



МОСКОВСКИЙ  
ПОЛИТЕХ



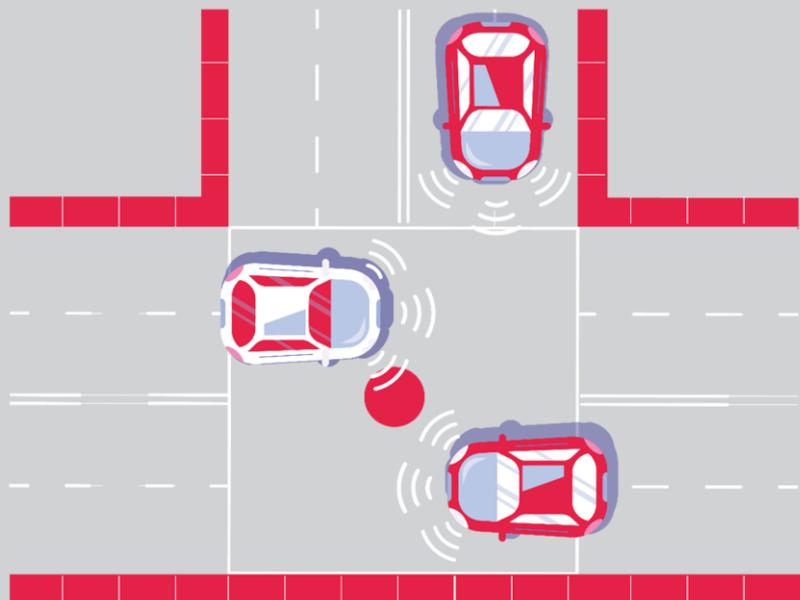
Автонет

Национальная технологическая  
инициатива

01.11.2024 - 15.11.2024

# Дайджест новостей нормативного правового регулирования рынка Автонет

Москва  
2024



## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
1. Изменения правового регулирования рынка Автонет в России и странах ЕАЭС .....	4
1.1. Телематические транспортные и информационные системы....	4
1.2. Интеллектуальная городская мобильность .....	6
1.3. Транспортно-логистические услуги .....	9
2. Изменения правового регулирования рынка Автонет на международном уровне и в зарубежных странах .....	11
2.1. Телематические транспортные и информационные системы..	11
2.2. Интеллектуальная городская мобильность .....	14
2.3. Транспортно-логистические услуги .....	18

## 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 ноября 2024 г.

Дайджест содержит два основных раздела: первый раздел - изменения правового регулирования рынка Автонет в России и странах ЕАЭС, второй - на международном уровне и за рубежом. Информация в основных разделах сгруппирована в подразделы в соответствии с основными сегментами рынка Автонет:

- телематические транспортные и информационные системы;
- интеллектуальная городская мобильность;
- транспортно-логистические услуги.

Дайджест подготовлен Инфраструктурным центром Автонет Московского Политеха на основании данных еженедельного мониторинга информационных ресурсов Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти, органов Евразийского экономического союза, зарубежных и международных информационных интернет-ресурсов, связанных с совершенствованием законодательства и устранением административных барьеров по тематике Автонет, а также с использованием информации, размещенной в СПС «Консультант Плюс», «Гарант».

## **1. ИЗМЕНЕНИЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РЫНКА АВТОНЕТ В РОССИИ И СТРАНАХ ЕАЭС**

### **1.1. ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ И ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ**

**Дополнен перечень приоритетных направлений проектов технологического суверенитета и структурной адаптации экономики РФ** (Постановление Правительства Российской Федерации от 06.11.2024 № 1492 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2023 г. № 603»).

В частности, в перечень приоритетных направлений проектов технологического суверенитета включено производство комплектующих и принадлежностей для автотранспортных средств, таких как электронный блок управления двигателем, компоненты телематических систем и систем области «подключенный автомобиль», системы помощи водителю и др.

**Минпромторг России в целях общественного обсуждения опубликовал проект постановления (доработанный) о продлении до 30 июня 2025 г. действия отдельных положений постановления Правительства РФ от 12.05.2022 г. № 855, предусматривающего возможность для российских производителей выпускать в обращение транспортные средства по упрощенным требованиям** (проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 12 мая 2022 г. № 855», ID проекта 02/07/11-24/00152409).

