



МОСКОВСКИЙ
ПОЛИТЕХ

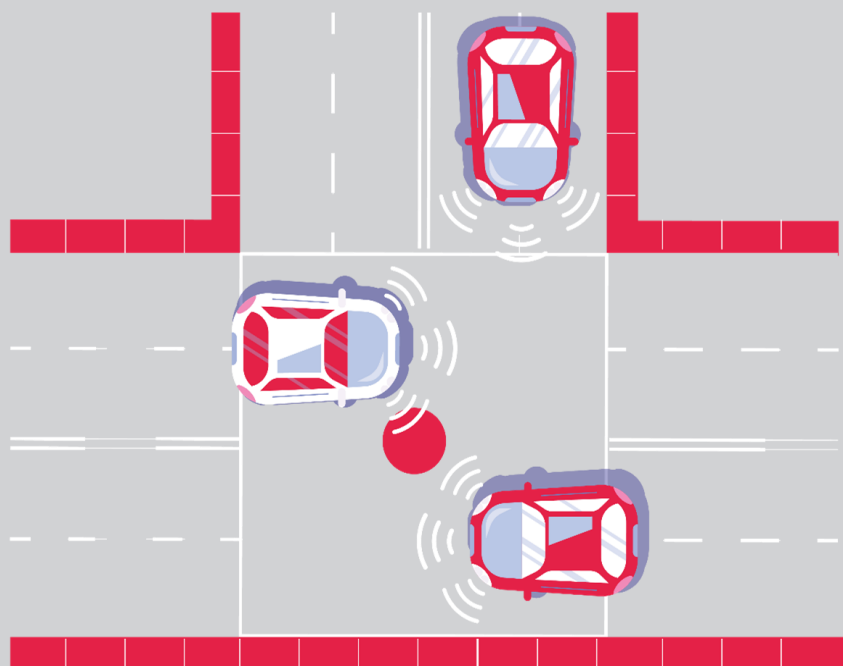


Автонет

Национальная технологическая
инициатива

16.10.2024 - 31.10.2024

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	19
2.1. Телематические транспортные и информационные системы..	19
2.2. Интеллектуальная городская мобильность	20
2.3. Транспортно-логистические услуги	28

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 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

Минпромторг России подготовил проект постановления, предусматривающий с 1 января 2025 г. в рамках постановления Правительства № 855 от 12.05.2022 практически полное возвращение к действующим требованиям технического регламента ТР ТС 018/2011, устанавливающего параметры безопасности колесных транспортных средств (*проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 12 мая 2022 г. № 855 и Правила применения обязательных требований в отношении отдельных колесных транспортных средств и проведения оценки их соответствия», ID проекта 01/01/10-24/00151747*).

В период с 2022 г. отечественными производителями было либо налажено собственное производство критически важных автокомпонентов, либо найдены санкционно-стойкие цепочки поставок для тех комплектующих, производство которых на территории Российской Федерации на данный момент находится на этапе освоения. Это позволяет практически полностью вернуться к требованиям технического регламента ТР ТС 018/2011 с 1 января 2025 г.

Однако в связи с продолжением внешнего санкционного давления Минпромторгом России с целью поддержки отечественных производителей подготовлен проект изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 12 мая 2022 г. № 855, который предполагает продление действия отдельных положений национального регламента до 30 июня 2025 года. Исключения в части предъявления обязательных требований продолжат действовать для электронных систем двигателей внутреннего

сгорания, систем снижения токсичности, систем обеспечения защиты пешеходов и устройств вызова экстренных оперативных служб.

С 1 января 2025 г. будут предъявляться обязательные требования к наличию антиблокировочной системы, системы курсовой устойчивости, систем пассивной безопасности.

Государственная программа «Развитие промышленности и повышение её конкурентоспособности» скорректирована с учетом положений Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 г. N 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2024 № 1451 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 328»).

В частности, расширены направления реализации госпрограммы и целевые показатели, в том числе включен показатель «обеспечение технологической независимости и формирование новых рынков по таким направлениям, как биоэкономика, сбережение здоровья граждан, продовольственная безопасность, беспилотные авиационные системы, средства производства и автоматизации, транспортная мобильность (включая автономные транспортные средства), экономика данных и цифровая трансформация, искусственный интеллект, новые материалы и химия, перспективные космические технологии и сервисы, новые энергетические технологии (в том числе атомные)».

31 октября 2024 г. Приказом Росстандарта утверждена Программа национальной стандартизации на 2025 год и дальнейшую перспективу (ПНС-2025).

В следующем году будет осуществляться работа более чем над 5000 документами по стандартизации, из которых около 2100 стандартов запланированы к утверждению на 2025 год, что является наивысшим показателем за более чем десятилетний период.

В частности, по направлению «информационные технологии» к разработке включено более 500 документов по стандартизации, включая стандарты для интеллектуальных транспортных систем, «умного города», платформы Автодата и др.

С 1 января 2025 г. увеличен с 1,5 до 2 коэффициент, применяемый к фактическим расходам на НИОКР, учитываемым при исчислении налога на прибыль организаций (постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2024 № 1444 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации»).

