



МОСКОВСКИЙ
ПОЛИТЕХ

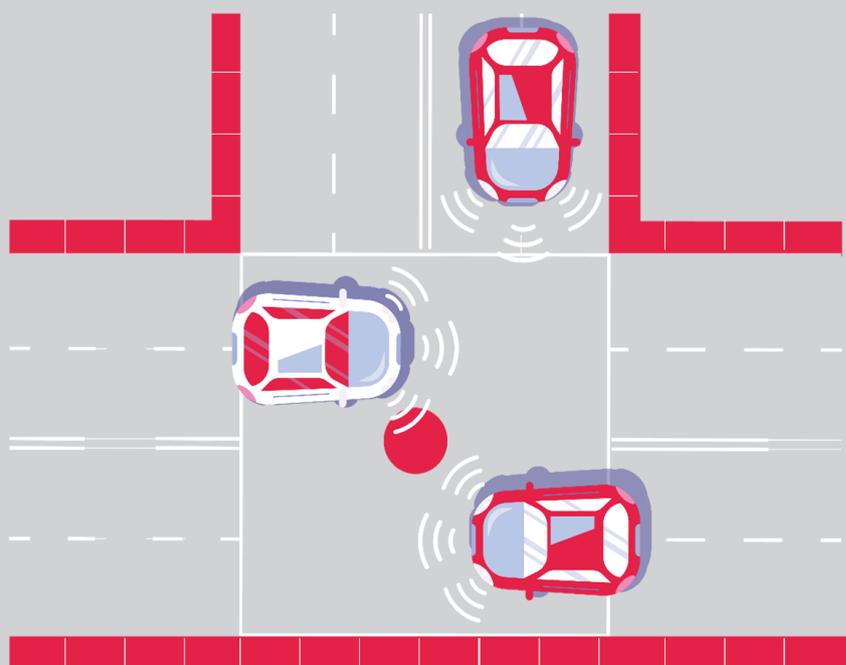


Автонет

Национальная технологическая
инициатива

01.10.2024 - 15.10.2024

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	9
1.2. Транспортно-логистические услуги.....	12
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	30

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 октября 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

Совет глав государств Содружества Независимых Государств принял *Заявление о развитии сотрудничества в области искусственного интеллекта гражданского назначения.*

В Заявлении отмечается нарастающее внедрение технологий искусственного интеллекта в основные сферы жизни общества и государства, подчеркивается важность государственного контроля над внедрением технологий искусственного интеллекта в различные сферы жизни общества и государства, дальнейшего совершенствования цифровой инфраструктуры, в том числе для достижения Целей устойчивого развития ООН.

В документе главы государств Содружества выступают за формирование международной системы регулирования искусственного интеллекта при центральной координирующей роли ООН на основе исключительного права государств на принятие решений в рамках равноправного и взаимоуважительного диалога в соответствии с международным правом.

Предусмотрено, что Российская Федерация как государство, председательствующее в СНГ, распространит текст Заявления в ООН и других международных организациях.

Минтранс России разместил на общественное обсуждение проект постановления Правительства РФ, согласно которому порядок оснащения аппаратурой спутниковой навигации транспортных средств для перевозки пассажиров и опасных грузов будет распространен на транспорт для перевозки твердых коммунальных отходов (ТКО) (проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства

Российской Федерации от 22 декабря 2020 г. № 2216», ID проекта 02/07/10-24/00151542).

В настоящее время в России в сфере обращения с ТКО задействовано около 23 тыс. транспортных средств, включая более 15 тыс. мусоровозов. В 2011 году решением Комиссии Таможенного союза было установлено, что выпускаемые в обращение транспортные средства, используемые для перевозки твердых бытовых отходов и мусора, подлежат оснащению аппаратурой спутниковой навигации. Однако порядок ее установки на данный момент отсутствует.

Именно для обеспечения автоматизированного сбора информации о транспортировании ТКО данный транспорт будет подключен к системе «ЭРА-ГЛОНАСС». Мониторинг навигационной информации будет проводиться в целях предотвращения вредного воздействия отходов производства и потребления на здоровье человека и окружающую среду, в том числе вследствие выгрузки их вне оборудованных полигонов.

Документ также устанавливает для оператора системы «ЭРА-ГЛОНАСС» срок в 20 рабочих дней на идентификацию аппаратуры спутниковой навигации с момента обращения собственника (владельца) транспортного средства при условии предоставления всех предусмотренных правилами сведений.

На рассмотрение в Госдуму РФ внесен законопроект, предусматривающий установление на период 2025 - 2027 гг. действия пониженной налоговой ставки по налогу на прибыль для российских организаций, осуществляющих деятельность в сфере радиоэлектронной промышленности, а также расширение состава доходов, учитываемых в необходимой доле доходов от осуществления деятельности в сфере радиоэлектронной промышленности в целях применения пониженной налоговой ставки по налогу на прибыль (проект федерального закона «О внесении изменений в статью 284 части второй Налогового кодекса Российской Федерации и статью 4 Федерального закона «О внесении изменений в часть

вторую Налогового кодекса Российской Федерации», законопроект № 731807-8).

