



МОСКОВСКИЙ
ПОЛИТЕХ



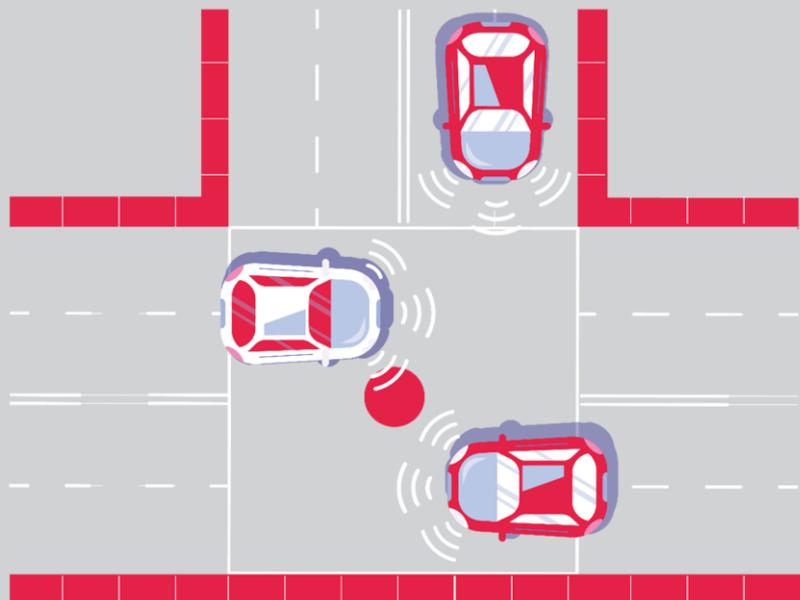
Автонет

Национальная технологическая
инициатива

01.12.2024 - 15.12.2024

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	9
1.3. Транспортно-логистические услуги	11
2. Изменения правового регулирования рынка Автонет на международном уровне и в зарубежных странах	13
2.1. Телематические транспортные и информационные системы..	13
2.2. Интеллектуальная городская мобильность	17
2.3. Транспортно-логистические услуги	19

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 декабря 2024 г.

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

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

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

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

1.1. ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ И ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ

В связи с продолжением внешнего санкционного давления с целью поддержки отечественных производителей Правительство РФ продлило действие отдельных положений национальных Правил применения обязательных требований в отношении отдельных колесных транспортных средств и проведения оценки их соответствия до 30 июня 2025 года (постановление Правительства Российской Федерации от 29.11.2024 № 1667 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации»).

Исключения в части предъявления обязательных требований продолжают 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.

Утвержден перечень оборудования для производства электронной компонентной базы (электронных модулей), электронной (радиоэлектронной) продукции (распоряжение Правительства Российской Федерации от 21.11.2024 № 3367-р).

Для российских организаций радиоэлектронной промышленности установлены пониженные тарифы страховых взносов. Доля профильных доходов должна быть не менее 70%. С 2025 г. в нее можно будет включать доходы от реализации произведенного организацией оборудования для производства электронной компонентной базы (электронных модулей) и

электронной (радиоэлектронной) продукции. Установлен перечень такого оборудования.

Распоряжение вступает в силу с 1 января 2025 г.

Утвержден перечень видов экономической деятельности раздела «Обрабатывающие производства» ОКВЭД для целей применения субъектами МСП пониженного тарифа страховых взносов (распоряжение Правительства Российской Федерации от 11.12.2024 № 3689-р).

С 1 января 2025 г. для малых и средних предприятий, относящихся к обрабатывающим производствам, единый пониженный тариф страховых взносов будет снижен с 15% до 7,6%. Утверждены виды деятельности по ОКВЭД, где возможно его использование. Перечень насчитывает 37 позиций, среди них – виды деятельности по кодам:

29.1 производство автотранспортных средств и

30.9 производство транспортных средств и оборудования, не включенных в другие группировки.

