



МОСКОВСКИЙ  
ПОЛИТЕХ

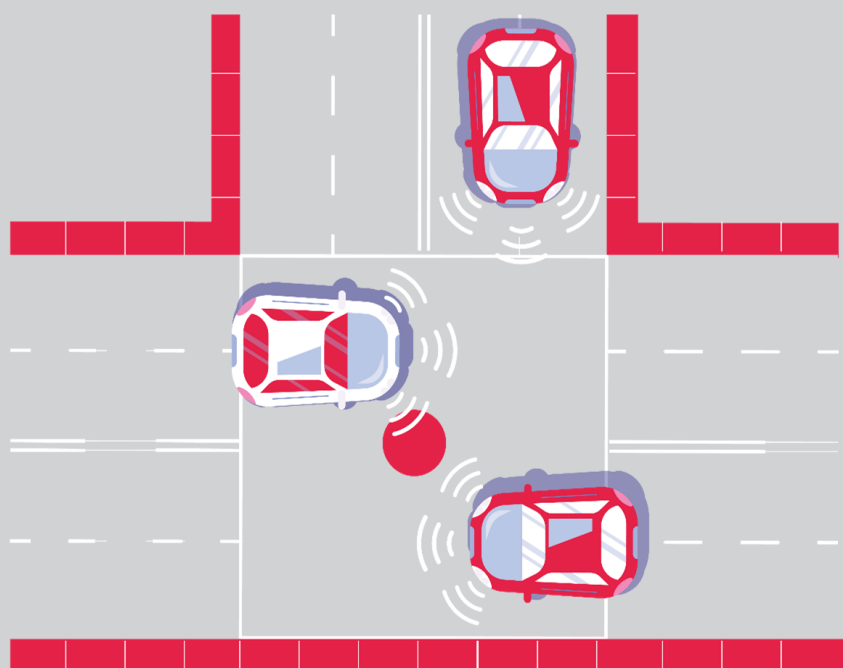


Автонет

Национальная технологическая  
инициатива

01.01.2024 - 31.03.2024

# Дайджест новостей нормативного правового регулирования рынка Автонет



Москва  
2024

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ .....	3
1. Изменения правового регулирования рынка Автонет в России и ЕАЭС.....	4
1.1. Телематические транспортные и информационные системы... 4	
1.2. Интеллектуальная городская мобильность .....	9
1.3. Транспортно-логистические услуги.....	12
2. Изменения правового регулирования рынка Автонет на международном уровне и в зарубежных странах.....	15
2.1. Телематические транспортные и информационные системы. 15	
2.2. Интеллектуальная городская мобильность .....	26

## ВВЕДЕНИЕ

Настоящий дайджест содержит информацию о значимых изменениях правового регулирования рынка Автонет (рынок Национальной технологической инициативы по развитию услуг, систем и современных транспортных средств на основе интеллектуальных платформ, сетей и инфраструктуры в логистике людей и вещей) за 1 квартал 2024 г.

Дайджест содержит два основных раздела: первый раздел - изменения правового регулирования рынка Автонет в России и ЕАЭС, второй - на международном уровне и за рубежом. Информация в основных разделах сгруппирована в подразделы в соответствии с основными сегментами рынка Автонет:

- телематические транспортные и информационные системы;
- интеллектуальная городская мобильность;
- транспортно-логистические услуги.

Дайджест подготовлен Инфраструктурным центром Автонет Московского Политеха на основании данных еженедельного мониторинга информационных ресурсов Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти, органов Евразийского экономического союза, зарубежных и международных информационных интернет-ресурсов, связанных с совершенствованием законодательства и устранением административных барьеров по тематике Автонет, а также с использованием информации, размещенной в СПС «Консультант Плюс», «Гарант».

## 1. ИЗМЕНЕНИЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РЫНКА АВТОНЕТ В РОССИИ И ЕАЭС

### 1.1. ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ И ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ

Внесены изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 17.07.2015 № 719 «О подтверждении производства промышленной продукции на территории Российской Федерации», касающиеся продукции автомобилестроения и автомобильной радиоэлектроники (Постановление Правительства Российской Федерации от 16.03.2024 № 317 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 17 июля 2015 г. № 719»). Изменены требования к указанной продукции в целях ее отнесения к продукции, произведенной на территории Российской Федерации. В частности, Раздел II «Продукция автомобилестроения» изложен в новой редакции, в раздел IX «Продукция радиоэлектроники» включены новые позиции в части автомобильной электроники (блоки управления системы помощи водителю, компоненты телематических систем и систем области «подключенный автомобиль», электронный блок управления кузовной электроникой, блоки управления антиблокировочной системы, электронной системы динамической стабилизации автомобиля и др.).

В 2024 г. в целях осуществления закупок легковых и легких коммерческих автомобилей для государственных и муниципальных нужд в рамках Федерального закона № 44-ФЗ суммарное количество баллов останется прежним - 3200, увеличение размера баллов до 4500 перенесено на 2025 г.; также перенесены сроки увеличения количества баллов и для других категорий, в том числе, для электромобилей.

Предусматривается, что заключения о подтверждении производства промышленной продукции на территории РФ, выданные Минпромторгом России до дня вступления в силу настоящих изменений в отношении

продукции, включенной в указанные разделы II и IX, действительны до окончания установленного срока их действия.

**Внесены изменения в Правила применения обязательных требований в отношении отдельных колесных транспортных средств и проведения оценки их соответствия, принятые в связи с введением антироссийских санкций (упрощенный порядок сертификации автомобилей)** (Постановление Правительства Российской Федерации от 31.01.2024 № 76 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации»).

Срок действия правил продлен до 31 декабря 2027 г., за исключением положений, которые будут применяться до конца 2024 г.

Обновлен перечень технических требований при оценке соответствия типа транспортных средств.

