



МОСКОВСКИЙ  
ПОЛИТЕХ



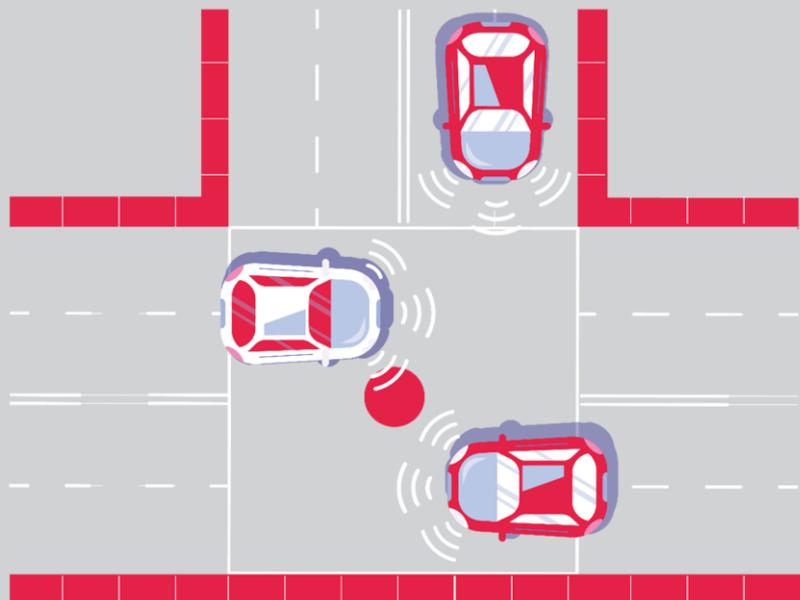
Автонет

Национальная технологическая  
инициатива

16.12.2024 - 31.12.2024

# 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 .....	14
1.3. Транспортно-логистические услуги .....	18
2. Изменения правового регулирования рынка Автонет на международном уровне и в зарубежных странах .....	24
2.1. Телематические транспортные и информационные системы..	24
2.2. Интеллектуальная городская мобильность .....	33
2.3. Транспортно-логистические услуги .....	38

## 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 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

**Принят закон о технологической политике в РФ** (федеральный закон от 28.12.2024 № 523-ФЗ «О технологической политике в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

Под технологической политикой понимается комплекс правовых, экономических, организационных и иных мер по обеспечению технологического лидерства РФ и экономического развития на основе отечественных технологий.

В качестве целей технологической политики документом определены следующие:

обеспечение технологического лидерства Российской Федерации;

обеспечение конкурентоспособности высокотехнологичной продукции, созданной на основе отечественных технологий, и эффективности ее создания за счет внедрения технологических инноваций;

ускоренное внедрение технологических инноваций для повышения качества и уровня жизни граждан РФ, обеспечения обороны страны и безопасности государства;

создание условий для экономического развития и обеспечения конкуренции в сфере технологического развития.

Задачами технологической политики являются: внедрение российскими юрлицами и ИП критических и сквозных технологий на основе собственных линий разработки технологий; создание различных видов высокотехнологичной продукции и выведение ее на рынок для обеспечения технологического лидерства РФ; создание и развитие инфраструктуры развития технологий и др.

Также законом определены инструменты технологической политики и полномочия субъектов, осуществляющих ее формирование.

**Правительство установило правила формирования и ведения реестра организаций сектора промышленного дизайна и инжиниринговых организаций** (*постановление Правительства Российской Федерации от 14.12.2024 № 1786 «О реестре организаций сектора промышленного дизайна, инжиниринговых организаций (инжиниринговых центров) в сфере создания промышленной продукции и инжиниринговых организаций (инжиниринговых центров) в сфере создания промышленного производства»*).

Формирование и ведение реестра осуществляются Минпромторгом России в электронном виде с использованием государственной информационной системы промышленности.

Кроме этого, утверждены:

требования к организациям сектора промышленного дизайна и инжиниринговым организациям в целях применения к ним мер стимулирования деятельности в сфере промышленности;

правила подтверждения соответствия организаций сектора промышленного дизайна, инжиниринговых организаций установленным требованиям.

**Дополнен перечень оснований для включения в реестр организаций, осуществляющих деятельность в сфере радиоэлектронной промышленности** (*постановление Правительства Российской Федерации от 21.12.2024 № 1848 «О внесении изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2020 г. № 2392»*).

Дополнен перечень оснований для включения в реестр организаций, осуществляющих деятельность в сфере радиоэлектронной промышленности

Установлено, что с 1 января 2025 г. в реестр включается организация, выполняющая на территории РФ самостоятельно или в кооперации с другими

организациями производство оборудования для производства электронной компонентной базы (электронных модулей), электронной (радиоэлектронной) продукции, предусмотренного перечнем оборудования для производства электронной компонентной базы (электронных модулей), электронной (радиоэлектронной) продукции, утвержденным Распоряжением Правительства РФ от 21 ноября 2024 г. N 3367-р.

**Обновлен перечень российского высокотехнологичного оборудования, в отношении которого при формировании первоначальной стоимости основного средства налогоплательщик учитывает расходы с применением коэффициента, который увеличен с 1,5 до 2 (распоряжение Правительства Российской Федерации от 16.12.2024 № 3777-р).**

В список включена продукция радиоэлектронной промышленности, в том числе коммуникационная и радиолокационная аппаратура, устройства хранения данных, источники бесперебойного питания, модемы и оборудование для обработки сетевого трафика.

**Утверждены новые правила подготовки предложений для подтверждения производства российской промышленной продукции в соответствии с постановлением N 719 (приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 30.09.2024 № 4484 «Об утверждении Правил подготовки предложений о внесении изменений в приложение к постановлению Правительства Российской Федерации от 17 июля 2015 г. № 719 «О подтверждении производства российской промышленной продукции»).**

Предложения об изменении требований к промышленной продукции для ее отнесения к российской готовятся структурным подразделением Минпромторга в соответствии с отраслевой принадлежностью в инициативном порядке или по результатам рассмотрения предложений организаций и ИП.

Подготовка предложений в инициативном порядке включает 4 этапа - определение наименования промышленной продукции и ее кода, определение содержания требований к промышленной продукции и подготовка обоснования необходимости предложений, подготовка перечня промышленной продукции, включающего совершаемые при ее производстве технологические или производственные операции и их балльную оценку, а также подготовка проекта акта Правительства.

Предложения заявителей направляются в Минпромторг с указанием наименования промышленной продукции и ее кода, с перечнем требований и с обоснованием необходимости предложений. Они рассматриваются в течение 30 рабочих дней.

**Минэкономразвития России подготовило проект изменений в программу экспериментального правового режима по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, субъектом которого является ООО «Яндекс.Испытания»** (*проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 9 марта 2022 г. № 309», ID проекта*

Изменения вносятся в связи с существенным изменением обстоятельств, из которых субъект ЭПР исходил при установлении ЭПР.

