



МОСКОВСКИЙ
ПОЛИТЕХ

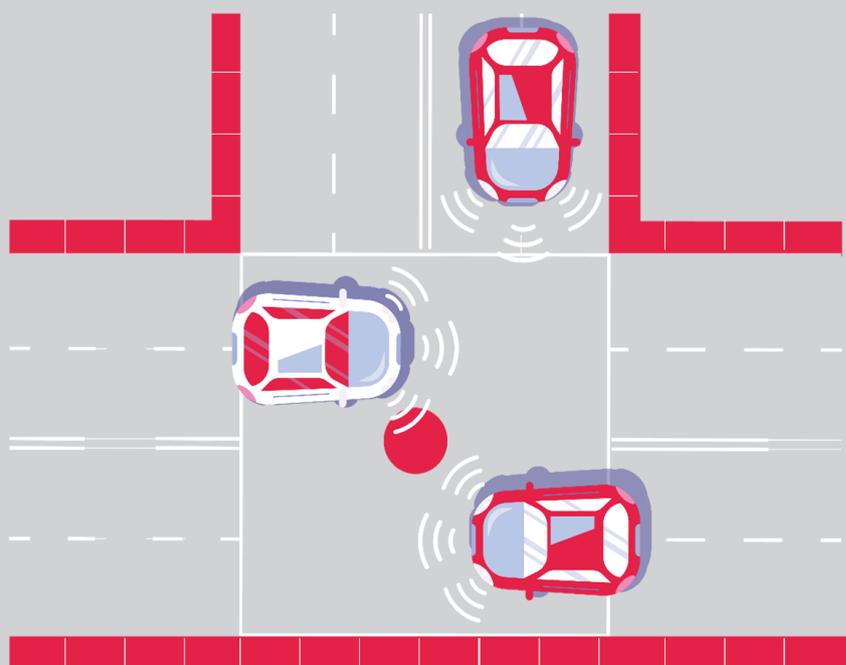


Автонет

Национальная технологическая
инициатива

01.09.2024 - 15.09.2024

Дайджест новостей нормативного правового регулирования рынка Автонет



Москва
2024

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
1. Изменения правового регулирования рынка Автонет в России и странах ЕАЭС	4
1.2. Телематические транспортные и информационные системы ..	4
1.1. Интеллектуальная городская мобильность	8
1.2. Транспортно-логистические услуги	14
2. Изменения правового регулирования рынка Автонет на международном уровне и в зарубежных странах	16
2.1. Телематические транспортные и информационные системы	16
2.2. Интеллектуальная городская мобильность	20
2.3. Транспортно-логистические услуги	25

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 01 – 15 сентября 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

1.2. ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ И ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ

Минэкономразвития России решило оптимизировать процедуру мониторинга, оценки эффективности и результативности реализации экспериментальных правовых режимов (ЭПР) в сфере цифровых инноваций, а также установить порядок подготовки предложения о внесении изменений в общее регулирование по результатам такой оценки; соответствующий проект постановления Правительства РФ опубликован на официальном сайте в целях общественного обсуждения (*проект постановления Правительства РФ «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 3 декабря 2020 г. № 2011»*, ID проекта 01/01/09-24/00150452).

Проектом постановления предлагается уточнить периодичность представления отчетов субъектами ЭПР, установить, что программой ЭПР может быть определен субъект, осуществляющий координацию других субъектов ЭПР по представлению отчетов, и могут быть определены субъекты, которые могут не осуществлять представление отчетов. Также предлагается закрепить возможность субъектов ЭПР представлять отчеты с использованием государственной информационной системы (при наличии технической возможности).

Проектом постановления предлагается установить порядок подготовки уполномоченным органом предложения о внесении изменений в общее регулирование по результатам ЭПР, приложением к которому должна являться «дорожная карта» реализации мероприятий, связанных с внесением изменений в общее регулирование, установленной формы.

Также Минэкономразвития России подготовило проект правил изменения экспериментального правового режима в сфере



цифровых инноваций (проект постановления Правительства РФ «Об утверждении Правил изменения экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций», ID проекта 01/01/09-24/00150451) и **изменения, касающиеся порядка принятия решения о приостановлении или прекращении статуса субъекта ЭПР** (проект постановления Правительства РФ «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 19 ноября 2020 г. № 1888», ID проекта 01/01/09-24/00150654).

