



МОСКОВСКИЙ
ПОЛИТЕХ

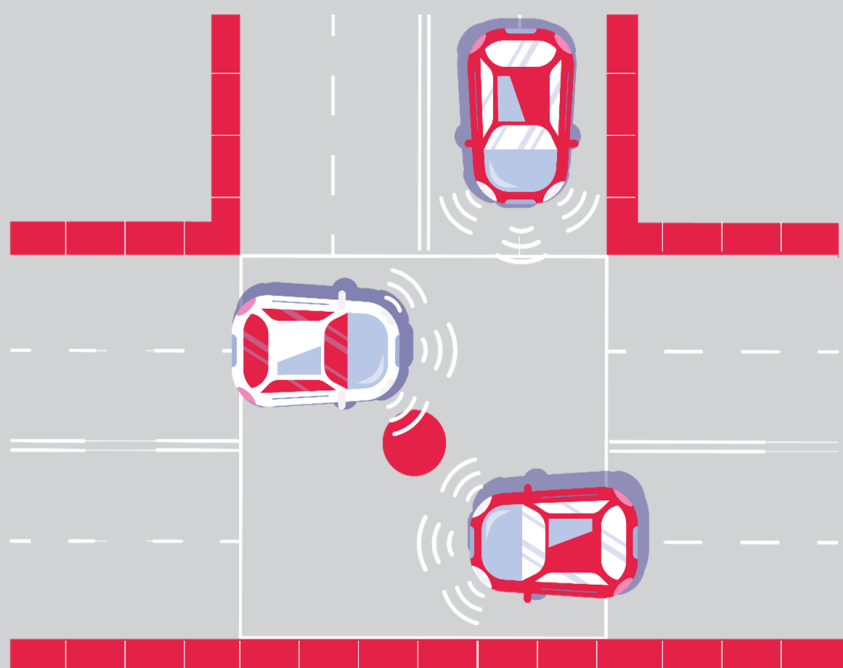


Автонет

Национальная технологическая
инициатива

16.07.2024 - 31.07.2024

Дайджест новостей нормативного правового регулирования рынка Автонет



Москва
2024

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
1. Изменения правового регулирования рынка Автонет в России и странах ЕАЭС	4
1.1. Телематические транспортные и информационные системы.....	4
1.2. Интеллектуальная городская мобильность	6
1.3. Транспортно-логистические услуги	8
2. Изменения правового регулирования рынка Автонет на международном уровне и в зарубежных странах	12
2.1. Телематические транспортные и информационные системы.....	12
2.2. Интеллектуальная городская мобильность	16

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 период 16 – 31 июля 2024 г.

Дайджест содержит два основных раздела: первый раздел - изменения правового регулирования рынка Автонет в России и странах 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 СТРАНАХ ЕАЭС

1.1. ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ И ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ

В Москве и Санкт-Петербурге на 3 года установлен экспериментальный правовой режим в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных трамваев (постановление Правительства Российской Федерации от 25.07.2024 № 1006 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных рельсовых транспортных средств (трамваев)»).

Экспериментом, в частности, предусматриваются эксплуатация беспилотных трамваев в городской среде, специальные программы подготовки водителей-испытателей и операторов, регулярное техническое обслуживание, диагностика в режиме реального времени, различные меры по обеспечению безопасности движения.

В ходе эксперимента будут применяться нейротехнологии и искусственный интеллект, технологии промышленного интернета (интернет вещей), в т. ч. в области автономного принятия решений, технологии работы с большими данными, технологии робототехники и сенсорики.

Выход беспилотных трамваев на маршрут на первом этапе будет обязательно сопровождаться водителем-испытателем. При этом в рамках первого этапа эксперимента общий пробег трамваев должен составить не менее 3 тыс. км или 150 часов эксплуатации. Далее мониторинг движения транспортного средства будет осуществляться оператором, а трамвай — перевозить пассажиров полностью автономно. Благодаря ЭПР будет



выработана новая нормативная правовая модель регулирования беспилотного городского транспорта.

Также подготовлен проект постановления Правительства РФ об установлении на территории Троицкого и Новомосковского административных округов г. Москвы и в г. Зеленограде экспериментального правового режима (ЭПР) в сфере цифровых инноваций сроком на 1 год по внедрению телематической системы с функцией дистанционного контроля и ограничения скорости (ДК и ОС) транспортного средства (*проект постановления Правительства РФ «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по внедрению телематической системы с функцией дистанционного контроля и ограничения скорости транспортного средства», ID проекта 01/01/07-24/00149304*).