**На рассмотрение в Госдуму РФ внесен законопроект, предусматривающий установление правила, согласно которому при фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами превышения установленной скорости одновременно должен подаваться сигнал красного цвета** (проект

федерального закона «О внесении изменения в статью 22 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», проект № 759430-8).

Предполагается, что такой сигнал психологически может заставить водителя почувствовать себя нарушителем сразу же в момент превышения скорости, а не через несколько дней при получении извещения о штрафе, и быть более внимательным при дальнейшем движении.

### **В целях общественного обсуждения опубликованы:**

*проект профессионального стандарта «Специалист по проектированию вакуумного технологического оборудования электронной промышленности» (ID проекта 01/02/11-24/00152492) и*

*проект профессионального стандарта «Руководитель производственного подразделения механосборочного производства» (ID проекта 01/02/11-24/00152491);*

*проект ФГОС СПО по специальности 09.02.13 Интеграция решений с применением технологий искусственного интеллекта (ID проекта 01/02/11-24/00152157);*

*проект ФГОС СПО по специальности 09.02.12 Техническая эксплуатация и сопровождение информационных систем (ID проекта 01/02/11-24/00152155);*

*проект ФГОС СПО по специальности 09.02.11 Разработка и управление программным обеспечением (ID проекта 01/01/11-24/00152150).*

### **Утверждены национальные стандарты в области робототехники:**

*ГОСТ Р 60.0.0.16-2024 Роботы и робототехнические устройства. Жизненный цикл. Термины и определения*

*ГОСТ Р 60.0.0.17-2024 Роботы и робототехнические устройства. Управление жизненным циклом. Основные положения*

ГОСТ Р 60.2.7.1-2024 Роботы и робототехнические устройства. Модульный принцип построения сервисных роботов. Часть 201. Общая информационная модель модулей

ГОСТ Р 60.2.2.5-2024 Роботы и робототехнические устройства. Сервисы, реализуемые сервисными роботами. Требования к системам обеспечения безопасности

## 1.2. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

**Подготовлен проект постановления, предусматривающего поэтапную индексацию утильсбора на сельхозтехнику до 2030 г.** (проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 6 февраля 2016 г. № 81», ID проекта 02/07/11-24/00152451).

Проектом постановления предлагается индексировать коэффициенты утилизационного сбора в отношении отдельных видов сельскохозяйственной техники, включая электрические трактора, производство которой освоено на территории Российской Федерации и Республики Беларусь, в 2025 году в 5 раз (за исключением сельскохозяйственных тракторов до 340 л.с.), а в период с 2026 года по 2030 год проводить ежегодную индексацию на 15% по всем видам техники.

Согласно пресс-релизу Минпромторга России индексация утилизационного сбора не окажет влияния на стоимость сельскохозяйственной техники российского и белорусского производства.

Минпромторг России следит за соблюдением ответственной ценовой политики со стороны отечественных производителей и предоставляет предприятиям комплекс мер господдержки, которые они могут задействовать на всех этапах работы с продукцией: от разработки до реализации. В частности, субсидирование НИОКР, субсидирование затрат на реинжиниринг, программы Фонда развития промышленности и кластерная инвестиционная платформа, программы стимулирования спроса.

**Минпромторг России предложил провести эксперимент по маркировке отдельных видов автомобильных запчастей с 1 февраля 2025 г. по 28 февраля 2026 г.; соответствующий проект постановления Правительства РФ опубликован на официальном сайте в целях общественного обсуждения** (*проект постановления Правительства РФ «О проведении на территории Российской Федерации эксперимента по маркировке средствами идентификации отдельных видов автомобильных запасных (сменных) частей», ID проекта 01/01/11-24/00152311*).

Проект постановления разработан в соответствии с инициативой российских производителей автозапчастей в целях защиты рынка от фальсифицированной и контрафактной продукции (автозапчастей).

В перечень автозапчастей, которые собираются маркировать в тестовом режиме, включены:

фильтры;

безопасные стекла упрочненные (закаленные) и многослойные, размер и формат которых позволяет использовать их на наземном транспорте;

свечи зажигания;

передние ветровые стекла (лобовые стекла), задние и другие окна.

Производители, импортеры, оптовые и розничные продавцы смогут принять участие в эксперименте на добровольной основе. Участие в нем позволит протестировать технологию нанесения QR-кодов.