Перечень НИОКР, расходы на которые в соответствии с пунктом 7 статьи 262 НК РФ включаются в состав прочих расходов в размере фактических затрат с повышающим коэффициентом, определен постановлением Правительства РФ от 24.12.2008 N 988 и включает, в том числе НИОКРы в области информационно-телекоммуникационных систем, транспортных систем, технологии электрокаров и беспилотного транспорта.

Правительство хочет ввести в действующее законодательство единые определения понятий: «технологический испытательный центр», «технологический испытательный полигон», «цифровой испытательный полигон», а также расширить полномочия Минпромторга России в части подтверждения соответствия требованиям, установленным к технологическим испытательным полигонам, цифровым испытательным полигонам и технологическим испытательным центрам (проект федерального закона «О внесении изменений в статьи 3 и 6 Федерального закона «О промышленной политике в Российской Федерации», ID проекта 01/05/10-24/00151694).

Предлагаемые изменения направлены на удовлетворение потребности российских производителей в проведении испытаний оборудования и технологий в целях развития российского производства и экспортного потенциала.

Минэкономразвития России в соответствии с положениями Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации» подготовило проекты порядка формирования комиссии, порядка рассмотрения комиссией случаев причинения вреда жизни, здоровью или имуществу в результате реализации экспериментального правового режима при использовании решений, разработанных с применением технологий искусственного интеллекта, и порядка подготовки заключения комиссии по установленной форме (ID проекта 01/02/10-24/00151898).

Минпросвещения России опубликовало в целях общественного обсуждения проект ФГОС СПО по специальности 09.02.13 Интеграция решений с применением технологий искусственного интеллекта (ID проекта 01/02/10-24/00151948).

Утверждены национальные и предварительные национальные стандарты для интеллектуальной строительно-дорожной техники:

ПНСТ 968-2024 Алгоритмы искусственного интеллекта, используемые в управлении движением строительно-дорожной техники. Общие положения.

ПНСТ 966-2024 Алгоритмы систем искусственного интеллекта для обнаружения и идентификации препятствий строительно-дорожной техники. Методы испытаний.

ГОСТ Р 71751-2024 Технологии систем искусственного интеллекта в строительно-дорожной технике. Варианты использования.

ГОСТ Р 71750-2024 Технологии искусственного интеллекта в строительно-дорожной технике. Термины и определения.

Также утверждена серия национальных и предварительных национальных стандартов для систем искусственного интеллекта:

ПНСТ 965-2024 Системная и программная инженерия. Тестирование программного обеспечения. Часть 11. Тестирование систем искусственного интеллекта

ПНСТ 963-2024 Искусственный интеллект. Руководство для приложений на основе искусственного интеллекта

ПНСТ 944-2024 Искусственный интеллект. Функциональная архитектура систем машинного обучения для обеспечения качества обслуживания в сети ИМТ-2020

ПНСТ 943-2024 Искусственный интеллект. Структура архитектуры систем машинного обучения в будущих сетях, включая ИМТ-2020

ГОСТ Р ИСО/МЭК 24029-2-2024 Искусственный интеллект. Оценка робастности нейронных сетей. Часть 2. Методология использования формальных методов

ГОСТ Р ИСО/МЭК 20547-3-2024 Информационные технологии. Эталонная архитектура больших данных. Часть 3. Эталонная архитектура

ГОСТ Р 71540-2024 Искусственный интеллект. Эталонная архитектура инженерии знаний

ГОСТ Р 71539-2024 Искусственный интеллект. Процессы жизненного цикла системы искусственного интеллекта

ГОСТ Р 71484.4-2024 Искусственный интеллект. Качество данных для аналитики и машинного обучения. Часть 4. Структура процесса управления качеством данных

ГОСТ Р 71484.3-2024 Искусственный интеллект. Качество данных для аналитики и машинного обучения. Часть 3. Требования и рекомендации по управлению качеством данных

ГОСТ Р 71484.2-2024 Искусственный интеллект. Качество данных для аналитики и машинного обучения. Часть 2. Показатели качества данных

ГОСТ Р 71484.1-2024 Искусственный интеллект. Качество данных для аналитики и машинного обучения. Часть 1. Обзор, терминология и примеры

ГОСТ Р 71476-2024 Искусственный интеллект. Концепции и терминология искусственного интеллекта

1.1. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

Минпросвещения России подготовило проекты примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий (*проект приказа Минпросвещения России «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий»*, ID проекта 02/08/10-24/00151972).

В базовом цикле Примерной программы раздел «Правила дорожного движения» учебного предмета «Основы законодательства Российской Федерации в сфере дорожного движения» дополнен новыми темами и перечнем изучаемых вопросов в них в соответствии с актуальными изменениями в Правилах дорожного движения, в том числе включено изучение вопросов опасного вождения, средств индивидуальной мобильности, особенностей предъявления электронных документов, использования жилетов со световозвращающими полосами и др.

Минпромторг России подготовил изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 17 июля 2015 года №719 в части продукции автомобилестроения. Проектом постановления подразумеваются технические уточнения в части требований по начислению баллов за ряд комплектующих, а также корректировки в части пороговых значений для допуска автомобильной техники к госзакупкам (*проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 17 июля 2015 г. № 719»*, ID проекта 01/01/10-24/00152060).