Скорректирован перечень документов, прилагаемых к инициативному предложению об установлении экспериментального правового режима (ЭПР) в сфере цифровых инноваций и уточнены требования к содержанию проекта программы ЭПР (приказ Министерства экономического развития Российской Федерации от 05.09.2024 № 559 «О внесении изменений в приложения № 2 и № 3 к приказу Минэкономразвития России от 18 ноября 2020 г. № 755 "Об утверждении требований к форме и содержанию инициативного предложения об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и проекта программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, а также перечня документов, прилагаемых к инициативному предложению об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций»).

В частности, проект программы ЭПР должен дополнительно содержать:

- перечень лиц из предусмотренных программой участников, к которым в рамках режима предъявляется требование об отсутствии судимости;
- порядок и условия использования результатов интеллектуальной деятельности, создаваемых при реализации режима.

Приказ вступает в силу со дня вступления в силу *Федерального закона от 8 июля 2024 г. № 169-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации»* - с 5 января 2025 г.

С этой же даты признается утратившим силу подпункт формы заявки на присоединение к ЭПР с требованием о предоставлении претендентом документа о наличии (отсутствии) судимости (приказ Министерства экономического развития Российской Федерации от 06.09.2024 № 565 «О признании утратившим силу подпункта «в» пункта 1 приложения № 2 к приказу Минэкономразвития России от 18 ноября 2020 г. № 754 «Об утверждении формы заявки на присоединение к экспериментальному

правовому режиму в сфере цифровых инноваций, перечня прилагаемых к ней документов, порядка направления, порядка и сроков ее рассмотрения, порядка направления претенденту мотивированного отказа в присоединении к экспериментальному правовому режиму в сфере цифровых инноваций, формы заключения регулирующего органа и состава содержащихся в нем сведений»).

Утвержден ГОСТ Р 59026-2024 Информационные технологии. Интернет вещей. Протокол беспроводной передачи данных NB-IoT. Основные параметры.

Стандартизация NB IoT и подходы по интеграции NB-IoT в 5G и 5G NTN, отраженные в стандарте, позволят расширить горизонт применения технологии и в будущем обеспечить бесшовный переход между NTN-сетью и наземной сетью интернета вещей.

Утвержденный стандарт обновляет ГОСТ Р 59026-2020, в котором были введены базовые параметры технологии NB IoT. Для производителей устройств большое значение имеют утвержденные в стандарте критерии выбора технологии NB-IoT в различных отраслях экономики, разработанный минимальный набор рекомендуемых функций для абонентских устройств NB-IoT, характеристики и модели передачи сообщений в сети NB-IoT для сельского и городского хозяйства, промышленности, здравоохранения, энергетической и транспортной инфраструктуры, включая оценку корректности использования устройства NB-IoT в выбранном сценарии применения. Ранее стандарт NB IoT включал в себя только сетевую часть – распределение частотных диапазонов для построения сетей интернета вещей – и имел ряд технических пробелов. В новом стандарте специалистами МТС и экспертами технического комитета по стандартизации предусмотрены детальные рекомендации как для разработчиков устройств, так и операторов связи для интеграции решений в существующую сетевую инфраструктуру NB-IoT. Российские производители теперь смогут создавать свои решения интернета вещей на базе NB-IoT NiDD.

Росстандарт и Росатом утвердили Перспективную программу стандартизации программно-аппаратного обеспечения критической информационной инфраструктуры на период 2024-2028 годы.

Перспективная программа включает в себя разработку 139 документов по стандартизации по различным разделам: программно-аппаратные комплексы, автоматизированные системы управления, радиоэлектронная продукция для программно-аппаратных комплексов, электронная компонентная база для программно-аппаратных комплексов и прикладные инновационные решения для критической информационной инфраструктуры.

На публичное обсуждение вынесены проекты предварительных национальных стандартов (ПНСТ) для интеллектуальных транспортных систем (в части технологии V2X):

проект ПНСТ Интеллектуальные транспортные системы. Требования к стандартизированному набору сервисных протоколов взаимодействия автомобиль-автомобиль, автомобиль-пешеход и автомобиль-инфраструктура (V2X).

Публичное обсуждение проекта ПНСТ продлится до 12 декабря 2024 г.

проект ПНСТ Интеллектуальные транспортные системы. Требования к стандартизированной архитектуре взаимодействия автомобиль-автомобиль, автомобиль-пешеход и автомобиль-инфраструктура (V2X)

Публичное обсуждение проекта ПНСТ продлится до 10 декабря 2024 г.

проект ПНСТ Интеллектуальные транспортные системы. Требования к стандартизированному набору сетевых протоколов взаимодействия автомобиль-автомобиль, автомобиль-пешеход и автомобиль-инфраструктура (V2X)

Публичное обсуждение проекта ПНСТ продлится до 10 декабря 2024 г.

Разработчиком предварительных национальных стандартов является Ассоциация разработчиков, производителей и потребителей оборудования и приложений на основе глобальных навигационных спутниковых систем «ГЛОНАСС/ГНСС-Форум».

1.1. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

Утверждены Основные направления промышленного сотрудничества в рамках Евразийского экономического союза до 2030 года (решение Евразийского межправительственного совета от 01.10.2024 № 2 «Об Основных направлениях промышленного сотрудничества в рамках Евразийского экономического союза до 2030 года»).

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, машиностроение в водородной энергетике, специализированное машиностроение.

Коллегия Евразийской экономической комиссии утвердила поправки в перечень стандартов к техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности машин и оборудования», обеспечивающие реализацию изменений указанного техрегламента (решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 8 октября 2024 г. N 116 «О внесении изменений в Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 9 марта 2021 г. N 28»).