Проект постановления предполагает организацию информационно-технического обеспечения проведения эксперимента с использованием информационной системы, предоставляемой в целях проведения эксперимента, в том числе посредством информационного взаимодействия с информационными системами федеральных органов государственной власти, принимающих участие в эксперименте, и информационными системами участников оборота автозапчастей. Оператором такой информационной системы выступит ООО «Оператор-ЦРПТ».

Цель эксперимента – тестирование бизнес-процессов и выработка оптимальных решений для участников оборота.

**В связи с установлением лимита энергопотребления при осуществлении майнинга цифровой валюты внесены изменения в Основы ценообразования в области регулируемых цен (тарифов) в электроэнергетике, согласно которым максимальное значение для первого диапазона объемов потребления электрической энергии (мощности) населением установлено в размере не более 3900 квт/ч в месяц** (Постановление Правительства Российской Федерации от 01.11.2024 № 1469 «Об установлении лимита энергопотребления при осуществлении майнинга цифровой валюты (в том числе участии в майнинг-пуле) без включения в реестр лиц, осуществляющих майнинг цифровой валюты, физическими лицами - гражданами Российской Федерации, не являющимися индивидуальными предпринимателями, и о внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2011 г. № 1178»).

Представляется, что при установлении лимита электропотребления для населения не были учтены интересы домохозяйств, во владении которых находятся электромобили. Расчеты показывают, что такие домохозяйства могут превышать лимиты потребления электроэнергии и переплачивать за нее по завышенному тарифу. В таком случае, электромобиль станет более дорогим в эксплуатации и не привлекательным для потенциальных потребителей.

**Утвержден профессиональный стандарт для инженеров по охране окружающей среды, проектирующих дороги** (приказ Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 14.10.2024 № 554н «Об утверждении профессионального стандарта «Специалист в области разработки мероприятий по охране окружающей среды при проектировании автомобильных дорог, мостовых сооружений и транспортных тоннелей»).

**В целях общественного обсуждения опубликован проект ФГОС СПО по профессии 23.01.23 Электромонтер объектов транспортной инфраструктуры (ID проекта 01/02/11-24/00152177).**

**Утвержден национальный стандарт ГОСТ Р 71769-2024 Система стандартов реализации климатических проектов. Методология оценки климатических проектов для систем зарядки электромобилей. Основные положения.**

### **1.3. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ**

**13 ноября 2024 г. в Минске подписано Временное соглашение о взаимодействии между национальным оператором систем электронных паспортов техники Республики Беларусь – ОАО «ЦНИИТУ» (предприятие системы Министерства промышленности Беларуси) и администратором систем электронных паспортов техники Российской Федерации – АО «Электронный паспорт».**

Реализация временного соглашения позволит наладить двухсторонний обмен электронными паспортами между двумя системами электронных паспортов и упростить процедуру оформления электронных паспортов на технику, экспортируемую в Российскую Федерацию.

До конца текущего года национальный оператор и администратор должны согласовать схемы взаимодействия и провести тестирование взаимодействия своих систем.

Временное соглашение подписано в рамках реализации распоряжения Совета Евразийской экономической комиссии 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». Полученные результаты будут учтены в ходе доработки разработанного Евразийской экономической

комиссией проекта плана мероприятий по совершенствованию структуры систем электронных паспортов.

**Актуализирован порядок осуществления федерального государственного контроля (надзора) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве** (постановление Правительства Российской Федерации от 08.11.2024 № 1515 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 29 июня 2021 г. № 1043»).

В рамках федерального госконтроля (надзора) на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве будет осуществляться надзор и за деятельностью в области каботажных автомобильных перевозок. Определены предмет и объекты надзора.

**В связи с изменением законодательства скорректированы правила госрегистрации транспортных средств в ГИБДД** (постановление Правительства Российской Федерации от 14.11.2024 № 1540 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2019 г. № 1764»).

Таможенные органы и регистрационные подразделения в рамках СМЭВ будут обмениваться сведениями в целях контроля за уплатой утилизационного сбора в отношении ТС, ввезенных физлицами для личного пользования.

Актуализируют порядок прекращения и возобновления госучета ТС, а также оформления паспорта и регистрационного документа ТС. Так, прекратить госучет на основании заявления владельца можно будет в отношении автомобиля, который похищен или угнан и находится в розыске.

Постановление вступает в силу с 1 марта 2025 г.

