



МОСКОВСКИЙ
ПОЛИТЕХ

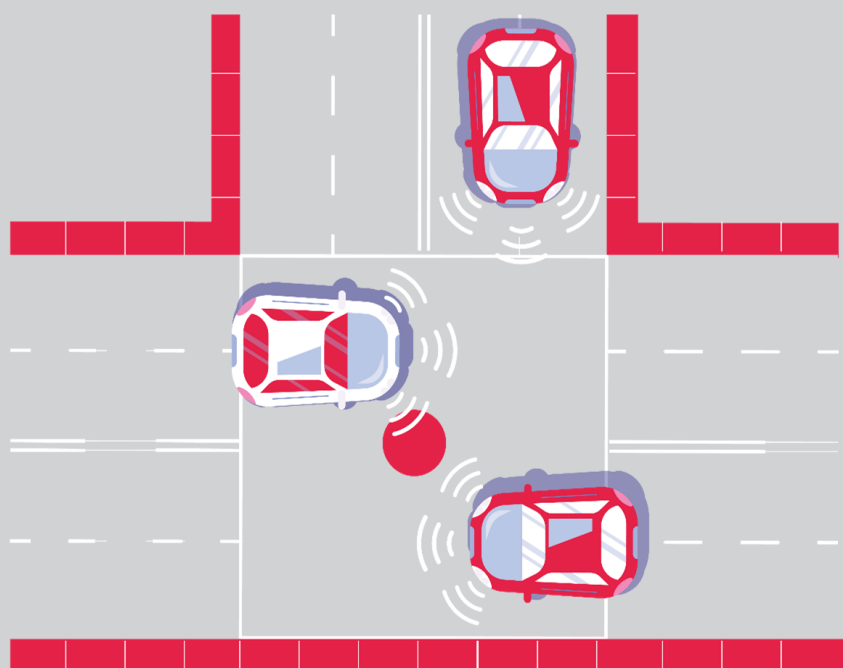


Автонет

Национальная технологическая
инициатива

01.04.2024 - 30.06.2024

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	20
1.3. Транспортно-логистические услуги	27
2. Изменения правового регулирования рынка Автонет на международном уровне и в зарубежных странах	36
2.1. Телематические транспортные и информационные системы. 36	
2.2. Интеллектуальная городская мобильность	47
2.3. Транспортно-логистические услуги	60

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 2 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

Указом Президента Российской Федерации утверждены приоритетные направления научно-технологического развития и перечень важнейших наукоемких технологий, к которым отнесены, в том числе, интеллектуальные транспортные и телекоммуникационные системы, включая автономные транспортные средства, транспортные технологии для различных сфер применения (море, земля, воздух), в том числе беспилотные и автономные системы (указ Президента Российской Федерации от 18.06.2024 № 529 «Об утверждении приоритетных направлений научно-технологического развития и перечня важнейших наукоемких технологий»).

Депутаты Государственной Думы Российской Федерации в первом чтении приняли законопроект о технологической политике в Российской Федерации, направленный на обеспечение технологического суверенитета Российской Федерации и создание условий для ускоренной разработки и внедрения технологических инноваций (проект федерального закона «О технологической политике в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», законопроект № 632206-8).

Законопроектом определяются цели, задачи и инструменты технологической политики в Российской Федерации по обеспечению технологического суверенитета; регулируются правоотношения, возникающие между субъектами, осуществляющими формирование технологической политики в Российской Федерации, и лицами, осуществляющими содействие в сфере развития технологий; регулируются вопросы разработки и внедрения критических и сквозных технологий;

раскрывается содержание национальных проектов технологического суверенитета, среднесрочных и долгосрочных планов развития технологий, программ инновационного развития организаций с государственным участием; устанавливаются положения о технологических инновациях, государственном стимулировании деятельности по реализации технологической политики, в том числе цели и принципы такого стимулирования; определяются состав инфраструктуры развития технологий и инструменты информационного обеспечения технологической политики.

На рассмотрение в Государственную Думу Российской Федерации внесен законопроект, которым предлагается отказаться от соблюдения норм международного права в части защиты на территории Российской Федерации интеллектуальной собственности юридических и физических лиц недружественных иностранных государств (*проект федерального закона «О внесении изменений в статью 1225 и статью 1231 части I четвертой Гражданского кодекса Российской Федерации» (в части изменения статуса охраны права интеллектуальной собственности недружественных иностранных государств)*), законопроект № 651038-8).

Уточнены требования, предъявляемые к промышленной продукции в целях отнесения ее к произведенной на территории России, в том числе, скорректирована базовая система оценки электронных компонентов продукции автомобилестроения (*постановление Правительства Российской Федерации от 17.05.2024 № 610 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 17 июля 2015 г. № 719»*).

Правительство подготовило законопроект, которым предлагается установить возможность использования системы для сбора, обработки, хранения и передачи навигационной

информации, телематических данных, поступающих от транспортных средств различных видов, средств индивидуальной мобильности, иной техники, не являющейся транспортным средством, судов в различных целях, в том числе, для мониторинга движения и состояния различных видов транспортных средств и техники, в целях регулирования скорости передвижения средств индивидуальной мобильности в пешеходных и иных медленных зонах, для обеспечения сбора и обработки телеметрической информации, формируемой системами контроля состояния водителя (проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О Государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА-ГЛОНАСС», ID проекта 01/05/05-24/00147863).

Для этого законопроектом предлагается изменить описание функционала системы, имея в виду использование ресурсов системы не только для экстренного реагирования на дорожно-транспортные происшествия, но и для регулярного анализа текущей навигационной информации в различных отраслях экономики.

Также предлагается расширить перечень информации, содержащейся в системе, включив в него:

информацию о местоположении границ объектов местности, относящихся к улицам и (или) дорогам, границ земель населенных пунктов, территорий общего пользования, особо охраняемых территорий и объектов, земель лесного фонда, зон с особыми условиями использования территорий, иных объектов, территорий и (или) зон;

информацию об оснащенных аппаратурой спутниковой навигации транспортных средствах и технике (идентификационный номер аппаратуры спутниковой навигации, государственные регистрационные знаки (при их наличии), идентификационные номера (VIN) (при их наличии), номера кузовов, марки, модели, цвета транспортных средств и техники);

навигационную информацию, телематические данные, используемые для мониторинга движения и состояния транспортных средств, судов и техники.



Кроме того, законопроектом предлагается наделить Правительство Российской Федерации полномочиями в части установления порядка получения, обработки, хранения и передачи навигационной информации, телематических данных, используемых для мониторинга движения и состояния транспортных средств, судов и техники.

Правительство хочет расширить географию эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств (ВАТС) в рамках проводимого эксперимента на дорогах общего пользования с одного беспилотного логистического коридора (федеральной дороги общего пользования М-11 «Нева») на несколько, а именно – масштабировав территории действия экспериментального правового режима на федеральную дорогу общего пользования М-12 «Восток» и Центральную кольцевую автомобильную дорогу А-113, изменив соответствующим образом программу эксперимента (проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 17 октября 2022 г. № 1849», ID проекта 01/01/05-24/00148000).

Предлагаемое масштабирование позволит апробировать цифровую инновацию в условиях маршрутов и нагрузок, естественных для грузовой транспортной перевозки.

Среда штатной эксплуатации ВАТС (включая технические параметры скоростной дороги), отвечающая потребностям эксплуатантов ВАТС, осуществляющих коммерческую перевозку грузов, обеспечена на М-11, М-12, А-113.

Одновременно, на части относящихся к М-11 территорий вводится в эксплуатацию «цифровой двойник» дороги, разработанный для поддержки движения ВАТС на территории беспилотного логистического коридора М-11, масштабирование которого планируется на территориях М-12 и А-113, что также требует дополнения положений программы эксперимента указанием на «цифровой двойник».

На рассмотрение в Государственную Думу Российской Федерации внесен законопроект, направленный на обеспечение качественной мобильной связи и качественного доступа к сети «Интернет», в том числе доступа к цифровым системам, для водителей и пассажиров на автомобильных дорогах (проект федерального закона «О внесении изменений в статью 6 Федерального закона «О связи» и Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», законопроект № 636089-8).

Дальнейшее развитие системы вызова экстренных оперативных служб «112», а также применение технологий беспилотного транспорта и Интернета вещей потребуют в перспективе полного покрытия мобильной связью федеральных, региональных и межмуниципальных автомобильных дорог.

У российских операторов связи возникает ряд проблем при строительстве и размещении объектов и линий связи вдоль дорог, а также при использовании государственной и муниципальной собственности рядом с автодорогами: противоречия в различных Федеральных законах, административные и регуляторные барьеры и отсутствие единых условий для размещения объектов и линий связи.

Законопроект направлен на решение существующих правовых пробелов, оптимизацию взаимодействия операторов связи и владельцев автомобильных дорог.

Скорректированы правила предоставления регионам субсидий на внедрение интеллектуальных транспортных систем, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях, включающих города с населением свыше 300 тыс. человек (постановление Правительства Российской Федерации от 01.04.2024 № 411 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации»).

Установлено, что первый уровень зрелости интеллектуальных транспортных систем предусматривает, в том числе, наличие подсистем светофорного управления и мониторинга параметров транспортного потока, а второй уровень - наличие подсистемы видеонаблюдения, детектирования ДТП и чрезвычайных ситуаций.

Уточнены обязательства региона, включаемые в соглашение о субсидировании. Так, он должен предусмотреть в своих правовых актах расчет размера бюджетных ассигнований на содержание элементов интеллектуальных транспортных систем.

Изменены критерии оценки региональных программ по созданию (модернизации) интеллектуальных транспортных систем.

1 апреля 2024 г. вступила в действие новая Государственная поверочная схема для координатно-временных средств измерений (ГПС).

Необходимость разработки новой ГПС возникла в связи с созданием учеными ВНИИФТРИ нового эталона координат местоположения ГЭТ 218-2022. ГПС включает в себя новые группы средств, применяемых при измерениях координатно-временных параметров: навигационная аппаратура потребителей, фоторегистрирующие координатно-измерительные системы, гироскопические устройства и пр.

Эталон ГЭТ 218-2022 обеспечивает передачу единиц величин к таким средствам измерений, как новые образцы навигационной аппаратуры потребителей сигналов Глобальных навигационных спутниковых систем, тахографы, средства мониторинга транспорта и другие.

В апреле 2024 г. утверждены требования к реализации общего процесса по обеспечению информационного взаимодействия между уполномоченными операторами при отслеживании перевозок с применением навигационных пломб по территориям двух и более государств - членов ЕАЭС (Решение Коллегии ЕЭК от 09 апреля 2024 г. № 36 «Об утверждении Правил реализации общего процесса «Обеспечение информационного взаимодействия между уполномоченными операторами

(органами) государств – членов Евразийского экономического союза при отслеживании перевозок с применением навигационных пломб по территориям двух и более государств – членов Евразийского экономического союза»).

Определены цели и задачи общего процесса, функции его участников, информационные ресурсы, используемые и формируемые в целях реализации общего процесса, а также особенности информационного взаимодействия и мероприятия, направленные на его реализацию.

В целях реализации Соглашения о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок правительство подготовило проект Правил применения навигационных пломб для отслеживания перевозок товаров при реализации в Российской Федерации (проект постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении правил применения навигационных пломб для отслеживания перевозок товаров при реализации в Российской Федерации Соглашения о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок», ID проекта 02/07/06-24/00148196).