Так в настоящее время программой ЭПР установлен закрытый перечень зон эксплуатаций ВАТС в пределах территорий, установленных программой. Вместе с тем после установления ЭПР в результате апробации технологии выявлена необходимость в увеличении территории для обеспечения возможности развития технологии и достижения успешных показателей эффективности.

В целях расширения зон эксплуатации ВАТС предлагается наряду с уже установленными зонами эксплуатации ВАТС дополнить программу порядком согласования возможных для эксплуатации технологии зон в рамках установленных территорий, который существенным образом упростит

деятельность субъекта ЭПР, предоставив возможность масштабирования технологии и упрощенный порядок взаимодействия с органами власти.

Также поскольку на момент принятия постановления № 309 отсутствовали иные установленные ЭПР в сфере ВАТС также отсутствовала необходимость в регламентации положений, связанных с обеспечением возможности использования ВАТС в рамках нескольких ЭПР. Для обеспечения такой возможности и регламентации процедуры допуска ВАТС к участию в дорожном движении в рамках нескольких установленных ЭПР предлагается дополнить программу уточняющими положениями о возможности внесения ссылок об участии ВАТС в нескольких ЭПР в «особые отметки» свидетельства о регистрации транспортного средства и карточку учета транспортного средства.

Изменения коснутся и показателей эффективности и результативности ЭПР:

предлагается разделить показатели апробации ВАТС 1 и 2 категории (с водителем и без) для осуществления наиболее эффективного контроля;

предлагается включить новый показатель: сведения о количестве обращений по страховым случаям при реализации ЭПР.

Срок действия экспериментального правового режима продлевается на три года.

Хотелось бы отметить, что экспертное сообщество ранее отмечало, что с принятием Постановления Правительства Российской Федерации от 29.12.2022 г. № 2495 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации» в России установлено два экспериментальных правовых режима с одинаковым предметом, в ходе реализации которых возможно дублирование одновременно и субъектного состава участников и зон возможной эксплуатации.

**Определен порядок подготовки и распространения государственного доклада о деятельности, осуществляемой в рамках реализации экспериментальных правовых режимов в сфере цифровых инноваций** (*постановление Правительства Российской Федерации от 18.12.2024 № 1813 «Об утверждении Правил подготовки и распространения, в том числе опубликования, ежегодного государственного доклада о деятельности, осуществляемой в рамках реализации экспериментальных правовых режимов в сфере цифровых инноваций»*).

Предусмотрены периодичность подготовки доклада, содержание его разделов и подразделов, порядок его согласования и размещения на официальном сайте уполномоченного органа.

Постановление вступает в силу со дня вступления в силу Федерального закона от 08.07.2024 N 169-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации».

**Утвержден порядок ведения реестра результатов интеллектуальной деятельности, создаваемых в том числе с применением технологий искусственного интеллекта при реализации экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций** (*приказ Министерства экономического развития Российской Федерации от 19.11.2024 № 725 «Об утверждении Порядка ведения реестра результатов интеллектуальной деятельности, создаваемых в том числе с применением технологий искусственного интеллекта при реализации экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, с указанием их правообладателей и обеспечения доступа к нему третьих лиц»*).

Ведение реестра осуществляется субъектом экспериментального правового режима в электронном виде путем внесения в него необходимых сведений.

Документом предусмотрены перечень сведений, которые должен содержать реестр, срок их внесения в реестр, а также порядок представления сведений из реестра.

Настоящий приказ вступает в силу со дня вступления в силу Федерального закона от 8 июля 2024 г. N 169-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации».

**Внесены изменения в порядок ведения реестра лиц, вступивших в правоотношения с субъектом ЭПР в сфере цифровых инноваций в рамках такого ЭПР** (*приказ Министерства экономического развития Российской Федерации от 04.10.2024 № 628 «О внесении изменений в Порядок ведения реестра лиц, вступивших с субъектом экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в правоотношения в рамках экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, и обеспечения доступа к такому реестру третьих лиц, утвержденный приказом Минэкономразвития России от 2 ноября 2020 г. № 729»*).

Субъект экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций ведет реестр лиц, вступивших с ним в правоотношения. В такой реестр решено дополнительно включать:

- наименование решения, разработанного с применением технологий искусственного интеллекта, используемого указанными лицами;
- размер страховой суммы по заключенному лицом договором страхования гражданской ответственности за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц при реализации режима;
- наименование страховщика.

Исключение сведений из реестра не допускается.

**Установлен порядок формирования комиссии для установления обстоятельств, при которых был причинен вред при применении технологий ИИ в рамках ЭПР, порядок рассмотрения таких случаев и подготовки заключения** (*приказ Министерства экономического развития*

*Российской Федерации от 26.11.2024 № 752 «Об утверждении Порядка формирования комиссии для установления обстоятельств, при которых при реализации экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в результате использования решений, разработанных с применением технологий искусственного интеллекта, причинен вред жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица, Порядка рассмотрения комиссией случаев причинения вреда жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица при реализации экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций в результате использования решений, разработанных с применением технологий искусственного интеллекта, Порядка подготовки заключения комиссии по итогам установления обстоятельств, при которых в результате реализации экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций при использовании решений, разработанных с применением технологий искусственного интеллекта, был причинен вред жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юридического лица, формы такого заключения»).*

С 5 января 2025 г. станет обязательным страхование вреда, причиненного жизни, здоровью и имуществу других лиц в рамках экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций. Если при реализации режима в результате использования решений, разработанных с применением технологий искусственного интеллекта, причинен вред жизни, здоровью или имуществу человека либо имуществу юрлица, то регулирующий орган должен будет создать комиссию для установления обстоятельств, при которых был причинен такой вред.

В связи с этим установлен порядок формирования комиссии, правила рассмотрения случаев причинения вреда, процедуру подготовки заключений и форму заключения.

Заключение может являться основанием для приостановления статуса субъекта экспериментального правового режима.

**Правительство определило процедуру изменения экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций** (*постановление Правительства Российской Федерации от 27.12.2024 № 1933 «Об утверждении Правил изменения экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций»*).

**Утвержден ФГОС СПО по специальности 12.02.09 Производство и эксплуатация оптических и оптико-электронных приборов и систем** (*приказ Министерства просвещения Российской Федерации от 10.12.2024 № 865 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта среднего профессионального образования по специальности 12.02.09 Производство и эксплуатация оптических и оптико-электронных приборов и систем»*).

**Утвержден предварительный национальный стандарт ПНСТ 996-2024 «Информационные технологии. Интернет вещей. Сети связи интернета вещей. Протокол низкоскоростного обмена данными по спутниковым каналам связи. Часть 2. Протокол низкоскоростного обмена данными для систем интернета вещей реального времени на основе протокола LoRaWAN».**

Стандарт устанавливает требования к структуре, формату и правилам применения протокола низкоскоростного обмена данными по абонентским линиям спутниковых каналов связи в системах интернета вещей реального времени (ИВ РВ), реализуемых на основе низкоорбитальных многоспутниковых группировок, и распространяется на сетевую инфраструктуру для предоставления услуг интернета вещей (ИВ) с прямым подключением абонентских средств потребителей, функционирующих в режиме реального времени. Построение систем ИВ РВ с использованием низкоскоростных сетей спутниковой связи — актуальная комплексная задача, требующая разработки новых технических, организационных и нормативных решений в области космических информационных технологий и телекоммуникационных систем, в том числе новых подходов к радиочастотному обеспечению. В свою очередь применение данного

стандарта расширяет возможности по реализации проектов, связанных с обеспечением контроля и управления беспилотными средствами и роботизированными комплексами различного назначения.

