выполнения этих требований;

применении современных технологий программной инженерии, информационных технологий с использованием инструментов процессного и сервис-ориентированного подходов, системного и ситуационного анализа, технологий облачных вычислений, методов поддержки принятия решений, в том числе с применением алгоритмов искусственного интеллекта и анализа больших данных;

формировании и контроле соблюдения единых требований к архитектуре, функциональности, предметно-ориентированной структуре хранения данных ИТС и используемой в ее составе нормативно-справочной информации;

преимущественном использовании оборудования и программного обеспечения российского производства при создании и развитии федеральной платформы национальной сети ИТС и ИТС, входящих в состав национальной сети ИТС;

обеспечении безопасности функционирования элементов национальной сети ИТС в соответствии с законодательством Российской Федерации в сфере информационной безопасности, включая требования в области защиты персональных данных и объектов критической информационной инфраструктуры;

преemptивности существующих элементов ИТС в субъектах Российской Федерации и на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения и обеспечение максимального сохранения сделанных ранее инвестиций в их создание и развитие;

едином механизме присоединения ИТС к национальной сети ИТС на основе правил и типового договора присоединения, предусматривающих использование инструментов интеграции на сетевом, программном и информационном уровнях федеральной платформы национальной сети ИТС и интеграционных платформ ИТС при условии сохранения их внутренней функциональной и технологической независимости;

контроле качества и устойчивости функционирования элементов национальной сети ИТС, резервировании критически важных компонентов ИТС с оперативным восстановлением их работоспособности в случае возникновения сбоя;

обеспечении надежности, непрерывности и доступности предоставления цифровых сервисов и услуг национальной сети ИТС для конечного пользователя (бенефициара) с возможностью использования единой точки входа и унифицированных пользовательских интерфейсов;

формировании комплексного набора показателей, позволяющих оценивать эффективность внедрения и использования отдельных элементов и национальной сети ИТС в целом на региональном и национальном уровнях на основе ретроспективных данных мониторинга функционирования дорожно-транспортного комплекса Российской Федерации;

совместимости с реализуемыми в Российской Федерации государственных ИТ-проектами и создаваемыми цифровыми инфраструктурными платформами, такими как «Умный город», «Безопасный город», инфраструктура «электронного правительства», включая ЕСИА, СМЭВ и аккредитованные удостоверительные центры, и с инновационными решениями в сфере цифровизации транспортного комплекса и других отраслей экономики Российской Федерации;

распространении положений настоящей Концепции на все ИТС и (или) компоненты ИТС, находящиеся в дорожно-транспортном комплексе Российской Федерации, вне зависимости от формы собственности;

соблюдении прав и законных интересов владельцев ИТС, входящих в состав национальной сети ИТС, принципов невмешательства в их хозяйственную деятельность и обеспечении безопасности ресурсов и инфраструктуры присоединяемых ИТС.

IV. Требования к архитектуре и элементам национальной
сети ИТС

Национальная сеть ИТС состоит из совокупности взаимосвязанных обеспечивающих и технологических элементов, объединенных соответственно в обеспечивающую и технологический сегменты, и представляет собой территориально-распределенный, информационно-технологический и аппаратно-программный комплекс, создаваемый и функционирующий по единым правилам в соответствии с международными и национальными стандартами в сфере ИТС, и содержащая принципы и требования, определяющие правила проектирования и развития как отдельных элементов, так и национальной сети ИТС в целом.

Обеспечивающий сегмент национальной сети ИТС содержит следующие элементы:

а) «Регулирование в сфере ИТС»

Обеспечивающий элемент «Регулирование в сфере ИТС» представляет совокупность нормативных правовых, нормативно-технических, организационных, методологических документов, правил, требований, рекомендаций и национальных стандартов, регулирующих отношения органов и организаций государственного сектора, юридических и физических лиц в сфере ИТС, а также обеспечивающих деятельность участников национальной сети ИТС в обозначенной сфере, включая:

формирование правовых основ создания, развития и обеспечения функционирования национальной сети ИТС, в том числе в области информационной безопасности технологических элементов ИТС;

разработку положения о национальной сети ИТС и установление требований (правил) по присоединению ИТС, функционирующих на автомобильных дорогах общего пользования, к национальной сети ИТС;

установление порядка внутрисетевого и внешнего информационно-телекоммуникационного взаимодействия технологических элементов национальной сети ИТС и регламентация доступа внешних пользователей к ресурсам национальной сети ИТС;

разработку положения о федеральной платформе национальной сети ИТС, определяющего в том числе цели, задачи, правовой статус, функционал, базовую архитектуру федеральной платформы национальной сети ИТС;

установление правового статуса центра компетенции национальной сети ИТС, его полномочий и обязанностей;

правовую регламентацию порядка и критериев определения операторов федеральной платформы национальной сети ИТС и ИТС, входящих в состав национальной сети ИТС, определение их полномочий и обязанностей;

определение базовой архитектуры ИТС и ее функционального наполнения, основанной на принципах постоянного развития технологий и стандартов;

определение правил и порядка разработки, внедрения и обеспечения функционирования технологических элементов национальной сети ИТС;

определение перечня сведений ограниченного распространения, доступ к которым может быть предоставлен в соответствии с требованиями действующего законодательства Российской Федерации;

установление требований к созданию и (или) управлению цифровыми сервисами и электронными услугами национальной сети ИТС в целях предоставления к ним доступа широкого круга потребителей на безвозмездной и (или) на коммерческой основе;

определение порядка и правил приведения существующих ИТС в соответствие с установленными требованиями, правилами и действующими национальными стандартами, в том числе в части обеспечения информационной безопасности.

Формирование нормативных правовых, нормативно-технических и методологических основ создания и обеспечения функционирования национальной сети ИТС должно быть обеспечено, в том числе посредством принятия новых и (или) внесения изменений в действующие нормативные правовые акты в сфере дорожной деятельности и безопасности дорожного движения, страхования рисков и гражданской ответственности, технического регулирования, включая технические регламенты Таможенного союза «О безопасности автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011) и «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), обязательств Российской Федерации, принятых в рамках межправительственных соглашений в отношении деятельности, связанной с обеспечением функционирования международных транспортных коридоров, и иные вопросы в обозначенной сфере.

Определение и правовое закрепление базовых принципов присоединения ИТС, функционирующих на автомобильных дорогах общего пользования, к национальной сети ИТС является наиболее актуальной по приоритетности задачей в части нормативного правового регулирования вопросов формирования национальной сети ИТС и одним из основных базовых документов, регулирующих и обеспечивающих процесс формирования национальной сети ИТС.

Присоединение ИТС к национальной сети ИТС и их взаимодействие в составе национальной сети ИТС должно осуществляться с соблюдением требований, устанавливаемых правилами, утверждаемыми соответствующим нормативным правовым актом, на основании договора о присоединении ИТС к национальной сети ИТС (далее – договор о присоединении), заключенного между оператором федеральной платформы национальной сети ИТС и оператором (собственником) ИТС субъекта Российской Федерации и ИТС на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения.

Правила должны определять порядок присоединения ИТС к национальной сети ИТС и их взаимодействия с федеральной платформой национальной сети ИТС и другими ИТС, входящими в состав национальной сети ИТС, а также существенные условия присоединения и внутрисетевого и внешнего взаимодействия.

Договор о присоединении должен устанавливать права и обязанности оператора федеральной платформы национальной сети ИТС и операторов ИТС при присоединении ИТС к национальной сети ИТС и их дальнейшем взаимодействии, условия присоединения ИТС к национальной сети ИТС и их взаимодействия в унифицированных форматах.

Максимально высокий приоритет реализации в области технического регулирования создания и развития национальной сети ИТС должна иметь Перспективная программа стандартизации в сфере ИТС, предусматривающая подготовку проектов национальных стандартов, методик, регламентов, их гармонизацию с международными стандартами и техническими рекомендациями международных организаций в сфере ИТС.

б) «Центр компетенции национальной сети ИТС»

Обеспечивающий элемент «Центр компетенции национальной сети ИТС» создается для осуществления научно-технической и экспертно-методологической поддержки работ по созданию, развитию и обеспечению функционирования национальной сети ИТС и входящих в ее состав обеспечивающих и технологических элементов, и должен выполнять следующие функции:

подготовка предложений и проектов документов нормативного правового, нормативно-технического, методологического и информационно-технологического характера, включая проекты требований, правил и рекомендаций для участников национальной сети ИТС по вопросам создания, развития и функционирования национальной сети ИТС и входящих в нее элементов;

формирование необходимых исследовательских компетенций, разработка специализированных программ и курсов дистанционного обучения в области ИТС, проведение информационно-разъяснительной и консультационно-методической работы на протяжении всего процесса создания и функционирования национальной сети ИТС;

организация на базе тестовых зон ИТС апробации технических и технологических решений в сфере ИТС на соответствие требованиям национальных стандартов, подготовка предложений по актуализации действующих и разработке новых национальных стандартов, формирование реестра оборудования, технологий и комплексных технологических решений в сфере ИТС, рекомендованных к применению;

организация и проведение работ по анализу, планированию, мониторингу и экспертизе отдельных мероприятий и проектов, реализуемых в сфере ИТС в субъектах Российской Федерации и на федеральных дорогах общего пользования в рамках формирования и развития национальной сети ИТС, в том числе мониторинг и анализ инцидентов, возникающих в ходе создания и (или) обеспечения функционирования национальной сети ИТС;

обеспечение межгосударственного взаимодействия по вопросам нормативного правового и нормативно-технического регулирования в сфере развития ИТС, включая вопросы гармонизации национальных стандартов, интероперабельности используемых оборудования и технологий при создании ИТС, решений в сфере кибербезопасности ИТС, а также по вопросам организационной, правовой и информационно-технологической поддержки инфраструктуры международных транспортных коридоров;

выполнение экспертно-аналитических работ в области перспективного развития ИТС, подготовка аналитических и прогнозных материалов по ключевым темам.

в) «Тестовые зоны ИТС»

Обеспечивающий элемент «Тестовые зоны ИТС» – это интегрированный комплекс исследовательских лабораторий, участков дорог, сооружений, зданий и устройств, цифровых сервисных и эталонных платформ, дающей возможность проводить необходимые виды профильных и комплексных испытаний функционально-технологических элементов ИТС и их взаимодействия, включая применяемые для их создания аппаратно-программные решения и специализированное периферийное оборудование, в условиях, гарантирующих сопоставимость результатов, полученных в разное время и обеспечивающих отсутствие помех и безопасность испытаний.

Целью создания тестовых зон ИТС является научно-техническая и экспериментально-технологическая поддержка процессов разработки и формирования нормативно-технического и методологического обеспечения в сфере развития ИТС.

Назначение тестовых зон ИТС:

- экспериментальная отработка, обоснование и подтверждение нормируемых параметров компонентов и оборудования ИТС, закладываемых в проекты национальных стандартов в сфере развития ИТС;
- испытания образцов оборудования и компонентов ИТС с целью выявления наиболее перспективных по характеристикам технических и технологических решений.

Основные принципы построения тестовых зон ИТС: конструктивные и функциональные элементы тестовых зон ИТС должны рассматриваться как единая система, ориентированная на достижение цели испытаний ИТС;

инфраструктурные и функциональные компоненты тестовых зон ИТС должны соответствовать или превышать требования национальных стандартов, действующей нормативно-правовой и нормативно-технической базы Российской Федерации.