Пересмотрены требования к оснащению устройством вызова экстренных оперативных служб единичных транспортных средств, ввозимых в Россию по «параллельному импорту» юридическими лицами и ИП. Физические лица сохраняют возможность ввозить автомобили без тревожной кнопки «SOS».

**Правительство хочет ввести процедуру идентификации ввозимых транспортных средств и шасси, что позволит гарантировать их соответствие оформленным на них документам об оценке соответствия** (проект постановления Правительства РФ «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 5 октября 2017 г. № 1212», ID проекта 02/07/02-24/00145736).

Предлагается установить порядок оплаты услуг, оказываемых в системах электронных паспортов, и критерии отбора транспортных средств для проведения идентификации при оформлении электронного паспорта на транспортные средства (шасси), ввозимые в Россию (на основании одобрения типа транспортного средства (одобрения типа шасси)).

Также предлагается установить порядок оплаты для транспортных средств (шасси), изготовленных в России и не подлежащих госучету, в связи с вывозом за рубеж.

Предполагается повышение стоимости услуг по оформлению электронного паспорта с 600 до 860 руб., уточняется содержание паспортов, а также определяются случаи, когда электронный паспорт не может быть оформлен.

**После нескольких лет обсуждений правительство определило частоты для развития 5G — в городах и густонаселенной местности для этого будет использоваться диапазон 4,4–4,99 ГГц, соответствующим образом скорректирована таблица распределения полос радиочастот между радиослужбами** (Постановление Правительства Российской Федерации от 30.01.2024 № 75-5 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2019 г. № 1203-47»).

**Евразийская экономическая комиссия продолжает планомерную работу над реализацией вступившего в силу в апреле 2023 г. Соглашения о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок.**

**В феврале 2024 г. утверждены два Порядка, связанные с применением навигационных пломб для отслеживания грузоперевозок в ЕАЭС** (Решение Коллегии ЕЭК от 20 февраля 2024 г. № 12 «О порядках совершения действий национальных операторов, уполномоченных операторов (органов) и контролирующих органов, задействованных при снятии навигационных пломб в пути следования (перевозки) по территориям государств – членов Евразийского экономического союза без прекращения наблюдения за объектом отслеживания и их последующем наложении, при замене навигационной пломбы в пути следования (перевозки) объекта отслеживания по территориям государств – членов Евразийского экономического союза, и

случаях, при которых навигационная пломба может быть снята либо допускается ее замена в пути следования (перевозки) объекта отслеживания»). Это последние из документов, необходимых для запуска соответствующего механизма.

**В феврале 2024 г. утверждена новая Стратегия научно-технологического развития Российской Федерации** (Указ Президента Российской Федерации от 28.02.2024 № 145 «О Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации»).

На ближайшее десятилетие одним из приоритетных направлений научно-технологического развития определены технологии и процессы, обеспечивающие повышение уровня связанности территории России путем создания интеллектуальных транспортных, энергетических и телекоммуникационных систем, а также занятия и удержания лидерских позиций в создании международных транспортно-логистических систем.

**Учреждениям Росавтодора решено выделять субсидии, в том числе, в целях проведения анализа развития интеллектуальных транспортных систем, оценки развития технологий и нормативного регулирования интеллектуальных транспортных систем Российской Федерации** (приказ Федерального дорожного агентства от 20.12.2023 № 186 «О внесении изменений в Правила предоставления из федерального бюджета субсидий на иные цели в соответствии с абзацем вторым пункта 1 статьи 78.1 Бюджетного кодекса Российской Федерации федеральным государственным бюджетным и федеральным автономным учреждениям, в отношении которых Федеральное дорожное агентство осуществляет функции и полномочия учредителя, утвержденные приказом Федерального дорожного агентства от 10 декабря 2021 г. № 229»).

Размер субсидий определяется исходя из расчета и обоснования суммы субсидии, в том числе предварительной сметы расходов учреждения.

**Правительство РФ подготовило проект постановления об установлении на территории г. Москвы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств (трамваев)** (проект постановления Правительства РФ «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств (трамваев)», ID проекта 01/01/02-24/00145742).

Проект постановления предполагает допуск к эксплуатации и апробацию высокоавтоматизированных транспортных средств трамвайного типа в городской среде (с водителем и без водителя внутри транспортного средства) и оказания с их использованием транспортных услуг для граждан.

**В список операторов беспилотных грузовых перевозок, владельцев высокоавтоматизированного транспорта - субъектов экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации такого транспорта в рамках инициативы «Беспилотные логистические коридоры» на трассе М-11 «Нева» включено АО «Национальный перевозчик»** (постановление Правительства Российской Федерации от 14.02.2024 № 161 «О внесении изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 17 октября 2022 г. № 1849»).

**С 1 сентября 2024 г. будет применяться актуализированный профессиональный стандарт «Контролер и испытатель радиоэлектронных средств»** (приказ Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 15.01.2024 № 5н «Об утверждении профессионального стандарта «Контролер и испытатель радиоэлектронных средств»).



**Минпросвещения России подготовило проект ФГОС СПО по профессии 23.01.17 Мастер по ремонту и обслуживанию автомобилей** (проект приказа Минпросвещения России «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования по профессии 23.01.17 Мастер по ремонту и обслуживанию автомобилей», ID проекта 01/02/03-24/00146065).

## **1.2. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ**

**Минтранс России подготовил проект приказа в целях учета средств индивидуальной мобильности (СИМ) при разработке документации по организации дорожного движения** (проект приказа Минтранса России «О внесении изменений в Правила подготовки документации по организации дорожного движения, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 30 июля 2020 г. № 274», ID проекта 02/08/03-24/00146297).

В рамках подготовки комплексных схем организации дорожного движения предлагается предусматривать обоснования решений по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения СИМ, в том числе обустройству пешеходных переходов, велосипедных дорожек, велосипедных полос.