В частности, проектом постановления предлагается техническая корректировка технологических операций/условий по некоторым компонентам (тяговые батареи, подрамники, свечи зажигания), уточнение возможности применения механизма балльной оценки к автомобилям скорой

медицинской помощи, произведенным на базовом транспортном средстве категории МЗ.

Кроме того, проектом предполагается сохранение условий допуска к действующим мерам господдержки на уровне текущего года для прицепной техники.

Одновременно предлагаемые изменения направлены на сохранение пороговых значений допуска продукции автомобильной промышленности к госзакупкам до конца 2026 года: не менее 3200 баллов для легковых, легких коммерческих и грузовых автомобилей, не менее 2900 баллов для автобусов. При этом подразумевается поэтапный рост данного показателя в среднем на 200-400 баллов в зависимости от сегмента в последующие годы. Пересмотр пороговых значений обусловлен в том числе изменениями в максимально допустимом количестве баллов, которые автопроизводители могут набрать за НИОКР, действующими с мая текущего года.

Правительство издало распоряжение, устанавливающее порядок предоставления субсидий из федерального бюджета в отношении кредитов, предоставляемых ООО «РЭНЕРА» на цели реализации инвестиционного проекта «Строительство завода производства ячеек, модулей, паков и стационарных систем на основе литий-ионных ячеек 4 ГВт*ч в Москве» (распоряжение Правительства Российской Федерации от 29.10.2024 № 3055-р).

Льготная процентная ставка по кредитам, предоставленным на цели реализации инвестиционного проекта, составляет один процент годовых, период льготного кредитования составляет 14 лет (2024 - 2037 годы).

Минтранс России подготовил изменения в государственную программу «Развитие транспортной системы» в связи с разработкой нового национального проекта «Инфраструктура для жизни» (проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации», ID проекта 01/01/10-24/00151823).

В частности, корректировки в части указания на новый нацпроект вносятся в правила предоставления субсидий на развитие городского электрического транспорта на территории субъектов Российской Федерации, а также на реализацию инфраструктурных проектов, направленных на комплексное развитие городского электрического транспорта.

Утверждены предварительные национальные и межгосударственные стандарты для электротранспорта:

ПНСТ 971-2024 Транспортные средства дорожные с электрическим приводом. Функциональные требования и требования безопасности к передаче энергии между транспортным средством и внешней электрической цепью. Часть 5. Автоматическая проводная передача энергии

ПНСТ 970-2024 Транспортные средства дорожные с электрическим приводом. Функциональные требования и требования безопасности к передаче энергии между транспортным средством и внешней электрической цепью. Часть 3. Передача энергии постоянного тока

ПНСТ 969-2024 Транспортные средства дорожные с электрическим приводом. Функциональные требования и требования безопасности к передаче энергии между транспортным средством и внешней электрической цепью. Часть 2. Передача энергии переменного тока

ГОСТ IEC 62196-1-2024 Вилки, штепсельные розетки, переносные розетки и вводы для транспортных средств. Проводная зарядка для электромобилей. Часть 1. Общие требования

Межгосударственный стандарт вводится в действие с 01.04.2026г. с одновременной отменой с 01.04.2026г. ГОСТ Р МЭК 62196-1-2013.

ГОСТ IEC TS 62196-4-2024 Вилки, штепсельные розетки, соединители и вводы для транспортных средств. Проводная зарядка для электромобилей. Часть 4. Требования размерной совместимости и взаимозаменяемости для штыревых разъемов и контактных трубок автомобильных соединителей постоянного и тока применений класса II и класса III

ГОСТ IEC TS 62196-3-1-2024 Вилки, штепсельные розетки, соединители и вводы для транспортных средств. Проводная зарядка для электромобилей.

Часть 3-1. Соединители, вводы и кабельные сборки для систем зарядки постоянного тока, предназначенные для использования с системой терморегулирования

1.2. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

В целях формирования в рамках ЕАЭС систем электронных паспортов транспортных средств (шасси транспортных средств) и электронных паспортов самоходных машин и других видов техники государства - члены ЕАЭС должны обеспечить до 1 декабря 2024 г. заключение временных соглашений об информационном взаимодействии между национальными операторами систем электронных паспортов и администратором систем электронных паспортов (акционерное общество «Электронный паспорт»)(распоряжение Совета ЕЭК от 18 октября 2024 г. № 28 «О некоторых вопросах реализации Соглашения о введении единых форм паспорта транспортного средства (паспорта шасси транспортного средства) и паспорта самоходной машины и других видов техники и организации систем электронных паспортов от 15 августа 2014 года»).

22 октября 2024 г. в Москве состоялось заседание Комиссии Парламентского Собрания Союза Беларуси и России по законодательству и Регламенту, где участники обсудили ход работы по реализации модельного законодательного акта «О системе обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств Союзного государства», который был принят постановлением Парламентского Собрания Союза Беларуси и России 19 июня 2023 года.

Реализация модельного законодательного акта предусматривает внесение в законодательство Республики Беларусь и Российской Федерации ряда изменений, которые позволят распространить действие договора

страхования, заключенного на территории одного государства, на страховые случаи, произошедшие на территории другого государства.

Правительством Российской Федерации законопроект «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» внесен в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации в августе 2024 года (№ 695231-8) и 24 сентября 2024 года принят в первом чтении.