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

### **2.1. ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ И ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ**

**ЕЭК ООН опубликовала** *Соображения по искусственному интеллекту в контексте дорожных транспортных средств, которые были приняты Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) в июне 2024 года в ходе его 193-й сессии с включением дополнительных поправок.*

Документ содержит определения, касающиеся конкретных особенностей систем на основе ИИ, используемых в автомобильной продукции (приложение I), обзор примеров использования в автомобилях, представленных отраслью (приложение II), и обзор взаимодействия принципов, связанных с ИИ, с основой нового метода оценки/испытаний для автоматизированного вождения (приложение III).

**ЕЭК ООН опубликовала** *Предложение о новых правилах по единообразным предписаниям, касающимся официального утверждения автотранспортных средств в отношении их системы аварийного удержания в полосе (САУП) движения, представленное экспертом от Австралии, которое будет рассматриваться Рабочей группой по автоматизированным, автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) в ходе ее двадцать первой сессии в январе 2025 г.*

Цель предлагаемых правил состоит в том, чтобы способствовать применению во всех Договаривающихся сторонах Соглашения 1958 г. последовательного подхода к системам аварийного удержания в полосе движения. В настоящее время в Европейском союзе предписано применение САУП на основании Регламента 2021/64 ЕС, и предлагаемые правила тесно увязаны с его требованиями.

**ЕЭК ООН опубликовала** *Предложение по дополнению 1 к поправкам серии 01 к Правилам № 157 ООН (Автоматизированные системы удержания в пределах полосы движения)*, представленное экспертом от Германии, которое будет рассматриваться GRVA в ходе ее двадцать первой сессии в январе 2025 г.

Документ предлагает разрешить обычную смену полосы движения для большегрузных транспортных средств только в случае целевых полос, на которых действует ограничение скорости.

Смена полосы движения большегрузными транспортными средствами категорий N3 или M3 в случае целевых полос, на которых не действует ограничение скорости, может создавать серьезную угрозу для безопасности приближающихся встречных транспортных средств из-за больших различий в скорости.

**ЕЭК ООН опубликовала** *Предложение по дополнениям к поправкам серии 03 и 04 к Правилам № 79 ООН (Рулевое управление транспортных средств)*, представленное экспертами от Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД) и от Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), которое будет рассматриваться GRVA в ходе ее двадцать первой сессии в январе 2025 г.

Изменения, предлагаемые в настоящем документе, нацелены на определение положений об официальном утверждении таких полноприводных систем рулевого управления, как системы управления с помощью электроники.

**Также в ходе двадцать первой сессии GRVA в январе 2025 г. будет рассмотрено** *Предложение по поправкам серии 01 к Правилам ООН, касающимся управления разгоном при ошибочном нажатии педали акселератора (УРОНПА)*, направленное на включение положений об официальном утверждении системы УРОНПА для транспортных

**средств категории N1, а также дополнительных требований к эксплуатационным характеристикам для дополнительных сценариев.**

**В Великобритании** продолжается процесс корректировки и гармонизации национальных правил одобрения типа ТС с международными правилами ООН и правилами ЕС.

В частности, в целях гармонизации с законодательством ЕС предлагается внедрить требование о совместимости новых ТС с услугами 4G/5G для возможности работы системы экстренных вызовов eCall в будущем. Рассматривается возможность одобрения систем eCall в соответствии с правилом 144 ЕЭК ООН «Единообразные предписания, касающиеся систем вызова экстренных служб (СВЭС)».

Также предлагается обновить схему сертификации ТС путем принятия правил ООН на национальном уровне, а именно:

Правил ООН № 145 ISOFIX (крепления для детских сидений безопасности)

Правил ООН № 157 Автоматизированные системы удержания полосы движения (ALKS).

**С 1 ноября 2024 года в Китае официально введен в действие рекомендованный национальный стандарт GB/T 43947-2024 Общие технические требования к низкоскоростному шасси автоматизированного транспортного средства с проводным управлением, применение которого будет способствовать широкомасштабной коммерциализации самоуправляемых автомобилей.**

Шасси по проводам позволяет автопроизводителям перейти от механических к электронным системам управления и сделать упор на возможности подключения. Проще говоря, шасси с проводным управлением означает, что большая часть автомобиля управляется электронно, а не механически.