Кроме того, в рамках подготовки проектов организации дорожного движения, предлагается включать мероприятия по организации движения велосипедистов и СИМ, размещению объектов инфраструктуры для такого движения (велосипедные и велопешеходные дорожки, велосипедные полосы).

Это позволит обеспечить развитие инфраструктуры для СИМ и улучшить качество условий для их движения на дорогах и улицах, что повысит безопасность и эффективность дорожного движения.

**Также Минтранс России подготовил проект приказа в целях учета велосипедов и средств индивидуальной мобильности при проведении мониторинга дорожного движения** (*проект приказа Минтранса России «О внесении изменений в приложение № 3 к Порядку мониторинга дорожного движения, утвержденному приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 18 апреля 2019 г. № 114» ID проекта 02/08/03-24/00146143*).

На основе данных по мониторингу дорожного движения оценивается состояние дорожного движения и эффективность его организации, выявляется и прогнозируется развитие процессов, влияющих на состояние дорожного движения, определяется необходимость актуализации программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, комплексных схем организации дорожного движения и проектов организации дорожного движения и оценивается качество реализации мероприятий, направленных на обеспечение эффективности организации дорожного движения.

Вместе с тем в настоящее время в рамках указанной работы не учитываются велосипеды и СИМ, что осложняет определение потребности и необходимости по проведению мероприятий по организации дорожного движения для указанных видов транспортных средств.

Проектом приказа предполагается включение велосипеда и СИМ в таблицы учета интенсивности и состава движения транспортных средств.

**Правительство РФ подготовило проект постановления о внесении изменений в правила определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета, а также в требования к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры с целью учета велосипедов и СИМ как участников дорожного движения и развития инфраструктуры для них** (*проект постановления Правительства РФ «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации», ID проекта 02/07/03-24/00146132*).

**Правительство РФ подготовило проект постановления, которым предусматривается дополнение единого перечня продукции, подлежащей обязательной сертификации, электрическими средствами индивидуальной мобильности и электродвигателями общепромышленного назначения** (проект постановления Правительства РФ «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 23 декабря 2021 г. № 2425», ID проекта 02/07/01-24/00145179).

Решением Государственной комиссии по противодействию незаконному обороту промышленной продукции одобрено включение указанных новых видов продукции в единый перечень продукции, подлежащий обязательной сертификации.

По данным открытых источников и СМИ за последние годы на территории России участилось количество дорожно-транспортных происшествий с участием электрических средств индивидуальной мобильности, повлекших ущерб жизни и здоровью граждан, а также их имуществу, в том числе по причине несоблюдения установленным к электрическим средствам индивидуальной мобильности требованиям.

Учитывая, что продукция несет повышенный риск для здоровья и жизни потребителей, целесообразно введение подтверждения соответствия указанной продукции установленным требованиям в форме обязательной сертификации.

В настоящее время электродвигатели включены в область применения технического регламента Таможенного Союза «О безопасности низковольтного оборудования» (ТР ТС 004/2011) по признаку «электрическое оборудование, предназначенное для использования при номинальном напряжении от 50 до 1000 В (включительно) переменного тока и от 75 до 1500 В (включительно) постоянного тока».

ТР ТС 004/2011 установлены требования к безопасности продукции, но при этом не предъявляются обязательные требования к эксплуатационным характеристикам и показателям энергетической эффективности.

**В целях предоставления субсидий с 1 января 2025 г. будут действовать определенные требования к характеристикам программного обеспечения оборудования объектов зарядной инфраструктуры для быстрой зарядки электромобилей** (*приказ Министерства цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Российской Федерации от 26.01.2024 № 55 «Об установлении характеристик программного обеспечения оборудования объектов зарядной инфраструктуры для быстрой зарядки электрического автомобильного транспорта»*).

Так, ПО, разработанное юрлицами и ИП, реализующими инвестпроекты по строительству объектов зарядной инфраструктуры и получающими субсидии, должно будет соответствовать двум характеристикам. Первая - ПО является российским. Вторая - ПО поддерживает протокол ОСРР для организации связи между зарядной станцией и центральной системой управления оператора сетей зарядных станций версии не ниже 2.01.

**Минтруд России подготовил проект профессионального стандарта для работников, эксплуатирующих электрические зарядные станции** (*проект приказа Минтруда России «Об утверждении профессионального стандарта «Работник по эксплуатации электрических зарядных станций для наземного городского пассажирского транспорта (электробусов и электромобилей)», ID проекта 01/02/03-24/00146345*).

### **1.3. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ**

**Скорректированы правила допуска российских перевозчиков к международным автомобильным перевозкам** (*постановление Правительства Российской Федерации от 02.02.2024 № 104 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 1 июня 2021 г. № 845»*).

Надлежащее финансовое положение российского перевозчика подтверждается бухгалтерским балансом и отчетом о финансовых результатах за последний отчетный период либо сведениями о кадастровой стоимости объектов недвижимости и(или) отчетом об оценке.

В заявлении на получение допуска теперь указываются, в частности:

- сведения о принадлежности транспортных средств российскому перевозчику;
- способ подтверждения надлежащего финансового положения, в том числе кадастровый номер объекта недвижимости;
- сведения о назначении и СНИЛС ответственного специалиста, номер свидетельства профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика.

Обновлен перечень документов, прилагаемых к заявлению, и порядок их проверки, сокращены сроки получения допуска, уточнен порядок подписания заявления, уведомления и иных документов, представляемых через Госуслуги.