Стандарт устанавливает общие рекомендации и положения обмена данными по абонентским линиям спутниковых систем интернета вещей реального времени, которые рекомендуется учитывать при разработке таких систем и их элементов, в том числе и оконечных устройств. Кроме того, документ описывает общий подход к построению спутниковых систем интернета вещей реального времени с учётом их технических особенностей и применения в различных сферах деятельности, в том числе и для интеллектуальных транспортных систем при обеспечении контроля и управления беспилотными средствами.

### **Утверждены предварительные национальные стандарты для интеллектуальных транспортных сетей:**

*ПНСТ 985-2024 Интеллектуальные транспортные системы. Подсистемы диспетчерского управления наземным городским пассажирским транспортом. Требования к составу задач и характеристикам картографического обеспечения информационных услуг, включая предоставление информации о параметрах вождения транспортных средств*

*ПНСТ 991-2024 Интеллектуальные транспортные системы. Подсистемы диспетчерского управления городским пассажирским транспортом. Команды диспетчерского управления, порядок применения*

*ПНСТ 989-2024 Интеллектуальные транспортные системы. Платформа обслуживания носимых устройств для микромобильности. Часть 2. Функциональные требования и определения наборов данных*

*ПНСТ 988-2024 Интеллектуальные транспортные системы. Платформа обслуживания носимых устройств для микромобильности. Часть 1. Общая информация и определение примеров использования*

*ПНСТ 986-2024 Интеллектуальные транспортные системы. Подсистемы диспетчерского управления наземным городским пассажирским транспортом. Требования к архитектуре и функциям подсистемы диспетчерского*



*управления транспортных предприятий, работающих в условиях брутто-контракта*

Данные стандарты включены в план мероприятий («дорожную карту») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы по направлению «Автонет», утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29.03.2018 N 535-р (пункты 59 (8), 59(10) – 59(12), 59(14)).

**В целях общественного обсуждения опубликованы проекты предварительных национальных стандартов:**

*проект ПНСТ Интеллектуальные транспортные системы. Подсистема выявления дорожных инцидентов. Объекты и методы испытаний*

*проект ПНСТ Интеллектуальные транспортные системы. Подсистема светофорного управления. Объекты и методы испытаний*

*проект ПНСТ Интеллектуальные транспортные системы. Подсистема видеонаблюдения. Объекты и методы испытаний*

*проект ПНСТ Интеллектуальные транспортные системы. Подсистема метеомониторинга. Объекты и методы испытаний*

## **1.2. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ**

**Внесены изменения в методические указания по определению размера платы за техприсоединение к электросетям** (приказ Федеральной антимонопольной службы от 13.11.2024 № 844/24 «О внесении изменений в Методические указания по определению размера платы за технологическое присоединение к электрическим сетям, утвержденные приказом ФАС России от 30 июня 2022 г. № 490/22»).

Основные изменения касаются следующих аспектов:

- дополнение и уточнение критериев присоединения;
- корректировка терминологии и требований;
- обновление расчетных формул;

- обеспечение учета электроэнергии.

Документ направлен на повышение точности и прозрачности расчетов платы за технологическое присоединение, а также на улучшение взаимодействия между сетевыми организациями и потребителями.

**Введена долгосрочная шкалы индексации утилизационного сбора на отдельные виды сельскохозяйственной техники** (постановление Правительства Российской Федерации от 21.12.2024 № 1853 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 6 февраля 2016 г. № 81»).

Первым этапом действующие коэффициенты утилизационного сбора будут проиндексированы с 1 января 2025 года (за исключением сельскохозяйственных тракторов до 340 л.с.). Далее, в период с 2026 по 2030 год утверждена дальнейшая ежегодная индексация коэффициентов на 15% по всем указанным в постановлении позициям.

Также принято решение, что ежегодно Минпромторгом России и Минсельхозом России будут точно формироваться квоты на ввоз зарубежной техники в случаях, когда отечественные и белорусские предприятия не смогут в полной мере удовлетворить заявленную аграриями потребность. При импорте машин в рамках квоты утилизационный сбор будет уплачиваться по коэффициентам, действующим в 2024 году.

**Подготовлен проект изменений в госпрограмму «Развитие энергетики» в правила предоставления субсидий бюджетам РФ на переоборудование существующей автомобильной техники, включая общественный транспорт и коммунальную технику, для использования природного газа в качестве топлива** (проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 321», ID проекта .

Предлагается исключить положение о наличии правового акта исполнительного органа субъекта РФ, утверждающего региональную

программу по оснащению станциями (колонками) для зарядки транспортных средств с электродвигателями, установленное в качестве критерия отбора субъекта РФ для предоставления ему субсидии на переоборудование автотехники для использования газа в качестве топлива. На данном этапе такое требование представляется избыточным ввиду наличия достаточного количества самостоятельных программ государственной поддержки развития электрозарядной инфраструктуры.

Предлагается в очередной раз отсрочить применение требований к используемому газобаллонному оборудованию, его компонентам и комплектующим в части газовых баллонов отечественного производства I и II типа сроком на один год.

В настоящее время на территории Российской Федерации не организовано производство газовых баллонов II типа для транспортных средств. Вероятность его создания в Российской Федерации в ближайшее время невысока ввиду крайне низкой емкости рынка газовых баллонов для транспорта для обеспечения рентабельного производства, высоких издержек на строительство и закупку необходимого оборудования. Также наблюдается ограниченное предложение со стороны российских производителей газовых баллонов для транспорта I типа.

Предлагается увеличить максимальный размер субсидии для грузовых автомобилей, кроме легкового грузового транспорта (перевод в газовый цикл –ремоторизация с установкой двигателя, предназначенного для работы на природном газе), в том числе магистральных тягачей, до 1 млн рублей.

Указанная мера предлагается с целью сокращения сроков окупаемости существенно возросшей в стоимости услуги по ремоторизации для эксплуатанта такого транспортного средства до 1 года.

Также предлагается отсрочить требование по локализации используемого двигателя сроком на 1 год, ввиду отсутствия на рынке достаточного предложения со стороны российских производителей.

**В целях общественного обсуждения опубликован проект профессионального стандарта «Специалист по подготовке компонентов и**

материалов для производства металл-ионных аккумуляторов (ячеек) и батарей» (ID проекта 01/02/12-24/00153446).

**Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии утвержден новый национальный стандарт ГОСТ Р 71894-2024 Электрические низкоскоростные двухколесные транспортные средства. Технические требования и методы испытаний, впервые вводящий требования для электрических велосипедов.**

ГОСТ Р 71894-2024 впервые устанавливает технические требования и методы испытаний для электрических велосипедов. В первую очередь, максимальная скорость электровелосипеда, достигаемая при использовании электродвигателя, не должна превышать 25 км/ч. Кроме того, транспортное средство должно быть оборудовано как минимум двумя независимо управляемыми тормозными системами: одна система должна воздействовать на переднее колесо и одна на заднее. Транспортные средства, подпадающие по действие стандарта, должны оборудоваться автоматическими устройствами ограничения скорости с возможностью определения местоположения с использованием глобальной навигационной спутниковой системы.

Стандарт определяет порядок и условия проверки электрической проводки, проходящей при температуре  $20 \pm 5$  градусов по Цельсию. ГОСТ также вводит требования к электромагнитной совместимости, различимости на дороге, мерам защиты от несанкционированного вмешательства, структурной целостности и маркировке.

Документ содержит не только технические требования в отношении электровелосипедов и схожих транспортных средств, но также включает четкие классификационные критерии, позволяющие отделить их от мопедов, имеющих другие условия передвижения по дорожной сети, и техническое регулирование которых должно проводиться в соответствии с уже действующими требованиями технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств».

Применение стандарта позволит в дальнейшем ввести планомерную процедуру обязательного подтверждения соответствия данных транспортных средств через технический регламент Таможенного союза ТР ТС 010/2011 «О безопасности машин и оборудования», что должно существенно повысить уровень безопасности при эксплуатации электровелосипедов и близких к ним транспортных средств как в отношении их владельцев, так и окружающих.

Основной целью принятия и введения в действие стандарта является создание системы надлежащего нормативно-правового регулирования данных устройств в Российской Федерации.

### 1.3. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

**26 декабря 2024 г. на заседании Высшего Евразийского экономического совета в Ленинградской области (РФ) подписано Соглашение о единой системе таможенного транзита Евразийского экономического союза и третьей стороны (третьих сторон).**

Концепция Соглашения определяет фундаментальные правовые основы для заключения отдельных международных договоров ЕАЭС с третьими странами о создании единой транзитной системы. Интерес к этому уже сейчас проявляет, например, Узбекистан, интересантами могут выступать и другие государства СНГ или такие важные торговые партнеры ЕАЭС, как Китай.

Основная задача Соглашения – обеспечить «бесшовность», то есть максимально удобную для всех участников рынка логистику перевозок за счет повышения связанности территорий и снижения накладных расходов бизнеса на доставку грузов. Речь идёт, по сути, об ускорении и удешевлении перевозок в результате внедрения цифровых технологий, о снижении рисков ошибок в доставке, что особенно важно для конечного потребителя.

Это будет достигнуто за счет использования единой транзитной декларации в виде электронного документа; единого обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов; применения отдельных специальных упрощений, предоставляемых

уполномоченным экономическим операторам государств Союза и третьей стороны. Этому также поможет применение навигационных пломб для отслеживания перевозок товаров на всем пути их следования по таможенным территориям ЕАЭС и третьей стороны. Важна и роль взаимного признания результатов проведения таможенного контроля.

Принятие документа способствует развитию транзитного потенциала ЕАЭС, повышению уровня безопасности трансграничных поставок и увеличению товарооборота стран евразийской «пятерки».

**Коллегия Евразийской экономической комиссии одобрила Концепцию по совершенствованию взаимодействия интеллектуальных транспортных систем государств – членов Евразийского экономического союза в рамках Евразийского экономического союза** (*распоряжение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 23 декабря 2024 г. № 212 «О проекте распоряжения Совета Евразийской экономической комиссии «О Концепции по совершенствованию взаимодействия интеллектуальных транспортных систем государств – членов Евразийского экономического союза в рамках Евразийского экономического союза»*).

Концепция разработана в соответствии с Основными направлениями и этапами реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза.

Концепция определяет цели, задачи и принципы взаимодействия интеллектуальных транспортных систем государств – членов Евразийского экономического союза в рамках ЕАЭС, а также этапы реализации концепции и ожидаемые результаты.

Концепция определяет согласованные подходы к обеспечению информационного взаимодействия ИТС государств-членов в рамках ЕАЭС, внедряемых на автомобильных дорогах, входящих в перечень евразийских транспортных коридоров и маршрутов, утвержденный распоряжением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 26 октября 2021 г. № 175, и обмену необходимой информацией между государствами-членами.

**В ЕАЭС подписано соглашение о допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств при движении по автомобильным дорогам государств ЕАЭС, включенным в евразийские транспортные коридоры** (*Соглашение о допустимых массах, осевых нагрузках и габаритах транспортных средств при движении по автомобильным дорогам государств - членов Евразийского экономического союза, включенным в евразийские транспортные коридоры (заключено в г. Москве 13.12.2024)*).

Соглашение устраняет одно из ограничений на внутреннем рынке ЕАЭС – несоответствие требований к весовым и габаритным параметрам транспортных средств.

Увеличены минимальные допустимые значения и установлены общие требования в целях гармонизации национальных весогабаритных норм грузовых транспортных средств. Таким образом, перевозчику не понадобится получение дополнительного специального разрешения, которое требовалось ранее в случае действия в одном из государств-членов более низких весогабаритных параметров.

Реализация Соглашения позволит упростить перемещение транспорта в ЕАЭС и повысить эффективность межгосударственных перевозок по евразийским транспортным коридорам.

**С 1 апреля 2026 г. обновляется порядок оформления регистрации или отказа в регистрации декларации на товары, транзитной декларации и декларации на транспортное средство** (*решение Коллегии ЕЭК от 17.12.2024 № 141 «Об утверждении Порядка оформления регистрации или отказа в регистрации декларации на товары, транзитной декларации и декларации на транспортное средство, а также об изменении и признании утратившими силу некоторых решений Комиссии Таможенного союза и Коллегии Евразийской экономической комиссии»*).

Порядок определяет правила оформления регистрации или отказа в регистрации декларации на товары, транзитной декларации, в том числе если

в качестве деклараций используются транспортные (перевозочные) коммерческие и (или) иные документы, включая предусмотренные международными договорами государств - членов ЕАЭС с третьей стороной, и таможенной декларации на транспортное средство, в том числе если в качестве указанной декларации используются стандартные документы перевозчика, предусмотренные международными договорами государств - членов ЕАЭС с третьей стороной в области транспорта.

Признается утратившим силу в числе прочего Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 2 июля 2014 г. N 98 «Об Инструкции о порядке регистрации или отказа в регистрации декларации на товары».