Цифровой инновацией является новый продукт – телематическая система с функцией ДК и ОС, – предназначенный для комплектации каршеринговых транспортных средств.

Предполагается, что ввод в эксплуатацию каршеринговых транспортных средств с установленной телематической системой с функцией ДК и ОС будет осуществляться субъектом ЭПР в 3 этапа:

на первом этапе осуществляется испытание образца каршерингового транспортного средства на закрытом полигоне испытательной лаборатории, субъект ЭПР вправе перейти к следующему этапу ЭПР после выдачи испытательной лабораторией заключения о соответствии на партию каршеринговых транспортных средств;

на втором этапе эксплуатация каршеринговых транспортных средств осуществляется водителями-испытателями, субъект ЭПР вправе перейти к следующему этапу ЭПР при наличии пробега не менее 50000 километров и при отсутствии дорожно-транспортных происшествий, произошедших по причине нарушения водителями-испытателями скоростного режима;

на третьем этапе осуществляется эксплуатация каршеринговых транспортных средств с установленной телематической системой с функцией ДК и ОС на территории Троицкого и Новомосковского административных округов г. Москвы и в г. Зеленограде посредством предоставления услуг каршеринга опытным пользователям каршеринга.

В Казахстане утверждена Концепция развития искусственного интеллекта на 2024-2029 годы, основной целью которой является создание экосистемы искусственного интеллекта (ИИ), фокус на повсеместное внедрение технологий ИИ в отраслях экономики и государственном управлении.

В рамках развития инфраструктуры ИИ предусматриваются такие системные меры как: размещение суперкомпьютера в Казахстане, строительство центров обработки данных, создание национальной платформы ИИ и развитие волоконно-оптических линий связи.

До 2029 г. установлена цель – не менее 25 реализованных ИИ-продуктов в секторах экономики ежегодно.

На публичное обсуждение, которое продлится до 19 сентября 2024 г., вынесен проект ГОСТ Р Системы менеджмента качества. Требования к организациям автомобильной промышленности.

1.2. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

Внесены изменения в Нормативы градостроительного проектирования города Москвы в области транспорта, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения (Постановление Правительства Москвы от 23.07.2024 N 1678-ПП «О внесении изменений в постановление Правительства Москвы от 23 декабря 2015 г. N 945-ПП»).

Термины и определения дополнены понятиями: «электробус», «электромобиль», «зарядная инфраструктура», «инженерная



инфраструктура для установки зарядного устройства», «зарядные устройства для транспортных средств с электродвигателями», «зарядная станция для электромобилей». Объекты технического обслуживания транспортных средств дополнены объектами зарядной инфраструктуры.

Установлены нормы обеспеченности улично-дорожной сети и внутриквартальных проездов зарядной инфраструктурой. Отстойно-разворотные площадки и автобусные парки для наземного городского пассажирского транспорта оборудуются зарядными устройствами для транспортных средств с электродвигателями - электробусов. Количество и тип зарядных устройств для электробусов - не менее одного зарядного устройства на одну отстойно-разворотную площадку. При этом площадь для стоянки подвижного состава, занимаемая зарядными устройствами, должна быть компенсирована увеличением общей площади отстойно-разворотной площадки. Также установлены нормы обеспеченности зарядными устройствами парковочного пространства в пределах транспортно-пересадочных узлов (перехватывающие парковки, приобъектные парковки, площадки для стоянки легковых такси). Места кратковременной остановки для посадки и высадки пассажиров зарядными станциями для электромобилей не оборудуются.

Скорректированы положения раздела «Хранение и паркирование индивидуального и коммерческого легкового транспорта» в части обеспеченности зарядной инфраструктурой парковок (парковочных мест) и машино-мест для коммерческого легкового транспорта. Соответствующие изменения внесены в разделы «Объекты грузового транспорта и обслуживания перевозок грузов» и «Объекты технического обслуживания транспортных средств».

Утвержден ГОСТ Р МЭК 62660-3-2024 Аккумуляторы литий-ионные для электрических дорожных транспортных средств. Часть 3. Требования безопасности и методы испытаний.