Электропроводное шасси является важным шагом во внедрении автономного вождения, поскольку оно позволяет снять педаль акселератора, педаль тормоза и рулевое колесо.

С развитием цифрового интеллекта спрос на низкоскоростные беспилотные транспортные средства в городах Китая становится все более активным, а сценарии применения становятся все более разнообразными и фрагментированными, включая логистику и дистрибуцию, патрулирование безопасности, розничную торговлю, уборку и санитарию, обслуживание портовых территорий и др. Низкоскоростное шасси с проводным управлением, являющееся важным оборудованием для автономного вождения более высокого уровня, как ожидается, будет находиться на стадии ускоренного роста развития отрасли.

Стандарт устанавливает требования к характеристикам низкоскоростных беспилотных транспортных средств, которые должны предъявляться к рулевому управлению с тросовым управлением, торможению с тросовым управлением, электроприводу и т.д., унифицирует показатели оценки, уточняет методы испытаний, восполняет пробелы в отрасли и закладывает основу для стандартизированного развития низкоскоростных беспилотных специальных транспортных средств.

## **ISO (Международная организация по стандартизации) опубликовала стандарты:**

*ISO 13209-4:2024 Дорожные транспортные средства — формат обмена открытыми тестовыми последовательностями (OTX) Часть 4: Расширенное определение интерфейса расширений*

*ISO/IEC 5259-2:2024 Искусственный интеллект — качество данных для аналитики и машинного обучения (ML) Часть 2: Показатели качества данных*

## **2.2. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ**

**В Китае издали Руководство по созданию Национальной системы промышленных стандартов на литиевые батареи (издание 2024 года).**

В документе отмечается, что при построении системы стандартов в отрасли литиевых батарей необходимо:

придерживаться инновационного подхода: оптимизировать механизм связи между промышленными научно-техническими инновациями и стандартизацией, ускорить исследование ключевых общих технологий в области литиевой аккумуляторной промышленности, а также способствовать эффективному преобразованию передовых и применимых научно-технических инновационных достижений в стандарты;

придерживаться промышленной синергии: усилить координацию работ по стандартизации всей промышленной цепочки литиевых батарей, укрепить межотраслевую и межобластную организацию технологий стандартизации и создать модель сотрудничества по стандартизации в области аккумуляторных продуктов, аккумуляторных материалов и применения батарей;

придерживаться принципа безопасности: ускорить разработку и пересмотр обязательных национальных стандартов, связанных с безопасностью литиевых батарей, усилить экспериментальную проверку ключевых технических показателей в стандарте, обеспечить научность, обоснованность, прогрессивность и применимость стандарта, а также укрепить базу безопасности для промышленного развития;

придерживаться открытого сотрудничества: продвигать международные обмены и сотрудничество в области стандартизации в промышленности литиевых батарей, объединить усилия с предприятиями, участвующими в глобальной промышленной цепи, для совместной разработки международных стандартов и содействия глобальному развитию промышленности литиевых батарей.

**1 ноября 2024 г. в Японии вступили в силу изменения в Закон о дорожном движении, направленные на предотвращение дорожно-транспортных происшествий с участием «специальных малых моторизованных велосипедов» (электроскутеры, соответствующие определенным в ПДД параметрам) и других «легких транспортных средств» (различные виды велосипедов, повозок, рикши и др.).**

В частности, с 1 ноября 2024 г. начали действовать новые наказания за вождение в нетрезвом виде на велосипеде, запрет и наказание за использование смартфонов во время езды на велосипеде.

Также уточнено определение «вождение», которое теперь включает в себя в том числе вождение с помощью педалей или других устройств, способных приводиться в движение силой человека. В общепринятом определении было неясно, соответствует ли вращение педалей на велосипеде с электроприводом определению «вождения».

Часть поправок в Закон о дорожном движении Японии, вступит в силу 23 мая 2026 года. Например, с этого дня будут применяться новые правила для транспортных средств, проезжающих с правой стороны от электроскутеров и других «легких транспортных средств» (прим.: в Японии применяется левосторонняя система дорожного движения).

Это правило вводится в связи с ростом числа случаев, когда автомобили соприкасаются с правой стороной велосипеда или других средств мобильности в дорожно-транспортных происшествиях с участием автомобилей и средств персональной мобильности.