**Коллегия Евразийской экономической комиссии одобрила планы мероприятий для гармонизации отдельных процедур по оформлению и выдаче специальных разрешений на проезд тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств и на перевозку опасных грузов при осуществлении международных автомобильных перевозок по автомобильным дорогам, включенным в перечень евразийских транспортных коридоров и маршрутов** (*распоряжение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 23.12.2024 N 214 «О плане мероприятий («дорожной карте») по гармонизации отдельных процедур по оформлению и выдаче специальных разрешений на проезд тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств при осуществлении международных автомобильных перевозок по автомобильным дорогам, включенным в перечень евразийских транспортных коридоров и маршрутов», распоряжение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 23.12.2024 N 213 «О плане мероприятий («дорожной карте») по гармонизации отдельных процедур по оформлению и выдаче специальных разрешений на перевозку опасных грузов при осуществлении международных автомобильных перевозок по автомобильным дорогам, включенным в перечень евразийских транспортных коридоров и маршрутов»*).

Предполагается, что мероприятия пройдут по трем основным направлениям. Это определение максимальных сроков выдачи и действия специального разрешения; согласование формы заявления и указываемых в нем сведений, а также сближение требований к их минимизации; автоматизация процедуры подачи заявления на оформление специального разрешения и его получения в электронном виде по местонахождению заявителя.

Реализация этих мероприятий позволит упростить процесс оформления и получения перевозчиками специальных разрешений, а также устранить ограничение, включенное в Реестр препятствий («Белую книгу»), действующих на внутреннем рынке ЕАЭС.

**Внесены изменения в правила представления информации в государственную информационную систему электронных перевозочных документов** (постановление Правительства Российской Федерации от 28.12.2024 № 1977 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 3 марта 2022 г. № 281»).

Решено дополнить состав сведений, вносимых в ГИС ЭПД. В частности, нужно будет передавать информацию, содержащуюся в договоре фрахтования и заказе-наряде на предоставление транспортного средства.

Также расширяется перечень органов власти, которым предоставляются электронные перевозочные документы, сведения из них и иная информация, содержащаяся в ГИС ЭПД.

ГИС ЭПД должна будет иметь сертифицированные средства межсетевого экранирования при организации доступа к ней.

Постановление вступает в силу с 1 сентября 2025 г.

**Коллегия Евразийской экономической комиссии до 31 декабря 2026 года включительно продлила возможность оформления уполномоченными органами (организациями) и организациями-изготовителями стран Евразийского экономического союза электронных паспортов на отдельные виды самоходных машин и**

**другие виды техники при отсутствии документа об оценке соответствия требованиям техрегламентов Союза, а также включение в национальные части единого реестра изготовителей этой техники** (решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 23 декабря 2024 г. N 153 «О внесении изменений в некоторые решения Коллегии Евразийской экономической комиссии»).

Электронные паспорта продолжают оформлять на самоходные машины и другие виды техники, которые не предназначены для эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования или передвижение которых по автомобильным дорогам общего пользования допускается при оформлении в соответствии с законодательством государства-члена специального разрешения, и которые не являются объектом технического регулирования технических регламентов Таможенного союза (самоходные наземные аэродромные машины, самоходные лесные мульчеры, ратраки, внедорожные большегрузные транспортные средства).

**В целях общественного обсуждения опубликован проект ГОСТ Р Дороги автомобильные общего пользования. Пункты весового и габаритного контроля транспортных средств автоматические. Требования к проектированию.**

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

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

**ЕЭК ООН опубликовала Доклад Группы экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении о работе ее девятой сессии.**

Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) на своей сессии в феврале 2021 г. учредил новую группу экспертов (GE.3), которой было поручено разработать новый правовой документ об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении в соответствии с просьбой Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1).

В докладе содержится обзор деятельности группы за 2023 – 2024 гг., а также представлена «дорожная карта» с мероприятиями до 2027 г. включительно.

Цель GE.3 на следующий срок — завершить определение вопросов, которые она должна решить для поддержки внедрения автоматизированных систем вождения в дорожное движение.

Также группа планирует изучить результаты работы Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA), включая ознакомление с проектом глобальных технических правил GRVA для автоматизированных транспортных средств, и будет стремиться к согласованности с общей нормативной базой, разработанной Отделом устойчивого транспорта ЕЭК ООН.

**ЕЭК ООН опубликовала документ «Первый доклад о ходе работы», в котором содержится доклад Исполнительному комитету Соглашения 1998 года (АС.3) о ходе разработки новых Глобальных технических правил ООН, касающихся автоматизированных систем вождения.**

**ЕЭК ООН опубликовала документ «Ход осуществления «дорожной карты» по интеллектуальным транспортным системам».**

В документе освещены виды деятельности и инициативы по стимулированию применения инновационных технологий в целях осуществления «дорожной карты» ЕЭК по интеллектуальным транспортным системам. В приложении к документу представлено краткое описание 18 направлений деятельности, предусмотренных «дорожной картой».

**ЕЭК ООН опубликовала документ «Определение, типы, значение, виды использования и аспекты коммуникации между транспортными средствами».**

В документе представлен обзор по вопросу о коммуникации между транспортными средствами (КТС), включая ее определение, типы, значение, виды использования и перспективы. Документ был подготовлен для передачи членам Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) справочной информации о КТС.

**После первых правил Шэньчжэня 2022 г. китайские города один за другим принимают местные правила, касающиеся автономного вождения или интеллектуальных подключенных транспортных средств, что свидетельствует о позитивных политических сигналах.**

В частности, такие правила недавно приняли Хэфэй (*Положение о содействии применению интеллектуальных подключенных транспортных средств в городе Хэфэй*), Ухань (*Правила содействия развитию интеллектуальных подключенных транспортных средств в Ухане*), Пекин (*Пекинские правила для автономных транспортных средств*) и другие города.

Национальный законопроект об автономном вождении пока официально не внесен в повестку дня Китая, но многие отраслевые эксперты полагают, что принимаемое местное законодательство способствует скоординированному развитию автономного вождения и смежных технологичных отраслей, поддерживает здоровую конкуренцию в

применении технологий автономного вождения в регионах, что должно обеспечить богатый практический опыт для содействия будущему законодательному процессу на национальном уровне.

Как правило, в принимаемых местных нормативных актах также как и в *первых местных правилах Шэньчжэня* выделяются три типа автономного вождения: условное автономное вождение (система может выполнять определенные задачи динамического вождения, а водитель берет на себя управление незамедлительно по запросу системы), высокоавтономное вождение (система может выполнять все задачи динамического вождения, но водитель также берет на себя управление по запросу системы) и полностью автономное вождение (система может выполнять все задачи динамического вождения без ручного управления).

Общий подход принимаемого местного законодательства об автономном вождении сосредоточен на поддержке сценариев применения, планирования и строительства инфраструктуры, а также управления дорожным движением, что обеспечивает надежную правовую гарантию появления автономных автомобилей на дорогах.

К примеру, в Хэфэйском, Уханьском, Пекинском и других нормативных актах созданы специальные разделы, регулирующие вопросы создания инфраструктуры для автономного вождения.