Стандарт распространяется на литий-ионные аккумуляторы и блоки, предназначенные для приведения в движение электромобилей (ЭМ),

включая батареи аккумуляторных ЭМ и гибридных ЭМ, и устанавливает требования безопасности и методы испытаний для их проверки. Стандарт устанавливает основные показатели безопасности аккумуляторов, используемых в батарейных блоках (ББ) и батарейных системах (БС) при использовании по назначению, а также при аварии и возможном неправильном применении в ходе нормальной эксплуатации ЭМ. Требования безопасности аккумулятора в стандарте основаны на предположении, что аккумуляторы используются должным образом в ББ и БС в пределах значений напряжения, тока и температуры, указанных изготовителем аккумуляторов (рабочая зона аккумулятора). Стандарт не устанавливает требований безопасности аккумуляторов во время транспортирования и хранения.

Стандарт принят взамен ГОСТ Р 58152-2018 и идентичен IEC 62660-3(2022).

1.3. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

Подготовлен проект федерального закона, целями которого являются систематизация положений законодательства Российской Федерации об осуществлении оценки соблюдения обязательных требований к осуществлению движения тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств (весогабаритного контроля транспортных средств) на автомобильных дорогах Российской Федерации и развитие автоматизированных методов его осуществления, расширение возможностей грузоперевозчиков в получении информации о весовых параметрах принадлежащих им транспортных средств, развитие возможности использования юридически-значимых фактических данных о движении по автомобильным дорогам, используемых в цифровых методах проектирования и развития автомобильных дорог (проект федерального закона «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» (в части весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах)», ID проекта 02/04/07-24/00149444).

Законопроектом предлагаются изменения в части:

- уточнения определений о допустимых весогабаритных параметрах транспортных средств, которые могут устанавливаться решением Правительства Российской Федерации, решениями владельцев автомобильных общего пользования регионального или межмуниципального, местного значения (в том числе решениями об установлении повышенных параметров в сравнении с решением Правительства Российской Федерации);

- установления правовой основы функционирования автоматизированной системы весогабаритного контроля транспортных средств (АСВГК) на автомобильных дорогах всех значений Российской Федерации, а также обязанностей оператора АСВГК;

- определения обязанностей владельцев пунктов весогабаритного контроля, а также операторов государственных информационных систем на транспорте по передаче в АСВГК информации, а также обязанности оператора АСВГК по передаче сформированных актов измерения весогабаритных параметров транспортных средств (акты измерений) и проектов протоколов инструментального обследования на пунктах весогабаритного контроля в контрольно-надзорный орган для осуществления административной практики в соответствии с КоАП РФ, а контрольно-надзорного органа – по передаче в АСВГК информации о постановлениях по делу об административном правонарушении и их статусах;

- установления правовой возможности владельцев транспортных средств по получению из АСВГК сведений о результатах измерений, а также, в случае наличия сведений о превышении допустимых весогабаритных параметров, основания для принятия мер по дальнейшему движению без нарушения допустимых параметров.

Законопроектом предусматривается наделение Правительства Российской Федерации полномочиями по утверждению:

- порядка предоставления доступа грузоперевозчиков к информации, содержащейся в АСВГК;
- требований к мониторингу функционирования автоматических пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств, а также выполнению автоматизированной диагностики функционирования автоматических пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств, что будет способствовать повышению прозрачности соответствующего вида контроля.

При этом утверждение порядка информационного взаимодействия между государственными информационными системами на транспорте проектируемыми нормами относится к полномочиям Минтранса России.

Законопроектом предусматривается установление единого источника получения грузоперевозчиками сведений о работающих в тестовом режиме автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств.

Реализовать основной функционал АСВГК, предусмотренный законопроектом, позволит функциональность Автоматизированной системы «Мониторинг интенсивности и состава транспортного потока в части транспортных средств, осуществляющих перевозки крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов на стационарных пунктах весового контроля, расположенных на автомобильных дорогах федерального значения Российской Федерации».

Принятие законопроекта будет способствовать систематизации вопросов, связанных с осуществлением весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах Российской Федерации.

На рассмотрение в Госдуму РФ внесен законопроект, направленный на повышение безопасности при осуществлении транспортно-экспедиционной деятельности и усиление контроля за перевозкой грузов (проект федерального закона «О внесении изменений

в Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности», законопроект № 682527-8).