**Правительство РФ хочет запустить эксперимент по внедрению электронного документооборота на всех этапах грузоперевозок, осуществляемых автомобильным, морским, речным, железнодорожным, воздушным видами транспорта с использованием национальной цифровой транспортно-логистической платформы (НЦТЛП), в том числе, апробировать технологии выдачи разрешительных и товаросопроводительных документов посредством механизма единого окна** (*проект постановления Правительства РФ «О проведении эксперимента по переходу на электронный документооборот при осуществлении грузоперевозок автомобильным, морским, речным, железнодорожным, воздушным видами транспорта» (ID проекта 01/01/03-24/00146737).*

Основной задачей эксперимента является апробация первоочередных прототипов подсистем и сервисов НЦТЛП первой очереди, включая: сервис «Единое окно» выдачи перевозочных, товаросопроводительных и

разрешительных документов», сервис «Цифровой профиль участника платформы»; сервис «Предоставление информации о движении грузов (прослеживаемость)», сервис «Предоставление данных о перевозках и объектах транспортно-логистической инфраструктуры».

Целью эксперимента является, в том числе, отработка информационного взаимодействия НЦТЛП с государственной информационной системой электронных перевозочных документов.

**В Госдуму внесен законопроект, которым предлагается перенести срок вступления в силу нормы, предусматривающей внедрение регионального стандарта транспортного обслуживания населения и регионального комплексного плана транспортного обслуживания населения, с 1 марта 2024 года на 1 января 2026 г. (проект федерального закона «О внесении изменения в статью 4 Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» № 565380-8).**

**Правительство перенесло на 1 сентября 2024 г. обязанность использовать ГИС электронных перевозочных документов или Госуслуги вместо личного кабинета на сайте Росгранстроя при резервировании даты и времени для проезда грузовых транспортных средств через пограничные пункты Бугристое, Забайкальск и Чернышевское (постановление Правительства Российской Федерации от 01.03.2024 № 248 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 30 мая 2023 г. № 867»).**

## 2. ИЗМЕНЕНИЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РЫНКА АВТОНЕТ НА МЕЖДУНАРОДНОМ УРОВНЕ И В ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАНАХ

### 2.1. ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ И ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ

В качестве основы для разработки новых правил ЕЭК ООН для автоматизированных транспортных средств (ADS) на сессию Всемирного форума по согласованию правил в области транспортных средств (WP.29) в июне 2024 г. будет представлен **совместный документ** *«Руководящие принципы и рекомендации в отношении требований безопасности, оценок и методов испытаний ADS для разработки нормативных актов»*, подготовленный целевыми рабочими группами Рабочей группы ЕЭК ООН по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA): FRAV (Функциональные требования для ADS) и VMAD (Методы валидации для автоматизированного вождения)).

В соответствии с дорожной картой WP.29 по ADS проект новых правил для ADS планируется представить для принятия WP.29 в июне 2026 г.

**В марте 2024 г. GRVA опубликовала обновленную версию Отчета о пригодности Правил ЕЭК ООН и Глобальных технических правил для их применения к ADS.**

Отчет содержит глобальные результаты и сводные таблицы по всем проверенным правилам. На основании отчета выявлены приоритетные направления деятельности по разработке поправок и адаптации правил для ADS.

**На своей 18 сессии в январе 2024 г. GRVA рассмотрела признанные в качестве приоритетных в целях адаптации к ADS проекты поправок в Правила ЕЭК ООН:**

*поправка к Правилам ООН № 79 (Рулевое управление);*

*поправка к Правилам ООН № 13 (Торможение транспортных средств большой грузоподъемности);*

*поправка к Правилам ООН № 13-Н (Торможение легковых автомобилей).*

По мнению экспертов, на первоначальном этапе следует адаптировать правила в целях официального утверждения для ADS, которые в своей конструкции также имеют и ручное управление (то есть, могут работать в двух режимах). Только во вторую очередь правила будут дополнительно адаптированы для обеспечения возможности официального утверждения для ADS, которые не имеют ручного рулевого управления или которые имеют ручное управление только для использования в ограниченных обстоятельствах, таких как восстановление транспортного средства.

**5 января 2024 г. вступила в силу Поправка 2 к Правилам ЕЭК ООН № 155 Кибербезопасность и система управления кибербезопасностью.**

Поправка касается некоторых формулировок описания угроз и уязвимостей, связанных с каналами передачи данных транспортных средств.

**GRVA опубликовала информационный документ GRVA-18-37 «Вопросы и ответы/комментарии, полученные в ходе Семинаров по внедрению Правил 155 и 156 ООН».**

Документ содержит практические комментарии по поводу применения Правил ООН № 155 и № 156 (Обновление программного обеспечения и система управления обновлением программного обеспечения).

**GRVA на своей 18 сессии в январе 2024 г. одобрила поправку к Правилам ЕЭК ООН № 155 о распространении их действия на мотоциклы (категория транспортных средств L), а также поправку в документ о толковании этих правил, которые будут представлены WP.29 для принятия в июне 2024 г.**



**Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) на своей 192-й сессии, состоявшейся 5-8 марта 2024 г., принял новые правила, которые определяют положения для официального утверждения транспортных средств с системами помощи водителю в управлении (DCAS).**

В новых Правилах ООН рассматриваются системы содействия контролю со стороны водителя (DCAS), которые являются подгруппой ADAS. DCAS представляют собой управляемые водителем системы транспортного средства, помогающие водителю осуществлять динамическое управление транспортным средством посредством устойчивой поддержки управления поперечным и продольным движением. DCAS, находясь в активном состоянии, обеспечивают поддержку при выполнении задач вождения, повышают комфорт и снижают нагрузку на водителя, активно стабилизируя или маневрируя транспортное средство. Система DCAS помогает водителю, если она работает в пределах границ системы, но не берет на себя полностью задачу управления автомобилем, поэтому ответственность остается за водителем. Поддержка DCAS не должна негативно влиять на безопасность дорожного движения и контроль водителя над поведением транспортного средства.