Правилами предусмотрено:

1. Определение мест наложения (снятия) навигационных пломб на таможенной территории ЕАЭС в Российской Федерации.
2. Определение лиц ответственных за наложение (снятие) навигационных пломб, а также их активацию и деактивацию.
3. Определение перечня пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, на которых обеспечивается присутствие уполномоченных представителей уполномоченного оператора.
4. Определение перечня и порядка подачи одним из заказчиков (потребителей) услуг по отслеживанию перевозки с применением навигационных пломб уполномоченному оператору информации, необходимой для начала осуществления отслеживания перевозок товаров, осуществляемых автомобильным и железнодорожным видами транспорта.

До 1 июля 2025 г. продлен срок проведения эксперимента по применению навигационных пломб в отношении лесоматериалов и продукции деревообработки, помещенных под таможенную процедуру экспорта в Белоруссии, перемещаемых по территории России автомобильным транспортом в целях последующего убытия с территории ЕАЭС (Постановление Правительства Российской Федерации от 15.06.2024 № 809 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 2 февраля 2023 г. № 150»).

Кроме того, до 15 августа 2025 г. продлен срок представления доклада о ходе эксперимента в Правительство РФ с целью дальнейшего информирования Совета Евразийской экономической комиссии.

Правительство утвердило порядок размещения стационарных, передвижных или мобильных средств фиксации, используемых на автодорогах и улично-дорожной сети и имеющих функции фото- и кино съемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения (постановление Правительства Российской Федерации от 01.06.2024 № 754 «О размещении стационарных средств фиксации, передвижных средств фиксации или мобильных средств фиксации»).

В частности, технические характеристики средств фиксации должны предусматривать возможность передачи данных в МВД и его территориальный орган. Информация о местах их установки и маршрутах движения транспорта с размещенными на них мобильными средствами фиксации должна быть общедоступной и размещаться на сайте МВД. Для информирования водителей о местах нахождения стационарных или передвижных средств фиксации допускается установка специальных щитов.

Зоны действия стационарных, передвижных и мобильных комплексов не должны иметь общих контролируемых участков. В населенных пунктах камеры могут быть установлены на расстоянии не менее километра, вне населенных пунктов - не менее 5 километров. Мобильные средства

фиксации не должны создавать угрозу безопасности движения для всех его участников.

Постановление вступает в силу с 1 сентября 2024 г. и действует до 1 сентября 2030 г.

С 1 сентября 2024 г. также устанавливаются правила передачи, приема и обработки информации, полученной с помощью используемых на автомобильных дорогах и улично-дорожной сети специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения (постановление Правительства Российской Федерации от 01.06.2024 № 752 «Об утверждении Правил передачи, приема и обработки информации, указанной в подпункте «б» пункта 2 части 9 и части 12 статьи 22-1 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

Правила определяют порядок передачи уполномоченным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации информации, полученной с помощью стационарных, передвижных и мобильных специальных технических средств в уполномоченные органы государственного контроля (надзора) и территориальный орган в сфере внутренних дел в субъекте Российской Федерации, а также информации о местах установки стационарных средств фиксации и передвижных средств фиксации и маршрутах движения транспортных средств с размещенными на них мобильными средствами фиксации, а также порядок приема и обработки такой информации в ведомственной системе.

Информация о зафиксированном правонарушении передается от технических средств фиксации без накопления, хранения и обработки на промежуточных этапах непосредственно в ведомственную информационную систему федерального органа исполнительной власти в сфере внутренних дел.

На рассмотрение в Государственную Думу Российской Федерации внесен законопроект, которым предлагается ужесточить наказание за правонарушения, в результате которых затрудняется либо полностью исключается возможность идентификации принадлежности транспортного средства, что препятствует выявлению и фиксации иных правонарушений, в том числе, с помощью специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи (проект федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», законопроект № 632378-8).

Законопроектом предлагается усиление мер административной ответственности за административные правонарушения, связанные с управлением транспортным средством с государственными регистрационными знаками, оборудованными с применением устройств, препятствующих их идентификации либо позволяющих их видоизменить или скрыть, путем выделения в специальный состав и установления административного наказания в виде лишения права управления транспортными средствами на срок от одного года до полутора лет с конфискацией указанных устройств.

На рассмотрение в Государственную Думу Российской Федерации внесен законопроект, которым предлагается исключить автоматическое привлечение к ответственности собственников (владельцев) транспортных средств на основании данных, полученных не со стационарных, а с передвижных и мобильных специальных комплексов фиксации, такие данные могут являться лишь основанием для проведения ГИБДД проверки (проект федерального закона «О внесении изменения в статью 1.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях», законопроект № 632503-8).

С 15 апреля 2024 г. применяется новый ФГОС СПО по специальности 11.02.06 Техническая эксплуатация транспортного радиоэлектронного оборудования (по видам транспорта) (приказ Министерства просвещения Российской Федерации от 04.03.2024 № 142 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования по специальности 11.02.06 Техническая эксплуатация транспортного радиоэлектронного оборудования (по видам транспорта)»).

С 5 мая 2024 г. применяется новый ФГОС СПО по специальности 23.02.05 Эксплуатация транспортного электрооборудования и автоматики (по видам транспорта, за исключением водного) (приказ Министерства просвещения Российской Федерации от 18.03.2024 № 169 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования по специальности 23.02.05 Эксплуатация транспортного электрооборудования и автоматики (по видам транспорта, за исключением водного)»).

С 1 сентября 2024 г. будут применяться:
актуализированный профессиональный стандарт «Специалист по техническому обслуживанию и ремонту мехатронных систем автотранспортных средств и их компонентов в автомобилестроении» (приказ Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 02.04.2024 № 170н «Об утверждении профессионального стандарта «Специалист по техническому обслуживанию и ремонту мехатронных систем автотранспортных средств и их компонентов в автомобилестроении»);

актуализированный профессиональный стандарт «Работник по инструментальной оснастке в автомобилестроении» (приказ Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 16.04.2024 № 209н «Об утверждении профессионального стандарта «Работник по инструментальной оснастке в автомобилестроении»);

актуализированный профессиональный стандарт «Работник по монтажным и пусконаладочным работам в автомобилестроении» (приказ Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 16.04.2024 № 212н «Об утверждении профессионального стандарта «Работник по монтажным и пусконаладочным работам в автомобилестроении»).

С 1 июня 2024 г. вступил в действие ГОСТ Р 71094-2024 Интеллектуальные транспортные системы. Подсистема метеомониторинга. Общие требования.

Приказами Росстандарта до 2028 г. перенесены сроки введения в действие межгосударственных стандартов в области глобальных навигационных спутниковых систем:

Изменение к ГОСТ 33474-2023 Глобальная навигационная спутниковая система. Аппаратура спутниковой навигации для оснащения колесных транспортных средств. Методы испытаний на соответствие требованиям по электробезопасности, климатическим и механическим воздействиям

Изменение к ГОСТ 33473-2023 Глобальная навигационная спутниковая система. Аппаратура спутниковой навигации для оснащения колесных транспортных средств. Методы функционального тестирования

Изменение к ГОСТ 33472-2023 Глобальная навигационная спутниковая система. Аппаратура спутниковой навигации для оснащения колесных транспортных средств. Общие технические требования

Изменение к ГОСТ 33471-2023 Глобальная навигационная спутниковая система. Система экстренного реагирования при авариях. Методы испытаний навигационного модуля устройства/системы вызова экстренных оперативных служб

Изменение к ГОСТ 33470-2023 Глобальная навигационная спутниковая система. Система экстренного реагирования при авариях. Методы испытаний модулей беспроводной связи устройства/системы вызова экстренных оперативных служб

Изменение к ГОСТ 33469-2023 Глобальная навигационная спутниковая система. Система экстренного реагирования при авариях. Методы испытаний устройства/системы вызова экстренных оперативных служб на соответствие требованиям по определению момента аварии

Изменение к ГОСТ 33468-2023 Глобальная навигационная спутниковая система. Система экстренного реагирования при авариях. Методы испытаний устройства/системы вызова экстренных оперативных служб на соответствие требованиям к качеству громкоговорящей связи в кабине транспортного средства

Изменение к ГОСТ 33467-2023 Глобальная навигационная спутниковая система. Система экстренного реагирования при авариях. Методы функционального тестирования устройства/системы вызова экстренных оперативных служб и протоколов передачи данных

Изменение к ГОСТ 33466-2023 Глобальная навигационная спутниковая система. Система экстренного реагирования при авариях. Методы испытаний устройства/системы вызова экстренных оперативных служб на соответствие требованиям по электромагнитной совместимости, стойкости к климатическим и механическим воздействиям

Изменение к ГОСТ 33465-2023 Глобальная навигационная спутниковая система. Система экстренного реагирования при авариях. Протоколы обмена данными устройства/системы вызова экстренных оперативных служб с инфраструктурой системы экстренного реагирования при авариях

Изменение к ГОСТ 33464-2023 Глобальная навигационная спутниковая система. Система экстренного реагирования при авариях. Устройство/система вызова экстренных оперативных служб. Общие технические требования

Срок действия соответствующих заменяемых межгосударственных стандартов (ГОСТ 33474-2015, ГОСТ 33473-2015, ГОСТ 33472-2015, ГОСТ 33471-2015, ГОСТ 33470-2015, ГОСТ 33469-2015, ГОСТ 33468-2015, ГОСТ 33467-2015, ГОСТ 33465-2015, ГОСТ 33464-2015) ограничен периодом до 2028 г.

Также приказами Росстандарта утверждены поправки к межгосударственным стандартам в области глобальных навигационных спутниковых систем:

Поправка к ГОСТ 33470-2023 Глобальная навигационная спутниковая система. Система экстренного реагирования при авариях. Методы испытаний модулей беспроводной связи устройства/системы вызова экстренных оперативных служб

Поправка к ГОСТ 33468-2023 Глобальная навигационная спутниковая система. Система экстренного реагирования при авариях. Методы испытаний устройства/системы вызова экстренных оперативных служб на соответствие требованиям к качеству громкоговорящей связи в кабине транспортного средства

Поправка к ГОСТ 33467-2023 Глобальная навигационная спутниковая система. Система экстренного реагирования при авариях. Методы функционального тестирования устройства/системы вызова экстренных оперативных служб и протоколов передачи данных

Поправка к ГОСТ 33466-2023 Глобальная навигационная спутниковая система. Система экстренного реагирования при авариях. Методы испытаний устройства/системы вызова экстренных оперативных служб на соответствие требованиям по электромагнитной совместимости, стойкости к климатическим и механическим воздействиям

Поправка к ГОСТ 33464-2023 Глобальная навигационная спутниковая система. Система экстренного реагирования при авариях. Устройство/система вызова экстренных оперативных служб. Общие технические требования

На публичное обсуждение, которое продлится до 28 августа 2024 г., вынесен проект ГОСТ Р Дорожные транспортные средства. Безопасность заданных функций. Разрабатываемый национальный стандарт идентичен международному стандарту ИСО 21448:2022.

Завершено публичное обсуждение проекта ГОСТ Р Автомобильные транспортные средства. Тахографы цифровые. Протоколы обмена информацией с автоматизированной информационной системой тахографического контроля. Разрабатываемый национальный стандарт не имеет аналогов среди международных и региональных стандартов.

На публичное обсуждение вынесены проекты предварительных национальных стандартов (ПНСТ) в области интеллектуальных транспортных систем:

Проект ПНСТ Интеллектуальные транспортные системы. Системы диспетчерского управления городским пассажирским транспортом. Требования к архитектуре и функциям системы управления транспортных предприятий, работающих в условиях брутто-контракта.

Публичное обсуждение проекта ПНСТ продлится до 4 августа 2024 г., разрабатываемый ПНСТ не имеет аналогов среди международных и региональных стандартов.