Изменениями устанавливается возможность использования газомоторного топлива для питания двигателей самоходных машин.

В перечень стандартов включены четыре межгосударственных стандарта и правила ООН, устанавливающие требования к машинам и оборудованию, использующим газ в качестве моторного топлива.

Поправки в перечень стандартов вступят в силу 23 ноября 2024 г. одновременно с изменениями в техрегламент и позволят производить и выпускать самоходные машины, использующие газ в качестве топлива.

В Казахстане утверждена Концепция развития водородной энергетики до 2030 года.

В документе говорится, что водород рассматривается как ключевой элемент в переходе к низкоуглеродной экономике, способный обеспечить декарбонизацию промышленных процессов и транспорта.

Также Министерство энергетики Республики Казахстан в целях разработки закона по вопросам развития альтернативных источников энергии для борьбы с изменением климата и выполнения международных обязательств, а также снижения зависимости от традиционных источников энергии и стимулирования перехода к экологически чистым технологиям разработало и разместило для публичных консультаций *Консультативный документ регуляторной политики*.

В Кыргызстане разработали основные направления концепции строительства пилотного проекта экологически чистого города Асман на территории Иссык-Кульской области.

До 1 марта 2025 года кабмин обязан разработать и утвердить концепцию строительства города, которая включает в себя ряд ключевых направлений, ориентированных на охрану окружающей среды и внедрение инновационных экологических решений:

Обеспечение охраны окружающей среды: проведение исследований в области экологии с участием научных учреждений и финансирование этих работ через государственные и международные гранты.

Сохранение природных объектов: защита земли, воды, воздуха, а также флоры и фауны региона.

Использование инновационных технологий: внедрение при проектировании и строительстве города инновационных технологий, снижающих негативное воздействие на окружающую среду и здоровье населения, предусматривающее при этом широкое использование пешеходных и велосипедных дорожек.

Отбор стройматериалов: использование продукции, представляющей наименьшую экологическую опасность для окружающей среды и населения.

Обеспечение энергоэффективности: использование энергосберегающих решений, технологий «умного дома» при строительстве зданий и домов.

Рациональное использование ресурсов: соблюдение требований законодательства в сфере охраны окружающей среды и воспроизводство биологических ресурсов на территории города.

Озеленение города: соблюдение экологического норматива озеленения, установленного Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), озелененности города в процентном соотношении от общей площади, с внедрением основных элементов композиции зеленых насаждений.

Экологизация экономики города: внедрение экономических механизмов природопользования;

Совершенствование системы обращения с отходами: обеспечение экологически безопасного использования токсичных химических и радиоактивных веществ, обезвреживание товаров, содержащих в своем составе опасные вещества (ртутные термометры, батарейки, ртутьсодержащие лампы и другие), утилизация медицинских отходов.

Развитие электротранспорта: создание зарядной инфраструктуры, запрет на использование в городе углеводородного (бензин, дизельное топливо, газ) транспорта и использование только электрического транспорта.

Использование велосипедов: создание необходимых условий для более активного использования велосипедов как средства обеспечения мобильности населения города.

Формирование экологической культуры: построение комплексной системы непрерывного экологического образования населения с привлечением институтов гражданского общества, участие населения в принятии решений по вопросам окружающей среды.

Развитие международного сотрудничества: привлечение дополнительных внешних инвестиций в охрану окружающей среды и рациональное природопользование при строительстве города.

Проект города Асман будет реализован поэтапно на основе утверждаемых кабмином «дорожных карт». Каждая из них рассчитана на

трехлетний период и будет содержать конкретные задачи, которые необходимо выполнить на каждом этапе строительства города. Это позволит гибко адаптировать проект к изменяющимся условиям и достигнутым результатам.

Утверждены отдельные формы документов, используемых для предоставления субсидий из бюджета г. Москвы лицам, предоставляющим услугу каршеринг, и лицам, осуществляющим таксомоторные перевозки, в городе Москве, в целях возмещения части затрат на уплату лизинговых платежей по договорам финансовой аренды (лизинга), процентов по кредитным договорам, заключенным с целью приобретения легковых автомобилей (приказ Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы от 27.09.2024 N 61-02-564/24 «О мерах по реализации пункта 2.2 постановления Правительства Москвы от 31 августа 2011 г. N 405-ПП», приказ Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы от 27.09.2024 N 61-02-565/24).

1.2. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

Евразийский межправительственный совет утвердил «дорожную карту» по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза на 2024 – 2026 годы (распоряжение Евразийского межправительственного совета от 01.10.2024 № 15 «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»).

Дорожная карта определяет совместные меры Евразийской экономической комиссии и уполномоченных органов в области транспорта по

практическому обеспечению ключевого стратегического документа – Основных направлений и этапов реализации транспортной политики.

Мероприятия «дорожной карты» направлены на последовательное углубление интеграционных процессов в сфере транспорта, а именно на достижение целей формирования в ЕАЭС единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг.

«Дорожная карта» предусматривает, в том числе:

- анализ внедрения международного передового опыта, реализацию наилучших международных практик по приоритетным направлениям развития транспортной сферы;
- выработку предложений по развитию контейнерных перевозок до 2035 г. с учетом национальных программных документов с 1 января 2025 г.;
- принятие концепции по совершенствованию взаимодействия интеллектуальных транспортных систем государств-членов в рамках ЕАЭС.