С учетом появления на рынке различных усовершенствованных DCAS, новые Правила ООН призваны установить технологически нейтральные единообразные и общие предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств, оснащенных DCAS, которые могут функционировать сверх ограничений, установленных Правилами ООН № 79.03, и имеют целью обеспечить возможность официального утверждения различных функций содействия контролю со стороны водителя, восполняя существующий пробел в регулировании. Эти Правила ООН содержат минимальные требования безопасности для любой системы DCAS.

**В результате работы, проведенной экспертами подгруппы ACV Рабочей группы по Автомобильным транспортным средствам под руководством Европейской комиссии, опубликовано *Толкование***

**Регламента ЕС 2022/1426, устанавливающего технические спецификации для официального утверждения типа автоматизированной системы вождения полностью автоматизированных транспортных средств.**

Регламент ЕС 2022/1426 вводит различные элементы совершенно инновационного характера. В целях оказания поддержки разработчикам автоматизированных систем вождения и органам, предоставляющим официальные утверждения, в применении регламента и для обеспечения максимальной гармонизации соответствующей практики по всему ЕС, Европейская комиссия инициировала процесс предоставления толкования по некоторым наиболее инновационным аспектам законодательства.

В своем окончательном виде толкование состоит из двух частей. Первая часть содержит техническую интерпретацию нормативного текста, а вторая часть состоит из шести приложений, содержащих примеры и соответствующие ресурсы для поддержки практического применения различных аспектов законодательства.

**В Великобритании опубликованы стенограммы устных свидетельств экспертов и письменные комментарии в рамках исследования (запроса комментариев) парламентского Комитета по транспорту по вопросу использования транспортных данных.**

Комитет по транспорту изучает потенциальные возможности использования данных для улучшения планирования и предоставления транспортных услуг, управления транспортными активами и оказания помощи пользователям транспорта в более быстром, эффективном и безопасном передвижении.

Новые инструменты и технологии, такие как искусственный интеллект, цифровые двойники и сенсорные технологии, в сочетании с обширными наборами высококачественных данных, могут произвести революцию в том, как мы путешествуем, и в инфраструктуре, по которой мы путешествуем. Для того, чтобы это произошло, необходимо собирать данные из постоянно

растущего числа источников, управлять ими, делиться ими, анализировать и интерпретировать.

В целях разработки будущего законодательства необходимо исследовать, как могут измениться сети, инфраструктура и поездки в будущем, если данные будут использоваться в полной мере, и какими рисками необходимо управлять.

**Ханчжоу** вслед за Шэньчжэнем и Шанхаем стал очередным крупным городом Китая, принявшим местные правила для эксплуатации автономного транспорта – *«Правила Ханчжоу о продвижении тестирования и применения интеллектуальных подключенных транспортных средств»*.

Правила содержат ключевые положения о разграничении зоны движения транспортных средств с интеллектуальным подключением, лицензировании и мерах безопасности.

Конкретные сценарии использования включают такси, автобусы, машины для розничной торговли товарами, уборочные машины, интеллектуальные инспекционные машины, машины для логистики и дистрибуции.

**При этом ранее в Китае для поддержки ввода в эксплуатацию на дорогах автоматизированных транспортных средств 3 и 4 уровня было принято сразу два общегосударственных нормативных акта:** *«Распоряжение о проведении пилотных работ по доступу к дорогам интеллектуальных подключенных транспортных средств»* и *«Руководство по обеспечению безопасности для автономных транспортных средств (пробное внедрение)»*.

**Пять министерств Китая выпустили совместное Распоряжение о проведении пилотной работы по применению «интеграции автомобиль-дорога-облако» для интеллектуальных подключенных транспортных средств вместе с его толкованием.**

Пилотный проект должен включать, в том числе, создание интеллектуальной придорожной инфраструктуры, полное покрытие сетью связи 5G в пилотной зоне и развертывание инфраструктуры C-V2X, включая придорожные устройства связи LTE-V2X с прямым подключением (RSU), сетевое преобразование светофоров, дорожных знаков, разметки и т. д. с достижением уровня сетевого взаимодействия более 90 %, синхронизацию развертывания придорожного сенсорного оборудования и пограничной вычислительной системы (MEC) на ключевых перекрестках и участках дорог, с достижением взаимосвязи и взаимодействия с платформами городского уровня и др.

Пилотное применение «интеграции автомобиль-дорога-облако» для интеллектуальных подключенных транспортных средств может быть добровольно заявлено любым городом Китая, который соответствует требованиям, указанным в распоряжении.

Выбранные пилотные зоны будут тестировать новые технологии и разрабатывать стандарты для будущего внедрения национальной системы «автомобиль-дорога-облако».

**Также в Китае вышло «Руководство по созданию национальной системы стандартов автомобильных чипов».**

**В Японии опубликован «Отчет об исследованиях, посвященных развитию автоматизированного вождения - 2023 г.».**

Исследование проведено в 2023 г. по заказу Национального полицейского агентства Японии, в ведении которого находится Закон о дорожном движении (Закон № 105 от 1960 года).

В исследовании рассматриваются вопросы обеспечения безопасного и бесперебойного движения при внедрении автоматизированных грузовиков 4-го уровня на автомагистралях и автоматизированного управления частными транспортными средствами и мобильными службами 4-го уровня.

Рассматриваемые вопросы делятся на три категории: правовые вопросы, оперативные вопросы и прочие вопросы.

Например, в качестве нормативной проблемы указывается на необходимость пересмотра системы выдачи разрешений на автономное вождение и ответственности муниципалитетов при пролегании маршрута автономного грузовика по автомагистрали, то есть через территории нескольких префектур и муниципалитетов.

Также рассматривается вопрос содержания разрешения на авторизацию функции автоматизированной парковки в зависимости от различных типов парковки (по местоположению: уличная, в общественном месте, закрытая, по объему функций: когда за большинство функций автоматического управления отвечает сторона транспортного средства, когда основная часть функций автоматического вождения возлагается на оборудование, когда транспортное средство и оборудование совместно выполняют функции автоматического управления и оба сотрудничают).