Утверждена серия национальных стандартов для системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте:

ГОСТ Р 71536-2024 Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Системы управления интеллектуальной транспортной инфраструктурой. Алгоритмы искусственного интеллекта для оценки эксплуатационного состояния автомобильной дороги. Методы испытаний

Стандарт направлен на определение методики испытаний алгоритмов искусственного интеллекта в системах управления интеллектуальной транспортной инфраструктурой. Алгоритмы искусственного интеллекта служат для автоматизированной оценки эксплуатационного состояния автомобильной дороги.

Стандарт распространяется на алгоритмы искусственного интеллекта, функционирующие как в составе систем управления движением транспортных средств, так и в составе систем управления интеллектуальной транспортной инфраструктурой. Такие системы могут функционировать как на высокоавтоматизированных и беспилотных транспортных средствах, так и на оборудовании придорожной инфраструктуры. Заинтересованные стороны, занимающиеся разработкой, внедрением и тестированием алгоритмов искусственного интеллекта, должны придерживаться требований, определенных в стандарте.

Вводится в действие с 1 декабря 2024 г.

ГОСТ Р 71535-2024 Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Системы управления интеллектуальной транспортной инфраструктурой. Алгоритмы искусственного интеллекта для распознавания нарушений правил остановки и стоянки транспортных средств. Методы испытаний

Стандарт определяет методы испытаний алгоритмов искусственного интеллекта (ИИ) в системах управления интеллектуальной транспортной инфраструктурой (СУИТИ) в целях выявления нарушений правил остановки и стоянки транспортных средств (ТС) (далее - алгоритмы ИИ).

Стандарт распространяется на алгоритмы ИИ, специально разработанные для распознавания и обнаружения нарушений. Такие алгоритмы используются в интеллектуальном управлении транспортной инфраструктурой для повышения эффективности управления транспортными потоками, обеспечения соблюдения правил дорожного движения и повышения безопасности дорожного движения.

Стандарт предназначен для всех заинтересованных сторон, участвующих в разработке, развертывании и эксплуатации СУИТИ и ИТС, включая дорожные службы, транспортных операторов, производителей и системных интеграторов, и является руководящим документом для обеспечения ответственной и эффективной интеграции решений на основе технологий ИИ для управления дорожным движением.

Не определяя конкретных технических деталей алгоритмов ИИ, стандарт устанавливает методы испытаний для оценки различных аспектов функционирования таких алгоритмов при обнаружении и распознавании нарушений. Принятие стандартизированных процедур испытаний позволяет проводить последовательную и объективную оценку алгоритмов ИИ, способствуя разработке и внедрению надежных и безопасных решений на основе ИИ для управления дорожным движением. Обеспечивая использование алгоритмов ИИ в управлении дорожным движением, стандарт направлен на повышение безопасности дорожного движения, оптимизацию транспортных потоков и содействие развитию ИТС.

Вводится в действие с 1 декабря 2024 г.

ГОСТ Р 71534-2024 Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Системы управления движением транспортным средством. Требования к испытанию алгоритмов обнаружения и распознавания сигналов светофоров

Стандарт направлен на определение основных требований к испытанию алгоритмов искусственного интеллекта в системах управления движением транспортного средства. Алгоритмы искусственного интеллекта позволяют не только облегчить управление высокоавтоматизированными и беспилотными транспортными средствами, но и позволяют отслеживать и контролировать состояние объекта распознавания, то есть светофора, с помощью технологий V2X-взаимодействия.

Стандарт распространяется на алгоритмы искусственного интеллекта в системах управления движением транспортного средства. Эти системы работают на высокоавтоматизированных и беспилотных транспортных средствах как в городских агломерациях, так и на автомагистралях вне населенных пунктов, и направлены на повышение безопасности движения, оптимизацию управления дорожным движением и эффективное управление беспилотными транспортными средствами за счет принятия решений на основе искусственного интеллекта.

Заинтересованные стороны, занимающиеся разработкой, внедрением и тестированием алгоритмов ИИ, а также технологий V2X-взаимодействия, должны придерживаться требований, определенных в стандарте. Соблюдение этих требований способствует созданию надежных и безопасных систем управления движением транспортного средства на основе технологий искусственного интеллекта, повышению безопасности дорожного движения и эффективной интеграции технологий искусственного интеллекта в интеллектуальные транспортные системы.

Вводится в действие с 1 декабря 2024 г.

ГОСТ Р 71533-2024 Системы искусственного интеллекта на автомобильном транспорте. Системы управления движением транспортным средством. Требования к испытанию алгоритмов обнаружения и распознавания дорожной разметки

Стандарт определяет требования к испытаниям алгоритмов обнаружения и распознавания дорожной разметки. Алгоритмы искусственного интеллекта позволяют не только управлять высокоавтоматизированными или беспилотными транспортными средствами, но и оценивать состояние объекта распознавания и передавать соответствующую информацию с помощью технологий V2X-взаимодействия.