В Республике Беларусь подготовлен проект Указа Президента Республики Беларусь, который направлен на реализацию модельного законодательного акта.

Парламентарии отметили, что с учетом необходимости синхронного приведения законодательства Республики Беларусь и Российской Федерации в соответствие с модельным законодательным актом сроки вступления в силу вышеуказанных проектов нормативных правовых актов будут согласованы в ближайшее время. После внесения изменений в законодательство Республики Беларусь и Российской Федерации следующим этапом реализации модельного законодательного акта станут разработка и утверждение профессиональными объединениями страховщиков Правил системы страхования Союзного государства.

В целях правового и организационного обеспечения начала функционирования системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств Союзного государства потребуются также изменение и принятие национальных нормативных актов, в том числе регуляторами страхового рынка обеих стран.

Министр транспорта Российской Федерации Роман Старовойт и Министр транспорта и коммуникаций Киргизской Республики Абсатар Сыргабаев подписали протокол о внесении изменений в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Киргизской Республики о международном автомобильном сообщении от 16 апреля 2002 г.

Протокол приводит в соответствие с Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г. положения Соглашения от 2002 г. в части регулирования каботажных автоперевозок и терминологии, касающейся специальных разрешений на перевозки грузов или пассажиров в/из третьих стран, крупногабаритных и тяжеловесных, а также опасных грузов.

Кроме того, российские и киргизские автоперевозчики, осуществляющие перевозки пассажиров между странами, должны будут обеспечить передачу сведений о пассажирах и персонале транспортных средств в информационные системы Киргизии и России.

Подготовлен проект федерального закона «О внесении на ратификацию Протокола о внесении изменений в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики об облегчении поездок граждан» (ID проекта 04/13/10-24/00152005).

В соответствии со статьей 1 Протокола предусматривается упрощенный визовый режим для отдельных категорий граждан. При этом такой режим распространяется на более широкий круг субъектов, чем предусмотрено в действующем Соглашении, в частности, на осуществляющих перевозки через российско-китайский участок государственной границы, а не только обслуживающих приграничную торговлю, водителей, членов экипажей транспортных средств, экспедиторов и переводчиков.

Подготовлен проект федерального закона «О ратификации Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь о международных автомобильных перевозках» (ID проекта 04/13/10-24/00152003).

Соглашение определяет порядок международных автоперевозок пассажиров и грузов между Белоруссией и РФ, транзитом по их территориям, с территории третьего государства или на территорию третьего государства, а также каботажные автомобильные перевозки грузов, осуществляемые

перевозчиком одной стороны соглашения между пунктами, расположенными на территории другой стороны. Перевозки грузов между РФ и Белоруссией и транзитные перевозки по их территориям осуществляются без разрешений, кроме нескольких оговоренных случаев.

Документ предусматривает постепенную отмену разрешительной системы в отношении перевозок грузов в третьи страны или из них. В частности, с 1 января 2024 г. не потребуется разрешение для перевозок грузов с территории или на территорию Албании, Боснии и Герцеговины, Северной Македонии, Сербии и Черногории, с 1 января 2025 г. - с территории или на территорию государств - участников СНГ. С 1 января 2026 года не нужны будут разрешения для перевозок с территории или на территорию Великобритании и государств Евросоюза, за исключением Австрии, Бельгии, Германии, Италии, Нидерландов, Франции, Польши, Финляндии, Швеции, Чехии, Литвы, Латвии и Эстонии. С 1 января 2028 г. подобный режим начнет действовать для перевозок грузов третьих стран с территории одной стороны соглашения на территорию другой стороны. С 1 января 2030 г. разрешение не потребуется для перевозок грузов с территории или на территорию всех государств.

На рассмотрение в Госдуму РФ внесен законопроект, которым предлагается установить обязанность уполномоченных органов предоставлять информацию о начислении суммы платы в счет возмещения вреда, причиняемого тяжеловесным транспортным средством, и суммы платы за проезд транспортных средств по платной автомобильной дороге в Государственную информационную систему о государственных и муниципальных платежах (проект федерального закона «О внесении изменений в статьи 31 и 40 Федерального закона "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», № 746279-8).

Реализация положений проекта федерального закона позволит обеспечить информирование владельцев транспортных средств о наличии

задолженности и закрепить правовые основания для комфортного механизма ее погашения в установленные законодательством Российской Федерации сроки.

Минтранс России разместил на общественное обсуждение проект федерального закона, вносящего изменения в Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта, предусматривающий наделение Правительства Российской Федерации правом устанавливать перечень видов грузов, при перевозке которых перевозочные документы формируются только в электронном виде (*проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», ID проекта 01/05/10-24/00151801*).

Вносимые изменения направлены на определение тех видов грузов, при перевозке которых чаще всего допускаются нарушения, в том числе допустимых весовых параметров транспортного средства. Закрепление необходимости оформления перевозочных документов исключительно в электронном виде при перевозке таких видов грузов позволит своевременно предотвращать возможные нарушения, что сделает сферу перевозок грузов автомобильным транспортом более эффективной.

Документ подготовлен для повышения прозрачности рынка автомобильных перевозок отдельных видов грузов, а также в целях сокращения количества сопутствующих им административных правонарушений.