Возможности тестовых зон ИТС должны использоваться в механизме реализации пилотных проектов в сфере ИТС совместно с зонами опытной эксплуатации внедряемых технологий и комплексных технологических решений ИТС в целях снижения проектных рисков и повышения эффективности реализации проектов внедрения.

г) «Кадровое обеспечение в сфере ИТС»

Обеспечивающий элемент «Кадровое обеспечение в сфере ИТС» – это комплексная система обучения и (или) профессиональной

переподготовки, в том числе с применением электронного обучения и дистанционных образовательных технологий, пользователей и профильных специалистов в сфере создания, использования и обеспечения функционирования ИТС.

В целях успешной реализации настоящей Концепции с учетом роста активности работ по цифровизации транспортного комплекса Российской Федерации в рамках данного направления должны быть предусмотрены и реализованы мероприятия, обеспечивающие комплексную базовую «цифровую» подготовку, включая сферу ИТС, пользователей и специалистов дорожной отрасли по следующим тематикам:

формирование базы знаний в сфере цифровых технологий, ориентированных на использование в составе ИТС дорожно-транспортного комплекса;

создание виртуальных учебных площадок на базе тестовых зон ИТС и (или) функционирующих в режиме промышленной эксплуатации ИТС для проведения практического курса обучения пользователей и профильных специалистов в целях получения практических навыков работы в среде ИТС;

формирование системы взаимодействия с образовательными организациями для подготовки кадров по профессиям, специальностям и направлениям подготовки, необходимым для реализации положений настоящей Концепции, разработка образовательных программ и систем мотивации специалистов для привлечения на работу в дорожно-транспортный комплекс по направлению ИТС;

развитие системы непрерывного дополнительного профессионального образования работников дорожно-транспортного комплекса, а также субсидирование прохождения профильными специалистами программ профессиональной переподготовки и повышения квалификации, формирование продвинутых цифровых навыков профильных специалистов по направлению ИТС;

организация учебно-методического центра дистанционного обучения на базе Центра компетенции национальной сети ИТС, разработка совместных образовательных программ с ведущими технологическими компаниями и организациями, работающими в сфере дорожного хозяйства, для подготовки специалистов, владеющих комплексными компетенциями в сфере управления дорожно-транспортным комплексом, транспортного планирования, организации и безопасности дорожного движения, цифровых технологий в сфере ИТС;

создание и реализация механизмов консультационной, методической и экспертной поддержки работников дорожного хозяйства по вопросам внедрения цифровых решений и сопровождения процессов цифровой трансформации дорожно-транспортного комплекса, включая формирование новых компетенций с учетом внедрения и использования информационных и телематических технологий, технологий промышленного интернета вещей, обработки и анализа больших данных, систем моделирования, нейронных сетей, искусственного интеллекта и технологий облачных вычислений.

Выполнение данных мероприятий в рамках реализации настоящей Концепции позволит существенно снизить существующий в настоящее время, особенно в субъектах Российской Федерации, кадровый дефицит и обеспечить эффективную кадровую поддержку реализации настоящей Концепции как составной части цифровой трансформации дорожно-транспортного комплекса.

Технологический сегмент национальной сети ИТС содержит следующие элементы:

а) «Федеральная платформа национальной сети ИТС»

Технологический элемент «Федеральная платформа национальной сети ИТС» – это цифровая платформа, реализованная как открытая аппаратно-программная среда, которая обеспечивает интеграцию технологических элементов национальной сети ИТС, их данные, сервисы и ресурсы в единую сетевую модель и выполняет роль интеллектуального ядра распределенных процессов управления, гарантируя архитектурное единство и совместимость (интероперабельность) технологических элементов национальной сети ИТС.

Главные задачи федеральной платформы национальной сети ИТС заключаются в следующем:

объединение всех технологических элементов национальной сети ИТС в единое сетевое коммуникационное пространство;

обеспечение формирования единой информационной и семантической среды, унификации интерфейсов доступа, совместности технологических элементов национальной сети ИТС по форматам взаимодействия;

обеспечение кооперации и координации функционирования и информационно-технологического взаимодействия в режиме реального времени ИТС автомобильных дорог общего пользования федерального значения и ИТС субъектов Российской Федерации;

– обеспечение формирования условий для разработки и поддержки базовых цифровых сервисов (системных, прикладных и сервисов доступа) для поддержки сетевой коммуникационной среды, решения прикладных задач в части статистической и аналитической обработки информации и организации внешнего информационного взаимодействия;

– обеспечение выполнения требований действующего законодательства и подзаконных нормативных правовых актов Российской Федерации в сфере информационной безопасности при создании и функционировании федеральной платформы национальной сети ИТС;

– обеспечение реализации базовых функций безопасности национальной сети ИТС в части сетевой коммуникационной среды и внешнего информационного взаимодействия.

При этом решаемые федеральной платформой национальной сети ИТС задачи не должны нарушать работу ИТС, входящих в состав национальной сети ИТС в качестве технологических элементов, их внутреннюю структуру, функции, а также затрагивать конфиденциальные данные и знания, формируемые в процессе работы.

Федеральная платформа национальной сети ИТС должна обеспечивать следующую базовую функциональность:

информационную поддержку принятия стратегических и управленческих решений в дорожно-транспортной сфере на уровне Российской Федерации посредством аналитической обработки данных, получаемых от ИТС, включенных в состав национальной сети ИТС;

формирование сводной статистической отчетности и расчет прогнозных показателей функционирования и развития дорожно-транспортного комплекса Российской Федерации в части развития и эффективности интеллектуальной дорожно-транспортной инфраструктуры;

обеспечение межведомственного и межгосударственного информационно-телекоммуникационного взаимодействия национальной сети ИТС на уровне федеральной платформы национальной сети ИТС и на уровне ИТС, входящих в состав национальной сети ИТС;

предоставление справочной и мониторинговой информации об условиях дорожного движения, загруженности дорог, сведений, касающихся организации мультимодальных перевозок и формирования транспортных логистических цепочек;

в случае необходимости обеспечение возможности консультативной помощи и экспертной поддержки федеральных органов исполнительной власти в решении возникающих проблем, связанных с функционированием дорожно-транспортного комплекса в субъектах Российской Федерации или на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения;

обеспечение онлайн-доступа к внешним источникам информации участников национальной сети ИТС, а также к облачным ресурсам и цифровым сервисам федеральной платформы национальной сети ИТС для внешних пользователей;

управление доступом к цифровым сервисам федеральной платформы национальной сети ИТС, включая разграничение доступа к отдельным данным, соблюдение иных ограничений, обусловленных политикой обеспечения информационной безопасности в соответствии с уровнем доступа участника национальной сети ИТС;

обеспечение возможности использования федеральной платформы национальной сети ИТС в качестве единой точки входа в национальную сеть ИТС;

обеспечение возможности идентификации, аутентификации и авторизации внешних пользователей и участников национальной сети ИТС с использованием ЕСИА и (или) сертификата ключа электронной подписи;

обеспечение возможности придания передаваемой информации юридической значимости с применением средств электронной подписи;

мониторинг и технологический контроль функционирования и безопасности технологических элементов национальной сети ИТС; ведение модели национальной сети ИТС, включая описание состава, структуры и взаимосвязей элементов национальной сети ИТС, участников национальной сети ИТС, разработчиков и пользователей, обеспечение поддержки ретроспективы изменений и версии модели;

реализация облачных решений в части интеграционной платформы и подсистем ИТС на ресурсах федеральной платформы национальной сети ИТС в целях оптимизации сроков и ресурсов реализации региональных проектов создания и развития ИТС;

создание витрин данных для доступа посредством сети «Интернет» и мобильных платформенных решений в соответствии с требованиями законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации.

б) «Интеллектуальные транспортные системы»

Архитектура ИТС в составе технологического элемента «Интеллектуальные транспортные системы», объединяющего ИТС автомобильных дорог общего пользования федерального значения и ИТС

субъектов Российской Федерации, должна включать в себя следующие уровни:

интеграционная платформа ИТС (с возможностью реализации территориально-распределенной конфигурации);

инструментальные подсистемы ИТС;

инструментальные подсистемы ИТС;

периферийное оборудование;

телекоммуникационная инфраструктура;

решения, в том числе аппаратно-программные, в части информационной безопасности и отказоустойчивости ИТС.

В рамках интеграционной платформы ИТС должны быть консолидированы все внедренные в рамках субъекта Российской Федерации или автомобильной дороги общего пользования федерального значения комплексные, инструментальные подсистемы и отдельные компоненты ИТС, включая унаследованные, используемые на отдельных участках автомобильных дорог общего пользования, крупных инженерных объектах дорожно-транспортной инфраструктуры (тоннели, мосты, парковки и другие) и работающие до присоединения к национальной сети ИТС автономно, без привязки к интеграционной платформе ИТС.

Интеграционная платформа ИТС, согласно типовой архитектуре ИТС, должна в обязательном порядке включать средства оперативной поддержки принятия управленческих решений на уровне субъекта Российской Федерации или федеральной автомобильной дороги общего пользования на основе аналитической обработки первичной информации, получаемой от периферийного оборудования инструментальных подсистем ИТС, а также набор подсистем и цифровых сервисов, расширяющих функциональность интеграционной платформы ИТС с учетом потребностей и возможностей заказчика.

Присоединение ИТС автомобильных дорог общего пользования федерального значения и ИТС субъектов Российской Федерации к национальной сети ИТС осуществляется в соответствии с утвержденными в установленном порядке соответствующим нормативным правовым актом Правилами присоединения ИТС автомобильных дорог общего пользования федерального значения и ИТС субъектов Российской Федерации к национальной сети ИТС и их взаимодействия (далее – Правила присоединения) посредством использования специального шлюза, обеспечивающего привязку интеграционной платформы ИТС к федеральной платформе национальной сети ИТС и коммуникационной среде национальной сети ИТС с учетом требований по информационной безопасности и совместности.

в) «Коммуникационная среда национальной сети ИТС»

Технологический элемент «Коммуникационная среда национальной сети ИТС» – аппаратно-программные средства информационно-телекоммуникационной инфраструктуры и обеспечения информационной безопасности национальной сети ИТС, осуществляющие внутрисетевой обмен данными и взаимодействие с внешней средой.

Наиболее высокие требования в части безопасности, надежности и скорости передачи информации предъявляются к характеристикам коммуникационной среды ИТС, обеспечивающей обмен данными с периферийным оборудованием. Данная коммуникационная среда должна отвечать и другим требованиям, учитывая неограниченное количество взаимодействующих субъектов и высокую нагрузку трафика в единицу времени, что требует создания собственной высокоскоростной и высоконадежной коммуникационной среды.

Коммуникационная среда, обеспечивающая взаимодействие между технологическими элементами национальной сети ИТС (федеральная платформа национальной сети ИТС, ИТС субъектов Российской Федерации и ИТС автомобильных дорог общего пользования федерального значения) и их взаимодействие с внешней средой, требования к характеристикам которой существенно ниже коммуникационной среды ИТС, должна строиться с учетом возможности применения услуг операторов связи.

В составе интегрированной коммуникационной среды ИТС используются услуги систем координатно-временного и навигационного обеспечения, включая спутниковые системы и станции дифференциальной коррективы сигнала ГНСС ГЛОНАСС, осуществляющие передачу телеметрических данных, используемых в цифровых сервисах и электронных услугах, предоставляемых ИТС.