Законопроектом предлагается внести следующие изменения:

- уточнить понятие транспортно-экспедиционной деятельности;
- ввести запрет на перевозку экспедиторами оружия, основных частей огнестрельного оружия, взрывчатых и иных устройств, представляющих опасность для жизни и здоровья людей и др.;
- наделить экспедитора правом задерживать груз, содержимое которого запрещено к перевозке, а также уничтожать или разрешать уничтожать груз, содержимое которого вызывает порчу (повреждение) других грузов, создает опасность для жизни или здоровья работников экспедитора или третьих лиц, если эту опасность нельзя устранить иным путем;
- создать реестр лиц, осуществляющих транспортно-экспедиционную деятельность, определить порядок ведения реестра указанных лиц, а также правила уведомления о начале осуществления деятельности;
- установить обязанность и правила хранения транспортно-экспедиционными компаниями информации о заключенных договорах в течение трёх лет в информационных системах, состав хранимой информации, а также правила её предоставления государственным органам, осуществляющим оперативно-разыскную деятельность или обеспечение безопасности Российской Федерации, федеральному органу исполнительной власти в области транспорта;
- ввести запрет на передачу за пределы территории Российской Федерации сведений, содержащих персональные данные клиентов транспортно-экспедиционной деятельности.

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

2.1. ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ И ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ

Европейская комиссия в целях общественного обсуждения в соответствии с пересмотренной Директивой 2010/40/EU Европейского парламента и Совета от 7 июля 2010 г. (Директива ITS) опубликовала проект Рабочей программы Директивы ITS на период 2024-2028 годов.

В рабочей программе перечислены мероприятия, которые Европейская комиссия предпримет, в том числе, с целью возможного принятия общих спецификаций в четырех приоритетных областях, рассматриваемых Директивой ITS.

В частности, целью мероприятия в области совместных интеллектуальных транспортных систем (С-ITS) является принятие, при необходимости, общих спецификаций ЕС для обеспечения интероперабельности и непрерывности развертывания и оперативного использования совместных услуг ITS в масштабах всего ЕС на основе надежной и защищенной связи.

Предусмотрена разработка общих спецификаций по направлениям:

- спецификации для системы управления учетными данными безопасности ЕС С-ITS.;
- спецификации для гармонизированных услуг С-ITS;
- спецификации, способствующие разработке и внедрению С-ITS, в том числе, для поддержки совместной, подключенной и автоматизированной мобильности.

Европейская комиссия начала консультацию по Кодексу практики для поставщиков моделей искусственного интеллекта общего назначения (GPAI).

Комиссия приглашает поставщиков GPAI, работающих в ЕС, предприятия, представителей гражданского общества, правообладателей и академических экспертов представить свои мнения и выводы, которые будут учтены в готовящемся к публикации проекте Кодекса практики по моделям GPAI. Заинтересованным сторонам также предлагается внести свой вклад в обеспечение надежности моделей искусственного интеллекта общего назначения в ЕС.

Кодекс практики, предусмотренный *Законом об искусственном интеллекте ЕС*, будет касаться важнейших областей, таких как прозрачность, правила, связанные с авторским правом, идентификация и оценка рисков, снижение рисков и внутреннее управление рисками.

Закон об искусственном интеллекте, который вступает в силу 1 августа 2024 г., направлен на содействие ответственной разработке и внедрению искусственного интеллекта в ЕС. Положения о GPAI вступят в силу через 12 месяцев после вступления в силу Закона об искусственном интеллекте. Европейская комиссия рассчитывает завершить разработку Кодекса практики к апрелю 2025 г.

Европейская ассоциация поставщиков автомобилей (CLEPA) опубликовала приоритеты своей политики на законодательный период 2024 - 2029 гг. Документ, озаглавленный «Претворение амбиций в жизнь – приоритеты устойчивой и «умной» мобильности в ЕС», направлен на развитие активного диалога с политиками, гарантирующего, что ЕС будет оставаться на переднем крае автомобильных инноваций и конкурентоспособности.