Проект ПНСТ Интеллектуальные транспортные системы. Система навигационного диспетчерского контроля выполнения государственного заказа содержание автомобильных дорог федерального значения общего пользования. Требования к составу задач и характеристикам подсистемы оперативного планирования и контроля работ на основе использования навигационного и картографического обеспечения.

Публичное обсуждение проекта ПНСТ продлится до 31 июля 2024 г., разрабатываемый ПНСТ не имеет аналогов среди международных и региональных стандартов.

Проект ПНСТ Интеллектуальные транспортные системы. Системы диспетчерского управления городским наземным пассажирским транспортом. Требования к составу задач и характеристикам подсистемы картографического обеспечения информационных услуг, включая предоставление информации о параметрах вождения транспортных средств.

Публичное обсуждение проекта ПНСТ продлится до 21 июля 2024 г., разрабатываемый ПНСТ не имеет аналогов среди международных и региональных стандартов.

Проект ПНСТ Интеллектуальные транспортные системы. Показатели подвижности населения городов и агломераций. Методика расчета геотрека абонента сотовой сети на основе сигнальных событий.

Публичное обсуждение проекта ПНСТ продлится до 10 июля 2024 г., разрабатываемый ПНСТ не имеет аналогов среди международных и региональных стандартов.

Проект ПНСТ Интеллектуальные транспортные системы. Платформа услуг мобильных устройств для микромобильности. Часть 1. Общая информация и определения примеров использования.

Публичное обсуждение проекта ПНСТ продлится до 10 июля 2024 г., разрабатываемый ПНСТ модифицирован по отношению к международному стандарту.

Проект ПНСТ Интеллектуальные транспортные системы. Системы диспетчерского управления городским пассажирским транспортом. Команды диспетчерского управления, порядок применения.

Публичное обсуждение проекта ПНСТ продлится до 10 июля 2024 г., разрабатываемый ПНСТ не имеет аналогов среди международных и региональных стандартов.

Мероприятия по разработке и введению в действие предварительных национальных стандартов в области интеллектуальных транспортных систем включены в План мероприятий («дорожную карту») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы по направлению «Автонет», утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 марта 2018 г. № 535-р, со сроком исполнения декабрь 2024 г. (пункты 59(8) – 59(11), 59(13), 59(14)).

1.2. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

Внесены изменения 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 средств индивидуальной мобильности (СИМ) как участников дорожного движения и развития инфраструктуры для них (постановление Правительства Российской Федерации от 23.05.2024 № 643 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации»).

СИМ будут учитываться при разработке документации по организации дорожного движения (приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 23.04.2024 № 145 «О внесении изменений в Правила подготовки документации по организации дорожного движения, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 30 июля 2020 г. № 274»).

Также СИМ и велосипеды будут учитываться при осуществлении мониторинга дорожного движения (приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 24.04.2024 № 146 «О внесении изменений приложение № 3 к Порядку мониторинга дорожного движения, утвержденному приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 18 апреля 2019 г. № 114»).

Велосипед и СИМ включены в таблицы учета интенсивности и состава движения транспортных средств.

В Государственную Думу РФ внесены два законопроекта, которыми предлагается дополнить главу 12 КоАП РФ специальными нормами, устанавливающими ответственность за нарушение Правил дорожного движения лицами, использующими для передвижения средства индивидуальной мобильности (СИМ), и велосипедистами, а

также ввести административную ответственность за несоблюдение требований законодательства в области организации дорожного движения (проект ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», законопроект № 604809-8, проект ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», законопроект № 560503-8).

Законопроектами, в том числе, предлагается установить ответственность за управление СИМ в состоянии опьянения, за невыполнение требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, за оставления места ДТП, за невыполнение требования об остановке.

Правительство РФ подготовило проект постановления в целях введения балльной системы оценки уровня локализации производства велосипедов с двигателями, в том числе с электродвигателями, и без двигателя (проект постановления Правительства РФ «О внесении изменений в приложение к постановлению Правительства Российской Федерации от 17 июля 2015 г. № 719», ID проекта 02/07/04-24/00147383).

С 1 сентября 2024 г. участники оборота велосипедов и велосипедных рам должны будут маркировать свою продукцию (постановление Правительства Российской Федерации от 23.05.2024 № 645 «Об утверждении Правил маркировки велосипедов и велосипедных рам средствами идентификации и особенностях внедрения государственной информационной системы мониторинга за оборотом товаров, подлежащих обязательной маркировке средствами идентификации, в отношении велосипедов и велосипедных рам»).

Наносить QR-коды потребуется на определенные товары. Среди них велосипеды с двигателем и без, с колясками и без, детские трехколесные велосипеды.

Правительство расширило перечень современных технологий в целях заключения специальных инвестиционных контрактов для производства электромобилей и транспорта с гибридными силовыми установками любого типа (распоряжение Правительства Российской Федерации от 12.04.2024 № 903-р).

Изменены параметры субсидирования затрат инвесторов на технологическое присоединение одного объекта зарядной инфраструктуры для быстрой зарядки к электрическим сетям (постановление Правительства Российской Федерации от 29.06.2024 № 886 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 321»).

Вместо возмещения 30 % фактически понесенных затрат будут субсидироваться мероприятия по технологическому присоединению к электрическим сетям одного объекта быстрой зарядки в размере 60 % фактически понесенных затрат инвестора, но не более 900 тыс. руб., включая возмещение расходов, не связанных со строительством объектов электросетевого хозяйства.

Также внесены изменения в части корректировки предельного времени восстановления работоспособности объекта зарядной инфраструктуры, установлены положения относительно условий сервисного обслуживания и технической доступности объекта зарядной инфраструктуры, расположенного вне границ населенных пунктов.

Кроме того, постановлением уточняются требования к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям – получателям субсидии и перечень предоставляемых документов.

Уточнены требования к стационарным станциям быстрой зарядки электромобилей, соответствие которым является условием предоставления субсидий (приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 05.04.2024 № 1478 «О внесении изменений в технические характеристики оборудования стационарной

автомобильной зарядной станции публичного доступа, обеспечивающей возможность быстрой зарядки электрического автомобильного транспорта, утвержденные приказом Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 29 апреля 2022 г. № 1776»)

Пересмотрена минимальная конфигурация зарядной станции в части ее оснащения коннекторами с разъемами CCS2, GB/T, CHAdeMO.

Кроме того, оборудование станции должно соответствовать требованиям к измерениям, указанным в ст. 5 ФЗ «Об обеспечении единства измерений».

Зарядная станция должна быть оснащена оборудованием, обеспечивающим возможность измерения количества электрической энергии, поставляемой такой станцией, с определенной базовой погрешностью измерений.

С 1 сентября 2024 г. вводится профессиональный стандарт «Аккумуляторщик» (приказ Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 01.04.2024 № 160н «Об утверждении профессионального стандарта «Аккумуляторщик»).

Одним из видов профессиональной деятельности, к которым применим новый стандарт, является деятельность по зарядке аккумуляторных батарей транспортных средств с электродвигателями.

Правительство подготовило проект постановления в целях актуализации критериев подтверждения производства промышленной продукции на территории Российской Федерации, в том числе, в части расчета уровня локализации в балльной системе оценки требований к продукции автомобилестроения, в частности, для транспортных средств на водородном топливе (в отношении батарей водородных топливных элементов, баллонов для водородного топлива) (проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в приложение к постановлению

Правительства Российской Федерации от 17 июля 2015 г. № 719», ID проекта 02/07/06-24/00148250).

Правительство предлагает установить новый вид перевозок – перевозки по запросу, в связи с чем предлагается дополнить устав автомобильного транспорта соответствующей главой, определяющей существенные условия договора перевозки по запросам и иные условия нового вида перевозки (проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного транспорта» и Федеральный закон «Об общих принципах организации публичной власти в субъектах Российской Федерации», ID проекта 02/04/06-24/00148361).

Новый вид договора перевозки устанавливается в целях развития различных сервисов перевозок пассажиров и багажа автобусами, при которых места посадки и высадки пассажиров определяются в соответствии с сформированными с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» запросами физических лиц, и договор перевозки заключается посредством подтверждения перевозчиком такого запроса (г. Москва – сервис «ПоПути», Московская область – сервис «НамПоПути», использующий автобусы ОАО «Мосгортранс», г. Набережные Челны – сервис «Челнок»).

В случае территорий с низкой плотностью населения перевозки по запросам позволяют обеспечить транспортное обслуживание в условиях, когда организация регулярных перевозок затруднена, ввиду невозможности покрытия билетной выручкой затрат перевозчика на осуществление деятельности, а также финансовых ограничений бюджетов субъектов Российской Федерации.

Перевозки по запросам благоприятствуют повышению качества перевозок в целом, поскольку они по своей сути являются более комфортными и качественными транспортными услугами с точки зрения времени в пути, времени ожидания, стоимости, количества пересадок, удобства и пр.

Правительство предлагает установить более гибкие условия для определения цены работ при осуществлении закупок для обеспечения государственных или муниципальных нужд на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по регулируемым тарифам (проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в типовые условия контрактов на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по регулируемым тарифам, подлежащие применению заказчиками при осуществлении закупок указанных работ для обеспечения государственных или муниципальных нужд, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 19 августа 2022 г. № 1445», ID проекта 02/04/06-24/00148361).

Проект постановления, предусматривает:

- 1) установление возможности определения заказчиком цены единиц работ, выполняемых транспортными средствами каждого класса, и (или) транспортными средствами, оснащенных двигателями каждого вида, и максимальную цену контракта;
- 2) исключение обязанности заказчика устанавливать объем транспортной работы для каждого маршрута отдельно;
- 3) дополнение нормой о раздельном учете транспортных средств, оснащенных двигателем каждого вида (на дизельном топливе, на газомоторном топливе, на электрической энергии от батареи, заряжаемой от внешнего источника).

Правительство предлагает продлить до конца 2025 г. эксперимент по использованию виртуальных социальных карт, проводимый с 1 июня 2023 г., который позволил испытать инновационные технические и организационно-правовые

инструменты для предоставления мер социальной защиты (поддержки) гражданам при пользовании транспортными услугами (проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 31 мая 2023 г. № 884», ID проекта 01/01/05-24/00147803).

Утвержден ГОСТ Р МЭК 62485-6-2024 Батареи аккумуляторные и установки батарейные. Требования безопасности. Часть 6. Тяговые литий-ионные батареи.

Стандарт распространяется на тяговые литий-ионные батареи, используемые для электрических внедорожных транспортных средств (уборочные машины, грузовики для погрузочно-разгрузочных работ, например автопогрузчики, эвакуаторы, автомобили с автоматическим управлением, подъемные платформы с электрическим приводом (COR 1:2023), а также электрические лодки и корабли) и устанавливает требования безопасности, связанные с установкой, использованием, проверкой, обслуживанием и удалением батарей.

Стандарт идентичен международному стандарту IEC 62485-6(2021), вводится в действие с 1 декабря 2024 г.

Утвержден ГОСТ Р ИСО 13063-1-2024 Мопеды и мотоциклы на электрической тяге. Требования безопасности. Часть 1. Бортовая аккумуляторная батарейная система (БАБС).

Стандарт распространяется на батарейные системы мотоциклов и мопедов на электрической тяге и устанавливает требования безопасности бортовых аккумуляторных батарейных систем (БАБС) для защиты людей.

Стандарт идентичен ISO 13063-1:2022, вводится в действие с 1 декабря 2024 г.

На публичное обсуждение, которое продлится до 26 августа 2024 г., вынесен проект ГОСТ Р Электрические мотоциклы и мопеды. Требования безопасности. Часть 3. Электробезопасность.