V. Обеспечение информационной безопасности и надежности функционирования национальной сети ИТС и входящих в ее состав технологических элементов

Информационная безопасность в ходе создания и функционирования национальной сети ИТС и входящих в ее состав технологических элементов должна обеспечиваться:

в соответствии с законодательством Российской Федерации об информации, информационных технологиях и защите информации, о защите персональных данных и безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации;

в соответствии с требованиями, установленными Федеральной службой по техническому и экспортному контролю, к защите информации, не составляющей государственную тайну, содержащейся в государственных информационных системах.

Для защиты информации в национальной сети ИТС должны применяться средства защиты информации (за исключением криптографических средств защиты информации), сертифицированные на соответствие требованиям безопасности информации, установленным ФСТЭК России.

Защита информации с использованием криптографических (шифровальных) средств защиты информации должна обеспечиваться в соответствии с требованиями, установленными ФСБ России.

В рамках создания и функционирования национальной сети ИТС должны быть проведены мероприятия по обеспечению процессов обнаружения, предупреждения, ликвидации последствий компьютерных атак и реагирования на компьютерные инциденты, а также организовано взаимодействие с национальным координационным центром по компьютерным инцидентам в рамках функционирования государственной системы обнаружения, предупреждения и ликвидации последствий компьютерных атак на информационные ресурсы Российской Федерации.

Национальная сеть ИТС должна обеспечивать надежность и катастрофоустойчивость технологических элементов национальной сети ИТС, устойчивости их функционирования, хранение и обработку как общедоступной информации, так и информации ограниченного доступа.

Перечень сведений ограниченного распространения, к которым предоставляется доступ посредством технологических элементов национальной сети ИТС, определяется в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Обработка сведений, составляющих государственную тайну, в национальной сети ИТС не допускается.

VI. Участники национальной сети ИТС

В целях обеспечения комплексного подхода к реализации задач, связанных с созданием и обеспечением функционирования национальной сети ИТС, должна быть определена и реализована организационная структура управления процессом ее создания и обеспечения функционирования, включающая в себя разные уровни управления, в том числе уровень стратегического управления, федеральный и региональный уровни.

Участниками национальной сети ИТС и правоотношений, возникающих в связи с созданием и функционированием национальной сети ИТС, являются:

органы и организации государственного сектора, наделенные полномочиями заказчика, координатора и регулятора формирования (создания) и функционирования национальной сети ИТС и (или) ее отдельных элементов;

оператор федеральной платформы национальной сети ИТС и операторы ИТС, присоединенных к национальной сети ИТС в качестве ее элементов, – органы и организации государственного сектора и (или) коммерческие организации, определенные в соответствии с законодательством Российской Федерации;

центр компетенции национальной сети ИТС, обеспечивающий научно-технологическую, методологическую и экспертную поддержку процессов создания и обеспечения функционирования национальной сети ИТС;

субъектены тестовых зон ИТС, обеспечивающие возможность проведения апробации технологий, необходимых для функционирования ИТС;

пользователи национальной сети ИТС, обладающие необходимыми технологическими возможностями и (или) полномочиями по использованию ресурсов национальной сети ИТС.

Федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный на осуществление функций заказчика, регулятора и координатора формирования и функционирования национальной сети ИТС, в сферу компетенции которого входят вопросы нормативного правового, нормативно-технического, методологического и информационно-технологического обеспечения создания, развития и функционирования национальной сети ИТС, включая принятие в пределах компетенции решений и утверждение требований, правил и рекомендаций по созданию федеральной платформы национальной сети ИТС и ИТС автомобильных дорог общего пользования федерального значения и в субъектах Российской Федерации, их присоединению к национальной сети ИТС и организации их эксплуатации в составе национальной сети ИТС с учетом требований по информационной безопасности определяется в установленном законодательством порядке.

На уровне ИТС автомобильных дорог общего пользования федерального значения, присоединенных к национальной сети ИТС в качестве ее элементов, функции заказчика, регулятора и координатора создания, развития и функционирования ИТС выполняются уполномоченные федеральный орган исполнительной власти и (или) организации государственного сектора в области создания и функционирования ИТС автомобильных дорог общего пользования федерального значения.

На уровне ИТС субъектов Российской Федерации, присоединенных к национальной сети ИТС в качестве ее элементов, функции заказчика, регулятора и координатора создания, развития и функционирования ИТС выполняются уполномоченные в соответствии с законодательством Российской Федерации органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области создания и функционирования ИТС субъектов Российской Федерации.

В соответствии с законодательством Российской Федерации полномочиями Центра компетенции национальной сети ИТС наделяется организация, обладающая необходимыми знаниями, опытом и компетенциями в сфере ИТС.

Оператором федеральной платформы национальной сети ИТС, осуществляющим деятельность по ее эксплуатации, технической поддержке и безопасности, является федеральный орган исполнительной власти или организация, уполномоченные в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Оператором ИТС автомобильных дорог общего пользования федерального значения в составе национальной сети ИТС, осуществляющей деятельность по ее эксплуатации, технической поддержке и безопасности, является федеральный орган исполнительной власти и (или) организация, уполномоченные в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Оператором ИТС субъекта Российской Федерации в составе национальной сети ИТС, осуществляющим деятельность по ее эксплуатации, технической поддержке и безопасности, является орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации или организация, уполномоченные в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Участниками, имеющими доступ к ресурсам национальной сети ИТС, являются пользователи национальной сети ИТС – физические и юридические лица, прошедшие процесс авторизации и использующие в соответствии с законодательством Российской Федерации в своей деятельности информационные ресурсы и цифровые сервисы национальной сети ИТС в установленном объеме на безвозмездной или коммерческой основе. При этом на уровне нормативного правового акта определяется круг информации, к которой имеет доступ любой гражданин Российской Федерации или иностранного государства без каких-либо ограничений.

VII. Стадии реализации Концепции

Логика реализации Концепции по основным тематическим направлениям работ представлена в виде пяти стадий формирования национальной сети ИТС, характеризующих статус «зрелости» национальной сети ИТС, обеспечивающей достижение цели и решение задач, определенных Концепцией.

Основные мероприятия по созданию национальной сети ИТС должны быть завершены не позднее 2035 года, и национальная сеть ИТС должна перейти в режим полнофункциональной работоспособности с обеспечением максимального географического покрытия сети автомобильных дорог общего пользования.

Первая стадия реализации Концепции

Разработка и утверждение (принятие) методологических основ и нормативных правовых документов, регламентирующих и регулирующих вопросы создания и обеспечения функционирования национальной сети ИТС, включая подготовку функций по внесению изменений в технические регламенты Таможенного союза «О безопасности автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011) и «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011).

Актуализация существующих методологических документов и нормативных правовых актов в сфере создания и обеспечения функционирования ИТС автомобильных дорог общего пользования федерального значения и ИТС субъектов Российской Федерации в целях обеспечения поддержки мероприятий по внедрению элементов ИТС на автомобильных дорогах общего пользования и на участно-дорожной сети городских агломераций, реализуемых в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги».

Разработка Перспективной программы стандартизации в сфере ИТС на период до 2026 года.

Инициация работ по формированию кадрового обеспечения ИТС в части разработки и апробации механизмов консультационной, методической и экспертной поддержки работников дорожного хозяйства по вопросам внедрения на автомобильных дорогах ИТС и их использования при функционировании дорожно-транспортного комплекса.

Сроки реализации первой стадии: 2023 – 2025 годы.

Вторая стадия реализации Концепции

Формирование технологического сегмента национальной сети ИТС в части:

создание базовой конфигурации федеральной платформы национальной сети ИТС;

формирование линейки типовых цифровых сервисов регионального уровня и цифровых сервисов федерального уровня национальной сети ИТС;

создание и развитие ИТС в субъектах Российской Федерации и ИТС на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения;

реализация пилотных проектов по присоединению ИТС автомобильных дорог общего пользования федерального значения и ИТС субъектов Российской Федерации, соответствующих требованиям, установленным Правилами присоединения, к национальной сети ИТС.

Формирование обеспечивающих элементов национальной сети ИТС в части:

разработки типовых требований к тестовым зонам ИТС, реализации пилотного проекта по созданию тестовой зоны ИТС;

формирования Центра компетенции национальной сети ИТС;

формирования нормативно-технической базы в соответствии с Перспективной программой стандартизации в сфере ИТС;

проведение работ по формированию кадрового обеспечения ИТС в части формирования базы знаний в сфере цифровых технологий, ориентированных на использование ИТС в составе дорожно-транспортного комплекса, и создания виртуальных учебных площадок на базе тестовых зон ИТС и функционирующих в режиме промышленной эксплуатации ИТС для проведения практического курса обучения пользователей и профильных специалистов в целях получения практических навыков работы в среде ИТС.

Сроки реализации второй стадии: 2025 – 2027 годы.

Третья стадия реализации Концепции

Формирование технологического сегмента национальной сети ИТС в части:

присоединения ИТС автомобильных дорог общего пользования федерального значения и ИТС субъектов Российской Федерации, соответствующих требованиям, установленным Правилами присоединения, к национальной сети ИТС;

создания аналитического сегмента и сегмента мониторинга функционирования технологических элементов национальной сети ИТС в составе федеральной платформы национальной сети ИТС;

организации коммуникационной среды национальной сети ИТС; создания технологических элементов, обеспечивающих решение задач по информационной безопасности, отказоустойчивости национальной сети ИТС, резервированию и взаимозаменяемости технологических мощностей и отдельных компонентов ИТС на основе ресурсов федеральной платформы национальной сети ИТС.

Формирование обеспечивающих элементов национальной сети ИТС в части:

организации функционирования Центра компетенции национальной сети ИТС, включая инициацию проектов создания и организации функционирования тестовых зон ИТС, формирования реестра оборудования, технологий и комплексных технологических решений, рекомендуемых к использованию при создании ИТС, и нормативно-технической базы в соответствии с Перспективной программой стандартизации в сфере ИТС;

проведение работ по формированию кадрового обеспечения ИТС в части взаимодействия с образовательными организациями для подготовки кадров по профессиям, специальностям и направлениям подготовки, необходимым для реализации положений настоящей Концепции, разработки образовательных программ и систем мотивации для привлечения специалистов на работу в дорожно-транспортный комплекс по направлению ИТС и организация учебно-методического центра дистанционного обучения на базе Центра компетенции национальной сети ИТС.

Сроки реализации третьей стадии: 2028 – 2031 годы.

Четвертая стадия реализации Концепции

Завершение работ по формированию технологического сегмента национальной сети ИТС в части:

разработки облачных решений по интеграционной платформе и подсистемам ИТС на ресурсах федеральной платформы национальной сети ИТС в целях оптимизации сроков и ресурсов, требуемых на создание и обеспечение функционирования ИТС в субъектах Российской Федерации и ИТС на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения;

формирования линейки базовых цифровых сервисов регионального и федерального уровня национальной сети ИТС.

Перевод технологического сегмента национальной сети ИТС в режим полнофункциональной эксплуатации.