На рассмотрение в Госдуму РФ внесен законопроект, направленный на обеспечение возможности страховщикам подключить свои информационные системы к ЕСИА в целях реализации сервиса «Европротокол онлайн», что позволит увеличить количество приложений для оформления извещения о ДТП в форме электронного документа, и будет способствовать увеличению количества случаев составления водителями

электронных извещений о ДТП без вызова сотрудников полиции (проект федерального закона «О внесении изменений в статью 11-1 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», № 746282-8).

На рассмотрение в Госдуму РФ внесен законопроект, которым предлагается установить особенности реализации образовательных программ для подготовки работников, осуществляющих трудовую деятельность в области поддержки инфраструктуры и безопасности сети автомобильных дорог (проект федерального закона «О внесении изменений в статью 85 Федерального закона «Об образовании в Российской Федерации», № 742446-8).

С 1 января 2026 г. сведения о транспортных средствах и их владельцах, внесенных в федеральную государственную информационную систему учета и регистрации тракторов, самоходных машин и прицепов к ним, представляются в налоговые органы оператором ФГИС УСМТ по новой утвержденной форме (приказ Федеральной налоговой службы от 04.09.2024 № ЕД-7-21/706@ «Об утверждении формы, порядка ее заполнения и формата представления в электронной форме сведений о зарегистрированных транспортных средствах и об их владельцах, внесенных в федеральную государственную информационную систему учета и регистрации тракторов, самоходных машин и прицепов к ним»).

Минтранс России подготовил изменения в государственную программу Российской Федерации «Развитие транспортной системы» в части корректировки описания стратегических приоритетов в целях приведения в соответствие с Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации до 2030 года и на перспективу до 2036 года», а также на основании результатов оценки работы

транспортного комплекса в 2022–2023 годах, произошедших изменений ландшафта функционирования транспортного комплекса, в том числе в связи с введением существенных ограничений в отношении Российской Федерации в начале 2022 года со стороны «недружественных» стран, изменений в работе экономики Российской Федерации в целом и транспортного комплекса в частности, направленные на адаптацию к введенным санкциям (проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596», ID проекта 01/01/10-24/00151777).

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

2.1. ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ И ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ

Министерство земельных ресурсов, инфраструктуры и транспорта Южной Кореи подготовило 16 новых национальных стандартов для упрощения подключения данных цифрового двойника земли и использования их в различных сферах, которые вводятся в действие 31 октября 2024 г.

Серия стандартов Национальные цифровые двойники разделена на области: для внутреннего пространства, подземного пространства, модели местности и транспорта, каждая из которых включает в себя части: модели данных, качество, метаданные и спецификация продукта. Южная Корея - первая страна, установившая национальный стандарт для цифровых двойников в отдельных областях.

Стандарты для национального цифрового двойника транспорта имеют нумерацию с KS X 6809-1 по KS X 6809-4:

KS X 6809-1 Географическая информация - Национальный цифровой двойник транспорта - Часть 1: Модель данных

KS X 6809-2 Географическая информация - Национальный цифровой двойник транспорта - Часть 2: Качество данных

KS X 6809-3 Географическая информация - Национальный цифровой двойник транспорта - Часть 3: Метаданные

KS X 6809-4 Географическая информация - Национальный цифровой двойник транспорта - Часть 4: Спецификация информационного продукта

Министерство транспорта Китая и Государственная администрация по надзору и регулированию рынка Китая издали План реализации пилотного проекта по стандартизации национальных услуг (интеллектуальный транспорт) и объявили конкурс на пилотные проекты по стандартизации на 2024 г.

Работа, проводимая пилотным подразделением, должна быть направлена на создание надежной системы стандартов, постоянное содействие разработке стандартов, укрепление базового потенциала стандартизации, усиление оценки внедрения и применения стандартов, совершенствование механизма постоянного улучшения и создание бренда интеллектуального транспорта.

В Китае опубликованы рекомендованные национальные стандарты в области кибербезопасности и интернета вещей:

GB/T 44811-2024 Интернет вещей - методы оценки качества данных

GB/T 44778-2024 Технические требования и методы испытаний для обеспечения кибербезопасности диагностических интерфейсов транспортных средств

GB/T 44774-2024 Спецификации управления аварийным реагированием для обеспечения кибербезопасности транспортных средств

GB/T 44850-2024 Элементы и методы тестирования безопасности вождения для интеллектуальных и подключенных транспортных средств

GB/T 44862-2024 Технологии кибербезопасности - критерии оценки киберустойчивости

2.2. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

В Великобритании опубликованы отчеты об исследованиях, проведенных в 2023 г. в области транспортной оценки и стратегического моделирования (TASM). Отчеты содержат анализ, экспертизу, оценку, моделирование и исследования, проведенные для обоснования решений и политики в области транспорта.

Также опубликованы отчеты об исследованиях в области персональной мобильности (езда на велосипеде и ходьба пешком).

Например, опубликованы отчеты о результатах пилотного проекта, направленного на увеличение количества и использования электровелосипедов в Корнуолле.