Разрабатываемый национальный стандарт идентичен международному стандарту ISO 13063-3:2022.

1.3. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

Коллегия Евразийской экономической комиссии одобрила проект Плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов ЕАЭС на 2024 – 2026 годы (распоряжение Коллегии ЕЭК от 23 апреля 2024 г. № 65 «О проекте решения Совета Евразийской экономической комиссии «О проекте распоряжения Евразийского межправительственного совета «О плане мероприятий («дорожной карте») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза на 2024 – 2026 годы»).

В «дорожную карту» включены мероприятия, направленные на интеграцию транспортных систем государств-членов в мировую транспортную систему, повышение качества транспортных услуг, создание и развитие евразийских транспортных коридоров, развитие науки и инноваций в сфере транспорта и др.

Внесены изменения в порядок реализации общего процесса «Обеспечение обмена электронными документами и (или) сведениями между таможенными органами государств - членов Евразийского экономического союза в процессе контроля перевозок товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита» (решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 06.05.2024 N 44 «О внесении изменений в Правила реализации общего процесса «Обеспечение обмена электронными документами и (или) сведениями между таможенными органами государств - членов

Евразийского экономического союза в процессе контроля перевозок товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита»).

В частности, в понятийный аппарат включены понятия «разовый сертификат обеспечения» и «генеральный сертификат обеспечения», уточнены функции, осуществляемые участниками общего процесса, определен порядок формирования сообщения, содержащего информацию о мерах и формах контроля при отслеживании перевозок с применением навигационных пломб, уточнен состав сведений, которыми обмениваются таможенные органы государств - членов ЕАЭС в рамках информационного взаимодействия при реализации общего процесса.

Главы правительств стран Евразийского экономического союза на заседании Межправительственного совета 4 июня в г. Несвиж (Беларусь) одобрили доклад за 2023 год о создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств – членов ЕАЭС в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс - один путь» (*распоряжение Евразийского Межправительственного Совета от 4 июня 2024 года № 6 «О докладе за 2023 год о создании и развитии транспортной инфраструктуры на территориях государств - членов Евразийского экономического союза в направлениях "Восток - Запад" и "Север - Юг", в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой "Один пояс - один путь" (включая информацию о реализации поручения Евразийского межправительственного совета от 21 июня 2022 г. № 8)»*).

Подготовка доклада на ежегодной основе предусмотрена п. 7.4.1. Плана мероприятий по реализации Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 года, утвержденного распоряжением Совета Евразийской экономической комиссии от 05.04.2021 N 4.

В документе отмечено, что в минувшем году страны ЕАЭС вели активную работу по развитию участков национальной транспортной инфраструктуры, созданию логистических сервисов, заключению

международных договоров и меморандумов с партнерами по развитию транспортных коридоров.

Коллегия Евразийской экономической комиссии одобрила проект новой редакции Паспорта проекта «Создание информационно-коммуникационной «витрины» национальных сервисов экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС» и Верхнеуровневого плана мероприятий («дорожной карты») по его реализации, а также проект новой редакции Перечня сервисов и цифровой инфраструктуры, реализуемых в целях формирования экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза (распоряжение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 25 июня 2024 г. № 95 «О проекте решения Совета Евразийской экономической комиссии «О внесении изменений в Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 14 сентября 2021 г. № 87», распоряжение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 25 июня 2024 г. № 94 «О проекте распоряжения Совета Евразийской экономической комиссии «О внесении изменения в перечень сервисов и цифровой инфраструктуры, реализуемых в целях формирования экосистемы цифровых транспортных коридоров Евразийского экономического союза»).

С 1 апреля 2025 г. станет легче подтверждать применение нулевой ставки НДС при оказании транспортно-экспедиционных услуг и услуг по международной перевозке товаров (федеральный закон от 22.04.2024 № 92-ФЗ «О внесении изменений в статьи 164 и 165 части второй Налогового кодекса Российской Федерации»).

В частности, отменено требование, по которому на перевозочном документе должна быть отметка таможни. Речь идет о документах, по которым товары ввозят в РФ либо вывозят за пределы ЕАЭС из России автомобилем.

Утверждена Концепция развития автомобильного туризма в Российской Федерации на период до 2035 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 25.04.2024 № 1025-р).

Концепция предполагает создание соответствующей инфраструктуры для автопутешествий, а также создание интерактивного сервиса для планирования таких поездок.

В Госдуму внесен законопроект, предполагающий возможность осуществления деятельности по перевозке грузов в Российской Федерации на коммерческой основе за плату только после включения сведений о перевозчике, а также о принадлежащих ему транспортных средствах, в общедоступный единый реестр перевозчиков грузов (проект федерального закона «О порядке допуска к осуществлению перевозок грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», законопроект № 647526-8).

Исключение сведений из реестра влечет прекращение права на осуществление перевозок грузов.

Требования законопроекта распространяются на грузовые автомобили, имеющие технически допустимую максимальную массу свыше 3,5 тонн, т.е. категорий N2 и N3. В отношении перевозки для собственных нужд положения законопроекта не применяются.

С целью обеспечения удобства грузоотправителей по выбору перевозчиков, решения отдельных логистических задач, предусмотрено право перевозчика включения в реестр сведений о перевозимых им грузах, указание территорий, в пределах которых преимущественно осуществляются перевозки, максимальной страховой суммы, в пределах которой грузовладельцу возмещается причиненный грузу вред, ссылка на наименование сайта перевозчика в сети «Интернет».

Минтранс России подготовил проект приказа, которым устанавливаются процедуры подачи и рассмотрения заявления

(заявки) на осуществление каботажных автомобильных перевозок грузов (проект приказа Министерства транспорта Российской Федерации «Об определении состава сведений, указываемых в заявке на выполнение каботажной автомобильной перевозки грузов, порядка ее подачи, рассмотрения и условий отказа в выполнении каботажной автомобильной перевозки грузов, порядка информационного взаимодействия иностранного перевозчика, зарегистрированного на территории одного из государств - членов Евразийского экономического союза, и федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю (надзору) в сфере транспорта, а также перечня и состава документов, прилагаемых к такой заявке и подтверждающих логическую последовательность каботажной автомобильной перевозки грузов», ID проекта 02/08/05-24/00147721).

Установлен критерий отнесения автомобильных дорог к опорной сети автомобильных дорог (постановление Правительства Российской Федерации от 25.06.2024 № 852 «Об утверждении критерия отнесения автомобильных дорог к опорной сети автомобильных дорог, Правил определения соответствия автомобильных дорог общего пользования, участков указанных автомобильных дорог критериям отнесения автомобильных дорог к опорной сети автомобильных дорог и Правил утверждения перечня автомобильных дорог общего пользования, входящих в опорную сеть автомобильных дорог»).

Также утверждены Правила определения соответствия автомобильных дорог общего пользования, участков указанных автомобильных дорог критериям отнесения автомобильных дорог к опорной сети автомобильных дорог, а также Правила утверждения перечня автомобильных дорог общего пользования, входящих в опорную сеть автомобильных дорог.

Реализованы положения Федерального закона от 24.07.2023 N 374-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и статью 3.1

Федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

Подготовлен проект постановления, направленный на совершенствование механизма обмена электронными перевозочными документами, а также расширение возможностей использования государственной информационной системы электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД) (*проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 21 мая 2022 г. № 931», ID проекта 02/07/06-24/00148122*).

Проектом постановления предлагается:

- уточнить и расширить понятийный аппарат правил;
- определить порядок подтверждения полномочий при подписании файла обмена электронного перевозочного документа представителем участника информационного взаимодействия;
- определить сроки хранения файлов обмена в случае отрицательного результата проверок;
- уточнить порядок и особенности направления электронных путевых листов и сведений, содержащихся в них, в ГИС ЭПД;
- актуализировать схему обмена электронными путевыми листами и сведениями, содержащимися в них.

Установлены правила обмена электронными перевозочными документами внутреннего водного транспорта, а также правила направления указанных документов и сведений в ГИС ЭПД (*постановление Правительства Российской Федерации от 01.06.2024 № 753 «Об утверждении Правил обмена электронными договорами перевозки груза, электронными транспортными накладными, электронными дорожными ведомостями, электронными квитанциями о приеме груза для перевозки, сведениями, содержащимися в них, между перевозчиком и отправителем и направления таких документов и сведений, содержащихся в*

них, в государственную информационную систему электронных перевозочных документов»).

Долговременные перспективы развития ГИС ЭПД, используемой сейчас для оформления перевозок автомобильным транспортом, связаны с ее тиражированием на все виды транспорта: железнодорожный, авиационный, морской и речной, а также на все виды перевозок: внутренние, по территории Российской Федерации, а также международные - экспорт, импорт, транзит. Пока работа с ГИС ЭПД для всех перевозчиков является добровольной, но планируется постепенный переход к обязательному использованию электронных документов. Развитием ГИС ЭПД является переход к созданию национальной цифровой транспортно-логистической платформы «ГосЛог» и возможность оформления мультимодальных перевозок.

Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии создан новый технический комитет по стандартизации № 490 «Логистика и управление цепями поставок» (ТК 490).

Разработка и актуализация стандартов в транспортно-логистической сфере позволит утвердить нормативно-технические документы для содействия внедрению Национальной цифровой транспортно-логистической платформы. Кроме того, применение инструментов стандартизации в данной сфере будет способствовать интеграции цепей поставок в единую товаропроводящую сеть, использованию лучших практик организации транспортно-технологических схем мультимодальных перевозок, а также синергии цифровых транспортно-логистических платформ на межгосударственном уровне.

Предлагается закрепить за техническим комитетом по стандартизации объекты стандартизации в части логистики и управления цепями поставок в соответствии с кодами:

ОКС:

03.100.10 – Закупки. Заготовки. Логистика.

ОКПД 2:

70.22.16 – Услуги консультативные по вопросам управления цепями поставок и прочие консультативные услуги по вопросам управления;

70.22.17 – Услуги по управлению бизнес-процессами.

ОКВЭД 2:

52.29 – Деятельность вспомогательная прочая, связанная с перевозками.

В рамках деятельности ТК 490 запланирована работа по разработке ряда актуальных национальных стандартов, в том числе для развития унификации и структурирования транспортно-технологических схем мультимодальной перевозки полного цикла.

На установочном заседании Технического комитета по стандартизации «Логистика и управление цепями поставок» (ТК 490) Росстандарта, состоявшемся 18 июня 2024 г., были согласованы общие подходы и принципы взаимодействия при создании нормативно-технических документов, обеспечивающих работу Национальной цифровой транспортно-логистической платформы Российской Федерации.

Подготовлен проект Административного регламента по предоставлению государственной услуги «Выдача специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства» (проект приказа Росавтодора «Об утверждении Административного регламента Федерального дорожного агентства по предоставлению государственной услуги «Выдача специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства»», ID проекта 04/15/05-24/00147777).

Правительство подготовило законопроект, которым предлагается исключить из сферы действия закона о самоходных машинах специальную аэропортовую технику, предназначенную для обслуживания воздушных судов и эксплуатационного



содержания аэродромов, эксплуатируемую в зоне транспортной безопасности аэропорта (проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон от 2 июля 2021 года № 297-ФЗ «О самоходных машинах и других видах техники», ID проекта 02/04/06-24/00148113).

Эксплуатируемая за пределами зоны транспортной безопасности аэропорта специальная аэропортовая техника, то есть, которая выезжает на дороги общего пользования, по-прежнему признается самоходной машиной или прицепом и подлежит государственной регистрации и государственному учету.