В Пекинских правилах указано, что строительство, реконструкция или расширение дорог должны быть увязаны со строительством интеллектуальной придорожной инфраструктуры для автономного вождения в соответствии с требованиями плана развития интеллектуального транспорта и плана развития транспортных средств с автономным вождением. План строительства таких объектов будет представляться муниципальному народному правительству для утверждения. Муниципальное правительство также будет координировать создание единой платформы управления услугами автономного вождения транспортных средств во всем городе, а компании, связанные с управлением автономными транспортными средствами, должны будут загружать данные в установленном порядке.

Уханьские правила поддерживают создание «интеграции транспортного средства, дороги и облака», предусматривая, что муниципальное народное правительство должно координировать этот процесс, формулировать и организовывать реализацию плана создания интеллектуальной инфраструктуры подключенных транспортных средств, такой как средства связи, средства зондирования и вычислительные средства. Муниципальное народное правительство должно полагаться на платформу Czecheng.com Национальной испытательной демонстрационной зоны интеллектуальных подключенных транспортных средств (Ухань) для создания единой платформы услуг по управлению данными интеллектуальных подключенных транспортных средств для всего города, а также собирать, управлять и использовать данные о работе интеллектуальных подключенных транспортных средств в соответствии с законом.

Уханьские правила определяют новую тенденцию промышленного развития, уточняя межотраслевые совместные инновации и расширяя функции и сценарии применения интеллектуальных подключенных транспортных средств. Впервые в законодательстве Китая такого рода правила четко и систематически объясняют необходимость возглавить промышленные изменения путем глубокой интеграции различных областей. В статье 8 Уханьских правил говорится о поддержке превращения автомобилей в мобильные интеллектуальные терминалы, накопители энергии и цифровые пространства, а также об активном содействии интеграции и инновационному развитию автомобилей с энергетикой, транспортом, информацией и коммуникациями, искусственным интеллектом и другими областями. Статья 18 еще больше укрепляет эту концепцию, поддерживая глубокую интеграцию интеллектуального транспорта и умных городов.

Что касается управления дорожным движением, то во многих местных нормативных актах содержатся подробные положения об испытаниях, демонстрационном применении и доступе к дорогам автономных

транспортных средств, разъясняются обязанности каждого департамента и устанавливается стандартизированная система управления.

Кроме того, правила также обеспечивают правовую основу для применения технологии автономного вождения в различных сценариях, таких как общественный транспорт, логистика, санитария, уборка, патрулирование и др.

Например, Пекинские правила поддерживают такие сценарии инноваций и применения автономных автомобилей как поездки на личном пассажирском автомобиле, пассажирские перевозки (городские автобусы, трамваи, такси и аренда автомобилей, за исключением перевозок школьными автобусами), автомобильные перевозки грузов, за исключением перевозок опасных грузов, паромная переправа, санитария и уборка, патрулирование и другие виды обеспечения безопасности городских операций.

Уханьские правила поддерживают промышленное развитие автономного оборудования для дистрибуции, уборки, дезинфекции, инспекции, вендинга и других профессиональных услуг с использованием технологий, связанных с интеллектуальными подключенными транспортными средствами.

Уханьская зона экономического и технологического развития, скорее всего, будет использовать проект низкоскоростного беспилотного автомобиля в качестве прорывной точки для продвижения коммерческого пилотного применения автономного оборудования автономных транспортных средств. Будут привлечены ведущие компании-производители низкоскоростных автономных транспортных средств, такие как Xinshiqi, JD.com и Tuhuo, для постепенного расширения сценариев применения (вендинговая торговля, подметальные машины и различный другой функционал).

В ряде местных нормативных актов четко прописаны зоны испытаний, методы и требования безопасности для автономных автомобилей, чтобы обеспечить безопасность и законность технологии в реальных условиях. Это закладывает основу для коммерческого применения технологии.

Например, Уханьские правила впервые в Китае предлагают создать комплексную систему защиты безопасности, которая охватывает управление безопасностью и защиту эксплуатации транспортных средств, прикладных служб, сетей, данных и личной информации, а также ставит весь процесс и безопасность всего жизненного цикла как главный приоритет.

Пекинские правила впервые предлагают содействовать коммерциализации услуг автономного дорожного транспорта посредством пилотной программы, предусматривающей, что организации, которые соответствуют определенным условиям, по завершении тестовых мероприятий и демонстрационных применений, а также подтверждения соответствия требованиям безопасности, могут подать заявку в департамент транспорта на участие в пилотных проектах по применению систем на дорогах и получить соответствующую лицензию. Это положение обеспечивает правовую основу для коммерческой деятельности компаний, занимающихся производством автономных автомобилей, а также означает, что автономные автомобили официально перешли из стадии тестовых заявок в стадию пилотной эксплуатации.

Эксперты отрасли отмечают, что по сравнению с более ранними местными нормативными актами Шэньчжэня и Шанхая, последние нормативные акты, выпущенные в Ухане и Пекине, продемонстрировали новый политический сигнал: акцент в нормативных актах делается не на испытательной деятельности, а на продвижении. Это знаменует собой переход законодательства в области автономного вождения в Китае от регулирования деятельности по тестированию и демонстрационному применению к коммерциализации автомобилей с автономным управлением.

Однако по мнению китайских экспертов, возможности регулирования ответственности за аварии с участием автономных транспортных средств на местном уровне ограничены и для обеспечения основы для разграничения ответственности за такие дорожно-транспортные происшествия необходим пересмотр национального Закона о безопасности дорожного движения.

Таким образом, для устранения пробелов в регулировании, с которыми сталкивается местное законодательство об автономных транспортных

средствах, необходимы изменения на национальном уровне: как минимум, изменения закона о безопасности дорожного движения и, вполне возможно, принятие отдельного национального закона об автономных транспортных средствах.

**Министерство транспорта Китая опубликовало «Технические требования к совместной транспортной инфраструктуре. Расширенное применение электронного сбора платы за проезд по автомобильным дорогам» (JTG/T 6520-2024), которые являются рекомендуемым отраслевым стандартом для проектирования автомагистралей и вступят в силу 1 марта 2025 года.**

Спецификация сформулирована на основе базовых принципов «открытости и взаимосвязанности, экономичности и применимости, безопасности и стабильности, умеренного опережения» и направлена на повышение качества обслуживания общественного транспорта, полное использование существующей инфраструктуры порталов ETC и ресурсов пользователей, модернизацию и итерацию технологической системы ETC до ETC2.0, а также построение сетевой архитектуры, объединяющей зондирование, связь и распространение информации в единое целое.

Применение стандарта поможет достаточно быстро и при относительно небольших инвестициях реализовать многосценарные приложения взаимодействия транспортного средства и дороги на национальных автомагистралях, региональных магистральных дорогах и даже городских дорогах, способствовать строительству интеллектуальных автомагистралей, повышать безопасность дорожного движения, эффективность и уровни обслуживания.

**Министерство транспорта Китая опубликовало «Технические характеристики системы контроля за движением крупногабаритного и тяжеловесного транспорта на шоссе» (JTG/T 4620-2024), которые являются рекомендуемым отраслевым стандартом для проектирования автомагистралей и вступят в силу 1 марта 2025 года.**

Стандарт устанавливает состав и перечень комплектации оборудования для обнаружения превышения лимита для пяти типов мест применения: станции (пункты) обнаружения превышения лимита, въезды (выезды) на автомагистрали, безостановочное обнаружение превышения лимита на автомагистралях и источники загрузки грузов.