Распоряжение вступает в силу с 1 января 2025 г.

Внесены изменения в порядок принятия Минэкономразвития России решения о приостановлении и возобновлении статуса субъекта экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций (постановление Правительства Российской Федерации от 11.12.2024 № 1753 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 19 ноября 2020 г. № 1888»).

С 5 января 2025 г. вступают в силу поправки в Закон об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций. В частности, они предусматривают, что в случае, если при реализации режима в результате использования искусственного интеллекта причинен вред жизни, здоровью или имуществу человека либо юрлица, это может стать основанием для приостановления статуса субъекта режима. Правительство определило порядок принятия соответствующего решения.

Подготовлен проект постановления Правительства РФ о внесении изменений в условия проведения эксперимента по применению навигационных пломб в отношении лесоматериалов и продукции деревообработки, помещенных под таможенную процедуру экспорта в Республике Беларусь, перемещаемых по территории Российской Федерации автомобильным транспортом в целях последующего убытия с территории Евразийского экономического союза, в части исключения действия в отношении участников эксперимента обязательных положений российского законодательства о применении при перевозке лесоматериалов технических средства контроля и аппаратуры спутниковой навигации (проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 02.02.2023 № 150 «О проведении эксперимента по применению навигационных пломб в отношении лесоматериалов и продукции деревообработки, помещенных под таможенную процедуру экспорта в Республике Беларусь, перемещаемых по территории Российской Федерации автомобильным транспортом в целях последующего убытия с территории Евразийского экономического союза», ID проекта 01/01/12-24/00153119).

Указанные меры позволят обеспечить возможность белорусским автомобильным перевозчикам осуществлять перевозки лесоматериалов транзитом через территорию Российской Федерации без необходимости установки дополнительного навигационного оборудования, дублирующего функцию отслеживания перевозок, осуществляемую в настоящее время с применением навигационных пломб.

В целях общественного обсуждения опубликован проект профессионального стандарта «Специалист по управлению данными и информационными объектами».

В рамках реализации программы импортозамещения измерительной техники Росстандарт актуализировал Перечень средств измерений отечественного производства – аналогов импортной измерительной техники по состоянию за 2024 год.

Новая редакция Перечня подготовлена по предложениям 449 отечественных изготовителей измерительной техники, в том числе подведомственных организаций Росстандарта. Перечень включает 1801 тип средств измерений российских производителей, являющихся по своим показателям аналогами или превосходящие показатели 8145 средств измерений импортного производства.

Ровно год назад, по состоянию на декабрь 2023 года в Перечень входили предложения 309 российских производителей и 1579 типов отечественных средств измерений, замещающих 6580 импортных типов.

С 2022 года количество предложений от отечественных производителей увеличилось в 2,5 раза в области измерений геометрических величин; в 2 раза в области измерений механических величин; виброакустические измерения – в 1,8 раз; измерения физико-химического состава и свойств веществ – более чем в 2 раза; биологические и медицинские измерения – в 2 раза. Устойчивый рост демонстрируют все заявленные в Перечне типы средств измерений отечественного производства.

Актуализация Перечня осуществлялась в целях широкого информирования потребителей о возможностях соответствующей замены импортных средств измерений на отечественные аналоги во всех востребованных областях промышленности.

Утвержден национальный стандарт ГОСТ Р 71864-2024 Автомобильные транспортные средства. Тахографы цифровые. Протокол обмена информацией с автоматизированной информационной системой тахографического контроля

На публичное обсуждение вынесены проекты национальных стандартов для промышленных транспортных роботов, а также проекты межгосударственных стандартов для колесных транспортных средств с высокой степенью автоматизации управления:

ГОСТ Р Роботы и робототехнические устройства. Промышленные транспортные роботы. Метод испытаний по своевременной остановке перед препятствием

ГОСТ Р Роботы и робототехнические устройства. Промышленные транспортные роботы. Руководство по организации ухудшения связи при проведении испытаний на стадиях жизненного цикла