Поддержка функционирования обеспечивающих элементов национальной сети ИТС в части:

Центра компетенции национальной сети ИТС, включая функционирование тестовых зон ИТС, формирование реестра оборудования, технологий и комплексных технологических решений, рекомендуемых к использованию при создании ИТС, и нормативно-технической базы в соответствии с Перспективной программой стандартизации в сфере ИТС;

подготовки дополнительных профессиональных программ и организации обучения на базе учебно-методического центра дистанционного обучения ИТС в составе Центра компетенции национальной сети ИТС;

проведения мероприятий по направлению международного сотрудничества с международными организациями по стандартизации в сфере ИТС и транспортными администрациями других стран с целью обеспечения совместности, interoperability и безопасности использования оборудования и технологий ИТС, и продвижения российских транспортных услуг, реализуемых на основе технологий и возможностей ИТС, на мировой транспортный рынок.

Сроки реализации четвертой стадии: 2032 – 2035 годы.

Пятая стадия реализации Концепции

Обеспечение функционирования национальной сети ИТС в полном объеме, включая:

федеральную платформу национальной сети ИТС;

ИТС субъектов Российской Федерации и ИТС автомобильных дорог общего пользования федерального значения;

коммуникационную среду национальной сети ИТС; технологические элементы, обеспечивающие решение задач по информационной безопасности, отказоустойчивости национальной сети ИТС, резервированию и взаимозаменяемости технологических мощностей и отдельных компонентов ИТС;

Центр компетенции национальной сети ИТС, включая тестовые зоны ИТС, реестр оборудования, технологий и комплексных технологических решений, рекомендуемых к использованию при создании ИТС.

Развитие нормативно-технической базы в соответствии с Перспективной программой стандартизации в сфере ИТС.

Обучение пользователей и профильных специалистов по дополнительным профессиональным программам на базе учебно-методического центра дистанционного обучения ИТС Центра компетенции национальной сети ИТС.

Проведение мероприятий по направлению международного сотрудничества с международными организациями по стандартизации в сфере ИТС и транспортными администрациями других стран с целью обеспечения совместности, interoperability и безопасности использования оборудования и технологий ИТС, и продвижения российских транспортных услуг, реализуемых на основе технологий и возможностей ИТС, на мировой транспортный рынок.

Сроки реализации пятой стадии: с 2035 года.

На четвертой и пятой стадиях реализации Концепции в рамках тестовых зон ИТС должны быть реализованы пилотные проекты по экспериментальной обработке технологий «больших данных», искусственного интеллекта, нейронных сетей и других цифровых и инновационных технологий применительно к сфере ИТС. По результатам реализации указанных пилотных проектов должны быть подготовлены предложения по развитию архитектуры федеральной платформы национальной сети ИТС и интеграционных платформ ИТС в целях обеспечения возможности использования указанных технологий в технологических элементах национальной сети ИТС.

Учитывая высокую динамику развития технологий ИТС, а также социально-экономическую значимость формирования национальной сети ИТС, представляется целесообразным ежегодно проводить широкое публичное обсуждение полученных результатов с представителями научного, экспертного и бизнес-сообщества, а также усилить мониторинг работ в субъектах Российской Федерации и на федеральных дорогах общего пользования оценкой востребованности и удовлетворенности различных категорий пользователей цифровыми сервисами, качеством электронных услуг и доступной информации, что позволит повысить эффективность проводимых работ по созданию и функционированию национальной сети ИТС.

VIII. Механизмы и источники финансирования

Основным источником финансирования создания и обеспечения функционирования национальной сети ИТС являются бюджетные средства, которые включают:

средства консолидированных региональных бюджетов, выделяемые на создание и обеспечение функционирования ИТС субъектов Российской Федерации, включая создание и функционирование тестовых зон ИТС;

средства федерального бюджета, выделяемые на: разработку, создание и обеспечение функционирования федеральной платформы, коммуникационной среды и технологических элементов национальной сети ИТС, обеспечивающих решение задач по информационной безопасности, отказоустойчивости национальной сети ИТС, резервированию и взаимозаменяемости технологических мощностей и отдельных компонентов ИТС;

обеспечение деятельности Центра компетенции национальной сети ИТС, включая создание и функционирование тестовых зон ИТС, формирование реестра оборудования, технологий и комплексных технологических решений, рекомендуемых к использованию при создании ИТС, обучение пользователей и профильных специалистов на базе учебно-методического центра дистанционного обучения ИТС Центра компетенции национальной сети ИТС и выполнения иных, закрепленных за Центром компетенции полномочий;

формирование и развитие нормативной правовой и нормативно-технической базы, обеспечивающей соответствующее развитие и функционирование национальной сети ИТС и входящих в ее состав технологических элементов с учетом высокой динамики развития технологий, используемых при их создании;

создание и обеспечение функционирования ИТС автомобильных дорог общего пользования федерального значения;

субсидии бюджетам субъектов Российской Федерации из федерального бюджета в целях финансирования мероприятий по созданию и развитию ИТС субъектов Российской Федерации.

Создание, развитие и обеспечение функционирования отдельных элементов национальной сети ИТС может осуществляться с использованием средств государственных институтов развития, внебюджетных источников финансирования, механизмов концессионных соглашений и иных форм государственно-частного партнерства.

IX. Ожидаемые результаты

Создание национальной сети ИТС в Российской Федерации направлено на активное и полномасштабное внедрение технологий ИТС в дорожную инфраструктуру транспортного комплекса и в повседневную жизнь граждан, на расширение спектра возможностей и инструментов, применяемых в области организации и безопасности дорожного движения, в том числе в формате международных транспортных коридоров, и широкого информирования участников дорожного движения.

Благодаря такой активности, технологии ИТС станут эффективным инструментом для решения текущих транспортных проблем в части достижения устойчивой мобильности и обеспечения максимальной эффективности транспортных услуг, что в конечном итоге обеспечит:

повышение уровня организации и безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования Российской Федерации;

содействие международной интеграции дорожно-транспортного комплекса Российской Федерации в мировую транспортную систему, в том числе в форматах Евразийского экономического союза и Азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества;

повышение конкурентоспособности российской инновационной продукции в сфере ИТС и транспортных услуг на территории Российской Федерации и за рубежом.

В технологическом плане национальная сеть ИТС должна обеспечить системную поддержку развития, внедрения и широкого использования технологий ИТС в Российской Федерации, формирование вектора их дальнейшего развития, оптимизации сроков и ресурсов, необходимых для достижения актуального уровня зрелости в указанной сфере, в том числе на основе:

установления единых, гармонизированных с международными, требований к ИТС как технологическому элементу национальной сети ИТС;

возможности создания ИТС путем использования типовых и «облачных» решений, размещаемых на ресурсах федеральной платформы ИТС;

использования вычислительного и технологического ресурса федеральной платформы национальной сети ИТС в целях обеспечения отказоустойчивости, резервирования и взаимозаменяемости вычислительных и технологических мощностей и отдельных компонентов любой ИТС, входящей в состав национальной сети ИТС;

обеспечения бесшовной интеграции всех элементов национальной сети ИТС и их interoperability на межгосударственном уровне.

ДОКУМЕНТЫ

11

Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России)

Приказ

23 сентября 2022 г.

Москва

№ 381

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ К КРИТИЧЕСКИ ВАЖНЫМ ОБЪЕКТАМ В ОБЛАСТИ ЗАЩИТЫ НАСЕЛЕНИЯ И ТЕРРИТОРИЙ ОТ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ ПРИРОДНОГО И ТЕХНОГЕННОГО ХАРАКТЕРА, ПРАВООБЛАДАТЕЛЯМИ КОТОРЫХ ЯВЛЯЮТСЯ ОРГАНИЗАЦИИ, ЭКСПЛУАТИРУЮЩИЕ КРИТИЧЕСКИ ВАЖНЫЕ ОБЪЕКТЫ, В ОТНОШЕНИИ КОТОРЫХ МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОСУЩЕСТВЛЯЕТ КООРДИНАЦИЮ И РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

В соответствии с пунктами 3 и 4 Правил разработки обязательных для выполнения требований к критически важным объектам в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 сентября 2021 г. N 1537 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2021, N 38, ст. 6633), и пунктом 1 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 395 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 32, ст. 3342; 2019, N 1, ст. 10), приказываю:

1. Утвердить прилагаемые обязательные для выполнения требования к критически важным объектам в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, правообладателями которых являются организации, эксплуатирующие критически важные объекты, в отношении которых Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет координацию и регулирование деятельности в сфере дорожного хозяйства.

2. Настоящий приказ вступает в силу с 1 марта 2023 г. и действует до 29 февраля 2028 г. включительно.

Министр В.Г. Савельев

Утверждены
приказом Минтранса России
от 23 сентября 2022 г. N 381

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ТРЕБОВАНИЯ К КРИТИЧЕСКИ ВАЖНЫМ ОБЪЕКТАМ В ОБЛАСТИ ЗАЩИТЫ НАСЕЛЕНИЯ И ТЕРРИТОРИЙ ОТ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ ПРИРОДНОГО И ТЕХНОГЕННОГО ХАРАКТЕРА, ПРАВООБЛАДАТЕЛЯМИ КОТОРЫХ ЯВЛЯЮТСЯ ОРГАНИЗАЦИИ, ЭКСПЛУАТИРУЮЩИЕ КРИТИЧЕСКИ ВАЖНЫЕ ОБЪЕКТЫ, В ОТНОШЕНИИ КОТОРЫХ МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОСУЩЕСТВЛЯЕТ КООРДИНАЦИЮ И РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

1. Настоящий документ устанавливает обязательные для выполнения требования к критически важным объектам в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, правообладателями которых являются организации, эксплуатирующие критически важные объекты, в отношении которых Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет координацию и регулирование деятельности в сфере дорожного хозяйства, отнесенным к критически важным объектам в соответствии с критериями отнесения мостов, эстакад, путепроводов, виадуков и тоннелей на автомобильных дорогах всех форм собственности, правообладателями которых являются организации, в отношении которых Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет координацию и регулирование деятельности, к критически важным объектам, утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 мая 2021 г. N 172 <1> (далее соответственно - Требования, КВО, чрезвычайные ситуации).

<1> Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 8 сентября 2021 г., регистрационный N 64936.

2. Требования предназначены для обязательного выполнения федеральными органами исполнительной власти, юридическими лицами независимо от организационно-правовой формы или индивидуальными предпринимателями, владеющими КВО на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (далее - эксплуатирующая организация).

3. Комплекс мер по предупреждению возникновения и развития чрезвычайных ситуаций включает:

1) для КВО федерального уровня значимости: осуществление подготовки в области защиты от чрезвычайных ситуаций должностных лиц эксплуатирующей организации, руководителей и должностных лиц эксплуатирующей организации, в полномочия которых входит решение вопросов по защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций, в порядке и сроки, установленные пунктами 4 и 6 Положения о подготовке граждан Российской Федерации, иностранных граждан и лиц без гражданства в области защиты от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2020 г. N 1485 (далее - Положение о подготовке) <2>;

<2> Собрание законодательства Российской Федерации, 2020, N 39, ст. 6062. В соответствии с пунктом 2 постановления Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2020 г. N 1485 «Об утверждении Положения о подготовке граждан Российской Федерации, иностранных граждан и лиц без гражданства в области защиты от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» данный акт действует до 31 декабря 2026 г. включительно.

разработку и утверждение планов действий по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций на КВО (далее - план действий), а также их уточнение;

создание и поддержание в постоянной готовности локальных систем оповещения о чрезвычайных ситуациях и проведение комплексных обследований готовности локальных систем оповещения <3>;

<3> Подпункт «ж» части первой статьи 14 Федерального закона от 21 декабря 1994 г. N 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1994, N 35, ст. 3648; 2013, N 52, ст. 6969) (далее - Федеральный закон от 21 декабря 1994 г. N 68-ФЗ).