В отчете, в том числе, содержится обзор лучших мировых практик внедрения автономного вождения на нормативном уровне (в частности, на примере, законодательства Германии).

**В Южной Корее** пересмотрен закон о коммерциализации и продвижении автономных транспортных средств, **ключевым изменением является введение системы подтверждения соответствия автономных автомобилей 4 уровня.**

Пересмотренный закон позволяет сертифицировать автономные автомобили в отсутствие международных стандартов безопасности.

Производители смогут продавать сертифицированные в соответствии с законом автономные автомобили предприятиям, государственным учреждениям и другим организациям, которые хотят использовать их для предоставления услуг, таких как пассажирские и грузовые перевозки.

Кроме того, операционные субъекты, которые приобретут автономные автомобили с сертифицированными характеристиками, могут получить одобрение министра внутренних дел на соответствие транспортным условиям, таким как дорожная инфраструктура в районе, в котором планируется использование автономных автомобилей, для их эксплуатации.

Подробные требования и стандарты сертификации и утверждения соответствия должны быть конкретизированы посредством принятия соответствующих подзаконных актов.

Поправки вступят в силу 20 марта 2025 г.

**Кроме того, в январе 2024 г. в этот же южнокорейский закон - «Закон о продвижении и поддержке коммерциализации автономных транспортных средств» внесены поправки, которыми введена процедура выдачи разрешений на эксплуатацию автономных транспортных средств для случаев, когда территория экспериментальной эксплуатации охватывает территорию более одного города или провинции, включая выдачу разрешений на платные пассажирские перевозки автономными транспортными средствами.**

Ранее районы экспериментальной эксплуатации определялись на основании заявления губернатора города или провинции, поэтому было сложно определить в качестве районов экспериментальной эксплуатации маршруты большой протяженности, проходящие через несколько городов и провинций, например, скоростные автомагистрали.

Теперь Министерство земельных ресурсов, инфраструктуры, транспорта и туризма Южной Кореи (MOLIT) может назначать маршруты большой протяженности, такие как скоростные автомагистрали, в качестве районов экспериментальной эксплуатации на основе консультаций с городами и провинциями даже без заявления от компетентного города или провинции.

MOLIT планирует активно открывать и назначать маршруты автономного грузового транспорта в соответствии с пересмотренным законом, поскольку демонстрация на маршрутах большой протяженности, таких как скоростные автомагистрали, имеет важное значение для развития технологии автономного грузового транспорта.

Поправки частично вступили в силу 9 января 2024 г., основная часть поправок вступит в силу 10 июля 2024 г.

**19 марта 2024 г. в Южной Корее вступили в силу поправки в «Основной закон о национальной пространственной информации», которые расширяют сферу применения пространственной информации с ограниченным доступом.**

Ранее пространственная информация высокой точности или содержащая координаты, раскрытие которой ограничено по соображениям безопасности, предоставлялась только поставщикам пространственной информации и поставщикам информации о местоположении.

В последнее время в новых отраслях, таких как цифровые двойники, автономное вождение и городское воздушное движение, возросла потребность в пространственной информации с ограниченным доступом.

Отныне все операторы, независимо от отрасли, которые хотят вести бизнес с использованием пространственной информации или использовать ее для научных исследований, общественного благосостояния и безопасности, смогут получать пространственную информацию, ограниченную для публичного раскрытия, проходя проверку на безопасность.

**В марте 2024 г. обнародованы поправки в Закон о дорожном движении Южной Кореи, которыми устанавливается ответственность за неправомерное использование (передачу третьим лицам и др.) водительских удостоверений, удостоверений инструктора иных сертификатов, выданных лицу в связи с эксплуатацией автономных транспортных средств, а также создается правовая основа для создания и функционирования центров дорожной информации и назначения специального агентства для сбора, анализа и предоставления дорожной информации.**

Поправки вступят в силу через год - 20 марта 2025 г.

**Минюст Израиля опубликовал отчет о регулировании деликтов и режима страхования при использовании автономного транспортного**

**средства, целью которого является повышение уверенности различных участников рынка в отношении фундаментальных правовых вопросов, возникающих после выхода на рынок автономных транспортных средств.**

В отчете рассматривается вопрос о целесообразности изменения режимов ответственности и страхования как на испытательном этапе, когда автономные транспортные средства как независимая услуга без водителя эксплуатируются в ограниченном и контролируемом объеме, так и в долгосрочной перспективе, когда, по оценкам, автономные транспортные средства будут составлять растущую долю рынка транспортных средств в целом.

В отчете делается вывод о том, что на экспериментальной стадии положения, существующие в израильском законодательстве, должны быть оставлены нетронутыми, поскольку они наилучшим образом выполняют цели закона.

В настоящее время, согласно *Закону о внесении поправок в Правила дорожного движения (№ 130), 2022 г.* в Израиле разрешена экспериментальная эксплуатация автономных автомобилей на дорогах общего пользования без водителя в качестве такси. Владельцы разрешения на управление автономным автомобилем несут ответственность за все аспекты эксплуатации транспортного средства, как если бы они были его владельцем, в том числе за ДТП, возникающие в ходе опытной эксплуатации.

Владельцы разрешений должны иметь страховой полис обязательного страхования по возмещению телесных повреждений пострадавшим в ДТП, при этом в случае отказа страховых компаний в предоставлении страховки предусмотрена возможность страхования через страховой пул.

Также в законе предусмотрена возможность принятия делегированных подзаконных актов, которыми могут быть установлены дополнительные обязанности для владельца разрешения по предоставлению финансовых гарантий для покрытия возможного ущерба, в том числе, по страхованию возмещения имущественного ущерба перед третьими лицами.