Всего в документ включено 33 пункта согласованных странами мероприятий, подлежащих реализации в 2024-2026 гг. Они являются логическим продолжением предыдущих трехлетних дорожных карт за 2018-2020 гг. и 2021-2023 гг.

Минтранс России разместил на публичное обсуждение проект постановления Правительства, касающийся проведения с 15 декабря 2024 г. по 1 сентября 2025 г. эксперимента по созданию системы контроля пассажирских перевозок (СКПП) (проект постановления Правительства Российской Федерации «О проведении эксперимента по созданию и апробации модуля «Система контроля пассажирских перевозок» Государственной автоматизированной информационной системы «ЭРА-ГЛОНАСС» для обеспечения электронного взаимодействия участников процесса перевозок пассажиров автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок», ID проекта 01/01/10-24/00151289).

Эксперимент позволит разработать механизм взаимодействия участников перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по

межрегиональным маршрутам регулярных перевозок и исключить бумажный документооборот при организации таких перевозок. Данная система будет создана на основе инфраструктуры «ЭРА-ГЛОНАСС».

Проведение эксперимента позволит решить следующие задачи:

а) электронное ведение реестра остановочных пунктов по межрегиональным и международным маршрутам регулярных перевозок (регистрация, внесение изменений, исключение сведений);

б) электронное ведение реестра межрегиональных маршрутов регулярных перевозок (регистрация, внесение изменений, отмена);

в) формирование и присвоение уникальных идентификаторов рейса и билета;

г) формирование пассажирской емкости рейса;

д) формирование пакета документов по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, имеющим признаки нелегальных перевозок при осуществлении перевозки пассажиров по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок;

е) информационное взаимодействие СКПП с различными информационными системами, включая информационные системы в сфере транспорта и навигационной деятельности.

Кроме того, в результате эксперимента будут определены необходимые изменения в законодательство Российской Федерации, регламентирующее перевозку пассажиров по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок.

Усилена ответственность за управление автомобилем с устройствами, препятствующими распознаванию госномеров (федеральный закон от 14.10.2024 № 342-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и статью 1 Федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях»).

За управление транспортным средством с устройствами, препятствующими идентификации государственных регистрационных знаков

либо позволяющими их видоизменить или скрыть, грозит лишение права управлять транспортом на срок от года до полутора лет с конфискацией устройств.

За повторное управление автомобилем без номеров, с номерами, измененными при помощи различных материалов, также будут лишать прав на срок от года до полутора лет.

Закон вступает в силу со дня опубликования.

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

2.1. ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ И ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ

В Евросоюзе опубликован Регламент (ЕС) 2024/2220, дополняющий Регламент (ЕС) 2019/2144 о требованиях к официальному утверждению типа для механических транспортных средств в отношении их общей безопасности и защиты пассажиров и уязвимых участников дорожного движения, в части правил, касающихся конкретных процедур испытаний и технических требований для сертификации по типу транспортных средств большой грузоподъемности с регистраторами данных о событиях, а также для сертификации по типу этих систем как отдельных технических устройств.

Для сертификации регистратора данных будут применяться Правила ООН № 169.

Регламент вступит в силу с 7 января 2026 г. одновременно с положениями Регламента (ЕС) 2019/2144 в отношении регистраторов данных о событиях для транспортных средств категорий M₂, M₃, N₂ и N₃.

ЕЭК ООН опубликовала документ, представленный экспертом от Швеции, - Последовательный подход для Группы экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении вместо двух параллельных направлений работы, в котором предлагается официально оформить последовательный подход для разработки и введения дополнений к Конвенциям о дорожном движении 1949 и 1968 годов, касающихся использования в дорожном движении автоматизированных транспортных средств (подразумевающий принятие вначале необязывающего документа – Руководящие принципы, а затем на его основе - обязывающего).

На своей восьмьдесят третьей сессии 23–26 февраля 2021 года Комитет по внутреннему транспорту одобрил создание новой Группы экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении (GE.3), которая на сегодняшний день работает уже около трех с половиной лет. Цель GE.3 — обеспечить безопасность дорожного движения при использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении.

Шведская сторона предлагает рассмотреть подход при разработке соответствующих международных нормативных актов, когда разработка необязывающих принципов будет способствовать гармонизации применения в различных регионах, а затем они могут лечь в основу разработки обязывающего документа и, тем самым, будут удовлетворены потребности всех договаривающихся сторон.

Документ предполагается рассмотреть на 9 сессии GE.3, которая состоится 2-5 декабря 2024г.

В Китае опубликованы рекомендованные национальные стандарты для интеллектуальных подключенных транспортных средств, а также для интеллектуальных систем помощи водителю:

GB/T 44721-2024 Интеллектуальные и подключенные транспортные средства. Общие технические требования к автоматизированной системе вождения

Стандарт устанавливает унифицированный набор технических характеристик систем автономного вождения в транспортных средствах с интеллектуальным подключением. Документ охватывает весь процесс от проектирования до испытаний и верификации для обеспечения безопасной и надежной эксплуатации транспортного средства в определенных условиях.

Прежде всего, с точки зрения архитектуры системы, уточняются составные элементы системы автономного вождения и их взаимосвязь друг с другом, включая функциональные определения и спецификации интерфейса основных модулей, таких как восприятие, принятие решений и управление, при этом подчеркивается, что способность различных подсистем эффективно

работать вместе необходима для достижения заданного уровня автоматизации.