Стандарт распространяется на алгоритмы искусственного интеллекта, используемые для обнаружения и распознавания дорожной разметки в системах управления движением транспортного средства. Такие системы используются как в городских агломерациях, так и на автомагистралях вне населенных пунктов и служат для повышения безопасности дорожного движения, оптимизации управления дорожным движением и эффективного управления высокоавтоматизированными и беспилотными транспортными средствами за счет принятия решений на основе технологий искусственного интеллекта.

Вводится в действие с 1 декабря 2024 г.

На публичное обсуждение, которое продлится до 11 ноября 2024 г., вынесен проект ГОСТ Р Интеллектуальные системы. Обеспечения безопасности пешеходов на нерегулируемых пешеходных переходах.

1.1. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

Утверждена долгосрочная шкала индексации утилизационного сбора до 2030 года для легковых, лёгких коммерческих, грузовых автомобилей, автобусов, прицепов и полуприцепов, а также для некоторых видов дорожно-строительной техники (постановление Правительства Российской Федерации от 13.09.2024 № 1255 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации»).

При этом в 2025 г. утилизационный сбор на новые легковые электромобили и гибриды повысится более, чем в 20 раз, и составит сумму в размере 667 400 руб., а к 2030 г. достигнет уровня 1 172 400 руб.

Для физических лиц, ввозящих электромобили для личного пользования, сохранен льготный коэффициент утилизационного сбора.

Минтранс России подготовил проект изменений в Правила дорожного движения (ПДД), направленный на совершенствование и устранение существующих пробелов в части использования средств индивидуальной мобильности (СИМ) (*проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090», ID проекта 02/07/09-24/00150772*).

В частности, в ПДД будут уточнены определения «велосипеда», «средства индивидуальной мобильности» и «мопеда», что обеспечит более четкое и понятное разграничение между данными средствами передвижения. Проектом определяются параметры движения средств индивидуальной мобильности по различной инфраструктуре, скорость при совмещенном движении с пешеходами – она составит не более 10 км/ч. Также вводится новый дорожный знак, обозначающий территорию, на которой движение средств индивидуальной мобильности запрещено.

Кроме того, предлагается установить отдельные правила остановки и стоянки СИМ, запрет перевозки пассажиров на них, а также ввести понятие «лицо, использующее для передвижения средство индивидуальной мобильности», которое отнесет пользователей СИМ к водителям. Это распространит на них соответствующие требования и обязанности, что впоследствии решит проблему отсутствия должной административной ответственности за нарушение ПДД.

Проектом предусматривается закрепление запрета движения по дорогам, включая тротуары, тех средств, которые не попадают ни под один из видов транспортного средства. При этом, все транспортные средства должны соответствовать существующим техническим требованиям.

Вносимые изменения позволят исключить движение по дорогам общего пользования, включая тротуары, различных средств, которые не

предназначены для движения по ним или не прошли государственную регистрацию.

Также Минтранс России разместил на публичное обсуждение проект федерального закона, которым вводится реестровая модель учета средств индивидуальной мобильности (СИМ) с выдачей учетных знаков для их идентификации в целях возможности фиксации административных правонарушений в автоматическом режиме (проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»», ID проекта 02/04/09-24/00150771).

Предполагается, что к дорожному движению будут допускаться только те средства индивидуальной мобильности, которые есть в реестре. Электровелосипеды и мопеды также предлагается вносить в реестр и устанавливать учетные знаки. Само внесение сведений о средстве микромобильности в реестр – государственная услуга, которую возможно получить дистанционно.

Для создания механизмов цифрового контроля соблюдения ПДД пользователями средств микромобильности законопроектом предлагается определить право субъектов РФ создавать региональную информационную систему средств микромобильности. В рамках работы данной системы пользователь средства микромобильности с помощью программного обеспечения, установленного на мобильное устройство сотовой связи, перед началом движения будет авторизоваться в системе с помощью учетной записи Единого портала госуслуг. Это позволит идентифицировать его, увязать с конкретным средством микромобильности, поставленным на учет, и не допустить, в частности, движение по тротуарам тех средств микромобильности, которым запрещено там находиться.

Планируемые требования к мобильным устройствам сотовой связи позволят использовать большинство уже имеющихся на рынке устройств.

Нормы, предусмотренные проектом федерального закона, направлены на обеспечение неотвратимости наказания за нарушение ПДД, снижение количества нарушений и повышение безопасности дорожного движения.