В отчете указывается, что:

- пилот успешно привлек интерес людей моложе, чем типичные пользователи электровелосипедов;
- выездные презентации, кредиты «возможность попробовать» (ОТТ) и кредитные схемы «wheels 2 work electric» (W2We) могут помочь устранить гендерный разрыв в велоспорте;
- четверть участников сообщили, что никогда не ездили на велосипеде и испытывают неуверенность — для этих людей попытка езды на электровелосипеде может побудить их ездить на нем чаще;
- почти все участники ОТТ и W2We использовали электровелосипед не реже одного раза в неделю, а половина использовали электровелосипед не реже 3 или 4 дней в неделю;
- электровелосипеды были полезны для людей, которым приходилось дольше добираться на работу, помогали людям экономить деньги и позволяли участникам с ограниченной подвижностью легче передвигаться.

В приложениях к отчету представлены полные результаты социальных исследований, проведенных в рамках оценки, а также информация об участниках исследования и методах сбора данных.

В отчете «Уроки для практиков» изложены 15 уроков, извлеченных из пилотного проекта, которые помогут в разработке будущих маркетинговых схем для распространения использования электровелосипедов.

В Ирландии в целях общественного обсуждения опубликован проект Стратегии данных об инфраструктуре зарядки электромобилей.

В Стратегии изложены меры, которые необходимо реализовать для эффективного сбора, использования и предоставления данных соответствующим заинтересованным сторонам и конечным пользователям.

Цель стратегии — создать инфраструктуру данных и правила, необходимые для поддержки пользователей инфраструктуры зарядки электромобилей в Ирландии.

Данные, которые будут доступны владельцам электромобилей, покажут совместима ли зарядная станция с их автомобилем, какова мощность зарядной станции, её стоимость, а также работает ли она в данный момент.

Данные будут предоставляться поставщикам информационных услуг непосредственно операторами зарядных станций через открытый интерфейс прикладного программирования.

Предполагается, что участники рынка, в том числе разработчики мобильных приложений и информационных сервисов, предоставят возможность доступа к этим данным посредством приложений, включая возможность их визуализации, использования и обмена.

Стратегия описывает данные, инфраструктуру данных и политику, необходимую для поддержки пользователей данных об общедоступной инфраструктуре зарядки электромобилей в Ирландии. В ней также описывается, как Ирландия будет выполнять свои нормативные обязательства в соответствии с директивой ITS и регламентом AFIR Евросоюза в отношении инфраструктуры для зарядки электромобилей.

В Южной Корее вступили в силу статьи 8 и 9 Закона о поддержке инноваций в области мобильности, которыми регулируются вопросы создания инфраструктуры мобильности и дорожной среды, благоприятной для мобильности.

В частности, лица, которые намереваются реализовать проект развития транспортного объекта определенного масштаба, обязаны применить меры по улучшению мобильности. Федеральные и местные власти обязаны применять принципы проектирования для создания дорожной среды, благоприятной для мобильности, при новом строительстве, расширении или улучшении дороги, за исключением определенных случаев, а также проводить пилотные проекты для создания и распространения дорожной среды, благоприятной для мобильности.

В целях введения в действие указанных положений соответствующие изменения внесены в Постановление о введении в действие Закона о поддержке инноваций в области мобильности.

Постановлением определены проекты, в том числе по масштабу, в отношении которых применяются меры по улучшению мобильности.

Меры по улучшению инфраструктуры мобильности предполагают следующее:

а) улучшение доступности мобильности, включая:

- создание системы связи между транспортными пунктами с помощью общественного транспорта;

- улучшение транспортной доступности для пассажирского транспорта и такси;

- повышение мобильности пешеходов, например, за счет расширения тротуаров;

- улучшение связности общественного транспорта, включая предоставление совместных велосипедов и персональных средств передвижения;

б) повышение безопасности мобильности, включая:

- повышение безопасности пешеходов на транспортных объектах и подъездных дорогах к транспортным объектам;

- повышение безопасности пользователей средств индивидуальной мобильности при подъезде к транспортным объектам и парковке возле них;

- установка оборудования для обеспечения безопасной эксплуатации усовершенствованных средств мобильности;

- реагирование на заторы или чрезвычайные ситуации на транспортных объектах;

в) повышение удобства передвижения, включая:

- обеспечение парковок для транспортных средств индивидуальной мобильности;

- установку зарядных устройств для экологически чистых транспортных средств;

- разработку оптимальных транзитных маршрутов для общественного транспорта, индивидуальных средств передвижения и т. д.;

- уменьшение перегруженности дорог путем установки перехватывающих парковок для пользователей личных автомобилей;

г) другие меры, которые министр земельных ресурсов, инфраструктуры и транспорта сочтет необходимыми для улучшения мобильности.

Постановлением также определены случаи, когда нет необходимости применять принципы проектирования для создания дорожной среды, благоприятной для мобильности, а также критерии для проведения пилотного проекта по созданию и распространению дорожной среды, благоприятной для мобильности.

Закон о поддержке инноваций в области мобильности был принят в Южной Корее 18.04.2023 г. и вступил в силу 19.10.2023 г., за исключением ст. 8 и ст. 9, которые вступили в силу 19.10.2024 г.

Закон определяет понятия «мобильность», «передовая мобильность», «средства мобильности» и др., и направлен на поддержку частных инноваций в области мобильности и установление системы государственной поддержки.

В качестве средств мобильности определены, в том числе, автономные транспортные средства и городской воздушный транспорт.