Оборудование обнаружения превышения лимита должно иметь функции обнаружения, идентификации, определения, передачи и выдачи информации о полной массе нагрузки на ось (группу осей), внешних габаритах, количестве осей, модели автомобиля, номерном знаке и скорости грузового транспортного средства.

**В Южной Корее внесены поправки в Правила выполнения Закона об управлении автомобилями, в соответствии с которыми теперь можно повторно выдавать временные разрешения на эксплуатацию автономных автомобилей до двух раз в пределах двух лет для достижения целей испытаний и исследований.**

Лица, желающие повторно получить временное разрешение на эксплуатацию автономного автомобиля, должны подать заявку с приложением плана испытаний и исследований, а также документов, подтверждающих историю эксплуатации автономного автомобиля и результаты исследований. Также устанавливаются процедуры подачи заявки на повторное получение временного разрешения на эксплуатацию автономного автомобиля.

**Национальная администрация безопасности дорожного движения Министерства транспорта США (NHTSA) предложила добровольную национальную программу по оценке и надзору за автомобилями, оснащенными автоматизированными системами вождения (ADS).**

Программа безопасности, прозрачности и оценки автомобилей, оснащенных ADS, - AV STEP, создаст добровольную систему проверки и отчетности для участвующих в ней автомобилей, оснащенных ADS.

Программа будет открыта для всех компаний, которые эксплуатируют или планируют эксплуатировать соответствующие требованиям ADS автомобили на дорогах общего пользования, а также для тех, кому требуются исключения NHTSA для эксплуатации не соответствующих требованиям автомобилей.

Программа будет способствовать ответственному развитию технологии ADS, а также позволит производителям транспортных средств, операторам, муниципалитетам, исследователям и политикам воспользоваться более широкими возможностями для повышения осведомленности общественности и ускоренного изучения технологии. В рамках AV STEP оценка NHTSA будет основываться на мнениях независимого стороннего оценщика.

AV STEP также включает два новых правила исключения, разработанных для оптимизации управления NHTSA исключениями ADS, которые не заменяют существующие процессы исключения NHTSA, а, наоборот, основываются на опыте агентства в отношении прошлых исключений ADS и предлагают дополнительные пути для гибкости регулирования.

**ЕЭК ООН опубликовала Предложение по дополнению 6 к поправкам серии 01 к Правилам № 152 ООН (САЭТ для транспортных средств категорий M1 и N1), которое будет рассмотрено Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) в ходе его 195-ой сессии в марте 2025 г.**

Цель предложения заключается в том, чтобы предоставить заявителю возможность использовать метод виртуальных испытаний САЭТ в качестве альтернативы физическим испытаниям.

В данном предложении определен практический подход, позволяющий зафиксировать основные принципы обеспечения безопасности, предоставляя при этом заявителю гибкость в выборе используемых виртуальных инструментов.

**Европейский комитет по стандартизации (CEN) опубликовал стандарт и технический отчет:**

*EN ISO 17573-3:2024 Сбор платы за проезд в электронном виде — архитектура системы для взимания платы за проезд — Часть 3: Словарь данных (ISO 17573-3:2024)*

*CEN/CLC/TR 17894:2024 Искусственный Интеллект - Оценка соответствия Искусственному Интеллекту*

## **2.2. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ**

**Министерство промышленности и информационных технологий Китая в целях усиления отраслевого управления комплексной утилизацией отработанных аккумуляторных батарей из транспортных средств на новых источниках энергии пересмотрело стандарт 2019 г. и выпустило новые «Отраслевые нормативные условия комплексной утилизации отработанных аккумуляторных батарей новых энергетических транспортных средств (издание 2024 г.)».**

Новые нормативные условия сосредоточены на четырех аспектах:

1. Оптимизация системы технических показателей. Коэффициент извлечения лития в процессе выплавки был повышен с не менее 85% до не менее 90%, а коэффициент извлечения электродного порошка после дробления и сепарации был доведен до не менее 98%, с содержанием примесного алюминия менее 1,5% и т.д., что ориентирует предприятия на усиление технологических инноваций и повышение уровня процесса.

2. Обновление и усовершенствование стандартов и спецификаций. Стандарты разборки и кодирования отработанных аккумуляторных батарей новых энергетических транспортных средств, такие как GB/T 33598-2017 Технические условия по переработке и разборке автомобильных аккумуляторных батарей и GB/T 34014-2017 Правила кодирования автомобильных аккумуляторных батарей, дополнены, а соответствующие требования обновлены в соответствии с GB 18599-2020 Стандарты контроля загрязнения при хранении и захоронении обычных промышленных твердых отходов.

3. Добавление новых требований, касающихся литий-ионных аккумуляторов для электровелосипедов. В документе четко указано, что бывшие в употреблении аккумуляторные батареи не должны использоваться в электровелосипедах, а компании по переработке также должны учитывать необходимость переработки отработанных литий-ионных аккумуляторных батарей электровелосипедов.

4. Ужесточение требований к управлению качеством продукции и выбору площадок для предприятий. Предприятиям предлагается создать механизм обеспечения качества с прослеживаемостью и подотчетностью продукции, повысить обязательные стандартные требования к переработанной продукции, а также дополнительно повысить качество продукции комплексной утилизации. Вновь построенные предприятия комплексной утилизации должны входить в промышленные парки, ориентируя предприятия на разумную планировку, и способствовать развитию промышленной агломерации.

**Управление наземного транспорта (LTA) и Национальное агентство по окружающей среде (NEA) Сингапура сделали *совместное заявление о продлении до 31 марта 2027 г. льгот для транспортных средств категории А (электромобили) в рамках программы сокращения выбросов от коммерческих транспортных средств (CVES) и продлении до конца 2025 г. программы досрочного списания (ETS) для тяжелых коммерческих транспортных средств.***

В соответствии с CVES, которая была введена в апреле 2021 г. для стимулирования использования более экологичных лёгких коммерческих транспортных средств (LCV), транспортные средства классифицируются по группам в зависимости от того, какой из следующих загрязняющих веществ является наихудшим: углекислый газ (CO<sub>2</sub>), углеводороды (HC), монооксид углерода (CO), оксиды азота (NO<sub>x</sub>) и выбросы твердых частиц (PM). Затем транспортным средствам предоставляется скидка или взимается дополнительная плата в зависимости от группы, к которой они относятся.

Для дальнейшего стимулирования внедрения более экологически чистых коммерческих автомобилей действие программы CVES будет продлено на два года - до 31 марта 2027 года. Стимул для коммерческих автомобилей в группе А (электромобили) останется на уровне \$15 000, в то время как стимул для группы В (преимущественно бензиновые автомобили) будет отменен. Надбавка для группы С (в основном дизельные автомобили) будет увеличена с нынешних \$15 000 до \$20 000. Эти изменения соответствуют концепции правительства, согласно которой к 2040 году все автомобили будут работать на более чистых источниках энергии.