**В Китае опубликованы рекомендованные национальные стандарты:**

*GB/T 42442.2-2024 Умный город - Умная парковка - Часть 2: Требования к данным*

*GB/T 43766-2024 Технические требования к тестированию на безопасность вождения для интеллектуальных и подключенных транспортных средств*

*GB/T 43758.1-2024 Технические характеристики среды тестирования безопасности вождения интеллектуальных и подключенных транспортных средств -Часть 1: Дороги общего пользования*

**ISO (Международная организация по стандартизации) опубликовала стандарты, технические спецификации и отчет в области интеллектуальных транспортных средств и автомобильной информатики:**

*ISO 4273:2024 Интеллектуальные транспортные системы — Автоматическое торможение при маневрировании на низкой скорости (ABLS) - Требования и процедуры испытаний*

*ISO 15638-25:2024 Интеллектуальные транспортные системы — основа для совместных телематических приложений для регулируемых коммерческих грузовых транспортных средств (TARV). Часть 25: Мониторинг дорожного просвета*

*ISO 21177:2024 Интеллектуальные транспортные системы (ITS). Службы безопасности станций ITS для установления сеанса засекреченной связи и аутентификации между защищенными устройствами*

*ISO 24311:2024 Интеллектуальные транспортные системы — Интеграция мобильности — Управление «контролируемой зоной» для ограничений доступа городских транспортных средств (UVARs) с использованием C-ITS*

*ISO 23795-2:2024 Интеллектуальные транспортные средства. Извлечение данных о поездках с использованием стационарных и*

мобильных устройств для оценки выбросов CO<sub>2</sub>. Часть 2. Предоставление информации для экологически безопасного поведения за рулем

ISO 17419:2018/Amd 1:2024 Интеллектуальные транспортные системы — Кооперативные системы — Глобально уникальная идентификация. Поправка 1: Области замкнутого многоугольника на плоскости

ISO 12813:2024 Электронное взимание платы — коммуникация для проверки соответствия для автономных систем

ISO 13141:2024 Электронное взимание платы — коммуникация с расширением локализации для автономных систем

ISO 34504:2024 Дорожные транспортные средства — Сценарии тестирования автоматизированных систем вождения — Классификация сценариев

ISO/PAS 8926:2024 Дорожные транспортные средства — Функциональная безопасность — Использование уже существующих элементов архитектуры программного обеспечения

ISO/TS 20077-3:2024 Транспорт дорожный. Методология транспортных средств с расширенной системой диагностики (ExVe). Часть 3. Процесс разработки услуг

ISO/TR 17732:2024 Интеллектуальные транспортные системы (ITS). Коммуникации. Коммуникационная роль (ITS) и функциональная модель

## 2.2. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

**Группа экспертов Еврокомиссии по городской мобильности приняла свои рекомендации, касающиеся следующих вопросов:**

- 1) как обеспечить приоритетность общественного транспорта в городских районах;
- 2) как повысить доступность общественного транспорта;
- 3) как бороться с нехваткой работников и растущими требованиями к квалификации в секторе общественного транспорта.

**Департамент транспорта Великобритании опубликовал пакет мер, направленных на ограничение местных властей в использовании концепции так называемых «15-минутных городов» для контроля за жизнью людей и их передвижением на автомобилях.**

В частности, предусмотрено, что установление местными советами дорожных правил для проезда в жилых районах должно быть основано на весомом мнении местных жителей, в том числе, по вопросу установления ограничения скорости до 20 миль в час, установления физических ограничителей (столбики), ограничительных знаков и по другим вопросам.

Также начинаются консультации, направленные на то, чтобы местные советы не превращали водителей в «дойных коров», используя для получения прибыли ограничения на движение. Сюда входят штрафы за въезд водителей на перекрестки с желтой разметкой или за парковку.

**В новом отчете, опубликованном Международным транспортным форумом (ITF), исследуется состояние пешеходного и велосипедного движения в городах, подчеркивается необходимость повышения качества активной мобильности как вида транспорта путем отказа от развития, ориентированного на автомобили.**

В отчете подчеркивается, что поощрение активной мобильности как вида транспорта выходит за рамки предоставления инфраструктуры и требует решения других вопросов, таких как изменение структуры городского планирования в сторону отказа от подхода, ориентированного на автомобили. Кроме того, в отчете рассматривается историческая траектория, приведшая к доминированию автомобилей в городской среде, а также предлагаются некоторые практические рекомендации, направленные на переориентацию городских пространств для передвижения с целью приоритизации пешеходного и велосипедного движения.

**POLIS (сеть европейских городов и регионов, работающих вместе над внедрением инновационных решений для более**

**устойчивой мобильности) опубликовала отчет о регулировании совместной микромобильности.**

В отчете рассматриваются следующие темы:

как местные и региональные власти регулируют совместную мобильность;

что сработало, а что нет, и какие уроки можно извлечь из этого опыта; различия и общие черты, возникающие между городами;

стратегии, которые могут указать путь вперед как государственным органам, так и частным операторам.

**Правительство Великобритании в целях повышения безопасности потребителей опубликовало рекомендации о том, как безопасно приобретать, заряжать и использовать электровелосипеды и электроскутеры.**

В руководствах описываются, в том числе, безопасное хранение и зарядка, предупреждающие знаки о пожарной опасности и способы их устранения, а также ответственная утилизация аккумуляторов.

**Департамент транспорта Ирландии в целях общественного обсуждения опубликовал документ по проблемам общих центров мобильности.**

В этом документе излагается обоснование разработки общих центров мобильности в контексте целей Ирландии по сокращению выбросов, а также излагаются некоторые ключевые вопросы, которые необходимо изучить и решить для создания сети таких центров в Ирландии.