ГОСТ Р Роботы и робототехнические устройства. Промышленные транспортные роботы. Руководство по представлению стационарных препятствий при проведении испытаний на стадиях жизненного цикла

ГОСТ Р Роботы и робототехнические устройства. Промышленные транспортные роботы. Руководство по представлению параметров внешней среды при проведении испытаний на стадиях жизненного цикла

ГОСТ Колесные транспортные средства с высокой степенью автоматизации управления. Система управления информационной безопасностью. Требования к обеспечению информационной безопасности

ГОСТ Колесные транспортные средства с высокой степенью автоматизации управления. Модель взаимодействия между датчиками и блоком объединения данных

ГОСТ Колесные транспортные средства с высокой степенью автоматизации управления. Система управления функциональной безопасностью. Требования к плану обеспечения функциональной безопасности

ГОСТ Колесные транспортные средства с высокой степенью автоматизации управления. Функциональные требования к автоматизированным системам вождения

1.2. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

В целях общественного обсуждения опубликован проект приказа об установлении порядка предрейсового и предсменного контроля техсостояния ТС, легкового такси (*проект приказа Минтранса России «Об установлении порядка организации и проведения предрейсового или предсменного контроля технического состояния транспортных средств, легкового такси», ID проекта 02/08/12-24/00152851*).

Проектом приказа предусматривается:

возможность проведения технического контроля субъективными (органолептическими) методами диагностирования, выполняемого с помощью органов чувств квалифицированного специалиста, без использования средств измерений;

использование в рамках проведения технического контроля инструментального метода технического диагностирования в целях дополнительной проверки работоспособности, исправности и состояния узлов, агрегатов, механизмов и систем транспортного средства;

возможность проведения технического контроля водителем при условии соответствия профессиональным и квалификационным требованиям или прохождения курса повышения квалификации.

Подготовлен проект требований к составу и содержанию документации по организации дорожного движения (*проект приказа Министерства транспорта Российской Федерации «Об установлении Требований к составу и содержанию документации по организации дорожного движения», ID проекта 02/08/12-24/00153149*).

Документация должна будет содержать, в том числе мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов, велосипедных дорожек и велосипедных полос.

Также разработан проект порядка разработки и утверждения проектов организации дорожного движения для автомобильных дорог федерального значения либо их участков, изменений в указанные проекты организации дорожного движения (*проект приказа Министерства транспорта Российской Федерации «Об установлении Порядка разработки и утверждения проектов организации дорожного движения, разрабатываемых для автомобильных дорог федерального значения», ID проекта 01/02/12-24/00153103*).

Внесены изменения в требования к отдельным позициям продукции автомобилестроения и продукции отрасли специального машиностроения, предъявляемые в целях их отнесения к российской промышленной продукции (*постановление Правительства Российской Федерации от 11.12.2024 № 1762 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации»*).

В частности, произведена корректировка технологических операций/условий по некоторым компонентам (тяговые батареи, подрамники, свечи зажигания).

Произведены корректировки в части пороговых значений для допуска автомобильной техники к госзакупкам:

для легковых автомобилей порог в 3200 баллов должны были поэтапно поднимать до 4500 баллов в 2025 г. и 5500 баллов в 2026 г. Взамен предусмотрено повышение до 3500 баллов в 2027 г. и до 3700 баллов в 2028 г.

для грузовиков порог в 3200 баллов должны были поэтапно поднимать до 4500 баллов в 2025 г. и 5800 баллов в 2026 г. Взамен предусмотрено повышение до 3500 баллов в 2027 г. и до 3700 баллов в 2029 г.

Ранее выданные заключения о подтверждении производства действительны до окончания указанного в них срока.

Внесены изменения в порядок установления платы за технологическое присоединение к электросетям (*постановление Правительства Российской Федерации от 04.12.2024 № 1709 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2004 г. № 861»*).