На рассмотрение в Госдуму РФ внесен законопроект, которым предлагается обязать руководителей федеральных, региональных и муниципальных органов власти, а также депутатов всех уровней в течение двух рабочих дней каждую неделю использовать общественный транспорт для прибытия на рабочее место в рамках проведения акции «Дни без автомобиля» (проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», законопроект № 712482-8).

Авторы законопроекта считают, что введение обязанности для руководителей государственных и муниципальных органов власти всех уровней пользоваться общественным транспортом в течение двух рабочих дней каждую неделю поможет должностным лицам лучше понять проблемы общественного транспорта в их регионе и повысит доверие граждан к представителям власти.

Более того, пример чиновников по массовому использованию общественного транспорта может побудить больше граждан отказаться от личных автомобилей в пользу общественного транспорта, что также будет способствовать уменьшению загруженности дорог и улучшению экологической обстановки в городах.

В пояснительной записке к законопроекту отмечается, что в ряде стран мира уже введена обязанность для чиновников периодически пользоваться общественным транспортом.

Даты и порядок проведения «Дней без автомобиля» устанавливаются Правительством Российской Федерации для федеральных чиновников, нормативными правовыми актами высшего должностного лица субъекта Российской Федерации - для региональных чиновников и нормативными правовыми актами муниципальных образований - для муниципальных чиновников.

Совет Евразийской экономической комиссии одобрил проект решения Евразийского межправительственного совета «Об Основных направлениях промышленного сотрудничества в рамках Евразийского экономического союза до 2030 года» (решение Совета ЕЭК от 06 сентября 2024 г. № 71 «О проекте решения Евразийского межправительственного совета «Об Основных направлениях промышленного сотрудничества в рамках Евразийского экономического союза до 2030 года»).

Далее проект решения будет представлен для рассмотрения в Евразийский межправительственный совет.

В перечень приоритетных видов экономической деятельности для промышленного сотрудничества в рамках Евразийского экономического союза включено автомобилестроение и, в том числе производство автомобильного электротранспорта, комплектующих для него и зарядной инфраструктуры.

Утверждены национальные стандарты для системы замены батарей электромобилей:

ГОСТ Р 71611-2024 Система замены батарей электромобилей. Часть 1. Общие положения и руководство

ГОСТ Р МЭК 62840-2-2024 Система замены батарей электромобилей. Часть 2. Требования безопасности

Также утверждена серия национальных стандартов на основе серии международных стандартов ISO 12619 для дорожного транспорта, использующего в качестве топлива сжатый газообразный водород (CGH₂) или смесь водорода и природного газа:

ГОСТ Р ИСО 12619-16-2024 Транспорт дорожный. Компоненты топливной системы для подачи сжатого газообразного водорода (CGH₂) или смеси водорода и природного газа. Часть 16. Фитинги

ГОСТ Р ИСО 12619-15-2024 Транспорт дорожный. Компоненты топливной системы для подачи сжатого газообразного водорода (CGH₂) или смеси водорода и природного газа. Часть 15. Фильтр

ГОСТ Р ИСО 12619-14-2024 Транспорт дорожный. Компоненты топливной системы для подачи сжатого газообразного водорода (CGH₂) или смеси водорода и природного газа. Часть 14. Гибкий топливопровод

ГОСТ Р ИСО 12619-13-2024 Транспорт дорожный. Компоненты топливной системы для подачи сжатого газообразного водорода (CGH₂) или смеси водорода и природного газа. Часть 13. Жесткий топливопровод из нержавеющей стали

ГОСТ Р ИСО 12619-12-2024 Транспорт дорожный. Компоненты топливной системы для подачи сжатого газообразного водорода (CGH₂) или смеси водорода и природного газа. Часть 12. Газонепроницаемый кожух и вентиляционные шланги

ГОСТ Р ИСО 12619-11-2024 Транспорт дорожный. Компоненты топливной системы для подачи сжатого газообразного водорода (CGH₂) или смеси водорода и природного газа. Часть 11. Перепускной клапан

ГОСТ Р ИСО 12619-10-2024 Транспорт дорожный. Компоненты топливной системы для подачи сжатого газообразного водорода (CGH₂) или смеси водорода и природного газа. Часть 10. Предохранитель избыточного давления

ГОСТ Р ИСО 12619-9-2024 Транспорт дорожный. Компоненты топливной системы для подачи сжатого газообразного водорода (CGH₂) или смеси водорода и природного газа. Часть 9. Предохранительный клапан