Важной характеристикой центров мобильности является их способность быть интегрированными в транспортную сеть в удобных для пользователей местах и вблизи транспортных развязок. Сетевой эффект, создаваемый критической массой узлов мобильности, максимально повышает их гибкость и полезность для населения, что может стать привлекательной альтернативой поездкам на личном автомобиле или для облегчения поездок «последней мили».

Предполагается, что все материалы, представленные на эту консультацию, будут рассматриваться как часть процесса разработки нового проекта Политики в отношении центров мобильности.

**С 22 января 2024 г. продаваемые в Испании средства индивидуальной мобильности, включая электрические скутеры, должны иметь регистрационное свидетельство и идентификацию, эта документация гарантирует соответствие техническим требованиям, изложенным в Руководстве по характеристикам транспортных средств для личной мобильности, утвержденном Постановлением Главного управления дорожного движения Испании от 12 января 2022 г.** Старые средства индивидуальной мобильности могут продолжать использоваться до 22 января 2027 года.

Правовая основа для использования транспортных средств индивидуальной мобильности в Испании заложена *Королевским указом 970/2020*, который вступил в силу 2 января 2022 г.

Королевский указ делегирует полномочия по принятию акта, устанавливающего технические требования, которым должны соответствовать транспортные средства для личной мобильности для их ввода в обращение, их классификацию, процессы испытаний для их сертификации и механизмы, которые будут использоваться для их идентификации, Главному управлению дорожного движения Испании (DGT).

Согласно разделу 33 руководства, подготовленного DGT, все модели, поступающие в продажу через 24 месяца после вступления в силу руководства (то есть, с 22 января 2024 г.), должны быть сертифицированы в соответствии с его требованиями.

Транспортные средства индивидуальной мобильности, выпущенные на рынок до вступления в силу руководства или в течение установленного переходного периода, могут эксплуатироваться в течение 5 лет с момента его вступления в силу (то есть, до 22 января 2027 г.).

**Рабочая группа ЕЭК ООН по загрязнению окружающей среды и энергетике (GRPE) на своей 90-й сессии в январе 2024 г. согласовала поправку в ГТП № 22 в отношении требований к аккумуляторам, устанавливаемым на электромобилях малой грузоподъемности.**

В предложении установлены два целевых показателя для аккумуляторов: срок службы должен составлять не менее пяти лет или 100 000 километров без потери более 25% их первоначальной емкости, а также - восемь лет, или 160 000 километров пробега, при максимальной потере емкости аккумулятора до 35%.

Предложение будет представлено WP.29 для принятия в июне 2024 г.

**В феврале 2024 г. в Германии вступили в силу новые правила маркировки энергопотребления легковых автомобилей (EnVKV для легковых автомобилей).**

EnVKV для легковых автомобилей реализует основные европейские правовые нормы. Целью европейских стандартов и стандартов EnVKV для легковых автомобилей является предоставление потребителям информации о расходе топлива и выбросах CO<sub>2</sub> при покупке или аренде нового легкового автомобиля.

Поводом для нововведений стало общеевропейское изменение процедуры контрольных измерений для определения данных о потреблении и выбросах на WLTP (Всемирная согласованная процедура испытаний легковых автомобилей) в соответствии с Регламентом (ЕС) 2017/1151. Процедура испытаний WLTP предусматривает более строгие условия испытаний и обеспечивает более реалистичные показатели энергопотребления и выбросов CO<sub>2</sub> для каждого отдельного транспортного средства. В рамках EnVKV для легковых автомобилей маркировка будет производиться в соответствии со значениями, полученными в ходе WLTP.

Каждый автомобиль будет маркирован с помощью цветовой шкалы на основе абсолютных значений выбросов CO<sub>2</sub> от «А» (нулевые выбросы, зеленый) до «G» (высокие выбросы, красный). Эта новая классификация

CO2 заменяет относительную шкалу (классы эффективности выбросов CO2), используемую в прошлом, которая учитывала вес транспортного средства.

При этом каждый тип трансмиссии (электромобили, подключаемые гибриды, дизельные и бензиновые двигатели, природный газ, топливные элементы) будут иметь свой собственный шаблон маркировки.

Кроме того, потребители будут продолжать получать информацию о текущем налоге на автомобили и расходах на энергию (топливо, водород и электроэнергию) при предполагаемом годовом пробеге в 15 000 км, чтобы иметь возможность учитывать эти долгосрочные эксплуатационные расходы при принятии решения о покупке.

**В январе 2024 г. в Южной Корее внесены поправки в Закон о развитии индустрии логистических услуг, которыми, помимо прочего, беспилотные летательные аппараты и уличные мобильные роботы (роботы-доставщики, которые могут перемещаться по тротуарам) включены в число транспортных средств, используемых курьерскими службами.** В указанной части поправки вступят в силу 17 января 2025 г.

Беспилотные летательные аппараты или уличные мобильные роботы, используемые курьерской службой, должны соответствовать установленным требованиям, в частности, для роботов-доставщиков это *сертификация безопасности эксплуатации* в соответствии со статьей 40.2 Закона о развитии и продвижении интеллектуальных роботов.

**1 января 2024 г. в Китае введен в действие обязательный национальный стандарт GB 42295-2022 Требования электробезопасности для электровелосипедов.**

**ISO (Международная организация по стандартизации) опубликовала технические отчеты и спецификацию для альтернативных транспортных средств и в области устойчивой мобильности:**

*ISO/TS 5474-5:2024 Транспорт дорожный на электрической тяге. Функциональные требования и требования безопасности к передаче энергии между транспортным средством и внешней электрической цепью. Часть 5. Автоматическая токопроводящая передача энергии*

*ISO/TR 11954:2024 Транспорт дорожный на топливных элементах. Измерение эксплуатационных характеристик. Транспортные средства, работающие на сжатом водороде*

*ISO/TR 16497-1:2024 Устойчивая мобильность и транспорт — услуги устойчивой мобильности. Часть 1: Примеры использования*