2) для КВО регионального уровня значимости: осуществление подготовки в области защиты от чрезвычайных ситуаций должностных лиц эксплуатирующей организации, руководителей и должностных лиц эксплуатирующей организации, в полномочия которых входит решение вопросов по защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций, в порядке и сроки, установленные пунктами 4 и 6 Положения о подготовке;

разработку и утверждение планов действий, а также их уточнение; создание и поддержание в постоянной готовности локальных систем оповещения о чрезвычайных ситуациях и проведение комплексных проверок готовности локальных систем оповещения.

3) для КВО муниципального уровня значимости:

осуществление подготовки в области защиты от чрезвычайных ситуаций должностных лиц эксплуатирующей организации, руководителей и должностных лиц эксплуатирующей организации, в полномочия которых входит решение вопросов по защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций, в порядке и сроки, установленные пунктами 4 и 6 Положения о подготовке; разработку и утверждение планов действий, а также их уточнение; создание и поддержание в постоянной готовности локальных систем оповещения о чрезвычайных ситуациях и проведение комплексных проверок готовности локальных систем оповещения.

4. Комплекс мер по снижению размеров ущерба и потерь от чрезвычайных ситуаций включает:

1) для КВО федерального уровня значимости: создание эксплуатирующей организацией необходимого резерва материальных ресурсов для ликвидации чрезвычайных ситуаций в порядке, установленном актом эксплуатирующей организации <4>, определяющим вопросы создания, хранения, использования и восполнения указанного резерва материальных ресурсов, исходя из прогнозируемых видов и масштабов чрезвычайных ситуаций, предполагаемого объема работ по их ликвидации;

<4> Абзац шестой пункта 20 Положения о единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2003 г. N 794 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 2, ст. 121; 2005, N 23, ст. 2269).

создание эксплуатирующей организацией необходимого резерва финансовых ресурсов в порядке, установленном актом эксплуатирующей организацией, определяющим вопросы создания, хранения, использования и восполнения указанного резерва финансовых ресурсов для ликвидации чрезвычайных ситуаций;

издание эксплуатирующей организацией акта, определяющего порядок и способы оповещения работников и иных лиц, находящихся на территории КВО, об угрозе возникновения или возникновении чрезвычайных ситуаций, о порядке действий и обеспечение их эвакуации в безопасный район или заключение соглашения с органами управления и организациями территориальной подсистемы единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций <5> об информационном обмене, а также регламента информационного обмена, определяющего порядок доведения информации об угрозе возникновения или возникновении чрезвычайных ситуаций на КВО федерального уровня до органов повседневного управления единой государственной системой предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций федерального, регионального и муниципального уровней <6>;

<5> Пункт 5 Положения о единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2003 г. N 794 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 2, ст. 121).

<6> Пункт 4 статьи 4.1 Федерального закона от 21 декабря 1994 г. N 68-ФЗ (Собрание законодательства Российской Федерации, 1994, N 35, ст. 3648; 2020, N 26, ст. 3999).

2) для КВО регионального уровня значимости: создание эксплуатирующей организацией необходимого резерва материальных ресурсов для ликвидации чрезвычайных ситуаций в порядке, установленном актом эксплуатирующей организации <4>, определяющим вопросы создания, хранения, использования и восполнения указанного резерва материальных ресурсов, исходя из прогнозируемых видов и масштабов чрезвычайных ситуаций, предполагаемого объема работ по их ликвидации;

создание эксплуатирующей организацией необходимого резерва финансовых ресурсов в порядке, установленном актом эксплуатирующей организацией, определяющим вопросы создания, хранения, использования и восполнения указанного резерва финансовых ресурсов для ликвидации чрезвычайных ситуаций;

издание эксплуатирующей организацией акта, определяющего порядок и способы оповещения работников и иных лиц, находящихся на территории КВО, об угрозе возникновения или возникновении чрезвычайных ситуаций, о порядке действий и обеспечение их эвакуации в безопасный район или заключение соглашения с органами управления и организациями территориальной подсистемы единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций <7> об информационном обмене, а также регламента информационного обмена, определяющего порядок доведения информации доведения информации об угрозе возникновения или возникновении чрезвычайных ситуаций на КВО регионального уровня до органов повседневного управления единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций регионального и муниципального уровней <8>;

<7> Пункт 5 Положения о единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2003 г. N 794.

<8> Пункт 4 статьи 4.1 Федерального закона от 21 декабря 1994 г. N 68-ФЗ.

3) для КВО муниципального уровня значимости: создание эксплуатирующей организацией необходимого резерва материальных ресурсов для ликвидации чрезвычайных ситуаций в порядке, установленном актом эксплуатирующей организации <9>, определяющим вопросы создания, хранения, использования и восполнения указанного резерва материальных ресурсов, исходя из прогнозируемых видов и масштабов чрезвычайных ситуаций, предполагаемого объема работ по их ликвидации;

<9> Абзац шестой пункта 20 Положения о единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2003 г. N 794.

создание эксплуатирующей организацией необходимого резерва финансовых ресурсов в порядке, установленном актом эксплуатирующей организацией, определяющим вопросы создания, хранения, использования и восполнения указанного резерва финансовых ресурсов для ликвидации чрезвычайных ситуаций;

издание эксплуатирующей организацией акта, определяющего порядок и способы оповещения работников и иных лиц, находящихся на территории КВО, об угрозе возникновения или возникновении чрезвычайных ситуаций, о порядке действий и обеспечение их эвакуации в безопасный район или заключение соглашения с органами управления и организациями территориальной подсистемы единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций <7> об информационном обмене, а также регламента информационного обмена, определяющего порядок доведения информации об угрозе возникновения или возникновении чрезвычайных ситуаций на КВО муниципального уровня до органов повседневного управления единой государственной системой предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций муниципального уровня <8>;

5. Комплекс мер по ликвидации чрезвычайных ситуаций включает: 1) для КВО федерального уровня значимости: создание сил и средств, привлекаемых для проведения аварийно-спасательных и других неотложных работ в зонах чрезвычайных ситуаций <10>;

<10> Пункт 16 Положения о единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций,

утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2003 г. N 794 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 2, ст. 121; 2020, N 2, ст. 180).

определение порядка проведения мероприятий по эвакуации работников и иных лиц, находящихся на территории КВО федерального уровня значимости, из зоны чрезвычайной ситуации и проведение указанных эвакуационных мероприятий;

организацию работ по ликвидации чрезвычайных ситуаций и всестороннему обеспечению сил и средств, привлекаемых для проведения аварийно-спасательных и других неотложных работ на КВО в зоне чрезвычайной ситуации;

2) для КВО регионального уровня значимости: создание сил и средств, привлекаемых для проведения аварийно-спасательных и других неотложных работ в зонах чрезвычайных ситуаций <10>;

определение порядка проведения мероприятий по эвакуации работников и иных лиц, находящихся на территории КВО регионального уровня значимости, из зоны чрезвычайной ситуации и проведение указанных эвакуационных мероприятий;

организацию работ по ликвидации чрезвычайных ситуаций и всестороннему обеспечению сил и средств, привлекаемых для проведения аварийно-спасательных и других неотложных работ на КВО в зоне чрезвычайной ситуации;

3) для КВО муниципального уровня значимости: создание сил и средств, привлекаемых для проведения аварийно-спасательных и других неотложных работ в зонах чрезвычайных ситуаций <10>;

определение порядка проведения мероприятий по эвакуации работников и иных лиц, находящихся на территории КВО муниципального уровня значимости, из зоны чрезвычайной ситуации и проведение указанных эвакуационных мероприятий;

организацию работ по ликвидации чрезвычайных ситуаций и всестороннему обеспечению сил и средств, привлекаемых для проведения аварийно-спасательных и других неотложных работ на КВО в зоне чрезвычайной ситуации.

6. Комплекс мер по обеспечению устойчивости функционирования эксплуатирующих организаций и жизнедеятельности работников этих организаций в чрезвычайных ситуациях включает:

1) для КВО федерального уровня значимости: создание в эксплуатирующей организации комиссии по вопросам повышения устойчивости функционирования объектов при военных конфликтах, а также при чрезвычайных ситуациях <11> (далее - комиссия) и организация ее работы по проведению исследований по оценке уязвимости эксплуатирующей организации для исключения и снижения потерь среди работников и материальных средств, а также оценки готовности организации к предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций, достаточности мер, выполняемых по обеспечению устойчивости функционирования объектов и жизнедеятельности работников организаций, на основании акта эксплуатирующей организации;

<11> Подпункт 5.1 пункта 5 ГОСТ Р 22.2.12-2020 «Национальный стандарт Российской Федерации. Безопасность в чрезвычайных ситуациях. Повышение устойчивости функционирования организаций в чрезвычайных ситуациях. Основные положения», введенного в действие приказом Росстандарта от 11 сентября 2020 г. N 645-ст (М., Стандартинформ, 2020).

2) для КВО регионального уровня значимости: создание комиссии и организация ее работы по проведению исследований по оценке уязвимости эксплуатирующей организации для исключения и снижения потерь среди работников и материальных средств, а также оценки готовности организации к предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций, достаточности мер, выполняемых по обеспечению устойчивости функционирования объектов и жизнедеятельности работников организаций, на основании акта эксплуатирующей организации;

3) для КВО муниципального уровня значимости: создание комиссии и организация ее работы по проведению исследований по оценке уязвимости эксплуатирующей организации для исключения и снижения потерь среди работников и материальных средств, а также оценки готовности организации к предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций, достаточности мер, выполняемых по обеспечению устойчивости функционирования объектов и жизнедеятельности работников организаций, на основании акта эксплуатирующей организации.

7. Оценка готовности эксплуатирующих организаций к предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и достаточности мер, выполняемых по обеспечению устойчивости функционирования объектов и жизнедеятельности работников эксплуатирующих организаций осуществляется комиссией (далее - оценка готовности), создаваемой в соответствии с пунктами 6 и 11 требований.

8. Оценка готовности осуществляется:

а) в соответствии с планом по оценке готовности эксплуатирующих организаций к предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций (далее - план по оценке готовности) с периодичностью:

не реже одного раза в год - в отношении эксплуатирующих организаций, эксплуатирующих КВО федерального уровня значимости;

не реже одного раза в 3 года - в отношении эксплуатирующих организаций, эксплуатирующих КВО регионального уровня значимости;

не реже одного раза в 5 лет - в отношении эксплуатирующих организаций, эксплуатирующих КВО муниципального уровня значимости;

б) внепланово - при поступлении в эксплуатирующую организацию информации от органа, уполномоченного на осуществление федерального государственного надзора в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций <12>, о неготовности владельцев инфраструктуры, являющихся правообладателями объектов любой категории значимости, к предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций.

<12> Пункт 3 Положения о федеральном государственном надзоре в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 25 июня 2021 г. N 1013 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2021, N 27, ст. 5400).

9. План по оценке готовности и изменения в него утверждаются актом эксплуатирующей организации.

Актуализация плана по оценке готовности осуществляется один раз в пять лет.

В плане по оценке готовности указываются: перечень КВО, правообладателем которых является эксплуатирующая организация;

сроки проведения оценки готовности эксплуатирующей организации;

должности, фамилии, имена и отчества (при наличии) работников, ответственных за организацию оценки готовности эксплуатирующей организации.