ГОСТ Р ИСО 12619-8-2024 Транспорт дорожный. Компоненты топливной системы для подачи сжатого газообразного водорода (CGH₂) или смеси водорода и природного газа. Часть 8. Манометр

ГОСТ Р ИСО 12619-7-2024 Транспорт дорожный. Компоненты топливной системы для подачи сжатого газообразного водорода (CGH₂) или смеси водорода и природного газа. Часть 7. Газовый инжектор

ГОСТ Р ИСО 12619-6-2024 Транспорт дорожный. Компоненты топливной системы для подачи сжатого газообразного водорода (CGH₂) или смеси водорода и природного газа. Часть 6. Автоматический клапан

ГОСТ Р ИСО 12619-5-2024 Транспорт дорожный. Компоненты топливной системы для подачи сжатого газообразного водорода (CGH₂) или смеси водорода и природного газа. Часть 5. Ручной клапан газового баллона

ГОСТ Р ИСО 12619-4-2024 Транспорт дорожный. Компоненты топливной системы для подачи сжатого газообразного водорода (CGH₂) или смеси водорода и природного газа. Часть 4. Обратный клапан

1.2. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

Минтранс России подготовил проект новых правил перевозок грузов автомобильным транспортом, которым уточняется порядок оформления и формирования перевозочных документов и осуществления отдельных процессов перевозки груза (проект приказа Минтранса России «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом», ID проекта 02/08/09-24/00150715).

С принятием новых правил действующие правила перевозок грузов, утвержденные постановлением Правительства РФ от 21 декабря 2020 г. N 2200, будут признаны утратившими силу в соответствии со ст. 32 Федерального закона от 19.10.2023 N 503-ФЗ в связи с необходимостью изменения нормативно-правового акта, полномочия по принятию которого переданы федеральному органу исполнительной власти - Минтрансу России.

1 сентября 2024 г. вступили в силу положения постановления Правительства РФ от 30.05.2023 N 867, в соответствии с которыми электронное резервирование даты и времени подъезда к автомобильным пунктам пропуска для пересечения государственной границы грузовым автотранспортом начнет функционировать на базе Государственной информационной

системы электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД), в том числе с использованием единого портала «Госуслуги».

Механизм резервирования даты и времени («электронная очередь») – бесплатный цифровой сервис, который позволяет грузоперевозчикам экономить время, сокращать финансовые издержки, а также обеспечивает упорядочивание очередей грузовых транспортных средств перед автомобильными пунктами пропуска. Проект внедрения цифрового сервиса реализован Минтрансом России и ФГКУ Росгранстрой. Организацией, обеспечивающей сопровождение сервиса, выступает подведомственное Минтрансу России ФГУП «ЗащитаИнфоТранс».

Электронная очередь сегодня доступна в автомобильных пунктах пропуска «Бугристое» на границе с Казахстаном, «Забайкальск» на границе с Китаем, «Чернышевское» на границе с Литвой.

С помощью ГИС ЭПД и портала «Госуслуги» формируется единое государственное окно, которое позволит подключать новые пункты пропуска, где будет реализована электронная очередь.

С 1 сентября 2024 г. все перевозчики смогут подать заявку на резервирование времени прибытия грузовиков к пунктам пропуска на доступные даты, начиная с 1 октября, двумя способами: через личный кабинет в ГИС ЭПД или на портале «Госуслуг».

Подробнее об электронных сервисах бронирования можно узнать из *пресс-релиза Минтранса России*.

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

2.1. ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ И ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ

Подготовлено *Предложение по новым правилам ООН о единообразных предписаниях, касающихся официального утверждения в контексте управления разгоном при ошибочном нажатии педали акселератора (УРОНПА) для рассмотрения Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административным комитетом (АС.1) на их сессиях в ноябре 2024 г.*

Предложение было принято Рабочей группой по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) на ее девятнадцатой сессии в июне 2024 г.

Правила будут применяться к официальному утверждению типа транспортных средств категории М1 в отношении их систем управления разгоном при ошибочном нажатии педали акселератора (УРОНПА).

Проект содержит согласованные на международном уровне технические положения для УРОНПА, которые нацелены на смягчение последствий таких случаев.

На начальном этапе разработки представленных правил основное внимание сосредоточено на тех сценариях, в рамках которых фактор ошибки подтверждается самым недвусмысленным образом (т. е. когда транспортное средство неподвижно и в направлении его движения находится явное препятствие). На втором этапе предполагается расширить круг ситуаций, в которых система УРОНПА может оказаться полезной. Эти соображения будут связаны с требованиями и процедурами испытаний в контексте сценариев трогания с места и движения транспортного средства (включая транспортные средства, которые при отпускании органа управления тормозом переходят в «режим ползучести»), сценариев для пешеходов, а также с задействованием транспортных средств категории N1.