Во-вторых, стандарт выдвигает конкретные требования в отношении функциональной безопасности и ожидаемой функциональной безопасности (SOTIF). Функциональная безопасность в основном направлена на управление рисками, вызванными отказами электрических и электронных систем; SOTIF фокусируется на решении проблем безопасности, вызванных ограничениями производительности или факторами окружающей среды в ситуациях без сбоев.

Кроме того, стандарт подробно определяет основные показатели эффективности, которым должны соответствовать системы автономного вождения различных уровней, такие как минимальное расстояние обнаружения и максимальное время отклика, и выдвигает четкие требования к записи и передаче данных для поддержки анализа аварий и улучшения последующих действий.

GB/T 44719-2024 Интеллектуальные и подключенные транспортные средства. Методы и требования к дорожным испытаниям функций автоматизированного вождения

Стандарт определяет условия проведения дорожных испытаний, методы испытаний и требования к функции автономного вождения интеллектуальных подключенных транспортных средств. Документ применим к автомобилям класса М, N и O с функциями автономного вождения.

GB/T 44433-2024 Требования к характеристикам и методы испытаний интеллектуальной системы ограничения скорости транспортных средств

GB/T 44489-2024 Требования к обзору карт расширенной системы помощи водителю

Стандарт направлен на обеспечение качества картографических данных, используемых в расширенных системах помощи водителю (ADAS). Документ охватывает весь процесс от сбора, обработки до выпуска картографических данных, гарантируя, что эти данные могут соответствовать требованиям безопасности и точности, тем самым поддерживая развитие технологий автоматизированного вождения.

В стандарте оговариваются требования к сбору исходной географической информации, включая данные, полученные с помощью спутниковых снимков, аэрофотосъемки и наземных измерений. В то же время даются четкие инструкции относительно законности и авторских прав на источники данных. Отмечается, что все материалы должны соответствовать национальным законам и нормативным актам и не должны ущемлять права и интересы третьих сторон.

Стандарт предлагает строгие технические спецификации для обработки данных, такие как контроль геометрической точности и проверка целостности атрибутивной информации, чтобы гарантировать, что конечный сгенерированный картографический продукт имеет высокую степень согласованности и надежности. Кроме того, в документе указывается на необходимость использовать передовые алгоритмы и технические средства для повышения уровня автоматизированной обработки и уменьшения человеческих ошибок.

В стандарте подробно перечислены конкретные обязанности и рабочие процессы рецензентов на всех уровнях, включая предварительный отбор, детальную инспекцию и окончательное утверждение. Каждый этап имеет соответствующие показатели качества и системы оценки, гарантирующие, что только карты, соответствующие заранее установленным стандартам, могут быть официально выпущены для использования.

В документе также подчеркивается важность постоянного мониторинга и обновления карт; рекомендуется создать долгосрочный механизм для регулярного обзора публикуемых карт, а также своевременной корректировки и оптимизации.

Европейский комитет по стандартизации (CEN) опубликовал техническую спецификацию в области интеллектуальных транспортных систем:

CEN/TS 18078:2024 Сбор платы за проезд в электронном виде — измерение помех, создаваемых устройствами для оплаты проезда и

тахографами, от устройств радиолокационных сетей, работающих в диапазоне частот 5,8 ГГц — структура набора тестов и цели тестирования

2.2. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

ООН опубликовала *Руководящие принципы расширения социальной инклюзии и инноваций в городских транспортных системах городов Азиатско-Тихоокеанского региона.*

На основе результатов национальных оценок, а также анализа обследований транспорта, национальных дискуссий и региональных консультаций были разработаны руководящие принципы для планирования способов изменения того, как концептуально определяются, разрабатываются и используются системы мобильности. Основные темы, положенные в основу структуры руководящих принципов, включают транспортное правосудие; доступность и общественный транспорт; уязвимые группы пользователей; и государственное управление. Лица, принимающие решения, могут использовать эти руководящие принципы для разработки рамочной основы транспортной политики, направленной на расширение социальной инклюзии и инноваций. Необходимые для этого стратегии могут быть сосредоточены на доступности данных и оценке пробелов; экономическом анализе; коммуникациях; организационной структуре; физическом дизайне; и изменении моделей поведения.

В руководящих принципах признается межсекторальный характер социальной инклюзии и подчеркиваются изменения политики, необходимые для устранения системных барьеров и проблем.

Пять руководящих принципов таковы: а) своевременное проведение сбора и анализа данных; б) обеспечение социальной инклюзии в городском транспорте; в) интеграция транспортных инноваций в интересах социальной инклюзии; г) активизация работы по созданию потенциала и повышению осведомленности; и е) поощрение открытых для всех консультаций и сотрудничества.

Также ООН подготовлен *отчет о состоянии безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе*.

Документ содержит информацию об отдельных вопросах, касающихся безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе, существующих пробелах в политике и потенциальных областях регионального сотрудничества в интересах повышения безопасности дорожного движения для достижения целей в области устойчивого развития.

В Германии в рамках реформы законодательства о дорожном движении принято *Пятьдесят седьмое постановление об изменении правил дорожного движения (57. StVRÄndV)*.

Летом 2023 г. Кабинет министров Германии принял решение о реформе законодательства о дорожном движении. Реформа предполагает расширение целей регулирования дорожного движения: помимо обеспечения безопасности и удобства дорожного движения должны учитываться и другие цели, такие как защита климата, окружающей среды и здоровья, а также развитие городского планирования.