Конкретизированы случаи, при которых на заявителей не распространяются положения о применении льготных условий определения платы за технологическое присоединение к электрическим сетям, а также исключены случаи включения сетевыми организациями в плату за технологическое присоединение затрат на реализацию мероприятий «последней мили» при увеличении мощности энергопринимающих устройств до 150 кВт включительно без изменения категории надежности электроснабжения.

1.3. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

Концепция научно-технологического развития транспортной отрасли будет разработана в 2025 г.

В Минтрансе России под председательством Министра транспорта Романа Старовойта состоялось заседание Научно-технического совета по научно-технологическому развитию транспортной отрасли. Представители Минтранса, Минобрнауки и Российской академии наук обсудили проблемы и приоритеты развития транспортной науки на период 2025-2030 гг.

Основной задачей транспортной науки определены обеспечение технологического суверенитета и научно-технологического развития транспортного комплекса, повышение эффективности реализации национальных проектов.

Принято решение разработать в 2025 г. проект Концепции научно-технологического развития транспортной отрасли.

Минтранс России подготовил проект постановления Правительства РФ о проведении эксперимента по использованию

ГИС ЭПД для оформления перевозок партий зерна и (или) партий продуктов переработки зерна (*проект постановления Правительства Российской Федерации «О проведении на территории Российской Федерации эксперимента по использованию государственной информационной системы электронных перевозочных документов для оформления перевозок партий зерна и (или) партий продуктов переработки зерна»*, ID проекта 01/01/12-24/00152872).

Участниками эксперимента будут являться федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные Правительством Российской Федерации на обеспечение проведения эксперимента, грузоотправители, перевозчики, грузополучатели, а также операторы информационных систем электронных перевозочных документов.

Для субъектов предпринимательской деятельности участие в эксперименте будет осуществляться на добровольной основе.

В рамках эксперимента предлагается осуществление обмена электронными транспортными накладными, электронными путевыми листами, сведениями, содержащимися в них, с их последующим направлением в ГИС ЭПД.

По итогам проведения эксперимента в случае высокой оценки эффективности и результативности использования государственной информационной системы предполагается внедрить электронный документооборот для оформления перевозок партий зерна и (или) партий продуктов переработки зерна на постоянной основе с внесением соответствующих изменений в нормативные правовые акты.

На официальном сайте для размещения проектов нормативно-правовых актов опубликовано уведомление о разработке нормативно-правового акта, определяющего порядок представления расчета суммы утилизационного сбора в отношении самоходных машин и (или) прицепов и документов в таможенные органы в электронной форме (ID 02/08/12-24/00152848).

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

2.1. ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ И ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ

ЕЭК ООН опубликовала документ с обзором итогов работы Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) в 2024 году «Последние изменения в правилах, касающихся транспортных средств», который будет рассмотрен Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) в ходе его 87-ой сессии в феврале 2025 г.

В документе отмечено, что в течение 2024 г. в результате деятельности WP.29 и рабочих групп принято в общей сложности 137 поправок к различным правилам и введено шесть новых правил ООН.

Новые правила ООН в рамках Соглашения 1958 г., принятые в 2024 г.:

Правила № 171 ООН, касающиеся систем содействия контролю со стороны водителя (ДКАС), которые вступили в силу 22 сентября 2024 г. С появлением этих новых правил будут проведены четкие различия между имеющимися в настоящее время и уже широко распространенными технологиями, которые пока находятся на втором уровне автоматизации, и технологиями, обеспечивающими полностью автоматизированное вождение и позволяющими водителям заниматься другими задачами, не связанными с управлением транспортным средством, и по-прежнему установлено требование о сохранении водителем контроля над транспортным средством.