Закон о мобильности важен тем, что он впервые закладывает институциональную основу для поддержки внедрения и распространения новых видов мобильности и внедрения инноваций под руководством частного сектора.

В Китае опубликованы «Правила городского общественного транспорта», принятые Государственным советом Китая.

Правилами предусмотрены комплексные меры, направленные на развитие городского общественного транспорта (повышение уровня обслуживания населения, уровня безопасности транспорта, совершенствование процедур территориального планирования в части транспортной доступности и др.), общественный транспорт определен в качестве приоритетного для поездок населения.

В Китае опубликованы два рекомендованных национальных стандартов для индустрии восстановления и использования б/у автозапчастей:

GB/T 44727-2024 Технические требования к демонтажу повторно используемых деталей транспортных средств с истекшим сроком эксплуатации

Стандарт разработан для обеспечения руководства процессом разборки деталей автомобилей с истекшим сроком службы в целях обеспечения эффективности и безопасности работ и снижения негативного воздействия на окружающую среду.

Стандарт охватывает все аспекты процесса, начиная с этапа подготовки и заканчивая собственно операцией и последующей утилизацией.

На этапе подготовки персонал должен пройти профессиональную подготовку по характеристикам различных моделей автомобилей и их возможных опасных веществ или компонентов, таких как аккумуляторы, подушки безопасности и т. д., а также иметь соответствующие средства индивидуальной защиты и инструменты. Площадка должна хорошо проветриваться, находиться вдали от источников возгорания и иметь специальную зону для хранения деталей, пригодных для повторного использования, и отходов, подвергшихся демонтажу.

Что касается самого процесса демонтажа, то в GB/T 44727-2024 подробно описано, как правильно отделить основные компоненты, такие как конструкция кузова, система двигателя и электрооборудование. Особое внимание уделяется необходимости принятия дополнительных мер безопасности при демонтаже электромобилей, содержащих опасные вещества (например, свинцово-кислотные батареи) или высоковольтные системы. Кроме того, уточняется, какие детали могут быть использованы непосредственно в качестве многоразовых, а какие необходимо очистить, проверить или даже отремонтировать, прежде чем вернуть их в эксплуатацию.

Стандарт также содержит требования к регистрации информации, включая, помимо прочего, основные сведения о каждом транспортном средстве, дату демонтажа, имя оператора и особенности каждой снятой и планируемой к повторной продаже детали. Это делается для того, чтобы все

действия были задокументированы и можно было легко отследить источник проблемы.

GB/T 44728-2024 Техническая спецификация для управления отслеживаемостью повторно используемых деталей транспортных средств с истекшим сроком эксплуатации

Стандарт устанавливает процесс прослеживаемости, информацию о прослеживаемости, платформу информации о прослеживаемости, правила кодирования и требования к маркировке повторно используемых деталей транспортных средств, а также процесс сбора, использования и управления такой информацией.

В Китае опубликованы рекомендованные национальные стандарты для электровелосипедов и электромотоциклов, а также рекомендованный национальный стандарт, устанавливающий требования к учету и отчетности по выбросам парниковых газов для предприятий наземного транспорта:

GB/T 44852-2024 Электромотоциклы и электромопеды - требования безопасности к проводящему соединению с внешним источником электроэнергии

GB/T 44676-2024 Спецификация послепродажного обслуживания электровелосипедов

Стандарт содержит рекомендации по послепродажному обслуживанию электровелосипедов и включает в себя требования по целому ряду направлений, начиная с создания сервисной сети и заканчивая оценкой качества обслуживания.

В отношении создания сервисной сети стандарт предусматривает, что производители и продавцы электровелосипедов должны создавать разумно распределенные сервисные пункты и гарантировать, что эти сервисные пункты имеют достаточный потенциал технической поддержки и снабжения деталями, чтобы быстро реагировать на потребности пользователей. В то же время они должны предоставлять пользователям удобные каналы получения сервисной информации через онлайн-платформы и другими способами.

Для процесса ремонта и технического обслуживания стандарт подробно определяет конкретные операционные шаги и временные рамки, включая диагностику неисправностей, замену деталей, проверку работоспособности и т.д. В стандарте подчеркивается необходимость использования оригинальных сертифицированных деталей и компонентов для ремонтных работ, чтобы гарантировать безопасность и долговечность автомобиля.

Стандарт определяет требования к профессиональным навыкам персонала послепродажного обслуживания, такие как обучение и аттестация, регулярное повышение квалификации и тренинги для поддержания актуального уровня технических знаний.

При взаимодействии с клиентами стандарт рекомендует использовать различные методы связи (телефон, Интернет и др.), своевременно собирать отзывы клиентов, принимать меры по улучшению сервиса, гарантировать своевременное рассмотрение жалоб.

GB/T 44677-2024 Методы испытаний потребления энергии и дальности хода для электровелосипедов

Стандарт предназначен для обеспечения единого метода испытаний энергопотребления и дальности хода электровелосипедов. Распространяется на двухколесные транспортные средства, у которых есть педали и которые используют аккумуляторные батареи в качестве вспомогательной энергии. Его основная цель - обеспечить последовательность и сопоставимость результатов испытаний различных марок и моделей с помощью стандартизированного процесса тестирования.