Реформа направлена на открытие возможностей для принятия решений государственными и местными органами власти в области городского транспортного планирования, в том числе на то, чтобы ограничение скорости в 30 км/ч на детских площадках или на часто посещаемых школьных маршрутах, а также на пешеходных переходах можно было вводить с меньшими основаниями. Благодаря реформе, общественное пространство в городах может быть более справедливо распределено между отдельными видами транспорта и пешеходами.

Ранее законом было разрешено установление регулирования дорожного движения только «по соображениям безопасности или порядка движения». В отношении дорожных знаков - а переходы «зебра», велосипедные дорожки и ограничения скорости требуют установки соответствующих знаков - также действует раздел, устанавливающий еще более строгие требования, который разрешает установку дорожных знаков

только в тех случаях, когда это абсолютно необходимо в силу особых обстоятельств (при повышенной опасности).

Ранее принятый в рамках реформы *Десятый закон о внесении поправок в Закон о дорожном движении (10. STVG)* установил полномочия Федерального министерства транспорта (BMDV) на принятие и корректировку Правил дорожного движения (StVO) и определил цели регулирования дорожного движения: «должны учитывать удобство дорожного движения, а также улучшение защиты окружающей среды, охраны здоровья или содействие развитию городского планирования и не должны влиять на безопасность дорожного движения». Новое постановление 57. StVRÄndV вносит изменения в *Правила дорожного движения Германии (StVO)* в части наделения полномочиями органов дорожного движения в соответствии с этими целями.

К примеру, упрощается создание специальных полос для автобусов, новых или более широких пешеходных и велосипедных дорожек. Расширены исключения из требования об особо опасной ситуации для ограничения скорости в 30 км/ч рядом с объектами, которые особенно нуждаются в защите: в будущем власти могут снижать скорость не только рядом с детскими садами, школами, домами престарелых и больницами. Это также возможно рядом с «зебрами», детскими площадками, часто посещаемыми школьными маршрутами и учреждениями для инвалидов. Сами зебровые переходы также можно устанавливать по упрощенным правилам. Для установления дорожных знаков, способствующих развитию электрической мобильности и услуг совместного пользования автомобилями, также теперь не требуется доказывать наличие повышенной опасности.

Кроме того, власти теперь могут более легко создавать зоны, в которых разрешено парковаться только жителям или где парковка является платной. Ранее для введения таких зон необходимо было доказывать «неизбежную значительную нехватку парковочных мест». Теперь управлять парковочным пространством можно также на основе «концепции городского развития и планирования дорожного движения».

Как эта реформа заработает в реальных городских условиях, «на земле», теперь зависит от смелости муниципальных властей Германии.

Департамент транспорта Ирландии опубликовал Стандарт экологического вождения грузовых автомобилей.

Методы эковождения снижают расход топлива и выбросы, а также затраты на техническое обслуживание, что может привести к значительной экономии для компаний, занимающихся грузоперевозками. Снижение скорости и плавное вождение также могут снизить риск аварий.

Стандарт определяет требования к программам обучения экологическому вождению грузовиков, направленным на повышение эффективности вождения и снижение воздействия на окружающую среду. Стандарт охватывает аспекты проведения тренингов, протоколы безопасности, оценку эффективности, последующую поддержку, обучение и тренинги для водителей, оценку и утверждение.

В Евросоюзе в целях общественного обсуждения опубликован проект Поправки к Европейскому перечню отходов, касающейся отработанных аккумуляторов и отходов их переработки.

Для облегчения управления отходами Европейский перечень отходов содержит общую терминологию для классификации отходов в ЕС, включая опасные отходы.

Еврокомиссия намерена пересмотреть этот список с учётом новых химических составов аккумуляторов и быстро меняющихся производственных процессов и процессов переработки. Цель этого — улучшить идентификацию, мониторинг и отслеживание различных потоков отходов и уточнить их статус как опасных/неопасных отходов.

Палата представителей Японского парламента начала рассмотрение Законопроекта о содействии декарбонизации в автомобильной промышленности.

Важной проблемой для Японии является реализация «декарбонизированного общества» к 2050 г. для чего необходимо всесторонним и комплексным образом содействовать декарбонизации автомобильной промышленности, которая является ключевой отраслью в Японии.

Законопроектом устанавливаются основные принципы декарбонизации, обязанности государства и определяются основные меры по содействию декарбонизации в автомобильной промышленности.

Содействие декарбонизации в автомобильной промышленности достигается путем содействия распространению электромобилей, а также практическому применению водорода в качестве топлива и других видов топлива, способствующих декарбонизации.

Постановлением Министерства земельных ресурсов, инфраструктуры, транспорта и туризма Южной Кореи внесены изменения в Правила применения Закона об устойчивом развитии транспорта и логистики в части определения показателей улучшения пешеходного движения, которыми должны руководствоваться соответствующие органы власти при планировании инфраструктуры.

В частности, такие показатели должны включать элементы, связанные с:

улучшением мобильности пешеходов: система пешеходных сигналов, оборудование тротуаров, скорость ходьбы, плотность пешеходного движения и др.

улучшением безопасности пешеходной среды: средства обеспечения безопасности пешеходов, уровень уличного освещения, уклон тротуаров и др.