Правила № [172] ООН, касающиеся характеристик сцепления шин с восстановленным протектором с заснеженным дорожным покрытием и их классификации в качестве тяговых шин

Правила № [173] ООН, касающиеся установки ремней безопасности, удерживающих систем, детских удерживающих систем, детских удерживающих систем ISOFIX и детских удерживающих систем размера i

Правилам № [174] ООН, касающиеся сигнализатора непристегнутого ремня безопасности

Правила № [175] ООН, касающиеся управления разгоном при ошибочном нажатии педали акселератора (АКПЕ)

Правила № [176] ООН, касающиеся системы помощи для поля обзора

В 2024 г. был подготовлен документ «*Руководящие принципы и рекомендации в отношении требований безопасности, оценок и методов испытаний ADS для разработки нормативных актов*», который принимается за основу для разработки новых правил для автоматизированных систем вождения в рамках Соглашений 1958 и 1998 годов. Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) приступила к разработке проекта ГТП ООН, касающихся автоматизированных систем вождения, в рамках Соглашения 1998 года.

В марте и июне 2024 г. вступили в силу три новых правила ООН (*Правила № 168 ООН, касающиеся выбросов в реальных условиях вождения, Правила № 169 ООН, касающиеся регистраторов данных о событиях для большегрузных транспортных средств, и Правила № 170 ООН, касающиеся детских удерживающих систем для более безопасной перевозки детей в автобусах*).

В 2024 г. в рамках Соглашения 1998 г. WP.29 внес поправки в ГТП № 22 ООН (долговечность бортовых аккумуляторов для электромобилей малой грузоподъемности), ГТП № 24 ООН (лабораторное измерение выбросов при торможении транспортных средств малой грузоподъемности), ГТП № 6 ООН (безопасные стекловолоконные материалы), ГТП № 7 ООН (подголовники) и ГТП № 14 ООН (боковой удар о столб) и одну поправку в Общую резолюцию № 1 (ОР.1), содержащую описание и эксплуатационные требования, определяющие испытательные средства и устройства, необходимые для оценки соответствия колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей техническим предписаниям, изложенным в правилах ООН и ГТП ООН в рамках соглашений 1958 или 1998 года соответственно. Это позволит учесть в ГТП ООН самые последние технические достижения и включить в них более строгие требования, нацеленные как на повышение безопасности транспортных средств, так и на улучшение их экологических характеристик.

Подробный обзор распределения областей работы между различными рабочими группами по результатам выделения приоритетных направлений работы, определения сроков и задач и их соответствия стратегии КВТ представлен в документе *ECE/TRANS/WP.29/2024/1/Rev.1*.

Национальное управление безопасности дорожного движения (NHTSA) США завершило разработку нового правила об осведомителях в области безопасности транспортных средств.

Правило закрепляет положения действующей *Программы для осведомителей* на законодательном уровне и разработано в соответствии с требованиями *Закона о безопасности транспортных средств*.

Правило содержит определения терминов Программы для осведомителей, описывает процедуры подачи первоначальной информации в NHTSA и подачи заявок на присуждение премий, процедуры NHTSA по принятию решений по заявкам на присуждение премий, а также объем программы.

Любой нынешний или бывший сотрудник или подрядчик производителя транспортных средств, поставщика запчастей или дилерского центра может быть осведомителем. NHTSA приветствует информацию по широкому кругу вопросов, включая возможные нарушения безопасности транспортных средств, несоблюдение Федеральных стандартов безопасности транспортных средств и нарушения Закона о безопасности транспортных средств. Эта информация может привести к принятию официальных мер, включая расследования, отзыв продукции или применение мер гражданской ответственности.

Правило предусматривает, что NHTSA может выплатить денежное вознаграждение заявителю, который предоставит оригинальную информацию, которая приведет к применению принудительных мер взыскания к нарушителю закона. Сумма этой премии, выплачиваемой заявителю, составляет от 10% до 30% от суммы взысканных денежных санкций на сумму свыше 1 миллиона долларов.