Стратегия предназначена для информирования и содействия политическим действиям на уровне ЕС в течение следующих пяти лет. В ней подчеркивается необходимость создания технологически открытой регуляторной среды и подробно описаны рекомендации по регулированию автомобильного транспорта, которые должны:

обеспечить технологическую открытость регулирования для эффективной декарбонизации автомобильного транспорта;

разблокировать конкурентоспособные цифровые услуги для обеспечения доступной мобильности (в том числе, обеспечить справедливый доступ к данным о подключенных автомобилях);

способствовать устойчивому развитию автомобильных инноваций;

повысить устойчивость и конкурентоспособность промышленности;

адаптировать правила безопасности транспортных средств к цифровой эпохе.

Европейский комитет по стандартизации (CEN) опубликовал стандарт в области интеллектуальных транспортных систем - EN 16986:2024 Электронное взимание платы - совместимые профили приложений для обмена информацией между предоставлением услуг и взиманием платы за проезд.

ISO (Международная организация по стандартизации) опубликовала стандарты для интеллектуальных транспортных средств, в том числе серию стандартов для интеллектуальной сельхозтехники:

ISO 23793-1: 2024 Интеллектуальные транспортные системы — маневр с минимальным риском (MRM) для автоматизированного вождения. Часть 1: Структура, остановка на прямой и в полосе движения;

ISO 21219-7:2024 Интеллектуальные транспортные системы. Информация о дорожном движении и путешественниках (TTI) через группу экспертов по транспортному протоколу, поколение 2 (TPEG2). Часть 7. Контейнер привязки местоположения (TPEG2-LRC);

ISO 2958:2024 Транспорт дорожный. Наружная защита для легковых автомобилей.

Стандарт определяет требования и методы испытаний внешней защиты легковых автомобилей. Целью является обеспечение защиты определенных механических элементов транспортного средства и, прежде всего, освещения, сигналов, зарядных портов и датчиков (включая те,

которые используются для автоматической системы вождения, например лидар, радар, камера) в случаях столкновения на низкой скорости.

ISO 18497-1:2024 Сельскохозяйственные машины и тракторы — Безопасность частично автоматизированных, полуавтономных и автономных машин. Часть 1: Принципы проектирования машин и словарь;

ISO 18497-2:2024 Сельскохозяйственная техника и тракторы — Безопасность частично автоматизированной, полуавтономной и автономных машин. Часть 2: Принципы проектирования систем защиты от препятствий;

ISO 18497-3:2024 Сельскохозяйственная техника и тракторы — Безопасность частично автоматизированной, полуавтономной и автономной техники. Часть 3: Автономные рабочие зоны;

ISO 18497-4:2024 Сельскохозяйственная техника и тракторы — Безопасность частично автоматизированной, полуавтономной и автономных машин. Часть 4: Методы проверки и принципы валидации.

Также опубликована серия совместных стандартов ISO и IEC (Международная электротехническая комиссия) в области искусственного интеллекта:

ISO/IEC 5259-1:2024 Искусственный интеллект — качество данных для аналитики и машинного обучения (ML) Часть 1: Обзор, терминология и примеры;

ISO/IEC 5259-3:2024 Искусственный интеллект — качество данных для аналитики и машинного обучения (ML) Часть 3: Требования и рекомендации по управлению качеством данных;

ISO/IEC 5259-4:2024 Искусственный интеллект — качество данных для аналитики и машинного обучения (ML) Часть 4: Структура процесса обеспечения качества данных.

В Китае опубликован рекомендованный национальный стандарт GB/T 44253-2024 Требования безопасности к инспекционным роботам.

2.2. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

Группа экспертов Европейской комиссии по городской мобильности (EGUM) опубликовала подробное заключение о лучших практиках мониторинга Планов устойчивой городской мобильности (SUMP), предлагающее жизненно важные рекомендации для городов по всей Европе. Основные цели - предоставить городам возможность отслеживать воздействие SUMP с помощью общеевропейских показателей, тем самым облегчая планирование, основанное на фактических данных.

Одной из ключевых рекомендаций EGUM является использование пилотных проектов для уточнения и улучшения мониторинга показателей городской мобильности (UMIs). Пилотные проекты позволяют отдельным городским узлам экспериментировать с новыми методами сбора данных, выявлять проблемы и постепенно внедрять механизмы мониторинга.