Утвержден ФГОС СПО по специальности 08.02.12 Строительство и эксплуатация автомобильных дорог, аэродромов и городских путей сообщения (приказ Министерства просвещения Российской Федерации от 21.05.2024 № 346 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования по специальности 08.02.12 Строительство и эксплуатация автомобильных дорог, аэродромов и городских путей сообщения»).

Утвержден ФГОС СПО по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам) (приказ Министерства просвещения Российской Федерации от 20.03.2024 № 176 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования по специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)»).

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

2.1. ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ И ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ

20 мая 2024 г. в Великобритании принят Закон об автоматизированных транспортных средствах 2024 года (Automated Vehicles Act 2024).

Новое регулирование направлено на:

- установление стандартов безопасности для самоуправляемых транспортных средств;
- предоставление правительству полномочий, необходимых для обеспечения соблюдения таких стандартов и привлечения компаний к ответственности;
- обеспечение четкой юридической ответственности при эксплуатации самоуправляемых транспортных средств.

Закон применим к системам транспортных средств, которые способны управлять транспортным средством в течение части или всей поездки без участия человека. Такие системы считаются «самоуправляемыми» (или «беспилотными»), и юридические обязанности, связанные с их использованием, меняются.

Закон определяет новую структуру, обеспечивающую безопасное использование самоуправляемых транспортных средств, при этом технический уровень детализации предполагается регулировать с помощью подзаконных актов. Закон содержит большое количество делегированных полномочий (опубликование заявления о принципах безопасности, установление требований для авторизации, установление процедуры авторизации, создание схемы лицензирования операторов и многие др.).

Для размещения автоматизированного транспортного средства для выхода на рынок производителю необходимо получить официальное утверждение типа транспортного средства в соответствии с существующими

схемами, в том числе, основываясь на согласованных международных стандартах (Правила ООН). При необходимости в процесс утверждения будут внесены изменения с учетом новых самоуправляемых технологий.

В качестве отдельного этапа транспортное средство с самоуправляемыми технологиями может быть выдвинуто на авторизацию, что представляет собой процесс, с помощью которого система будет оценена как самоуправляемая.

При авторизации определяется, соответствует ли транспортное средство тесту на самостоятельное вождение, то есть, может ли транспортное средство безопасно и легально управлять без контроля со стороны человека. Это означает, что технические характеристики транспортного средства в большей мере остаются сферой регулирования схемы по официальному утверждению типа, а целью авторизации является идентификация и выявление соответствия тесту каждой функции самостоятельного вождения в транспортном средстве. Оценка производится в отношении определенных мест и обстоятельств.

Закон определяет новые юридические лица, ответственные за безопасность систем автономного вождения, и создает новый правовой статус для водителя, передавшего управление транспортным средством системе автономного вождения:

- Ответственный пользователь транспортного средства (UIC)

UIC – правовой статус водителя в ситуации, когда он активировал авторизованную функцию самоуправления в автомобиле.

UIC не несет ответственности за ДТП, совершенное при активированной автономной функции, презюмируется нарушение условий авторизации транспортного средства и ответственность за инцидент ложится на авторизованное уполномоченное лицо по автономному вождению.

При этом UIC продолжает нести ответственность за соблюдение определенных сопутствующих вождению обязанностей, таких как правильная парковка и оплата проезда по платным участкам дорог или закрытых территорий (даже, если эти действия совершались в автономном режиме) и др.

- Авторизованная уполномоченная организация по автономному вождению (authorized self-driving entity, ASDE)

Если система оценивается как самоуправляемая, при авторизации будет идентифицирована организация, ответственная за систему (ASDE).

ASDE – юридическое лицо, которое назначается уполномоченным органом при выдаче разрешения на самоуправляемое транспортное средство в качестве субъекта, несущего ответственность за безопасность такого транспортного средства, а также за обеспечение работоспособности систем автономного вождения и заявленных функций на протяжении всего жизненного цикла автомобиля.

- Оператор при использовании транспортных средств без ответственного пользователя (оператор NUIC)

Если авторизованное самоуправляемое транспортное средство способно эксплуатироваться без ответственного пользователя в транспортном средстве (не нуждается в водителе), для наблюдения за поездкой потребуются лицензированный оператор (оператор NUIC). На оператора ложится общая ответственность за эксплуатацию транспортного средства, реагирование на проблемы и запросы системы, возникающие в процессе эксплуатации, а также за техническую исправность транспортного средства (техническое обслуживание).

Также в Великобритании опубликована Концепция официального утверждения типа GB – программный документ, в котором излагаются перспективы дальнейшего развития национальной схемы официального утверждения типа транспортных средств после выхода страны из Евросоюза.

Схема официального утверждения типа GB будет основываться на трех принципах:

стандартизация по правилам ЕЭК ООН;

гибкий подход к признанию стандартов и испытаний в других странах;

разработка внутренних требований, если это служит интересам Великобритании (например, для содействия внедрению новых технологий

на рынок или там, где необходимо действовать более быстрыми темпами, чем ООН, для обеспечения надежных стандартов безопасности или охраны окружающей среды).

Согласно документу, в том числе:

в 2024 г. в схему утверждения типа автомобиля в Великобритании будет введено признание автоматизированных систем удержания полосы движения (ALKS) по Правилам ООН № 157, а также разработано законодательство для устранения рисков кибербезопасности и обновления программного обеспечения согласно Правилам ООН № 155 и № 156;

к концу 2026 г. будут внесены поправки в схему утверждения типа в целях ее применения к автоматизированным транспортным средствам.

ЕЭК ООН опубликовала отчет с обзором последних достижений в области интеллектуальных транспортных систем с учетом вклада Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и его рабочих групп.

Публикация «Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) для устойчивой мобильности, второе издание» призвана отразить технический прогресс в области ИТС за последнее десятилетие, содействовать усилиям заинтересованных сторон ЕЭК ООН, занимающихся ИТС, и информировать о последних мероприятиях ЕЭК ООН, связанных с ИТС.

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) на своей 193 - й сессии, состоявшейся 25-28 июня 2024 г., отложил принятие Предложения по проекту документа с руководством по искусственному интеллекту в контексте дорожных транспортных средств с целью внесения дополнительных поправок.

В этом документе предложен проект резолюции с руководством по искусственному интеллекту (ИИ) в контексте дорожных транспортных средств. Он включает определения, касающиеся конкретных особенностей систем на основе ИИ, используемых в автомобильной продукции, обзор примеров использования в автомобилях, представленных отраслью, и обзор

взаимодействия принципов, связанных с ИИ, с основой нового метода оценки/испытаний для автоматизированного вождения.

Неофициальная рабочая группа по борьбе с ускорением при ошибке педалирования Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) WP.29 представила проект новых Правил ООН по контролю ускорения при ошибке педалирования (ACPE).

Новые правила ООН будут применяться к легковым автомобилям с автоматической коробкой передач. Ожидается, что новые правила вступят в силу в июне 2025 г. Новыми правилами будет введена система, предназначенная для обнаружения объекта спереди и сзади транспортного средства, а затем предотвращения резкого ускорения.

1 мая 2024 г. Министерство финансов Китая и Министерство транспорта Китая выпустили совместное Распоряжение о поддержке и руководстве цифровой трансформацией и модернизацией инфраструктуры автомобильного и водного транспорта.

Распоряжение принято в целях создания эффективного инвестиционного пространства для наращивания темпов строительства новой инфраструктуры автомобильного и водного транспорта и активного внедрения технологий «умного транспорта» и «умной логистики».

Согласно распоряжению в течение трех лет, начиная с 2024 года, будут поддержаны около 30 демонстрационных проектов создания образцовых транспортных коридоров с интегрированными сетями.

Основное внимание в ходе цифровой модернизации транспортных сетей должно быть сосредоточено на основном каркасе национальной комплексной трехмерной транспортной сети и ключевых регионах с акцентом на интеграцию автомагистралей и обычных национальных шоссе, а также на соединение магистральных и ответвляющихся водных путей.

Результатом цифровой модернизации транспортных сетей должно стать увеличение их пропускной способности на 20%, повышение

эффективности экстренного реагирования на ЧС на 30%, реализация пилотных проектов облачной интеграции (автомобиль – дорога, судно – берег) и др.

Агентство кибербезопасности Сингапура опубликовало *Заключительную записку к общественным консультациям по законопроекту о кибербезопасности (поправки к основному закону).*

Законопроект является первой поправкой к *Закону о кибербезопасности* с момента его принятия в 2018 году.

Законопроект предлагает обновить существующие нормативные акты, касающиеся защиты критической информационной инфраструктуры, с целью поддержки современных стандартов такой защиты, а также возможности применения новых технологий, таких как облачные сервисы и др.

Предусмотрено распространение сферы действия Закона о кибербезопасности на национально важные компьютерные системы, которые подвергаются повышенному риску в критические периоды, а также на организации, представляющие особый интерес с точки зрения кибербезопасности, поскольку нарушения в таких организациях могут иметь пагубные последствия для обороны, внешних отношений, экономики, общественного здоровья, общественной безопасности или общественного порядка Сингапура.

Организации, подпадающие под действие Закона о кибербезопасности, должны будут придерживаться стандартов кибербезопасности, сообщать об инцидентах кибербезопасности в уполномоченный орган и выполнять указания Комиссара по кибербезопасности о принятии необходимых мер для обеспечения кибербезопасности конкретных компьютерных систем, находящихся в их ведении.

Также предлагаются поправки, облегчающие введение в действие и администрирование регламента для критической информационной инфраструктуры.

В июне 2024 г. в Евросоюзе в целях применения Регламента (ЕС) 2019/2144 (Требования к официальному утверждению типа для обеспечения общей безопасности транспортных средств и защиты уязвимых участников дорожного движения) принят Исполнительный регламент Комиссии (ЕС) 2024/1721, которым устанавливаются шаблоны документов для официального утверждения интеллектуальных систем помощи при превышении скорости, систем предупреждения о сонливости и внимании водителя, регистраторов данных о событиях, систем облегчения установки блокираторов алкоголя и усовершенствованных систем предупреждения об отвлечении внимания водителя.

Национальная администрация безопасности дорожного движения Министерства транспорта США окончательно утвердила новый федеральный стандарт безопасности автотранспорта (Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) No. 127 Automatic Emergency Braking Systems for Light Vehicles), согласно которому автоматическое экстренное торможение, включая АЕВ для пешеходов, станет стандартом для всех легковых автомобилей, внедорожников и легких грузовиков с сентября 2029 г.

Однако, в июне 2024 г. от Альянса за автомобильные инновации (Alliance for Automotive Innovation) в адрес Национального управления безопасности дорожного движения США (NHTSA) поступила *петиция о пересмотре нового федерального стандарта.*

Альянс добивается пересмотра пяти аспектов нового стандарта, в частности, касающихся отсутствия объективности и невыполнимости требований о включении контрольной лампы неисправности при любых условиях неисправности, невыполнимости решения NHTSA запретить ручное отключение даже в условиях, когда продолжение работы АЕВ было бы неожиданным или даже опасным, невыполнимости требования об отсутствии

при испытании контакта с ведущим транспортным средством или манекеном для пешеходных испытаний и др.

В петиции изложены подробные технические обоснования, а также предложения по возможному регулированию.

В США опубликован запрос для предоставления комментариев по предлагаемому регулированию для решения вопросов, касающихся использования геозоны в бортовых устройствах сотовой связи «транспортное средство-ко всему» для снижения предельной мощности внеполосного излучения вокруг определенных федеральных служб радиолокации.