повышением комфортности пешеходной среды: содержание пешеходных объектов, разделение тротуаров и велосипедных дорожек, уровень соблюдения скоростного режима транспортных средств и др.

улучшением связности пешеходной среды: разъединение тротуаров и ступеней, объекты, мешающие пешеходам, и др.

В Китае пересмотрен обязательный национальный стандарт, устанавливающий предельные нормы расхода топлива для тяжелых коммерческих автомобилей:

GB 30510-2024 Предельные нормы расхода топлива для тяжелых коммерческих автомобилей

Изменения направлены на дальнейшее повышение топливной эффективности тяжелых коммерческих автомобилей и снижение энергопотребления и воздействия на окружающую среду.

Стандарт устанавливает более подробное разделение классификаций транспортных средств и добавляет определенные типы транспортных средств в область применения стандарта.

По сравнению со старой версией, новый стандарт повышает уровень требований по ограничению расхода топлива для различных тяжелых коммерческих автомобилей и поощряет внедрение передовых технологий энергосбережения и снижения выбросов. Это касается не только традиционных автомобилей с двигателем внутреннего сгорания, но и продуктов с новыми силовыми установками, таких как транспортные средства, работающие на новой энергии.

Стандарт также ужесточает правила, касающиеся методов испытаний и технических требований. Для обеспечения точности данных и достоверности результатов оценки в новом стандарте вводятся новые условия испытаний и совершенствуются существующие процедуры испытаний, например, добавлена оценка расхода топлива в условиях реального дорожного цикла.

Также в Китае пересмотрены два обязательных национальных стандарта для противоугонных устройств для транспортных средств:

GB 15740-2024 Автомобильное противоугонное устройство

В новом стандарте расширена сфера применения: применяется не только к традиционным транспортным средствам, работающим на топливе, но и к новым энергетическим транспортным средствам, уточняя конкретные

требования к противоугонным устройствам для различных типов транспортных средств.

Документом предусмотрены более высокие стандарты безопасности электронных блоков управления (ECU), и особое внимание уделено мерам защиты на программном уровне; в то же время повышены требования к информационной безопасности в процессе взаимодействия систем удаленной диагностики (RDS) и Интернета транспортных средств (V2X).

Стандартом предусмотрены более усовершенствованные методы испытаний противоугонных устройств, а также упрощены процедуры сертификации продукции и усилены меры по контролю за соответствием продаваемых на рынке противоугонных устройств показателям, предусмотренным национальными стандартами.

GB 17353-2024 Противоугонное устройство для мотоциклов и мопедов

В новую версию стандарта внесены более подробные положения о технических требованиях к противоугонным устройствам, в том числе добавлены конкретные требования к показателям эффективности электронных противоугонных систем, таких как время срабатывания, частота ложных срабатываний и другие параметры.

В стандарте представлены более совершенные методы и технологии тестирования для более точной оценки фактического эффекта противоугонных устройств.

Сфера применения стандарта расширена: включены также трехколесные мотоциклы и сформулированы специальные правила в соответствии с характеристиками различных типов транспортных средств.

Новый стандарт усиливает обязательства производителей по раскрытию информации, требуя от компаний подробно перечислять все функциональные характеристики противоугонных устройств и методы их правильного использования в руководстве по эксплуатации продукта, чтобы помочь потребителям лучше понять и использовать соответствующее оборудование.

В Китае опубликованы рекомендованные национальные стандарты для новых энергетических транспортных средств:

GB/T 44638-2024 Спецификация взаимодействия между энергетическим интернетом и электромобилем

Стандарт определяет механизм взаимодействия между энергетической интернет-системой и электромобилями.

Стандарт подробно описывает ключевые элементы, такие как коммуникационные протоколы, дизайн интерфейса и меры информационной безопасности. Также описывается информационная модель и техническая база, необходимые для поддержки услуг зарядки и разрядки электромобилей, подключения автомобиля к сети (V2G), обеспечивается стандартизированная основа для реализации двустороннего потока энергии. Кроме того, в стандарте разъясняется, как управлять этими интерактивными процессами с помощью облачных платформ или других форм сетевой инфраструктуры и обеспечивать безопасность и надежность передачи информации.

В стандарте перечислены несколько типичных моделей применения, включая, помимо прочего, работу общественных зарядных станций, интеллектуальные стратегии планирования в сценариях использования частных зарядных станций в домашних/офисных помещениях и т.д.

Этот документ имеет большое значение для продвижения создания энергетического интернета в Китае и в мире. Он не только помогает повысить уровень использования возобновляемых источников энергии и сократить выбросы углекислого газа, но и закладывает прочную основу для развития умных городов в будущем.

GB/T 44510-2024 Технические требования к техническому обслуживанию и ремонту нового энергетического транспортного средства

В стандарте изложены процедуры, элементы и требования к проверке безопасности эксплуатации электрических и гибридных транспортных средств (включая автомобили с увеличенным запасом хода).

Стандарт основан на действующем обязательном национальном стандарте ежегодного технического осмотра транспортных средств GB 38900-

2020 «Элементы и методы технического осмотра безопасности транспортных средств» и фактически дополняет его в части специальных проверок аккумуляторных батарей, приводных двигателей, электронных систем управления и электробезопасности новых энергетических транспортных средств. Стандарт подробно описывает соответствующие части проверяемого транспортного средства, условия проведения техосмотра, оборудование, методы и результаты.