Так, если транспортное средство проезжает справа от «легкого транспортного средства», движущегося в том же направлении, за исключением случаев обгона, и между ним и указанным средством мобильности нет достаточного расстояния, оно должно двигаться с безопасной скоростью с учетом фактического расстояния. При этом «легкие транспортные средства» должны ехать как можно ближе к левому краю дороги.

**Опубликовано исследование *EIT Urban Mobility*, проведенное по заказу Европейского института технологий и инноваций (EIT), - «Затраты и выгоды перехода к устойчивой городской мобильности».**

В исследовании оценивались затраты и преимущества перехода к устойчивой городской мобильности в европейских городах к 2030 и 2050 годам. Оценка производилась с использованием *MOMOS* (модель устойчивой

городской мобильности), которая помогает анализировать влияние различных стратегий устойчивой мобильности в разных городских условиях.

MOMOS — это стратегическая и обобщённая модель, которая имитирует потенциальные сценарии перехода и оценивает влияние и пути декарбонизации городского транспорта в отдельных городах и мегаполисах. В исследовании были проанализированы различные транспортные, экологические и экономические показатели, в том числе сокращение выбросов CO<sub>2</sub>, а также инвестиции и затраты, связанные с внедрением мер по обеспечению устойчивой мобильности для достижения целей «Зелёного курса».

Результаты исследования показывают, что, хотя технологический прогресс сам по себе может сократить выбросы CO<sub>2</sub> на 21 % к 2030 году, для достижения целей «Зелёного курса» требуются более амбициозные меры. Единственный способ сократить выбросы в сфере городской мобильности, который соответствует целям «Зелёного курса» на 2030 год, предполагает сокращение выбросов на 44 %, но сопряжён со значительными трудностями с точки зрения общественного мнения и изменения поведения. Согласно прогнозам, к 2050 году все три проанализированных сценария позволят достичь целей «Зелёного курса» по декарбонизации транспортного сектора, в первую очередь за счёт постоянного технологического прогресса и обновления автопарка.

По оценкам исследования, для достижения этих целей потребуется около 1,5 триллиона евро инвестиций от государственного и частного секторов, а также от домохозяйств по всей Европе, в том числе 500 миллиардов евро на внедрение и управление устойчивыми транспортными системами. Несмотря на то, что эти затраты значительны, в исследовании подчёркивается, что преимущества, такие как сокращение выбросов CO<sub>2</sub>, улучшение здоровья населения и снижение внешних издержек, перевешивают финансовые затраты.

Во всех сценариях такие меры, как создание зон с низким уровнем выбросов, внедрение электромобилей и расширение возможностей для активной мобильности, оказались эффективными. Приоритизация

общественного транспорта также имеет важное значение для перехода к справедливой и устойчивой городской мобильности. В рекомендациях исследования подчеркивается важность нормативно-правовой базы (например, LEZ и регулирование доступа) для достижения целей по декарбонизации, наряду с выделением долгосрочного национального и европейского финансирования для инвестиций в экологически чистый транспорт, улучшения качества и доступности общественного транспорта, повышения эффективности доставки грузов и других мер.

**Министерство транспорта Ирландии** объявило о введении зеленых регистрационных знаков для автомобилей **с нулевым уровнем выбросов**.

Новые зелёные номерные знаки будут введены в обращение с 1 июля 2025 г.

Зеленые номерные знаки будут идентифицировать автомобиль как транспортное средство с нулевым уровнем выбросов, придавая ему уникальную видимость и способствуя переходу на зеленые технологии на дорогах Ирландии.

## 2.3. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

**В Норвегии опубликовано** краткое изложение Национального транспортного плана на 2025 – 2036 гг.

Правительство представляет Национальный транспортный план на 2025–2036 годы в переходный период, на фоне серьезных проблем, связанных с климатом и природой. Документ представляет собой политику и приоритеты в рамках экономической стратегии на двенадцатилетний период и даёт представление о перспективах до 2050 и 2060 годов.

Национальный транспортный план включает в себя инструменты, доступные правительству в сфере транспорта. К соответствующим областям, связанным с транспортной политикой, относятся налоговая политика, климатическая и экологическая политика, а также сектор местного самоуправления.