В отчете EGUM подчеркивается важность определенного набора показателей городской мобильности, которые соответствуют регламенту Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T). В соответствии с требованиями пересмотренного Регламента TEN-T города сети обязаны собирать и предоставлять данные о городской мобильности в следующих областях: выбросы парниковых газов, заторы, смертность и серьезные травмы, вызванные дорожно-транспортными происшествиями, доля видов транспорта для всех видов транспорта, доступ к услугам мобильности, данные о загрязнении воздуха и шума в городах.

Некоторые из наиболее важных показателей включают:

Доля видов транспорта: регулярные обследования домохозяйств, отслеживающие долю различных видов транспорта;

Показатели доступности: данные о времени в пути различными видами транспорта до ключевых транспортных узлов;

Отслеживание выбросов: ежегодные выбросы CO₂ от автомобильного транспорта;

Безопасность дорожного движения: данные о лицах, получивших смертельные или серьезные травмы в дорожно-транспортных происшествиях;

Размер автопарка для совместной мобильности: мониторинг количества совместно используемых транспортных средств и моделей их использования.

Эти показатели необходимы для оценки прогресса и воздействия SUMP и обеспечивают ценную обратную связь для уточнения политики и принятия решений.

Внедрение мониторинга SUMPов сопряжено с рядом проблем: от пробелов в данных до различных технических возможностей в разных городах. Отчет EGUM предлагает стратегическую дорожную карту для решения этих проблем.

Одна из выдающихся практик заключается в стандартизации методов сбора данных для повышения точности. Например, в Амстердаме разработали надежные методологии, сочетающие традиционные обследования с инновационными источниками данных, такими как сенсорные сети и автоматизированные системы подсчета трафика.

Министерство транспорта и инфраструктуры Италии опубликовало оперативное руководство для средних муниципалитетов по составлению проекта SUMP.

Документ содержит рекомендации по оказанию помощи в разработке планов устойчивой городской мобильности (SUMPов) муниципалитетам с населением от 50 000 до 100 000 человек (исключая мегаполисы и городские узлы TEN-T). Во введении подчеркивается важность интеграции SUMPов с другими инструментами планирования, в первой части излагаются цели, показатели результатов и возможные вмешательства, во второй - подробно описываются процедурные шаги по разработке и внедрению SUMPов.

Целью руководства является упрощение и облегчение разработки SUMPов для муниципалитетов среднего размера. В документе

рассматриваются конкретные проблемы, с которыми сталкиваются итальянские территории, и при этом применяется подход, когда обеспечивается соблюдение как итальянских, так и европейских руководящих принципов.

Опубликован заключительный доклад Группы экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры **ЕЭК ООН**, содержащий, в том числе предложения по внесению изменений в конвенции 1968 года о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, а также определения терминов, обозначающих различные типы велосипедной инфраструктуры.

Предполагается, что Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) рассмотрит предложения, содержащиеся в докладе, в целях принятия по ним дальнейших мер.

Экспертной группой также подготовлено *Руководство по обозначению сетей велосипедных маршрутов*.

Международный транспортный форум (ITF) опубликовал новый отчет «Городские логистические узлы», предназначенный для проектировщиков и местных органов власти, пропагандирующий преимущества и рекомендации по передовой практике внедрения устойчивой логистики в городах.

В отчете исследуется, как подход к проектированию транспортных узлов должен отражать высокий спрос на городское пространство, особенно на доступное жилье и коммерческие объекты. Хабы должны проектироваться таким образом, чтобы максимизировать пропускную способность при минимальном использовании земли, включая использование высотных или подземных зданий и обеспечивать доступ к общим объектам, таким как зарядные станции и места отдыха для водителей. Многофункциональные застройки, в которых логистические пространства сочетаются с коммерческими или рекреационными услугами, и временные хабы также рассматриваются как способы сбалансировать потребность в городских хабах с нехваткой местного землепользования.

В отчете предлагается поручить органам планирования разработать рекомендации по передовой практике и применять соответствующую политику, избегая при этом увеличения затрат для операторов и клиентов.

ISO (Международная организация по стандартизации) опубликовала стандарт для станций заправки водородом:

ISO 19880-9:2024 Станции заправки газообразным водородом. Часть 9: Отбор проб для анализа качества топлива.

Во Франции издан декрет о порядке информирования потребителей о ценах и условиях, на которых специалист по техническому обслуживанию и ремонту может предложить им выбрать детали, произведенные в сфере экономики замкнутого цикла, вместо новых деталей, при ремонте или техническом обслуживании их легкового автомобиля или двух- или трехколесного моторизованного транспортного средства.