10. Оценка готовности, предусмотренная пунктом 8 Требованиями, проводится на основании акта эксплуатирующей организации, издаваемого не позднее, чем за 20 календарных дней до начала оценки готовности.

11. В акте эксплуатирующей организации о проведении оценки готовности указываются:

основание для проведения оценки готовности;

решение о создании комиссии и ее составе;

задачи комиссии;

полное наименование эксплуатирующей организации, в отношении которой планируется проведение оценки готовности;

срок проведения оценки готовности;

вопросы по организации работы комиссии.

Акт эксплуатирующей организации о проведении оценки готовности доводится до заинтересованных лиц эксплуатирующей организации в срок не позднее, чем за 15 календарных дней до начала оценки готовности такой организации.

12. Критериями оценки достаточности мер к предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций, выполненных эксплуатирующей организацией по обеспечению устойчивости функционирования КВО и жизнедеятельности работников эксплуатирующей организации, являются:

выполнение комплекса мер, указанных в пунктах 3 - 6 Требованиям;

невыполнение комплекса мер, указанных в пунктах 3 - 6 Требованиям.

13. Результаты оценки готовности комиссия оформляет актом оценки готовности эксплуатирующей организации к предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и достаточности мер, выполняемых по обеспечению устойчивости функционирования КВО и жизнедеятельности работников эксплуатирующей организации, форма которого утверждается актом эксплуатирующей организации (далее - Акт).

14. В Акте отражаются:

а) результат оценки готовности или неготовности эксплуатирующей организации к предупреждению и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций;

б) вывод о достаточности либо недостаточности мер, принимаемых эксплуатирующей организацией по обеспечению устойчивости функционирования критически важного объекта и жизнедеятельности должностных лиц и работников эксплуатирующей организации.

15. Акт составляется в срок не более 2 рабочих дней после проведения оценки готовности в одном экземпляре, подписывается всеми членами комиссии и утверждается председателем комиссии. Члены комиссии, не согласные с принятым решением, подписывают Акт, при этом их особое мнение приобщается к Акту.

Акт хранится в эксплуатирующей организации.

Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России)

Приказ

18 октября 2022 г.

Москва

№ 418

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА ВЫДАЧИ СПЕЦИАЛЬНОГО РАЗРЕШЕНИЯ НА ДВИЖЕНИЕ ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ ТЯЖЕЛОВЕСНОГО И (ИЛИ) КРУПНОГАБАРИТНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

В соответствии с пунктом 13.1 статьи 11, частью 9 статьи 31 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. N 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, N 46, ст. 5553; 2015, N 29, ст. 4374; 2022, N 16, ст. 2594), пунктом 1 статьи 3 Федерального закона от 24 июля 1998 г. N 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, N 31, ст. 3805; 2022, N 16, ст. 2594) и подпунктом 5.2.53.30 пункта 5 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 395 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 32, ст. 3342; 2020, N 14, ст. 2098), приказываю:

1. Утвердить прилагаемый Порядок выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства.

2. Признать утратившими силу:

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 21 сентября 2016 г. N 272 «Об утверждении Порядка выдачи специальных разрешений на проезд крупногабаритных транспортных средств и (или) тяжеловесных транспортных средств, масса с грузом или без груза и (или) нагрузка на ось или группу осей которых превышают более чем на два процента допустимую массу транспортного средства и (или) допустимую нагрузку на ось или группу осей транспортного средства, осуществляющих международных автомобильных перевозок грузов, в том числе по постоянным маршрутам, и о внесении изменений в приказ Минтранса России от 24 июля 2012 г. N 258 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов» (зарегистрирован Минюстом России 21 марта 2017 г., регистрационный N 46064);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 24 июля 2018 г. N 269 «О внесении изменений в Порядок выдачи специальных разрешений на проезд крупногабаритных транспортных средств и (или) тяжеловесных транспортных средств, масса с грузом или без груза и (или) нагрузка на ось или группу осей которых превышают более чем на два процента допустимую массу транспортного средства и (или) допустимую нагрузку на ось или группу осей транспортного средства, осуществляющих международных автомобильных перевозок грузов, в том числе по постоянным маршрутам, утвержденный приказом Минтранса России от 21 сентября 2016 г. N 272» (зарегистрирован Минюстом России 20 августа 2018 г., регистрационный N 51936);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 5 июня 2019 г. N 167 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства» (зарегистрирован Минюстом России 26 июля 2019 г., регистрационный N 55406);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 6 сентября 2021 г. N 298 «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 21 сентября 2016 г. N 272 и от 5 июня 2019 г. N 167» (зарегистрирован Минюстом России 21 сентября 2021 г., регистрационный N 65069);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 24 марта 2022 г. N 95 «О внесении изменений в Порядок выдачи специальных разрешений на проезд крупногабаритных транспортных средств и (или) тяжеловесных транспортных средств, масса с грузом или без груза и (или) нагрузка на ось или группу осей которых превышают более чем на два процента допустимую массу транспортного средства и (или) допустимую нагрузку на ось или группу осей транспортного средства, осуществляющих международных автомобильных перевозок грузов, в том числе по постоянным маршрутам, утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 сентября 2016 г. N 272, и Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 5 июня 2019 г. N 167» (зарегистрирован Минюстом России 29 апреля 2022 г., регистрационный N 68392).

3. Настоящий приказ вступает в силу с 1 марта 2023 г. и действует до 1 марта 2029 г.

Министр В.Г. Савельев

Утвержден
приказом Минтранса России
от 18 октября 2022 г. N 418

ПОРЯДОК ВЫДАЧИ СПЕЦИАЛЬНОГО РАЗРЕШЕНИЯ НА ДВИЖЕНИЕ ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ ТЯЖЕЛОВЕСНОГО И (ИЛИ) КРУПНОГАБАРИТНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

I. Общие положения

1. Порядок выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства (далее - Порядок) определяет правила подачи, приема и рассмотрения заявления на выдачу специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, согласования, оформления и выдачи (отказа в выдаче) указанного специального разрешения.

2. Специальное разрешение на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства (далее - специальное разрешение) выдается уполномоченным органом <1> владельцу транспортного средства или его уполномоченному представителю (далее - заявитель) в электронной форме и подписывается усиленной квалифицированной электронной подписью должностного лица уполномоченного органа <2>.

<1> Часть 10.2 статьи 31 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. N 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, N 46, ст. 5553; 2020, N 30, ст. 4765) (далее - Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. N 257-ФЗ); пункт 3 статьи 3 Федерального закона от 24 июля 1998 г. N 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, N 31, ст. 3805) (далее - Федеральный закон от 24 июля 1998 г. N 127-ФЗ).

<2> Часть 1 статьи 6 Федерального закона от 6 апреля 2011 г. N 63-ФЗ «Об электронной подписи» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, N 15, ст. 2036; 2016, N 1, ст. 65).

Специальное разрешение, выданное в электронной форме, должно быть распечатано на бумажном носителе.

3. Специальное разрешение оформляется на русском языке машинописным текстом (наименование груза, марок и моделей транспортных средств, их государственных регистрационных номеров допускается оформлять буквами латинского алфавита).

12

4. Специальное разрешение выдается на движение транспортного средства по определённому маршруту без груза или с грузом на срок до 3 месяцев.

В случае движения крупногабаритной сельскохозяйственной техники (комбайн, трактор) своим ходом в период с марта по ноябрь (включительно) в пределах одного муниципального образования специальное разрешение выдается на движение такой техники по определённому маршруту на срок до 9 месяцев. При необходимости проведения внеплановых работ, на период проведения которых не может быть обеспечено безопасное движение крупногабаритного транспортного средства, на автомобильной дороге и (или) пересекающих ее сооружениях и инженерных коммуникациях в пределах согласованного маршрута, действие такого специального разрешения на движение крупногабаритной сельскохозяйственной техники прекращается. Информация о прекращении действия специального разрешения за 14 календарных дней до прекращения его действия доводится до владельца крупногабаритной сельскохозяйственной техники или его уполномоченного представителя способом связи, выбранным согласно пункту 7 Порядка.

В случае выдачи специального разрешения на движение транспортного средства по установленному постоянному маршруту оно выдается в упрощенном порядке <3> в электронной форме на 1 поездку и на срок до 1 месяца.

<3> Часть 17 статьи 31 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. N 257-ФЗ (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, N 46, ст. 5553; 2022, N 16, ст. 2594).

5. За выдачу специального разрешения должна быть уплачена государственная пошлина <4> после подачи заявления на выдачу специального разрешения (далее - заявление), но до принятия его к рассмотрению <5>.

<4> Подпункт 111 пункта 1 статьи 333.33, подпункт 4 пункта 1 статьи 333.35 Налогового кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, N 32, ст. 3340; 2020, N 48, ст. 7627; 2021, N 24, ст. 4217).

<5> Подпункт 5.2 пункта 1 статьи 333.18 Налогового кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, N 32, ст. 3340; 2019, N 39, ст. 5375).

- Специальное разрешение содержит следующую информацию:
 - матричный (двухмерный) штриховой код (QR-код);
 - номер специального разрешения;
 - дату выдачи специального разрешения;
 - вид перевозки (внутрироссийская, международная);
 - количество разрешенных поездок - для тяжеловесных транспортных средств;
 - срок выполнения поездок;
 - маршрут транспортного средства;
 - сведения о допуске российского перевозчика к осуществлению международных автомобильных перевозок (в случае движения в международном сообщении);
 - сведения о транспортном средстве: марка, модель, государственный регистрационный номер, идентификационный номер, страна регистрации;
 - информация о владельце транспортного средства: полное наименование, адрес в пределах места нахождения, телефон - для юридических лиц; фамилия, имя, отчество (при наличии), адрес регистрации по месту жительства, телефон - для физических лиц и индивидуальных предпринимателей;
 - характеристика груза (при наличии груза): наименование груза, габариты (длина, ширина, высота), масса;
 - параметры транспортного средства (автопоезда): масса, расстояние между осями, нагрузки на оси, количество и скатность колес на каждой оси, наличие пневматической подвески, габариты (длина, ширина, высота, длина свеса (при наличии), минимальный радиус поворота с грузом;
 - предполагаемая максимальная скорость движения транспортного средства (автопоезда), км/ч;
 - вид сопровождения;
 - особые условия движения;
 - сведения о владельцах автомобильных дорог, сооружений, инженерных коммуникаций, органы и организации, согласовавшие перевозку (наименования организаций, реквизиты документов о согласовании (исходящий номер и дата);
 - схема тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства (автопоезда);
 - сведения об электронной подписи должностного лица уполномоченного органа.

II. Подача и рассмотрение заявления на выдачу специального разрешения

7. Заявление с прилагаемыми к нему документами подается заявителем посредством личного кабинета перевозчика, доступ к которому осуществляется посредством официального сайта уполномоченного органа в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» (далее - личный кабинет), или федеральной государственной информационной системы «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)» <6> (далее - Единый портал).

<6> Положение о федеральной государственной информационной системе «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)», утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 24 октября 2011 г. N 861 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, N 44, ст. 6274; 2022, N 35, ст. 6081).

В случае подачи заявления посредством Единого портала оно подписывается заявителем электронной подписью в соответствии с Федеральным законом от 6 апреля 2011 г. N 63-ФЗ «Об электронной подписи» <7>.