GB/T 31486-2024 Требования к электрическим характеристикам и методы испытаний аккумуляторных батарей для электромобилей

Пересмотренный стандарт обновлен и переработан во многих аспектах для адаптации к технологическому прогрессу и изменениям рыночного спроса.

Изменения включают, в том числе корректировку сферы применения, повышение требований к показателям безопасности, включая ужесточение требований к тестированию безопасности аккумуляторных батарей, таких как повышение порога теплового разряда и защита от перезаряда, повышение требований к сроку службы и долговечности, оптимизацию показателей плотности энергии и КПД, требования к повышению адаптивности к окружающей среде, усовершенствование методов тестирования.

GB/T 29318-2024 Учет электроэнергии для внешнего зарядного устройства электромобиля

GB/T 28569-2024 Учет электроэнергии для зарядки электромобилей переменным током

GB/T 44649-2024 Никель-металлогидридные элементы и модули, используемые для электромобилей. Требования безопасности

GB/T 44723-2024 Водородные двигатели внутреннего сгорания-Общие технические характеристики

GB/T 44532-2024 Двигатели внутреннего сгорания. Гибридные силовые агрегаты. Требования безопасности

Также в Китае в качестве рекомендованного национального стандарта вводится стандарт, разработанный на основе стандарта ISO 37163:2020, для управления парковочным пространством в городах:

GB/T 44493-2024 Интеллектуальная общественная инфраструктура. Руководство по интеллектуальному транспорту для распределения парковочных мест в городах

Предлагаемая система распределения парковочных мест оптимизирует распределение всех существующих и вновь планируемых парковочных мест и выделяет их водителям, у которых есть непосредственная потребность в парковке, что значительно повышает эффективность использования парковочных мест и услуг и помогает городским властям повысить потенциал и эффективность управления городом.

Благодаря установке IoT-устройств в сообществе и на близлежащих парковках система соединяет парковки, автовладельцев, управляющих парковками и сервисную платформу распределения парковочных мест в цифровую платформу управления сообществом, чтобы обеспечить сбор, анализ и выдачу информации о парковках, а также реализовать распределение и совместное использование парковочных мест с высокой степенью цифровизации.

Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) опубликовало *Окончательное правило для электрических транспортных средств с вертикальным взлётом и посадкой.*

Самолеты с электрической силовой установкой (eVTOL) с наклонными несущими винтами предназначены для вертикального взлета и посадки, как у вертолета, и перехода в прямой полет на неподвижных крыльях, как у самолета. В будущем такие самолеты будут использоваться для различных служб, включая аэротакси, доставку грузов и спасательные операции.

Новое правило определяет самолёты eVTOL в качестве новой отдельной категории самолетов, содержит эксплуатационные требования в отношении минимальных безопасных высот и видимости и другие поправки, необходимые для интеграции подобных воздушных судов в национальное

воздушное пространство США, а также рекомендации по обучению и сертификации пилотов.

2.3. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

Еврокомиссия приняла предложения по двум новым регламентам в целях цифровизации и облегчения поездок в ЕС: Проект регламента о создании приложения для электронного представления данных о поездках («приложение EU Digital Travel») и Проект регламента о выдаче цифровых проездных документов на основе удостоверений личности и технических стандартов в отношении них.

Цифровые проездные документы — это цифровая версия данных, хранящихся в паспортах и удостоверениях личности. Эти данные включают информацию, содержащуюся в чипе паспорта или удостоверения личности, в том числе изображение лица владельца, но не отпечатки пальцев. Цифровой проездной документ может храниться в мобильном телефоне. Путешественники смогут совершенно бесплатно запрашивать или использовать эту цифровую версию своих документов по своему усмотрению.

Введение цифровых проездных документов обеспечит более удобное и быстрое пересечение границы для путешественников, облегчит свободу передвижения и снизит административную нагрузку для граждан ЕС, повысит эффективность пограничного контроля, повысит безопасность Шенгенской зоны.

Благодаря приложению EU Digital Travel путешественники смогут создавать цифровые проездные документы, заранее предоставлять пограничным службам планы поездок и документы, обеспечивать защиту своих данных.

Приложение EU Digital Travel будет разработано Еврокомиссией при поддержке eu-LISA и внедрено на уровне ЕС. Приложение будет доступно для всех граждан ЕС и стран, не входящих в ЕС, имеющих биометрический паспорт или удостоверение личности ЕС и путешествующих в Шенгенскую зону или из Шенгенской зоны.

Теперь проекты регламентов должны будут согласовать Совет и Европейский парламент.

Приложение для цифровых путешествий по ЕС должно стать доступным в 2030 году. Оно позволит хранить цифровые проездные документы в европейском цифровом кошельке.

В Китае пересмотрен рекомендованный национальный стандарт, определяющий коды пассажиров, грузов и упаковки:

GB/T 16472-2024 Коды для пассажиров, типы грузов, упаковки и упаковочных материалов

Стандарт применим к обмену данными между участниками международной торговли с использованием автоматических методов обмена.

Также в Китае опубликован рекомендованный национальный стандарт GB/T 44478-2024 Руководство по использованию условий перевозки Инкотермс.

Стандарт устанавливает общие принципы, связанные с применением транспортных терминов Инкотермс, а также содержит предложения и рекомендации по кодам сокращений и краткие пояснения правил Инкотермс, применения правил Инкотермс, применения условий доставки, транспортных документов и доставки товаров.