Закон о безопасности транспортных средств также содержит меры защиты в отношении личности осведомителя. Новое правило призвано помочь NHTSA в вопросе идентификации полученной информации в целях обеспечения осведомителю предусмотренной законом защиты. В нем также приводится ограниченный перечень ситуаций, когда может быть раскрыта информация, которая может позволить установить личность информатора.

Европейский комитет по стандартизации (CEN) опубликовал стандарт и техническую спецификацию:

EN 17240:2024 Интеллектуальные транспортные системы — ESafety — ECall комплексное тестирование соответствия требованиям для систем IMS на основе пакетной коммутации

CEN/TS 17118:2024 Интеллектуальные транспортные системы - Общественный транспорт - Открытый API для распределенного планирования поездок

ISO (Международная организация по стандартизации) опубликовала стандарты, технические спецификации и технический отчет:

ISO/IEC 30181:2024 Интернет вещей (IoT) — функциональная архитектура для обеспечения совместимости идентификаторов ресурсов

ISO/IEC 30194:2024 Интернет вещей (IoT) и цифровой двойник — лучшие практики для проектов с примерами использования

ISO/TR 6029-1:2024 Интеллектуальные транспортные системы — Бесшовное позиционирование для мультимодальных перевозок на станциях ITS. Часть 1: Общая информация и определение сценариев использования

ISO/TS 5616:2024 Интеллектуальные транспортные системы — управление безопасными интерфейсами — минимальные требования и процедуры управления

ISO 21219-25:2024 Интеллектуальные транспортные системы — информация о дорожном движении и поездках (TTI) через группу экспертов

по транспортным протоколам, поколение 2 (TPEG2). Часть 25:
Инфраструктура зарядки электромобилей (TPEG2-EMI)

ISO 17573-3:2024 Электронный сбор платежей — архитектура системы
для взимания платы за проезд. Часть 3: Словарь данных

ISO/PAS 8800:2024 Дорожные транспортные средства — безопасность
и искусственный интеллект

2.2. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

ЕЭК ООН опубликовала Доклад о ходе работы недавно созданной неофициальной целевой группы по электромобильности и представление ее плана работы на 2024–2025 годы, который будет рассмотрен Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) в ходе его 87-ой сессии в феврале 2025 г.

В 2024 г. в рамках Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) КВТ начала работу специальная неофициальная целевая группа по электромобильности.

Неофициальная целевая группа ведет деятельность в следующих междисциплинарных областях:

- развитие электромобилей (ЭМ): сбор информации о последних достижениях в сфере использования ЭМ в качестве любого вида внутреннего транспорта для пассажирских и грузовых перевозок;
- зарядная инфраструктура: отслеживание прогресса в области зарядной инфраструктуры для ЭМ с особым акцентом на интеллектуальные решения по организации зарядки, включая двунаправленную зарядку, и на взаимодействие инфраструктуры с электросетью;
- чистая энергия для электромобилей: изучение стратегий, направленных на то, чтобы поступающая в ЭМ энергия была экологически чистой и низкоуглеродной либо безуглеродной, при соблюдении высоких стандартов доступности данных, совместимости и удобства для пользователей.

Начальный этап инициативы рассчитан на период с 2024 по 2026 годы с возможностью продления. Совещания будут проводиться два раза в год, при необходимости дополняясь вспомогательными совещаниями подгрупп, с применением гибкого подхода, включающего как онлайн-форматы, так и гибридные форматы для обеспечения всестороннего участия.

Участие в работе неофициальной целевой группы открыто для всех заинтересованных государств — членов ООН, региональных организаций экономической интеграции (РОЭИ) и экспертов.

Доклад содержит обзор принципов деятельности неофициальной целевой группы и ее мандата. В нем кратко изложены основные итоги первого совещания, состоявшегося 29 мая 2024 г., план и график работы целевой группы, охватывающие период с сентября 2024 г. до конца 2025 г., а также приведен краткий обзор предпринятых на данный момент действий в рамках некоторых блоков и подблоков вопросов, которые определены в плане работы.