Федеральная комиссия по связи США отклонила ходатайства заинтересованных лиц о пересмотре решения о перераспределении радиочастотного спектра для использования нелицензионных устройств, в том числе, ходатайство Альянса за автомобильные инновации (Alliance for Automotive Innovation) о восстановлении блока нижних 45 мегагерц для службы ITS.

Альянс утверждает, что все 75 мегагерц диапазона 5,9 ГГц необходимы для содействия будущему транспорту (например, автоматизированному вождению, технологиям 5G, передовым приложениям «автомобиль – ко всему» (V2X)).

Агентство перспективных исследовательских проектов и инфраструктуры Министерства транспорта США (ARPA-I) опубликовало запрос о предоставлении информации о потенциальных возможностях применения искусственного интеллекта (ИИ) на транспорте, а также о возникающих проблемах и возможностях при создании и внедрении технологий ИИ в приложениях на всех видах транспорта.

Целью данного запроса является получение информации от широкого круга заинтересованных сторон о возможностях, проблемах и связанных с ИИ вопросах на транспорте в соответствии с исполнительным указом

Администрации Байдена «Безопасная, надежная и заслуживающая доверия разработка и использование искусственного интеллекта». Исполнительный указ предписывает Министерству транспорта США «содействовать безопасной и ответственной разработке и использованию искусственного интеллекта в транспортном секторе в консультации с соответствующими агентствами», а также «изучить связанные с транспортом возможности и проблемы искусственного интеллекта, в том числе в отношении программно-определяемых усовершенствований искусственного интеллекта, влияющих на экосистемы автономной мобильности».

В настоящее время в *досье запроса опубликовано более 100 комментариев* от научного сообщества, представителей бизнеса и консалтинга, различных агентств, ведомств и частных лиц.

13 июня 2024 г. в Евросоюзе принят Регламент (ЕС) 2024/1689, устанавливающий гармонизированные правила в отношении искусственного интеллекта (Закон об искусственном интеллекте).

Регламент направлен на защиту основных прав, демократии, верховенства закона и экологической устойчивости от искусственного интеллекта высокого риска, одновременно стимулируя инновации и утверждая Европу как лидера в этой области. Регламент устанавливает обязательства для искусственного интеллекта (ИИ) на основе его потенциальных рисков и уровня воздействия.

Регламент устанавливает ограничения на использование систем биометрической идентификации правоохранительными органами, запреты на социальный скоринг и искусственный интеллект, используемый для манипулирования уязвимостями пользователей и др.

Предусмотрены четкие обязательства для систем искусственного интеллекта высокого риска (из-за их значительного потенциального ущерба здоровью, безопасности, основным правам, окружающей среде, демократии и верховенству закона). В отношении таких систем должны оцениваться и снижаться риски, вестись журналы использования, они должны быть прозрачными и точными и должен быть обеспечен надзор со стороны

человека. Граждане будут иметь право подавать жалобы на системы искусственного интеллекта и получать разъяснения по поводу решений, основанных на системах искусственного интеллекта высокого риска, которые затрагивают их права.

Предусмотрены меры по поддержке инноваций. Так, на национальном уровне должны быть созданы нормативные песочницы и тестирование в реальных условиях, которые должны быть доступны для малого и среднего бизнеса и стартапов для разработки и обучения инновационного ИИ перед его размещением на рынке.

Европейский комитет по стандартизации (CEN) опубликовал технические спецификации в области интеллектуальных транспортных сетей:

CEN/TS 15531-6:2024 *Общественный транспорт - сервисный интерфейс для получения информации о работе общественного транспорта в режиме реального времени - Часть 6: Функциональные сервисные интерфейсы: управляющие воздействия*

CEN/TS 16614-6:2024 *Общественный транспорт - Сеть и обмен расписаниями (NeTEx) - Часть 6: Профиль доступности европейской информации о пассажирах*

ISO (Международная организация по стандартизации) опубликовала стандарты, техническую спецификацию и отчеты в области интеллектуальных транспортных средств и автомобильной информатики:

ISO 14823-1:2024 *Интеллектуальные транспортные системы — Словарь графических данных. Часть 1: Спецификация*

ISO 15784-2:2024 *Интеллектуальные транспортные системы. Обмен данными, включая связь придорожных модулей. Часть 2. Связь между центральным и периферийным оборудованием с помощью простого протокола управления сетями (SNMP)*

ISO 11898-1:2024 Дорожные транспортные средства — диспетчерская сеть (CAN). Часть 1: Уровень канала передачи данных и подуровень физического кодирования

ISO 15765-2:2024 Транспорт дорожный. Передача диагностических сообщений по локальной сети контроллера (DoCAN). Часть 2. Транспортный протокол и сервисы сетевого уровня

ISO/TS 22741-2:2024 Интеллектуальные транспортные системы. Интерфейс передачи данных AP-DATEX придорожных модулей. Часть 2. Обобщенное базовое управление полевыми устройствами

ISO/TR 21734-3: 2024 Интеллектуальные транспортные системы — тестирование производительности для подключения и функций безопасности автобусов с автоматическим управлением в общественном транспорте. Часть 3: Структура обслуживания и варианты использования

ISO/TR 17783:2024 Интеллектуальные транспортные системы. Интеграция мобильности. Роль и функциональная модель мобильных сервисов с использованием систем низкоорбитальных спутников (LEO)

Также опубликован первый совместный стандарт ISO и IEC (Международная электротехническая комиссия), регулирующий принципы доверия к системам Интернета вещей, - ISO/IEC TS 30149: 2024 Интернет вещей (IoT). Принципы обеспечения надежности.

В Китае опубликован информационный документ «Вопросы и ответы по пилотной работе по обеспечению доступа и дорожных условий для интеллектуальных подключенных транспортных средств» в целях толкования принятого в конце 2023 г. «Распоряжения о проведении пилотных работ по доступу к дорогам интеллектуальных подключенных транспортных средств».

В документе разъясняются вопросы подачи заявления и отбора для участия в пилотном проекте, уточняются этапы внедрения пилотного проекта, каков ожидаемый эффект от пилотной работы и др.

1 июня 2024 г. в Китае вступили в силу «Правила внедрения оценки рисков безопасности данных в области промышленности и информационных технологий (пробное внедрение)».

Правила направлены на установление стандартизированной оценки рисков безопасности данных и повышение уровня управления безопасностью данных в области промышленности и информационных технологий.

В Китае опубликован рекомендованный национальный стандарт

GB/T 44061-2024 Умный город. Система индикации работы города. Интеллектуальная инфраструктура

В Японии опубликовано «Руководство по подаче заявки на автономное вождение на дорогах общего пользования» - **пошаговая инструкция по процедурам, необходимым для управления автономным автомобилем на дорогах общего пользования.**

Также Министерство экономики, торговли и промышленности Японии совместно с Национальным полицейским агентством подготовили «Руководство по социальной реализации и коммерциализации мобильных сервисов автономного вождения» - **сборник информации, который может быть использован в качестве справочника для ускорения социального внедрения и коммерциализации мобильных сервисов автономного вождения.**

2.2. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) представила для рассмотрения WP.29 поправки к Правилам № 13-Н ООН (торможение легковых автомобилей) и поправки к Правилам № 13 ООН (торможение

большегрузных транспортных средств).

Поправками предлагается включить в Правила ООН положения, касающиеся новой технологии торможения - система электрического рекуперативного торможения. Система направлена на повышение энергоэффективности электромобилей и рассматривается как важный элемент перехода от автомобилей с двигателями внутреннего сгорания к альтернативам, работающим на электрической энергии.

Поправки включают также особые положения для транспортных средств, оснащенных автоматизированной системой вождения.

В Евросоюзе принят пересмотренный Регламент трансъевропейской транспортной сети (TEN-T), предусматривающий ряд амбициозных целей, связанных с городской мобильностью.

Одна из ключевых целей в контексте городской мобильности заключается в том, что все 432 городских узла сети TEN-T к 2027 г. должны будут принять и контролировать Планы устойчивой городской мобильности (SUMP). Целями SUMP являются интеграция различных видов транспорта, переход к устойчивой мобильности, содействие внедрению мобильности с нулевым или низким уровнем выбросов, снижение загрязнения воздуха и шума и оценка транспортной доступности. Примечательно, что государства-члены ЕС будут обязаны собирать данные о городской мобильности по каждому городскому узлу в областях устойчивости, безопасности и доступности с целью повышения эффективности трансъевропейской транспортной сети.

Кроме того, к 2030 г. государства-члены ЕС должны будут развивать мультимодальные пассажирские узлы для облегчения стыковок на первой и последней миле. Это включает требование по облегчению доступа как к инфраструктуре общественного транспорта, так и к активной мобильности.

Всеобъемлющий набор руководящих принципов по разработке SUMP включен в Приложение V к Регламенту. Этот документ должен служить инструментом для специалистов по планированию городской мобильности при разработке SUMP и мониторинге.

В поддержку пересмотренного регламента TEN-T также были обновлены рекомендации по разработке SUMP по теме «Декарбонизация городской мобильности» (редакция 2024 г.), подготовленные экспертами Европейской комиссии.

Руководство призвано помочь специалистам по планированию и административным органам, ответственным за решения в области борьбы с изменением климата и разработку транспортных планов на всех уровнях, понять, какие меры следует внедрить в рамках SUMP и какого воздействия следует ожидать от этих мер для достижения соответствующих целевых показателей по сокращению выбросов парниковых газов. Основное внимание уделяется персональной мобильности.

Группа экспертов Европейской комиссии по городской мобильности (EGUM) разработала рекомендации по правилам доступа/въезда транспортных средств в города (UVAR).

В документе подчеркивается важность UVAR в решении проблем городской мобильности и излагаются рекомендации по их эффективному внедрению. Ключевые рекомендации направлены на улучшение информирования участников дорожного движения и повышение уровня соблюдения правил с помощью усовершенствованных коммуникационных стратегий и цифровых инструментов, внедрение эффективной практики трансграничного правоприменения, привлечение заинтересованных сторон-нерезидентов к планированию и разработке UVAR, а также интеграцию UVAR в комплексные стратегии городской мобильности.

Также EGUM разработала рекомендации по дополнению общественного транспорта системой совместного передвижения и рекомендации по использованию Фонда социального климата для поддержки общественного транспорта. Рекомендации адресованы Европейской комиссии, государствам-членам ЕС, региональным и местным властям.

В ЕС приняли Европейскую декларацию по велосипедному спорту.

В декларации велосипед признается устойчивым, доступным и недорогим видом транспорта, имеющим значительную добавленную стоимость для экономики ЕС. Это включает четкие обязательства, такие как создание безопасных и слаженных велосипедных сетей в городах, улучшение связи с общественным транспортом и охраняемыми парковочными местами, а также доступ к точкам подзарядки электровелосипедов. Эти обязательства должны быть приняты на уровне ЕС, национальном, региональном и местном уровнях. Все это необходимые элементы для улучшения качества и количества велосипедной инфраструктуры в государствах-членах ЕС и повышения привлекательности велоспорта для общественности.

В Китае приняли решение о проведении пилотной работы в округах, в ходе которой будут отбираться и реализовываться проекты по созданию зарядной и коммутационной инфраструктуры.

Отбираемые проекты должны способствовать развитию общественной зарядной и коммутационной инфраструктуры в сельских районах. Новая зарядная и коммутационная инфраструктура в пилотных округах должна быть общественной, с коэффициентом доступности не менее 99%, номинальной мощностью от 120 киловатт, с функциями интеллектуальной зарядки.

В Евросоюзе пересмотрели директиву об энергетической эффективности зданий (Директива (ЕС) 2024/1275 Европейского парламента и Совета от 24 апреля 2024 года об энергетической эффективности зданий (переработана)).