Политика должна разрабатываться в рамках национальных целей в области климата и окружающей среды, а также международных обязательств. Глобальные беспорядки и война в Европе влияют на Норвегию, требуя повышенного внимания к готовности к чрезвычайным ситуациям и обороне. В будущем в обществе будет расти доля пожилых людей и снижаться доля людей трудоспособного возраста. Нехватка квалифицированных кадров и рабочей силы уже заметна, в том числе в транспортном секторе. В то же время продолжающийся рост населения и экономическое развитие приведут к увеличению потребности в мобильности.

Общая цель правительства в области транспортной политики — создание эффективной, экологически чистой и безопасной транспортной системы по всей стране к 2050 году.

Инвестиции в транспортный сектор привели к сокращению времени в пути по автомобильным и железным дорогам, более частому отправлению поездов, повышению безопасности на море и положительному влиянию на развитие городов. Транспортные услуги в сельской местности стали более привлекательными, отчасти благодаря снижению цен на паромные переправы и билеты на региональных авиаперевозчиках, закупаемых государством.

Правительство продолжит строить новую инфраструктуру, но стремится обратить вспять тенденцию, при которой дороги, мосты, системы сигнализации и другая критически важная транспортная инфраструктура не обновляются в соответствии с потребностями в техническом обслуживании. Пренебрежение техническим обслуживанием повышает риск несчастных случаев, снижает доступность и вызывает неопределённость для бизнеса. Сбои в работе инфраструктуры представляют угрозу для гражданской обороны, а изменение климата создаёт дополнительные проблемы для мобильности и безопасности дорожного движения.

Правительство будет проводить ответственную транспортную политику, уделяя приоритетное внимание техническому обслуживанию и улучшениям. Транспортная система страны должна стать более безопасной и устойчивой к экстремальным погодным явлениям, оползням, лавинам и наводнениям. Инвестиции в эксплуатацию и техническое обслуживание позволят

поддерживать работоспособность инфраструктуры даже в сложных условиях. Органы власти округов должны быть лучше подготовлены к тому, чтобы уделять приоритетное внимание техническому обслуживанию дорожных сетей округов.

Новые инвестиционные проекты будут реализовываться там, где это необходимо для развития общества. В то же время будут предприниматься усилия по сокращению выбросов парниковых газов. Охрана природы будет играть более важную роль в формировании транспортной системы будущего, предотвращая деградацию ценных природных территорий и сельскохозяйственных угодий.

Правительство ставит перед собой амбициозные цели в области безопасности на транспорте и будет наращивать усилия для достижения цели — нулевого уровня смертности и серьёзных травм в транспортном секторе.

Для достижения целей транспортной политики правительство сосредоточится на более эффективных решениях. Технологические достижения открывают возможности для более рационального использования государственных ресурсов, от целевого технического обслуживания до более эффективного использования транспортных мощностей. Особое внимание будет уделяться технологическим решениям, которые способствуют экологичности транспорта и повышению безопасности.

Приоритеты правительства направлены на создание перспективной транспортной системы путём сохранения существующей инфраструктуры, улучшения транспортной инфраструктуры там, где это возможно, более эффективного использования существующей инфраструктуры и транспортных услуг, а также строительства новой инфраструктуры в случае необходимости.

**Министерство земельных ресурсов, инфраструктуры, транспорта и туризма Южной Кореи (MLTM) внесло изменения в Правила реализации Закона о развитии и эксплуатации логистических объектов.**

Цель поправки - уточнить, что реестр сертификационного аудита и оригиналы материалов аудита, которые должен хранить руководитель органа по сертификации интеллектуального логистического центра, могут храниться в виде электронных документов или электронных документов в дополнение к бумажным документам, чтобы предотвратить путаницу в вопросе о том, входят ли электронные документы в понятие оригиналов документов по закону, и повысить административную эффективность и общественное удобство, а также поддержать распространение административных инноваций на основе цифровых технологий.

Южнокорейский Закон о развитии и эксплуатации логистических объектов направлен на укрепление национальной конкурентоспособности и обеспечение сбалансированного развития национальной территории и национальной экономики путем содействия развитию логистической отрасли. Это достигается посредством рационального размещения и эксплуатации логистических объектов и своевременного предоставления земельных участков под логистические объекты.

В соответствии с законом «интеллектуальный логистический центр» - это логистический центр, сертифицированный MLTM, который может обеспечить отличную производительность с точки зрения низких затрат, высокой эффективности, безопасности и экологичности за счет внедрения передовых логистических объектов, оборудования и операционных систем.