Министерство промышленности и информационных технологий Китая опубликовало программный документ «Распоряжение о содействии развитию мобильного Интернета вещей (IoT)», целями которого является повышение уровня интеграции мобильного Интернета вещей с искусственным интеллектом, большими данными и другими технологиями, создание условий для инноваций в отрасли и увеличения предложения, содействие переходу от «интернета всего» к «интеллектуальному соединению всего».

Согласно документу к 2027 г. будет создана комплексная экосистема мобильного Интернета вещей на базе 4G (включая LTE-Cat1, сеть 4G с категорией скорости 1) и 5G (включая NB-IoT, узкополосный Интернет вещей, RedCap) с высокой и низкой пропускной способностью, повсеместным безопасным интеллектуальным подключением.

Кроме прочего, в целях интеграции интеллектуальных приложений базовые телекоммуникационные предприятия должны наращивать сотрудничество с предприятиями автомобильной, медицинской и бытовой техники, продвигать применение мобильного Интернета вещей в таких областях, как «умные» подключенные автомобили, медицина и здравоохранение, «умные» дома.

При этом в области интеллектуальных подключенных автомобилей следует содействовать применению таких сценариев, как мониторинг транспортных средств и автономное вождение, реализация функций обмена информацией, комплексное восприятие окружающей среды, интеллектуальное принятие решений и совместное управление, а также стимулировать инновации в области автомобильных приложений 5G RedCap.

Еще один программный документ - «Распоряжение по вопросам, связанным с содействием скоординированному развитию новой информационной инфраструктуры», - издан Министерством промышленности и информационных технологий Китая совместно с 11-ю другими ведомствами Китая.

В документе учтены тенденции технологического развития новой информационной инфраструктуры и потребности экономического и социального развития страны, при этом делается акцент на межрегиональную, межсетевую и межотраслевую координацию действий.

Новый тип информационной инфраструктуры включает в себя сетевую инфраструктуру, такую как сети 5G и волоконно-оптические широкополосные сети, инфраструктуру вычислительных мощностей, такую как центры обработки данных и общие вычислительные центры, а также новые технологические средства, такие как инфраструктура искусственного интеллекта и блокчейн-инфраструктура.

В распоряжении обозначены основные направления для координации работ: общая национальная схема планирования магистральных сетей и объектов инфраструктуры, межрегиональная координация, межсетевая координация, межотраслевая координация, координация в области экологизации, координация в области безопасности, координация политики между департаментами.

Национальное управление безопасности дорожного движения США (NHTSA) хочет провести исследование эффективности усовершенствованных систем помощи водителю при выезде с полосы движения и помощи при удержании полосы движения, результаты которого послужат основой для разработки новых стандартов и программ по обеспечению безопасности дорожного движения, соответствующее уведомление о сборе информации размещено на официальном сайте Правительства США.

Системы поддержки (LSS), разновидность ADAS для поперечного управления, в основном состоят из двух взаимодополняющих технологий: систем предупреждения о выезде за пределы полосы движения (LDW) и систем помощи в удержании полосы движения (LKA).

Несмотря на то, что исследования показали эффективность LSS в снижении количества дорожно-транспортных происшествий, эти системы, к сожалению, связаны с высоким фактором раздражения, вызванного

ложными или ненужными предупреждениями. Это неизбежно приводит к отключению системы: по некоторым данным, водители отключают системы LDW в 50 % случаев из-за раздражающих предупреждений и слишком агрессивных корректировок рулевого управления. После отключения все потенциальные преимущества LSS сводятся на нет. Таким образом, важно уменьшить количество ложных предупреждений, чтобы максимально повысить степень согласия водителя и вероятность того, что система останется включенной.

В исследовании будет проведена оценка ключевых технологий, связанных с LSS, с особым акцентом на производительность водителя и системы, а также на принятие водителем. Результаты исследования предоставят широкому кругу заинтересованных сторон ценную информацию об оптимальных конструктивных особенностях LSS, позволяющих максимально повысить безопасность этих систем, и послужат основой для разработки будущих автомобильных стандартов и программ по обеспечению безопасности дорожного движения.