В стандарте определяется ряд терминов и определений, например, «потребление энергии» означает общее количество электрической энергии, потребляемой после прохождения определенного расстояния в конкретных условиях; «дальность» означает максимальное расстояние, которое можно непрерывно проехать на полностью заряженном аккумуляторе в заданных условиях.

Стандарт описывает конкретные этапы и технические требования, которые необходимо соблюдать при проведении измерений, включая, помимо прочего, следующие:

Условия проведения испытаний: влияние внешних факторов на характеристики батареи, таких как температура и влажность, должно контролироваться в разумных пределах.

Подготовка автомобиля: включает в себя настройку на оптимальные условия (например, давление в шинах), загрузку имитируемого веса пассажиров и обеспечение адекватного электропитания.

Режим вождения: определяет, как должен действовать водитель, чтобы имитировать типичное поведение водителя в реальных условиях эксплуатации.

Регистрация и обработка данных: определяет, какие ключевые параметры должны быть собраны, и предоставляет стандартный набор методов анализа данных, которые будут использоваться для расчета окончательных результатов.

GB/T 32151.27-2024 Требования к учету и отчетности по выбросам парниковых газов - Часть 27: Предприятие наземного транспорта

Стандарт определяет границы учета, этапы учета и методы учета, управление качеством данных, а также содержание и формат отчетов, связанных с учетом и отчетностью о выбросах парниковых газов предприятиями наземного транспорта.

2.3. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

Российская Федерация представила для рассмотрения в ЕЭК ООН в Группу экспертов по Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) *Предложение по внесению изменений в Меморандум о взаимопонимании между ЕЭК ООН и Европейской комиссией в рамках ЕСТР.*

Объединенный исследовательский центр Еврокомиссии (JRC) предоставляет определенные сертификационные услуги некоторым договаривающимся сторонам ЕСТР, не входящим в ЕС, в соответствии с

меморандумом о взаимопонимании, подписанным между ЕЭК ООН и службами Еврокомиссии в 2009 г.

В 2022 г. JRC из-за санкций отказался предоставлять России и Белоруссии новый сертификат криптографических ключей для водительских карт для тахографов ЕСТР.

Предлагаемые изменения в Меморандум направлены на закрепление возможности создания аналогичных сертификационных центров, которые могли бы осуществлять функции выдачи сертификатов национальных ключей и сертификации тахографов и их компонентов на эксплуатационную совместимость, а также иные функции, направленные на содействие урегулированию вопросов, связанных с выполнением предписаний ЕСТР, касающихся цифровых тахографов, на территории государств, не являющихся членами ЕС.

В свою очередь Венгрия от имени двадцати семи государств-членов ЕС представила предложение о внесении изменений в *Добавление 1В к Приложению к ЕСТР*, согласно которому роль Еврокомиссии в реализации ЕСТР будет признана в самом ЕСТР, и она сможет продолжать поддерживать внедрение ЕСТР и проводить сертификацию в странах, не входящих в ЕС, при определённых условиях (в отношении Договаривающихся сторон, против которых Европейский Союз не принял меры, которые он считает необходимыми для защиты своих существенных интересов безопасности, и в той мере, в какой это позволяют правила Европейского Союза).

Министерство земельных ресурсов, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии приняло постановление о внесении изменений в Правила исполнения Закона об использовании информационных и коммуникационных технологий в Японии, распространяющее возможность хранения и предъявления свидетельств об обязательном страховании транспортных средств в электронном виде для всех типов автомобилей.

Ранее, с июня 2023 года, хранение таких свидетельств в электронном виде и предъявление с помощью электромагнитных устройств (телефон и др.)

стало возможным для транспортных средств, в которых в силу конструкции сложно хранить свидетельство на материальном носителе (например, электроскутеры). Теперь по запросу страховой отрасли, которая объявила о создании базы данных для хранения свидетельств в электронном виде, действия этих положений распространены на все типы транспортных средств.

В Китае опубликован рекомендованный национальный стандарт GB/T 44779-2024 Спецификация бизнес-процесса международной торговли - модель эталонных данных Покупка/Отгрузка/Оплата

Стандарт охватывает основные звенья процесса международной торговли, включая этапы закупки, транспортировки и оплаты. Цель стандарта - способствовать повышению эффективности и точности информационных потоков в международной торговле между предприятиями разных стран и регионов путем определения ряда элементов данных и форматов обмена информацией.

В стандарте подробно описаны основные виды необходимой информации и их структурированное представление на каждом этапе от заказа покупателя до окончательной доставки товара покупателю. Например, на этапе покупки он охватывает спецификации продукции, требования к количеству, ценовые условия и т.д.; в транспортной части он фокусируется на такой информации, как адрес доставки, адрес получения, выбор перевозчика и ожидаемое время прибытия; в части оплаты он уточняет детали метода оплаты, тип валюты, основу для расчета обменного курса и т.д.

Кроме того, стандарт содержит набор стандартизированных моделей данных, которые помогут предприятиям лучше организовать и управлять соответствующими данными в своих внутренних системах, что сделает обмен данными с другими партнерами более плавным и эффективным. Это не только поможет сократить количество несостыковок и задержек, вызванных асимметричной информацией или недопониманием, но и повысить прозрачность и прослеживаемость всей цепочки поставок.