<7> Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, N 15, ст. 2036; 2022, N 29, ст. 5306.

8. Для подачи заявления посредством личного кабинета заявителю необходимо пройти процедуру регистрации и внести в него сведения о транспортном средстве.

9. Заявление на движение тяжеловесных и (или) крупногабаритных специализированных транспортных средств телеканалов, радиоканалов и иных вещателей (передвижных телевизионных станций, состоящих из основного и вспомогательного транспортного средства, груз которых составляет оборудование, необходимое для проведения съемок, и мобильных энергетических комплексов, направляемых на проведение съемок и трансляций) направляется способом, установленным в пункте 7 Порядка, и рассматривается уполномоченным органом в течение 1 рабочего дня с даты его поступления.

В случае выдачи специального разрешения уполномоченным органом в соответствии с абзацем первым настоящего пункта, документы, предусмотренные подпунктом 1 пункта 11 настоящего Порядка (при необходимости), а также подтверждающие уплату платежей за возмещение вреда, причиняемого автомобильным дорогам тяжеловесным транспортным средством, представляются заявителем в течение 5 рабочих дней со дня выдачи специального разрешения.

10. В заявлении указываются:

- информация о заявителе: полное наименование, адрес в пределах места нахождения (для юридических лиц), фамилия, имя, отчество (при наличии), адрес регистрации по месту жительства (для физических лиц и индивидуальных предпринимателей), телефон и адрес электронной почты (при наличии);
- информация о владельце транспортного средства: полное наименование, организационно-правовая форма и адрес регистрации в пределах места нахождения - для юридических лиц, фамилия, имя, отчество (при наличии), адрес регистрации по месту жительства, - для физических лиц и индивидуальных предпринимателей (с указанием статуса индивидуального предпринимателя);
- идентификационный номер налогоплательщика и основной государственный регистрационный номер - для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, зарегистрированных на территории Российской Федерации;
- код налогового органа в стране регистрации - для заявителей, зарегистрированных за пределами Российской Федерации;
- маршрут движения (пункт отправления и пункт назначения с указанием их адресов в населенных пунктах, если маршрут проходит по улчно-дорожной сети населенных пунктов, без указания промежуточных пунктов);
- вид перевозки (внутрироссийская, международная);
- срок выполнения поездок;
- планируемое количество поездок (не учитывается для крупногабаритных транспортных средств);
- характеристика груза (при наличии груза) (наименование, габариты (длина, ширина, высота), масса, делимость <8>;

<8> Пункт 19 статьи 3 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. N 257-ФЗ (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, N 46, ст. 5553; 2015, N 29, ст. 4314).

10) сведения о транспортном средстве: марка, модель, государственный регистрационный номер, идентификационный номер, страна регистрации;

11) параметры транспортного средства (автопоезда): масса, расстояние между осями, нагрузки на оси, количество и скатность колес на каждой оси, наличие пневматической подвески, габариты (длина, ширина, высота, длина свеса (при наличии), минимальный радиус поворота с грузом;

12) предполагаемая максимальная скорость движения транспортного средства (автопоезда), км/ч;

13) сведения о допуске российского перевозчика к осуществлению международных автомобильных перевозок <9> (регистрационный номер записи в реестре и срок действия допуска) - при осуществлении международной автомобильной перевозки грузов;

<9> Статья 2 Федерального закона от 24 июля 1998 г. N 127-ФЗ (Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, N 31, ст. 3805; 2022, N 16, ст. 2594).

14) способ связи: по телефону, по электронной почте, посредством личного кабинета, посредством Единого портала.

Номер и дата присваиваются уполномоченным органом заявлению после его регистрации.

В случае движения крупногабаритной сельскохозяйственной техники (комбайн, трактор) своим ходом в период с марта по ноябрь в пределах одного муниципального образования в заявлении указывается пункт отправления и пункт назначения с указанием мест поездок к местам проведения сельскохозяйственных работ.

Дата начала выполнения поездок, указываемая в заявлении, не должна быть позднее 45 дней со дня подачи заявления.

Заявление оформляется на русском языке машинописным текстом (наименования груза, марок и моделей транспортных средств, их государственных регистрационных номеров допускается оформлять буквами латинского алфавита).

11. К заявлению прилагаются:
1) копии документов на каждое транспортное средство (паспорт транспортного средства или свидетельство о регистрации транспортного средства, паспорт самоходной машины), с использованием которого планируется поездка (для транспортных средств, зарегистрированных органами Государственного надзора за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники, а также за пределами Российской Федерации);

2) схема тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства (автопоезда) с изображением размещения груза (при наличии груза) (формируется автоматически на основании данных о транспортных средствах и грузе). На схеме изображаются транспортное средство, планируемое к участию в перевозке, его габариты с грузом и крепежными элементами (при наличии груза), количество осей и колес на нем, взаимное расположение осей и колес, распределение нагрузки по осям, а также при наличии груза - габариты груза, расположение груза на транспортном средстве, погрузочная высота, свес (при наличии) (изображается вид в профиль, сзади).

В случае подачи заявления представителем лица, в чьих интересах осуществляется выдача специального разрешения, к заявлению также прилагается копия документа, подтверждающего его полномочия.

После уплаты государственной пошлины в соответствии с пунктом 5 Порядка заявление регистрируется в личном кабинете.

12. До получения специального разрешения заявление может быть отозвано заявителем в инициативном порядке путем направления способом, установленным в пункте 7 Порядка, в уполномоченный орган запроса с указанием реквизитов отзываемого заявления.

13. Уполномоченный орган при рассмотрении представленных документов в течение 2 рабочих дней со дня регистрации заявления осуществляет проверку:

- информации о государственной регистрации в качестве индивидуального предпринимателя или юридического лица (для российских перевозчиков);
- сведений о соблюдении требований о перевозке груза, не являющегося неделимым <10>.

<10> Статья 29 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. N 257-ФЗ (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, N 46, ст. 5553; 2022, N 16, ст. 2594).

III. Согласование маршрута тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства

14. Согласование маршрута тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства осуществляется уполномоченным органом с владельцами автомобильных дорог, по которым проходит такой маршрут (далее - владельцы автомобильных дорог).

Уполномоченным органом осуществляется согласование маршрута тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства с Госавтоинспекцией в случаях:

1) превышения транспортным средством установленных Правительством Российской Федерации <11> допустимых габаритов более чем на 2 процента;

<11> Приложение N 1 к Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2020 г. N 2200 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2020, N 52, ст. 8877). В соответствии с пунктом 3 постановлением Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2020 г. N 2200 данный акт действует до 1 января 2026 г.

2) если для движения транспортного средства требуются: укрепление отдельных участков автомобильных дорог; принятие специальных мер по обустройству автомобильных дорог и пересекающих их сооружений и инженерных коммуникаций в пределах маршрута транспортного средства.

Согласование маршрута транспортного средства осуществляется посредством электронного взаимодействия с использованием электронной подписи, в том числе единой системы межведомственного электронного взаимодействия.

15. Уполномоченный орган в течение 2 рабочих дней со дня регистрации заявления:

- устанавливает путь следования по заявленному маршруту;
- определяет владельцев автомобильных дорог;
- направляет в адрес определенных в соответствии с подпунктом 2 настоящего пункта владельцев запрос на согласование маршрута тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства.

В запросе указываются: наименование органа, направивший запрос; исходящий номер и дата запроса; маршрут движения (участок маршрута); марка и модель транспортного средства, государственный регистрационный номер транспортного средства; предполагаемый срок поездок, а также их количество (для тяжеловесного транспортного средства); параметры транспортного средства (автопоезда): масса, расстояние между осями, нагрузки на оси, количество и скатность колес на каждой оси, наличие пневматической подвески, габариты (длина, ширина, высота, длина свеса (при наличии), минимальный радиус поворота с грузом; сведения о заявителе и способе связи с ним; номер телефона и (или) электронная почта должностного лица уполномоченного органа; сведения об электронной подписи должностного лица уполномоченного органа.

В случаях, установленных пунктом 15 Порядка, после согласования маршрута тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства всеми владельцами, определенными в соответствии с подпунктом 2 настоящего пункта, уполномоченный орган в течение 1 рабочего дня направляет запрос на согласование маршрута тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства в адрес подразделения Госавтоинспекции на региональном уровне, с территории обслуживания которого начинается указанный маршрут (в случае согласования маршрута движения в международном сообщении, а равно маршрута движения, начинающегося с территории города Москвы и Московской области и проходящего по территории двух и более субъектов Российской Федерации, - в подразделение Госавтоинспекции на межрегиональном уровне).

Запрос в Госавтоинспекцию направляется с приложением электронных копий документов, указанных в подпунктах 1 и 2 пункта 11 Порядка, и при необходимости электронных копий проекта организации дорожного движения и (или) проекта, содержащего мероприятия по укреплению и (или) обустройству автомобильных дорог, их участков, а также пересекающих автомобильную дорогу сооружений и инженерных коммуникаций, направленные на обеспечение безопасного движения по такой

автомобильной дороге или ее участку тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства (далее - специальный проект). Данный запрос включает сведения о представленных согласованиях владельцев автомобильных дорог, включая сведения о согласованном ими маршруте и об указанных особых условиях движения (при наличии), в том числе особых условиях движения, указанных владельцами пересекающих автомобильную дорогу сооружений и инженерных коммуникаций (при наличии).

16. В случае если маршрут движения (участок маршрута) не проходит по автомобильным дорогам, принадлежащим владельцу автомобильных дорог, получившему запрос, то в течение 1 рабочего дня владелец автомобильных дорог информирует об этом уполномоченный орган.

17. Согласование маршрута тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства проводится владельцами автомобильных дорог и Госавтоинспекцией в течение 2 рабочих дней с даты поступления от уполномоченного органа запроса, указанного в пункте 15 Порядка.

Согласование маршрута тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства при наличии проекта организации дорожного движения и (или) специального проекта проводится Госавтоинспекцией в течение 5 рабочих дней с даты поступления от уполномоченного органа запроса, указанного в пункте 15 Порядка.

При согласовании маршрута тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства владельцами автомобильных дорог определяется возможность движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, исходя из грузоподъемности и габаритов искусственных дорожных сооружений и иных сооружений, габарита приближения и несущей способности автомобильной дороги на заявленном маршруте на основании имеющихся сведений о состоянии дорог и сооружений, а также материалов оценки технического состояния автомобильных дорог, дополнительных обследований сооружений.

Вместе с согласованием маршрута тяжеловесного транспортного средства владельцем автомобильной дороги в адрес уполномоченного органа направляется расчет платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам тяжеловесным транспортным средством <12> с указанием реквизитов для его оплаты.

<12> Пункт 3 Правил возмещения вреда, причиняемого тяжеловесными транспортными средствами, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 31 января 2020 г. N 67 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, N 6, ст. 675; 2020, N 34, ст. 5449).

При согласовании маршрута тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства Госавтоинспекцией могут быть установлены требования к движению по такому маршруту в пунктах «Вид сопровождения» и «Особые условия движения» специального разрешения.

18. В случае необходимости согласования маршрута тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства с владельцами пересекающих автомобильную дорогу сооружений и инженерных коммуникаций, владельцы автомобильных дорог направляют в течение 1 рабочего дня со дня регистрации ими запроса соответствующий запрос владельцам вышеуказанных сооружений и инженерных коммуникаций.