ISO (Международная организация по стандартизации) опубликовала стандарты для интеллектуальных транспортных систем и автоматизированных транспортных средств:

ISO 17438-2:2024 Интеллектуальные транспортные системы. Навигация внутри помещений для персонала и транспортных средств с использованием ИТС станций. Часть 2. Требования и спецификации к картам помещений

ISO 17438-3: 2024 Интеллектуальные транспортные системы. Навигация внутри помещений для персонала и транспортных средств с использованием ИТС станций. Часть 3. Требования и спецификация для справочных данных о местоположении внутри помещений

ISO 24650:2024 Дорожные транспортные средства. Датчики для автоматизированного вождения в неблагоприятных погодных условиях. Оценка эффективности системы очистки

2.2. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

В рамках реализации плана Государственного совета Китая по устранению всей цепочки рисков, связанных с безопасностью электрических велосипедов, Министерство промышленности и информационных технологий Китая совместно с другими ведомствами инициировало пересмотр очередного обязательного национального стандарта для электровелосипедов - GB 17761-2018 *Технические требования к безопасности электрических велосипедов*; соответствующий проект изменений для получения комментариев, а также толкование изменений размещены на официальном сайте министерства.

Основные изменения стандарта предполагают:

пересмотр требований к огнезащитным характеристикам электровелосипедов (требования к огнестойкости и методам испытаний для используемых неметаллических материалов, ограничение доли пластиковых деталей, нанесение высокотемпературной постоянной маркировки в целях облегчения надзорных функций, отслеживания и учета пожарных аварий);

пересмотр требований, влияющих на безопасность езды (оптимизация методов испытаний номинальной мощности двигателя и максимальной скорости в целях предотвращения превышения скорости транспортными средствами, ужесточение требований к тормозному пути);

пересмотр требований в целях удовлетворения запросов потребителей (ограничение веса для моделей со свинцовыми батареями снижено с 55 кг до 63 кг для повышения практичности продукта, производителям разрешено самостоятельно определять дизайн моделей в части наличия или отсутствия педалей);

пересмотр требований в целях предотвращения незаконных модификаций (ужесточение требований к защите от несанкционированного вмешательства в трех аспектах: аккумулятор, контроллер и ограничитель скорости, обеспечение взаимного распознавания и координации между

зарядными устройствами, аккумуляторами и контроллерами, внедрение принципа «одно транспортное средство, один аккумулятор, одно зарядное устройство, один код»);

требования к отрасли (повышение требований к производственному оборудованию и испытательным мощностям предприятий по производству электровелосипедов, чтобы стимулировать предприятия к повышению возможностей обеспечения качества и стабильности продукции, требование наличия в транспортных средствах функций позиционирования Weidou и динамического мониторинга безопасности в целях повышения уровня информированности о продукции и возможности предотвращения рисков безопасности).

После завершения публичных консультаций Министерство промышленности и информационных технологий Китая на основе полученных комментариев по тексту стандарта внесет соответствующие изменения и улучшения, и продолжит рассмотрение и утверждение стандарта в соответствии с предусмотренными процедурами.

Также Министерство промышленности и информационных технологий Китая совместно с другими ведомствами разработало и разместило в целях публичного обсуждения проект Руководства по оценке состояния литий-ионных аккумуляторов для электровелосипедов, а также подготовило его толкование.

Китай является мировым лидером по производству и потреблению электровелосипедов. В настоящее время в пользовании потребителей Китая находится более 350 миллионов электровелосипедов и объем их производства и продаж растет из года в год. С увеличением времени использования риски для безопасности литий-ионных аккумуляторов для электровелосипедов будут только возрастать, поэтому необходимо своевременно проводить работу по оценке состояния находящихся в эксплуатации аккумуляторов электровелосипедов с целью эффективного выявления и устранения потенциальных опасностей взрыва и пожара.

В руководстве предлагаются критерии оценки работоспособности литий-ионных аккумуляторов для электровелосипедов с точки зрения внешнего вида, идентификации на этикетке, внутреннего сопротивления, максимального выходного напряжения и скорости разряда, а также подробные методы тестирования.

Потребители могут самостоятельно ознакомиться с руководством и провести собственную оценку состояния литий-ионных аккумуляторов для электровелосипедов по внешнему виду и другими доступными способами.

Местные органы власти также могут обратиться к руководству в целях создания Центров оценки, которые должны предоставлять компетентные услуги по оценке состояния аккумуляторов электровелосипедов в своих регионах. Такие центры должны соответствовать требованиям руководства в отношении технических условий, расположения и доступности, удобства утилизации и др.