ЕЭК ООН опубликовала документ «Тенденции и экономика транспорта в 2024 году», в котором содержится краткая информация о работе, проделанной в 2024 г. в рамках Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), выполняющей функции аналитического центра Комитета по внутреннему транспорту (КВТ).

Кроме прочего, в документе представлены конкретные результаты и текущие инициативы, в том числе в контексте утверждения заключительного доклада Группы экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры и одобрения Руководства ЕЭК по обозначению сетей велосипедных маршрутов, а также рассмотрения потребности в новой Конвенции о сетях велосипедных маршрутов.

В числе прочих усилий отмечена организация рабочего совещания по интеграции выбросов на внутреннем транспорте в определяемые на национальном уровне вклады (ОНУВ), предоставление обновленной информации о Международном центре мониторинга транспортной

инфраструктуры (МЦМТИ) на базе ГИС и прогресс в работе неофициальной целевой группы по электромобильности.

В декабре 2024 г. в ходе 76-ой сессии Рабочей группы по пассивной безопасности ЕЭК ООН будут рассматриваться Предложение по поправкам серии 03 к Правилам № 134 ООН (транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах) и Предложение по поправкам серии 05 к Правилам № 100 ООН (транспортные средства с электроприводом).

Поправками предлагается дополнить Правила №134 техническими характеристиками и методами испытаний в отношении топливного оборудования транспортных средств и Правила № 100 - положениями об официальном утверждении транспортных средств в случае установки официально утвержденных аккумуляторных систем, а также некоторыми техническими требованиями и требованиями безопасности в отношении таких систем.

ISO (Международная организация по стандартизации) опубликовала стандарты:

ISO 19880-8:2024 Газообразный водород — заправочные станции. Часть 8: Контроль качества топлива

ISO/SAE 12906:2024 Дорожные транспортные средства — процедуры испытаний электромобилей для определения эффективности зарядки

2.3. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

ЕЭК ООН опубликовала документ «Технологии информации и компьютеризации» с обзором деятельности в области технологий информации и компьютеризации, осуществлявшейся в 2024 году рабочими группами Комитета по внутреннему транспорту (КВТ); документ будет рассмотрен КВТ на его 87-ой сессии в феврале 2025 г.

В документе содержится описание инициатив в области технологий информации и компьютеризации, в частности:

Международная система eTIR (Конвенция МДП)

Национальное приложение eTIR

Международный банк данных МДП

Портал eTIR

Мобильные приложения eTIR

Цифровизация таможенной талонной книжки (eCPD)

Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры

Инструмент «Последствия изменения климата для транспортных сетей и узлов и адаптация к ним»

eCMR — Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной

Инструмент «Показатели устойчивой связанности внутреннего транспорта»

Центр мониторинга ситуации с пересечением границ в связи с COVID-19

Комитету предлагается рекомендовать продолжить работу над конкретными приложениями и инструментами, которые основаны на технологиях информации и компьютеризации и обеспечивают реализацию Стратегии КВТ на период до 2030 года, в особенности ее второго компонента, касающегося новых технологий и инноваций.

Партнерство по устойчивому низкоуглеродному транспорту SLOCAT совместно с Климатическим центром Kühne выпустили методический сборник Политика и инвестиции в области интермодальных, низкоуглеродных, эффективных и устойчивых грузовых перевозок и логистики - сборник мероприятий, направленных на достижение быстрых результатов и инициирование долгосрочных преобразований.

В обширном сборнике изложены практические меры и представлена дорожная карта, целью которых являются переосмысление и реформация

сферы грузовых перевозок и логистики. Разработанный в качестве практического руководства, сборник основан на глобальных тенденциях перехода к низкоуглеродным, эффективным и устойчивым системам, и предоставляет заинтересованным сторонам методическую основу для осуществления значимых изменений.