Согласование владельцами сооружений и инженерных коммуникаций осуществляется в течение 2 рабочих дней с даты получения ими вышеуказанного запроса.

19. В случае если для движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства требуется разработка проекта организации дорожного движения, специального проекта, проведение обследования автомобильных дорог, их укрепление или принятие специальных мер по обустройству автомобильных дорог, их участков, а также пересекающих автомобильную дорогу сооружений и инженерных коммуникаций, владелец соответствующей автомобильной дороги (участка автомобильной дороги) в течение 1 рабочего дня со дня установления соответствующих сведений выбранным заявителем согласно пункту 10 Порядка способом связи информирует его об этом с одновременным направлением запроса о согласии на предоставление необходимых документов и (или) проведение необходимых работ, и дальнейшее согласование маршрута тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства осуществляется в соответствии с главой IV Порядка.

Указанные мероприятия проводятся при выполнении хотя бы одного из следующих условий:

- масса тяжеловесного транспортного средства превышает несущую способность участка автомобильной дороги и (или) искусственных дорожных сооружений и иных сооружений;
- габариты крупногабаритного транспортного средства превышают габарит приближения автомобильной дороги с учетом радиуса автомобильной дороги в плане и профиле;
- мероприятия предусмотрены Требованиями к организации движения по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, утвержденными приказом Минтранса России от 31 августа 2020 г. N 343 <13> (далее - приказ N 343).

<13> Зарегистрирован Минюстом России 14 декабря 2020 г., регистрационный N 61442. В соответствии с пунктом 2 приказа N 343 данный акт действует до 1 января 2027 г.

20. Владельцы автомобильных дорог направляют в уполномоченный орган мотивированный отказ в согласовании маршрута движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства или согласование альтернативного маршрута по своим автомобильным дорогам, начало и конец которого расположены на установленном уполномоченным органом маршруте, в случае если характеристики автомобильных дорог или пересекающих автомобильную дорогу сооружений и инженерных коммуникаций не позволяют осуществить движение тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по установленному маршруту (в том числе по информации владельцев соответствующих сооружений и инженерных коммуникаций).

21. В случае движения тяжеловесного транспортного средства по установленному постоянному маршруту уполномоченным органом, осуществляющим выдачу специального разрешения по данному маршруту в упрощенном порядке, в течение 1 рабочего дня со дня регистрации заявления направляется запрос владельцу автомобильной дороги о размере платы в счет возмещения вреда, причиняемого тяжеловесным транспортным средством, при движении по данному постоянному маршруту.

В случае если выдача специальных разрешений по установленному постоянному маршруту в упрощенном порядке осуществляется уполномоченным органом, который является владельцем автомобильной дороги, на которой полностью размещается установленный постоянный маршрут, то он должен в течение 1 рабочего дня со дня регистрации заявления выбранным заявителем согласно пункту 10 Порядка способом связи проинформировать его о размере платы в счет возмещения вреда, причиняемого тяжеловесным транспортным средством.

В случае если установленный постоянный маршрут движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, специальное разрешение на движение которого выдается в упрощенном порядке, проходит по автомобильным дорогам, принадлежащим нескольким владельцам, то владельцы таких автомобильных дорог в течение 1 рабочего дня со дня получения запроса направляют в уполномоченный орган расчет платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам тяжеловесным транспортным средством. Уполномоченный орган в течение 2 рабочих дней со дня регистрации заявления выбранным заявителем согласно пункту 10 Порядка способом связи информирует его о размере платы в счет возмещения вреда, причиняемого тяжеловесным транспортным средством.

Запросы, указанные в настоящем пункте, должны регистрироваться владельцем автомобильной дороги в течение 1 рабочего дня с даты их поступления, в том числе в ведомственных информационных системах при использовании таких систем.

IV. Особенности согласования маршрута тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, для движения которого требуются разработка проекта организации дорожного движения, специального проекта, оценка технического состояния автомобильных дорог, их укрепление или принятие специальных мер по обустройству автомобильных дорог, их участков, а также пересекающих автомобильную дорогу сооружений и инженерных коммуникаций

22. При поступлении заявителю запроса, указанного в пункте 19 Порядка, заявитель в течение 5 рабочих дней должен уведомить владельца автомобильной дороги (участка автомобильной дороги), направивший запрос, о согласии на предоставление необходимых документов и (или) проведение необходимых работ.

23. Разработка и согласование проекта организации дорожного движения и (или) специального проекта с владельцами автомобильных дорог, пересекающих автомобильную дорогу сооружений и инженерных коммуникаций, а также оценка

технического состояния автомобильных дорог (или их участков) и принятие специальных мер по обустройству пересекающих автомобильную дорогу сооружений и инженерных коммуникаций, обеспечиваются заявителем.

Оценка технического состояния автомобильных дорог и принятие специальных мер по обустройству пересекающих автомобильную дорогу сооружений и инженерных коммуникаций осуществляется по согласованию с их владельцами.

24. Рассмотрение проекта организации дорожного движения и (или) специального проекта владельцами автомобильных дорог, пересекающих автомобильную дорогу сооружений и инженерных коммуникаций, а также рассмотрение вопроса о согласовании проведения оценки технического состояния автомобильных дорог и принятия специальных мер по обустройству пересекающих автомобильную дорогу сооружений и инженерных коммуникаций осуществляется в срок, не превышающий 5 рабочих дней со дня поступления соответствующего запроса о согласовании.

25. После проведения оценки технического состояния автомобильных дорог или их участков и (или) укрепления автомобильных дорог или принятия специальных мер по обустройству автомобильных дорог или их участков владельцы автомобильных дорог в срок, не превышающий 1 рабочего дня со дня поступления сведений о завершении таких работ, направляют в уполномоченный орган согласование маршрута тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства по заявленному маршруту вместе с расчетом платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам тяжеловесным транспортным средством.

26. В случае если характеристики автомобильных дорог или пересекающих автомобильную дорогу сооружений и инженерных коммуникаций не позволяют осуществить движение тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по указаному в заявлении маршруту, владельцы автомобильных дорог направляют в уполномоченный орган мотивированный отказ в согласовании запроса.

V. Выдача специального разрешения

27. Уполномоченный орган при получении предусмотренных Порядком согласований в срок, не превышающий 1 рабочего дня со дня поступления таких согласований, выбранным заявителем согласно пункту 10 Порядка способом связи информирует его о размере платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам тяжеловесным транспортным средством.

Вместе с информацией о размере платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам тяжеловесным транспортным средством, уполномоченный орган направляет заявителю расчет такой платы.

28. По запросу заявителя, направленного способом, установленным в пункте 7 Порядка, в срок, не превышающий 2 рабочих дней со дня регистрации такого запроса, в случае, если не требуется согласование маршрута транспортного средства с Госавтоинспекцией, допускается замена указанного в специальном разрешении транспортного средства на аналогичное со своим техническим характеристикам, весовым и габаритным параметрам.

Уполномоченный орган в срок, не превышающий 1 рабочего дня со дня внесения изменения в специальное разрешение, информирует владельца автомобильных дорог, согласовавших маршрут замененного транспортного средства, о замене указанного в специальном разрешении транспортного средства на аналогичное по своим техническим характеристикам, весовым и габаритным параметрам транспортное средство с указанием его нового государственного регистрационного номера.

11 транспортных средств, зарегистрированных органами Гостехнадзора, а также за пределами Российской Федерации, необходимо к запросу приложить копии документов каждого транспортного средства (паспорт транспортного средства или свидетельство о регистрации транспортного средства, паспорт самоходной машины), с использованием которого планируется поездка.

29. В случае наличия установленного постоянного маршрута тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, срок выдачи специального разрешения по указанному маршруту не должен составлять более 3 часов после подтверждения заявителем внесения платы в счет возмещения вреда, причиняемого тяжеловесным транспортным средством, а также получения согласования Госавтоинспекции.

30. Уполномоченный орган принимает решение об отказе в выдаче специального разрешения в случаях, если:

- информация о государственной регистрации в качестве индивидуального предпринимателя или юридического лица не совпадает с соответствующей информацией, указанной в заявлении;
- установленные требования о перевозке груза, не являющегося неделимым, не соблюдены;
- сведения, предоставленные в заявлении и документах, не соответствуют техническим характеристикам транспортного средства и груза, регистрационным данным транспортного средства, а также технической возможности осуществления заявленной перевозки;
- при согласовании маршрута установлена невозможность осуществления движения по заявленному маршруту тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства с заявленными техническими характеристиками в связи с техническим состоянием автомобильной дороги, искусственных дорожных сооружений и иных сооружений или инженерных коммуникаций, а также по требованиям безопасности дорожного движения;

5) отсутствует согласие заявителя, предусмотренное пунктом 22 Порядка, на:

разработку проекта организации дорожного движения и (или) специального проекта; проведение оценки технического состояния автомобильной дороги; принятие специальных мер по обустройству пересекающих автомобильную дорогу сооружений и инженерных коммуникаций, определенных согласно проведенной оценке технического состояния автомобильной дороги и в установленных законодательством случаях;

укрепление автомобильных дорог или принятие специальных мер по обустройству автомобильных дорог или их участков, определенных согласно проведенной оценке технического состояния автомобильной дороги и в установленных законодательством Российской Федерации случаях;

6) отсутствует согласование или поступил мотивированный отказ в согласовании владельцем автомобильных дорог или согласующих организаций;

7) отсутствует допуск у российского перевозчика к осуществлению международных автомобильных перевозок (при осуществлении международной автомобильной перевозки грузов);

8) истек указанный в заявлении срок перевозки.

Уполномоченный орган в течение 1 рабочего дня со дня принятия решения об отказе в выдаче специального разрешения выбранным заявителем согласно пункту 10 Порядка способом связи информирует его о принятом решении, указав основания принятия данного решения.

Уполномоченный орган в случае принятия решения об отказе в выдаче специального разрешения по основаниям, указанным в подпунктах 1 и 2 настоящего пункта, выбранным заявителем согласно пункту 9 Порядка способом связи информирует его о принятом решении в течение 4 рабочих дней со дня регистрации заявления.

31. Специальное разрешение в случае, если требуется согласование только владельцев автомобильных дорог федерального значения, и при наличии соответствующих согласований выдается в срок, не превышающий 4 рабочих дней с даты регистрации заявления, в случае необходимости согласования маршрута транспортного средства с Госавтоинспекцией - в течение 6 рабочих дней с даты регистрации заявления.

При необходимости согласования маршрута движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства с владельцами автомобильных дорог регионального или межмуниципального, местного значения и (или) с владельцами частных автомобильных дорог срок выдачи специального разрешения увеличивается на срок проведения таких согласований, предусмотренный пунктом 17 Порядка.

В случае если для осуществления движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств требуется разработка проекта организации дорожного движения, специального проекта, оценка технического состояния автомобильных дорог, их укрепление или принятие специальных мер по обустройству автомобильных дорог, их участков, а также пересекающих автомобильную дорогу сооружений и инженерных коммуникаций, срок выдачи специального разрешения увеличивается на срок проведения указанных мероприятий.

В случае согласования маршрута тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства с владельцами пересекающих автомобильную дорогу сооружений и инженерных коммуникаций в соответствии с пунктом 19 настоящего Порядка срок выдачи специального разрешения увеличивается на срок проведения таких согласований.