При этом ранее в рамках мер по усилению контроля за качеством и безопасностью электровелосипедов Главное управление по надзору за рынком Китая издало *Распоряжение о внедрении системы обязательной сертификации продукции для литий-ионных аккумуляторов для электровелосипедов и зарядных устройств для них.*

С 15 октября 2024 г. назначенные органы по сертификации начнут принимать заявки комиссии по сертификации CCC (государственная система сертификации в Китае) на литий-ионные аккумуляторы для электровелосипедов и зарядные устройства для них, а с 1 ноября 2025 г. в обращение будут выпускаться только сертифицированные аккумуляторы и зарядные устройства.

Еще одной государственной мерой по устранению рисков, связанных с безопасностью электрических велосипедов, является издание Министерством торговли Китая совместно с другими ведомствами *Распоряжения о содействии внедрению системы trade-in для электровелосипедов и его толкования.*

Реализация этой программы требует от местных властей координации использования дополнительных средств на поддержку trade-in потребительских товаров в сочетании с фактической разработкой правил реализации trade-in для электровелосипедов, четких стандартов и методов их субсидирования.

Предприятия по продаже электровелосипедов совместно с предприятиями по производству и переработке проводят программы trade-in, в рамках которых потребителям предоставляются накопительные скидки. Потребители получают субсидию на покупку нового велосипеда в дополнение к сумме за продажу старого. При этом за счет субсидии будет поощряться приобретение новых сертифицированных электровелосипедов, произведенных предприятиями, которые соответствуют «Техническим условиям для электровелосипедной промышленности».

Учитывая то, что в последние годы свинцово-кислотные аккумуляторы составляли почти 80% всех аккумуляторов для электровелосипедов, и они безопаснее и дешевле, предлагается увеличить субсидии для потребителей, которые заменяют старые электровелосипеды с литий-ионными батареями на велосипеды со свинцово-кислотными батареями.

Если потребители все же захотят купить электровелосипеды с литий-ионными аккумуляторами, их батареи должны соответствовать требованиям обязательного национального стандарта *GB 43854-2024 Технические характеристики безопасности литий-ионного аккумулятора для электрического велосипеда*. Поскольку национальный стандарт будет официально введен в действие 1 ноября 2024 г., потребители могут обменять старые велосипеды на велосипеды со свинцово-кислотными аккумуляторами до 1 ноября, а на велосипеды со свинцово-кислотными или литий-ионными аккумуляторами - после 1 ноября.

Кроме того, местные финансовые ресурсы могут быть использованы для субсидирования возврата электровелосипедов и аккумуляторов с высоким риском для безопасности.

Генеральный директорат по мобильности и транспорту (DG MOVE) Европейской комиссии опубликовал Руководство по учету принципов равенства. Руководство содержит практические рекомендации по интеграции принципов равенства в политику в области мобильности и транспорта.

Руководство предлагает такие инструменты, как контрольные списки, шаблоны и примеры для поддержки применения принципа учета равенства на всех этапах разработки политики. Его цель - обеспечить соответствие транспортной политики целям ЕС в области равенства, а также служить ресурсом для защиты интересов и оценки эффективности интеграции вопросов равенства.

Министр транспорта Великобритании объявил о закрытии программы по государственной поддержке модернизации автобусов с использованием технологии селективного каталитического восстановления (SCR) для снижения выбросов оксидов азота (NO_x). Это связано с тем, что реальные сокращения выбросов от модернизированных автобусов оказались ниже ожидаемых.

Так, согласно проведенному исследованию в реальных условиях эффективность технологии SCR, используемой при модернизации автобусов, сильно варьируется: в одних случаях достигается снижение выбросов NO_x на 80-90%, в других - эффект минимален. Общее снижение выбросов NO_x у модернизированных автобусов по сравнению с немодернизированными автобусами стандарта Euro V составляет в среднем 11 %, что значительно ниже ожидаемого снижения на 80 %.

Федеральная государственная служба Мобильность и транспорт Бельгии представила Меморандум 2024 «За мобильность будущего», в котором отражены приоритеты развития транспортного сектора Бельгии для достижения более разумной, устойчивой и инклюзивной мобильности.

2.3. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

ЕЭК ООН опубликовала Доклад о ходе работы за 2024 год — Практическая реализация усилий в рамках Координационного комитета Европейской экономической комиссии/Организации экономического сотрудничества по транскаспийскому коридору и коридору Алматы — Тегеран — Стамбул, в котором представлен обзор достижений координационного комитета за прошедший год.

Кроме прочего, в докладе содержится обзор транспортных документов, которые наиболее часто используются в странах, через которые проходят транспортные коридоры, обзор мер по упрощению перевозок и доступности цифровых решений в контексте транспортных коридоров.