Пересмотренная директива дополнительно требует от государств-членов ЕС упростить, рационализировать и ускорить процедуру установки пунктов подзарядки в зданиях, устранить барьеры для установки пунктов подзарядки в многоквартирных домах. Точки подзарядки должны

поддерживать функции интеллектуальной зарядки и, при необходимости, двунаправленной зарядки.

Также пересмотренная Директива вводит требования по оборудованию мест для парковки велосипедов в новых и отремонтированных зданиях и в существующих крупных нежилых зданиях.

В Евросоюзе завершилось общественное обсуждение проекта делегированного регламента Комиссии (ЕС), дополняющего Регламент (ЕС) 2023/1542 Европейского парламента и Совета, которым устанавливается методология расчета и проверки углеродного следа батарей электромобилей.

Законопроект устанавливает методологию расчета и проверки углеродного следа для аккумуляторов электромобилей на протяжении их жизненного цикла.

Законопроект включает основные требования к углеродному следу в течение всего срока службы для нескольких категорий аккумуляторов. Более детально требования должны быть раскрыты в исполняющем законодательстве.

В целях усиления надзора над производством электровелосипедов, содействия стандартизации предприятий отрасли, повышения качества и безопасности электровелосипедов Министерство промышленности и информационных технологий, Государственное управление по надзору и регулированию рынка и Государственное пожарно-спасательное управление Китая разработали «Технические условия для электровелосипедной промышленности» и «Административные меры по надзору за электровелосипедной промышленностью» вместе с их толкованием.

Технические условия сформулированы в соответствии с принципами рационального размещения предприятий, обеспечения качества, инноваций и модернизации производства, а также его безопасности. Технические условия состоят из 9 частей, таких как размещение предприятия, технология

и оборудование, качество продукции и управление, интеллектуальное производство и зеленое производство, безопасное производство, защита прав и интересов работников, защита прав и интересов потребителей, надзор и управление, а также подзаконные акты.

Административные меры состоят из 17 статей в 5 частях, включая общие положения, условия применения, процедуры рассмотрения и объявления заявок, надзор и управление, а также подзаконные акты.

Административные меры предполагают проведение проверок предприятий отрасли на соответствие Техническим условиям и публикацию объявлений со списком предприятий, прошедших такую проверку.

Министерство промышленности и информационных технологий Китая пересмотрело «Технические условия для предприятий по производству литий-ионных аккумуляторов» и «Административные меры по надзору за предприятиями по производству литий-ионных аккумуляторов» с учетом произошедших изменений в отрасли и технологическими тенденциями.

Также в Китае принят обязательный национальный стандарт GB 43854-2024 Технические характеристики безопасности литий-ионного аккумулятора для электрического велосипеда и опубликовано его толкование.

Обязательный стандарт применяется к процессам разработки, производства и продажи литий-ионных батарей для электровелосипедов. Предполагается, что обязательная стандартизация в этой области повысит уровень безопасности литий-ионных батарей для электровелосипедов, снизит частоту пожаров и других несчастных случаев в процессе их использования, обеспечит личное здоровье потребителей и безопасность их жизни и имущества, а также будет способствовать здоровому и упорядоченному развитию индустрии электровелосипедов.

Принятый стандарт распространяется только на литий-ионные батареи для электровелосипедов с максимальным выходным напряжением не более

60 В. Он не распространяется на литий-ионные батареи, используемые в электрических скутерах, балансировочных скутерах, электрических мотоциклах, электрических трициклах и других транспортных средствах.

Министерство промышленности и информационных технологий Китая инициировало пересмотр обязательного национального стандарта «Требования к электробезопасности электрических велосипедов» (GB 42295-2022); общественности был представлен проект пересмотренного стандарта для комментариев, а также подготовлено его толкование.

В целях повышения безопасности электропроводки и предотвращения потенциальной пожароопасности электровелосипедов в данной поправке уточнены и усилены соответствующие показатели безопасности. В частности, ужесточены требования к защите от короткого замыкания аккумулятора, а для проводных соединений установлены более строгие пределы контактного сопротивления.

Пересмотренный стандарт гармонизирован с другими обязательными национальными стандартами Китая, связанными с электровелосипедами, такими как стандарты для литий-ионных аккумуляторов электровелосипедов и зарядных устройств.

Также были оптимизированы и пересмотрены некоторые технические показатели и методы испытаний с целью облегчить последующее проведение испытаний и сертификации.

Также Министерство промышленности и информационных технологий Китая подготовило изменения №1 к обязательному национальному стандарту «Технические требования безопасности к зарядным устройствам для электровелосипедов».

Изменения предполагают запрет на установку зарядных устройств, встроенных в корпус электровелосипеда, а также предписывают наносить на зарядные устройства 13-значный код, состоящий из кода производителя, кода года выпуска и кода спецификации модели, который должен быть

выгравирован на термостойкой пластине (высокотемпературная идентификация).

С 8 июня 2024 г. одобрение типа зарядных устройств для электромобилей в Сингапуре будет производиться в соответствии с пересмотренными техническими спецификациями 2022 г., поставка модели зарядного устройства, не имеющей одобрения типа, будет считаться правонарушением - соответствующие изменения внесены в Закон о зарядке электромобилей 2022 г.

С 20 мая 2024 г. электроскутеры легальны для использования на дорогах общего пользования Ирландии в связи с введением в действие части 12 Закона о дорожном движении, которой устанавливается классификация средств микромобильности и вводятся новые юридические категории такие как электроскутеры, электровелосипеды и электропеды.

В соответствии с установленной классификацией:

электроскутеры должны иметь выходную мощность 400 Вт или менее, максимальную расчетную скорость 20 км / ч и максимальный вес 25 кг.,

электровелосипеды должны иметь максимальную выходную мощность 250 Вт и предельную скорость двигателя 25 км / час - в этом случае в соответствии с законодательством Ирландии они будут рассматриваться как велосипеды.

Электровелосипеды, которые превышают указанные ограничения, и те, которые могут управляться без нажатия на педали, классифицируются как электропеды (*L1e-A* и *L1e-B*), для использования которых на дорогах Ирландии в установленных случаях потребуются лицензия, регистрация, налоги и страховка.

Пользователи электроскутера должны быть старше 16 лет, на электроскутерах и электровелосипедах разрешается ездить по велосипедным и автобусным полосам, но не по пешеходным дорожкам, зонам для пешеходов и автомагистралям.

На дорогах общего пользования можно использовать электроскутеры, соответствующие *правилам SI 199 от 2024 г.*

Для удобства пользователей Минтранс Ирландии опубликовал *Обзорную таблицу микромобилей* с указанием технических требований и требований к использованию для каждой новой категории средств микромобильности.

3 июня 2024 г. Министр транспорта и Король Бельгии подписали новый Кодекс автомобильных дорог общего пользования, который вступит в силу 1 сентября 2026 г.

Учитывая разделение полномочий в области мобильности, новый кодекс дополняется тремя региональными кодексами, содержащими положения, действующие на региональном уровне.

Официальная публикация нового кодекса ожидается в августе 2024 г., установленный срок вступления в силу составляет около двух лет и призван обеспечить достаточное время для подготовки внедрения, в основном, путем внесения необходимых изменений: нормативных, информационных и образовательных.

Новый кодекс обновляет, дополняет и систематизирует устаревшие правила, в том числе, с учетом новых явлений мобильности таких как появление электровелосипеда и скутера, развитие совместного использования автомобилей, таких как карпулинг и каршеринг и др.

Департамент транспорта Ирландии опубликовал Национальный план сети зарядки электромобилей на дорогах, - первая часть Национального плана сети зарядки электромобилей, в котором основное внимание уделяется маршрутам, автомагистралям, сети основных и второстепенных дорог.

План устанавливает амбициозные цели в отношении уровня покрытия сетью зарядки национальной дорожной сети, в частности, установку «быстрых» зарядных устройств через каждые 60 км на основных дорогах.

Также Департамент транспорта Ирландии представил для общественного обсуждения Проект регионального и местного плана сети зарядки электромобилей, - вторую часть Национального плана сети зарядки электромобилей.

План предусматривает ускоренное создание региональных и местных сетей инфраструктуры для зарядки электромобилей возле дома, в местах назначения, в жилых районах в соответствии с национальными и европейскими целями по обеспечению чистоты транспорта.

Кроме того, Департамент транспорта Ирландии представил Универсальные рекомендации по проектированию инфраструктуры зарядки электромобилей, которые должны способствовать развертыванию универсально доступной инфраструктуры зарядки по всей Ирландии.

В рекомендациях кратко изложены ключевые соображения по обеспечению доступности при установке станций зарядки электромобилей, включая дизайн станции зарядки, доступность сайта, а также информацию и коммуникации для информирования пользователей до, во время и после сеанса зарядки.

С 1 июля 2024 г. согласно новому распоряжению Государственного налогового управления Министерства промышленности и информационных технологий Китая льготная политика налогообложения в отношении энергоэффективных и новых энергетических транспортных средств будет применяться при их соответствии обновленным стандартам, в том числе, в части значений предельного расхода топлива и др.

В Китае опубликованы рекомендованные национальные стандарты для электромобилей:

GB/T 44130.1-2024 Обмен служебной информацией о зарядке и замене аккумуляторов для электромобилей -Часть 1: Общие сведения

GB/T 18488-2024 Система приводных двигателей для электромобилей

GB/T 44132-2024 Восстановление тяговой аккумуляторной батареи, используемой в электромобиле-Общие требования

GB/T 43962.1-2024 Системная интеграция цифровой мастерской с силовой батареей-Часть 1: Общие требования

GB/T 44131-2024 Требования безопасности после аварии для электромобиля на топливных элементах

GB/T 26991-2023 Методы испытаний энергетических характеристик электромобилей на топливных элементах

Парламент Японии рассматривает законопроект о внесении изменений в Закон о дорожном движении, направленный на предотвращение дорожно-транспортных происшествий с участием «специальных малых моторизованных велосипедов» (электроскутеры, соответствующие определенным в ПДД параметрам) и других «легких транспортных средств» (различные виды велосипедов, повозок, рикши и др.).

В частности, предлагается ввести запрет на использование мобильных телефонов, средств просмотра видео во время движения на электроскутерах и велосипедах, установить штраф за управление в нетрезвом виде и за подстрекательство к этому, установить ответственность за некоторые правонарушения с 16 лет и др.

В Южной Корее роботы-доставщики будут учиться доставлять товары в многоквартирные дома, в том числе, учиться ездить на лифте, соглашение о проведении соответствующего эксперимента подписали Министерство земельных ресурсов, инфраструктуры и транспорта Южной Кореи, Центр исследований и развития жилищных характеристик и Корейская ассоциация интегрированной логистики.

В качестве испытательного полигона будет предоставлена площадка Центра исследований и развития жилищных характеристик.

В результате робототехнические компании смогут протестировать различные технологии, такие как картографирование для моделирования в

условиях, аналогичных реальным местам доставки, коммуникационная связь между роботами и лифтами, а также горизонтальное и вертикальное перемещение внутри помещений.

Впоследствии будет рассмотрен вопрос о расширении демонстрационной зоны на реальные многоквартирные дома.

Компании, желающие использовать такие испытательные стенды, как Центр исследования и развития жилищных характеристик и арендное жилье, а также принять участие в государственно-частных советах, могут подать заявку через Корейскую ассоциацию интегрированной логистики.

17 апреля 2024 г. в Южной Корее вступили в силу поправки в Специальный закон об организации дорожного движения в столичных районах и в постановление о введении его в действие, предусматривающие правовые основания для создания и эксплуатации Министром земельных ресурсов, инфраструктуры и транспорта Южной Кореи комплексной информационной системы для автобусов с целью эффективной обработки и систематического использования информации, связанной с городскими автобусными перевозками.