Декрет издан в соответствии с положениями Кодекса потребителей Франции о том, что любой профессионал, предлагающий услуги по техническому обслуживанию и ремонту легковых автомобилей или двух- или трехколесных транспортных средств, должен предоставить потребителям выбор между использованием новых или восстановленных деталей в случаях, когда использование восстановленных деталей разрешено.

Целью декрета является обеспечение гарантий того, что, с одной стороны, потребитель будет четко проинформирован о своем праве выбирать детали, произведенные в сфере циркулярной экономики, а, с другой стороны, сможет сделать этот выбор с полной информированностью в отношении их цены и качества как компонентов и элементов, полученных в результате восстановительной операции с целью их повторного использования.

В частности, декретом определяется, что в месте приема покупателей должен быть установлен четкий, видимый и разборчивый дисплей, информирующий потребителей о возможности отказаться от использования деталей из циркулярной экономики. На нем должен быть указан перечень

категорий восстановленных деталей и случаи, в которых торговец не обязан предлагать их.

Министерство транспорта и Министерство финансов Китая в целях реализации Программы по масштабному обновлению транспортного оборудования издали распоряжение об утилизации и обновлении старых дизельных грузовиков и правила предоставления субсидий на обновление городского парка общественного транспорта новыми энергетическими автобусами и замену аккумуляторных батарей.

В частности, субсидироваться будут мероприятия по утилизации дизельных грузовиков, соответствующих национальным стандартам выбросов 3 и ниже, и обновлению парка грузовыми автомобилями с низким уровнем выбросов (стандарт выбросов не ниже 6 или новые энергетические грузовики). Фиксированные субсидии будут предоставляться городским автобусным компаниям на утилизацию старых автобусов и приобретение новых энергетических городских автобусов, включенных в соответствующие каталоги, а также на замену аккумуляторных батарей.

Также в Китае издано распоряжение о дальнейшем усилении контроля за маркировкой энергопотребления малотоннажных транспортных средств.

Производители автомобилей или дилеры импортных автомобилей должны обеспечить, чтобы на их продукцию для малотоннажных транспортных средств при продаже наклеивались этикетки о потреблении энергии.

Предприятия могут, в зависимости от фактической ситуации, выбрать маркировку энергопотребления или пробега по специальным сценариям со средним значением по отрасли или результатам испытаний. При маркировке результатов испытаний маркированное значение расхода топлива для топливных транспортных средств не должно быть ниже тестового значения, маркированное значение запаса хода для чисто электрических транспортных средств не должно быть выше тестового значения.

В Китае опубликованы обязательные национальные стандарты для электровелосипедов, электроскутеров и электромобилей:

GB 34668-2024 Технические характеристики безопасности для электрических самобалансирующихся транспортных средств;

GB 40559-2024 Литий-ионные элементы и аккумуляторы, используемые в электрических самобалансирующихся транспортных средствах и скутерах. Технические характеристики безопасности;

GB 39752-2024 Требования безопасности электропроводящего оборудования для электромобилей;

GB 44263-2024 Требования безопасности к кондуктивной системе зарядки электромобилей;

GB 44240-2024 Вторичные литиевые элементы и батареи, используемые в системах хранения электрической энергии - требования безопасности.

Также в Китае опубликована серия рекомендованных национальных стандартов для транспортных средств на топливных элементах:

GB/T 44243-2024 Водород для транспортных средств на топливных элементах с протонообменной мембраной. Определение соединений серы, формальдегида и органических галогенидов. Метод газовой хроматографии;

GB/ T 44244-2024 Водород для транспортных средств на топливных элементах с протонообменной мембраной. Определение содержания монооксида углерода и двуоксида углерода. Метод газовой хроматографии;

GB/ T 44238-2024 Водород для транспортных средств на топливных элементах с протонообменной мембраной. Определение содержания гелия, аргона, азота и общего количества водорода. Метод газовой хроматографии;

GB/ T 44242-2024 Водород для транспортных средств на топливных элементах с протонообменной мембраной. Определение содержания неорганических галогенированных соединений и муравьиной кислоты. Метод ионной хроматографии;

GB/ T 44262-2024 Технические требования к отбору проб водорода для транспортных средств на топливных элементах с протонообменной мембраной.