Данная инициатива разработана в поддержку *Манифеста об интермодальных, низкоуглеродных, эффективных и устойчивых грузовых перевозках и логистике*, представленного ранее в этом году в рамках *Форума глобальных цепочек поставок*, проведенного под эгидой ООН. Манифест был разработан при участии коалиции различных организаций и содержит призыв к изменению практики грузоперевозок для достижения экологической, экономической и социальной устойчивости. Недавно опубликованный сборник продолжает и дополняет эту концепцию, предлагая конкретные шаги по воплощению ее в реальность.

В то время как Манифест поощрял диалог между правительствами и предприятиями, в сборнике используется более оперативный подход. В нем освещаются наиболее оптимальные политики и инвестиционные стратегии, которые обеспечивают быстрый эффект и одновременно создают основу для системных преобразований. Эти меры сгруппированы в пять взаимосвязанных блоков, что подчеркивает важность комплексных и совместных подходов для достижения максимальной отдачи:

- **Амбициозные цели и стандарты:** согласно прогнозам, к 2050 году выбросы от грузового транспорта удвоятся, если не будут приняты срочные меры. В сборнике предлагается установление научно обоснованных целевых показателей по сокращению выбросов CO₂ и стандартов устойчивости для транспортной инфраструктуры, что позволит заинтересованным сторонам соответствовать глобальным целям по декарбонизации и одновременно адаптироваться к климатическим вызовам.
- **Экономика, финансы и инвестиции:** работа с дефицитом финансирования, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода, имеет решающее значение для достижения объективного прогресса. В сборнике содержится призыв к заинтересованным сторонам отказаться от

углеродоемкой инфраструктуры и перенаправить ресурсы на устойчивые альтернативы, обеспечивая соответствие Парижскому соглашению.

- **Комплексное планирование и эксплуатация:** фрагментация систем грузовых перевозок приводит к неэффективности и усилению воздействия на окружающую среду. В целях улучшения координации и упрощения цепочек поставок предлагаются оптимизированные схемы планирования, такие как создание зон с нулевым уровнем выбросов и планы устойчивой городской логистики.

- **Стандартизированное отслеживание и отчетность:** отсутствие унифицированных систем данных препятствует подотчетности и прогрессу. В сборнике предлагаются общеобязательные и прозрачные подходы к отслеживанию выбросов парниковых газов и оценке воздействия на климат, что будет способствовать формированию стабильной глобальной нормативной системы для регулирования грузовых операций.

- **Данные, инновации и наращивание потенциала:** Доступ к данным и технологические инновации являются важнейшими факторами преобразующих изменений, однако пробелы сохраняются, особенно в регионах с низким уровнем дохода. В сборнике подчеркивается необходимость технического сотрудничества и наращивания потенциала для преодоления этих различий, что поможет обеспечить равные возможности для всех заинтересованных сторон.

В сборнике использован опыт ведущих транспортных организаций и содержится рекомендация по обеспечению синергии между предлагаемыми мероприятиями. Хотя сроки реализации могут варьироваться, совокупный эффект этих стратегий позволит обеспечить ощутимый прогресс во всех экологических и экономических аспектах.

Министерство транспорта Китая в целях информирования, изучения и продвижения опубликовало список типичных случаев снижения затрат, улучшения качества и повышения эффективности в сфере транспорта и логистики (вторая партия).

Всего в перечне представлено 24 примера передовых эффективных логистических практик, отобранных по всей стране.

В отобранные кейсы вошли, к примеру, первая в Китае трансграничная система с автоматически управляемыми транспортными средствами (AGV), применяемыми для транспортировки угля в сухопутном порту Ганцмод в автономном районе Внутренняя Монголия. AGV курсируют по маршруту длиной 1,86 километра, соединяющему пограничные пункты Китая и Монголии. Каждый AGV с автопилотом перевозит два стандартных контейнера, наполненных импортным углем из Монголии.

Ранее был опубликован *список типичных случаев (первая партия)*.