Поправки определяют данные, которые должны быть включены в комплексную информационную систему для городских автобусов, в частности, данные о доходах от перевозок лицензированных операторов городских автобусных перевозок, данные о финансовой поддержке таких операторов, данные об эксплуатации и использовании городских автобусов. Также определены полномочия органов власти по реализации проекта.

Европейский комитет по стандартизации (CEN) опубликовал стандарт для альтернативных транспортных средств:

EN 17932:2024 Транспортные средства, работающие на природном газе - Требования к мастерским транспортных средств, работающих на сжиженном природном газе (LNGV), и управлению транспортными средствами, работающими на сжиженном природном газе (LNG)

ISO (Международная организация по стандартизации) опубликовала стандарты для альтернативных транспортных средств, а также стандарты для развития «умных» и устойчивых городов:

ISO 5474-1:2024 Дорожные транспортные средства с электроприводом — Функциональные требования и требования безопасности к передаче энергии между транспортным средством и внешней электрической цепью. Часть 1: Общие требования к передаче энергии по проводам

ISO 5474-2:2024 Дорожные транспортные средства с электрическим приводом — Функциональные требования и требования безопасности к передаче энергии между транспортным средством и внешней электрической цепью. Часть 2: Передача электроэнергии переменного тока

ISO 5474-3:2024 Дорожные транспортные средства с электрическим приводом — Функциональные требования и требования безопасности к передаче энергии между транспортным средством и внешней электрической цепью. Часть 3: Передача электроэнергии постоянного тока

ISO 19885-1:2024 Водород газообразный. Правила заправки транспортных средств, работающих на водороде. Часть 1. Процесс проектирования и разработки правил заправки

ISO/IEC 17917: 2024 Умные города — Руководство по созданию системы принятия решений для обмена данными и информационными услугами

ISO/IEC 5087-2:2024 Информационные технологии — модель городских данных. Часть 2: Концепции уровня города

ISO 37111:2024 Устойчивые города и сообщества — Городские поселения — Руководство по гибкому подходу к поэтапному внедрению ISO 37101

ISO 37124:2024 Устойчивые города и сообщества — Руководство по использованию стандартов ISO 37120, ISO 37122 и ISO 37123

2.3. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

Министерство транспорта Китая опубликовало Программу по созданию единого механизма содействия эффективному запуску предприятий автомобильного грузового транспорта.

Программа предусматривает меры по упрощению процедуры открытия транспортных предприятий и выдачи лицензий на грузовые автомобильные перевозки при эффективном внедрении органами власти принципа «одного окна».

Приложениями к программе являются: Руководство по обслуживанию «One thing» для открытия компании по автомобильным перевозкам, форма заявки для открытия компании по автомобильным перевозкам, бизнес-процесс создания компании по автомобильным перевозкам по принципу «One thing», технические требования для создания предприятия автомобильных грузоперевозок в системе portable affairs.

Министерство транспорта Китая опубликовало рабочую программу на 2024 г. по пяти вопросам жизнеобеспечения, касающихся расширения безбарьерных транспортных услуг, услуг по оформлению электронных лицензий на автомобильный транспорт, по приобретению электронных пассажирских билетов для автомобильных пассажирских перевозок, услуг для водителей-дальнобойщиков, мер по повышению качества туристических услуг в новом формате перевозок (онлайн-заказы автомобилей и др.).

В Евросоюзе пересмотрели нормы выбросов CO₂ для транспортных средств большой грузоподъемности, что, как ожидается, будет иметь ключевое значение для снижения выбросов в секторе автомобильного транспорта и обеспечит увеличение поставок на рынок новых «нулевых» транспортных средств.

Новое законодательство расширяет действующую сферу применения почти на все большие грузовые автомобили (включая профессиональные

транспортные средства, такие как мусоровозы, самосвалы или бетономешалки с 2035 г.), городские автобусы и автобусы дальнего следования (свыше 7,5 тонн), а также прицепы. В 2027 г. Еврокомиссия рассмотрит вопрос о расширении сферы применения также на небольшие грузовики.

В соответствии с новыми правилами установлены амбициозные цели по сокращению выбросов CO₂ по сравнению с уровнями 2019 г. на: 45% с 1 января 2030 г.; 65% с 1 января 2035 г.; 90% с 1 января 2040 г. и далее. Кроме того, 90% новых городских автобусов в ЕС должны будут иметь нулевой уровень выбросов с 2030 г. и 100% - к 2035 г.

С 2030 г. будут установлены конкретные целевые показатели по сокращению выбросов для прицепов (7,5%) и полуприцепов (10%) по сравнению с уровнями 2025 г.

Новое законодательство не определяет конкретные технологии и производители вправе самостоятельно применять те или иные решения для достижения установленных показателей (например, электрификация, водородные топливные элементы или водород в автомобилях с двигателем внутреннего сгорания).

В Совете ЕС продолжается рассмотрение проекта регламента о правах пассажиров в контексте мультимодальных перевозок, направленного на создание правовой базы для определения соответствующих обязательств и ответственности различных поставщиков туристических услуг, участвующих в мультимодальной поездке.

Проект регламента предусматривает:

- запрет на дискриминацию между пассажирами в отношении условий перевозки и предоставления билетов;
- обязательство предоставлять пассажирам минимальную и точную информацию своевременно и в доступном формате;

- защиту прав пассажиров в случае сбоев, в частности, в случае отсутствия пересадки между различными видами транспорта во время мультимодальной поездки;
- запрет на дискриминацию, а также помощь инвалидам и лицам с ограниченной мобильностью.

В Евросоюзе опубликована Директива (ЕС) 2024/846, изменяющая классификацию нарушений, касающихся времени вождения и использования тахографа. Новые правила должны быть введены государствами-членами ЕС к 14 февраля 2025 г.

Изменились таблицы, классифицирующие нарушения в соответствии с их серьезностью:

MSI = наиболее серьезные нарушения

VSI = очень серьезные нарушения

SI = серьезные нарушения

MI = незначительные нарушения

В случае нарушений, выявленных с помощью тахографа, стоит отметить, что в таблице теперь указаны дополнительные нарушения за непредставление информации о стране пересечения границы, которые классифицируются как серьезные нарушения.

Государства-члены ЕС должны установить положения о наложении штрафов за нарушения на основе обновленной таблицы.

Новая классификация нарушений также будет использоваться для расчета баллов в так называемом «рейтинге предприятий».

Доступ к этому рейтингу для инспекторов по всему ЕС осуществляется через систему *ERRU*.

Среднее значение нарушений, выявленных в ходе проверок на дорогах и на предприятиях за последние два года, ранжирует автотранспортные компании в соответствующих диапазонах: перевозчики, которые не прошли проверку (серые), перевозчики с низким, средним или высоким уровнем риска. Репутация (рейтинг) перевозчика влияет, в том

числе, на количество осуществляемых в отношении него проверок надзорными органами.

В Евросоюзе принят Регламент (ЕС) 2024/1258 от 24 апреля 2024 г., вносящий изменения в Регламент (ЕС) № 561/2006 в отношении минимальных требований к минимальным перерывам и ежедневным и еженедельным периодам отдыха в секторе нерегулярных пассажирских перевозок и в отношении полномочий государств-членов налагать штрафы за нарушения Регламента (ЕС) № 165/2014, совершенные в другом государстве-члене ЕС или в третьей стране.

Среди ключевых изменений - трансграничное исполнение наказаний. Отныне власти любого государства-члена ЕС могут налагать штрафы за правонарушения, связанные с тахографами, независимо от того, где совершено правонарушение, в том числе и в третьих странах. Раньше штрафы могли быть наложены только в той стране, где было совершено правонарушение.

Также предусмотрено продление периода надзора. С 1 января 2025 г. контроль на дорогах будет охватывать правонарушения за последние 56 дней вместо прежних 28 дней. Это позволяет более тщательно контролировать соблюдение водителем правил использования тахографа.

Особые корректировки введены для водителей, участвующих в нерегулярных пассажирских перевозках. Теперь водители могут разделить свой 45-минутный перерыв на два перерыва продолжительностью не менее 15 минут каждый. Они также могут продлить свой рабочий день на срок до одного часа, если это не ставит под угрозу безопасность дорожного движения. Кроме того, ЕС работает над оцифровкой пассажирских манифестов и обновлением тахографов для регистрации типа пассажирского транспорта (регулярного или эпизодического). Это должно облегчить надзор и снизить административную нагрузку на водителей и перевозчиков.

Европейская комиссия опубликовала обзор последних событий в транспортном секторе ЕС, осветив тенденции и проблемы как для ЕС, так и для отдельных государств-членов.

В отчете описывается текущая ситуация на пути Европы к сокращению выбросов парниковых газов на транспорте на 90% к 2050 г. в соответствии со Стратегией ЕС в области устойчивой и разумной мобильности. Еврокомиссия работает над тем, чтобы сделать все виды транспорта более устойчивыми, продвигая эффективные мультимодальные транспортные системы и поощряя внедрение новых технологий мобильности, таких как дроны, автономные транспортные средства, самолеты, работающие на водороде, и электрический водный транспорт. Эти усилия поддерживаются инвестициями Horizon Europe и Фонда Connecting Europe Facility.

В отчете также рассматривается устойчивость транспорта, подчеркивается необходимость восстановительных инвестиций для модернизации и экологизации сектора, укрепления Единого рынка и завершения строительства Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T) при одновременном обеспечении безопасной мобильности. Пандемия COVID-19 подчеркнула важность поддержания цепочек поставок и скоординированной взаимосвязи.

Для каждой страны ЕС в отчете представлен обзор ключевых транспортных показателей, включая структуру сети TEN-T, разделение перевозок по видам транспорта, открытие рынка в железнодорожном секторе, безопасность дорожного движения, использование альтернативных видов топлива и выбросы парниковых газов.

В Ирландии для общественного обсуждения опубликован проект транспортной стратегии «Двигаемся вместе: стратегический подход к повышению эффективности транспортной системы в Ирландии» вместе с проектом плана реализации.

«Движение вместе» разработано для того, чтобы сделать транспортную систему Ирландии более эффективной и смягчить воздействие

зависимости от автомобилей и заторов на экономику, окружающую среду и здоровье общества.

Стратегия является важнейшим элементом в задаче декарбонизации транспорта, а также направлена на переосмысление и перераспределение использования пространства таким образом, чтобы поставить людей, а не автомобили, в центр городского и транспортного планирования, обеспечивая улучшение условий жизни в больших городах.

Стратегия содержит 35 конкретных рекомендаций, которые в совокупности должны оказать положительное влияние на снижение спроса на поездки на автомобиле в обществе и экономике, и которые распределены по следующим темам:

- Усиление внедрения управления спросом в рамках национальной системы планирования;
- Внедрение принципа «загрязнитель платит» в налоговую политику на средне- и долгосрочную перспективу;
- Расширение возможностей и поддержка местных органов власти в разработке транспортных планов на местном уровне;
- Эффективность управления в секторе грузовых перевозок;
- Увеличение предложения в общественном транспорте и активных поездках в дополнение к управлению спросом;
- Разработка законодательства, способствующего принятию соответствующих мер;
- Внедрение принципов и практики управления спросом во всем государственном секторе, что делает его ведущим институтом преобразований;
- Взаимодействие с секторами образования и спорта для внедрения принципов и практик управления спросом;
- Взаимодействие с деловым сектором для внедрения принципов и практик управления спросом;
- Создание базы фактических данных для обоснования выбора политики и демонстрации успеха.