В настоящее время на рынке Сингапура представлено больше малотоннажных грузовых автомобилей класса А (электромобили) по сравнению с 2021 годом, когда впервые была введена система CVES. Малотоннажные грузовые автомобили класса А оцениваются как имеющие наименьшую совокупную стоимость владения среди трех классов в течение всего срока службы транспортного средства. Самые загрязняющие окружающую среду транспортные средства, то есть относящиеся к классу С, обычно имеют наибольшую совокупную стоимость владения после применения надбавки CVES. Для сравнения LTA приводит *расчет совокупной стоимости владения для групп А, В и С LCV*.

Система ETS была введена в апреле 2013 г. для стимулирования замены старых, более загрязняющих окружающую среду дизельных коммерческих транспортных средств и автобусов. Система ETS предоставляет скидку на надбавку за превышение квоты, когда владельцы старых дизельных коммерческих транспортных средств и автобусов переходят на более экологичные новые транспортные средства. Для большегрузных транспортных средств действие программы будет продлено до конца 2025 г.

После введения CVES в сочетании с ETS около 80% LCV, зарегистрированных с апреля 2021 г. по сентябрь 2024 г. в Сингапуре, были более чистыми моделями.

При этом с 1 января 2025 г. в Сингапуре больше *не будут регистрировать дизельные автомобили* в рамках инициативы правительства по переводу всех транспортных средств на более экологичные источники

энергии к 2040 г. (нормативный акт: Road Traffic (Motor Vehicles, Construction and Use) (Amendment) Rules 2024), опубликован 30.12.2024 г.).

**В Южной Корее приняли поправки в Правила выполнения Закона об управлении автомобилем, направленные на обеспечение права потребителей электрических автомобилей на информацию.**

Теперь производители автомобилей и другие лица должны предоставлять покупателям при продаже электромобилей или автомобильных запчастей, данные о тяговых аккумуляторных батареях, включая данные о емкости батареи, номинальном напряжении, максимальной мощности двигателя, производителе ячеек, форме ячеек, основных сырьевых материалов ячеек.

Также для предотвращения аварий, связанных с дефектами высоковольтных электрических устройств автомобилей, и для обеспечения безопасности на дорогах в отношении крупных пассажирских автомобилей, используемых в пассажирских перевозках, в качестве причины для признания непригодности к эксплуатации во время техосмотра автомобилей, добавлены такие как плохое состояние установки высоковольтных электрических устройств и использование восстановленных шин на передних колесах крупных пассажирских автомобилей.

Кроме того, результаты регулярного техосмотра автомобилей, комплексные диагностические отчеты и уведомления о непригодности будут объединены в один комплексный диагностический отчет, и в этом отчете будут указаны сведения о высоковольтных электрических устройствах автомобиля, что направлено на улучшение и дополнение некоторых недостатков, выявленных в ходе функционирования действующей системы.

**Министерство инфраструктуры и управления водными ресурсами Нидерландов (IenW) подписало «Соглашение о гарантиях безопасности дорожного движения» с соответствующими отраслевыми ассоциациями и компаниями, которое обеспечивает более**

## **безопасное использование тяжелых экологически чистых транспортных средств.**

Согласно документу, водители автомобилей с экологичной силовой установкой должны будут проходить курс дорожной безопасности.

Для управления транспортными средствами, масса которых превышает 3500 кг с грузом, требуется лицензия на управление грузовым автомобилем (С или С1). Электромобили тяжелее бензиновых автомобилей аналогичного размера из-за веса батареи. IenW работает над законодательством, чтобы с 1 июля 2025 г. экологичные автомобили весом до 4250 килограммов включительно можно было водить, имея права на «обычный» автомобиль (В).

Однако важно, чтобы такие водители были знакомы с рисками, связанными с более тяжелым транспортным средством (например, с более длинным тормозным путем), и с правилами дорожного движения для грузовиков. Именно поэтому был согласован курс по безопасности дорожного движения. Курс состоит из теоретических и практических занятий и учит участников безопасному обращению с более тяжелым автомобилем до и во время движения. Участники соглашения также договорились о том, кто должен проходить этот курс, и кто должен его проводить.

Также были достигнуты договоренности о том, что будет делать отрасль после вступления в силу освобождения от тахографов. Это исключение будет распространяться на электрические коммерческие автомобили с максимальной разрешенной массой от 3501 до 4250 килограммов в радиусе 100 километров от адреса предприятия.

Поскольку для водителей важно полноценно отдыхать в дороге, в соглашении оговорено, что рабочее время будет отслеживаться в цифровом виде, без мошенничества и верификации в автомобиле во время движения. Действие этого исключения для тахографов будет оценено через 1 год. Если данное исключение окажет негативное влияние на безопасность дорожного движения и/или условия труда водителей, это может привести к прекращению действия исключения для тахографов.

**Европейский комитет по стандартизации (CEN) опубликовал стандарт EN 17860-5:2024 Грузовые велосипеды - Часть 5: Электрические аспекты.**

### **2.3. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ**

**В Евросоюзе приняли Директиву (ЕС) 2024/3237 Европейского парламента и Совета от 19 декабря 2024 года о внесении изменений в Директиву (ЕС) 2015/413, упрощающую трансграничный обмен информацией о правонарушениях, связанных с безопасностью дорожного движения.**

Директива (ЕС) 2015/413, также известная как Директива СВЕ, устанавливает правила, направленные на борьбу с безнаказанностью иностранных водителей, совершающих опасные нарушения правил дорожного движения, и упрощающие обмен информацией между полицейскими органами разных государств — членов Европейского союза для выявления правонарушителей.

Новая директива направлена на дальнейшее повышение безопасности дорожного движения путем распространения действия Директивы СВЕ на другие правонарушения, связанные с безопасностью дорожного движения, и упрощения соответствующих расследований правонарушений, совершенных за рубежом, что облегчает применение санкций на трансграничном уровне.

Сотрудничество между национальными органами власти будет направлено не только на борьбу с наиболее распространёнными и серьёзными правонарушениями, такими как превышение скорости, вождение в нетрезвом виде и под воздействием наркотиков, но и с другими опасными видами поведения:

- несоблюдение безопасной дистанции от впереди идущего автомобиля;
- опасный обгон;
- опасная парковка или остановка;
- пересечение одной или нескольких сплошных белых линий;
- движение в неправильном направлении;

- несоблюдение правил создания и использования аварийных коридоров или проезда транспортных средств экстренных служб;
- использование перегруженного транспортного средства;
- несоблюдение правил безопасности дорожного движения, связанных с ограничением доступа транспортных средств;
- наезд и бегство;
- несоблюдение правил на железнодорожных переездах.

Государства-члены ЕС будут сообщать о нарушениях, совершённых водителями из третьих стран. Информационный портал предоставит гражданам лёгкий доступ к информации о правилах дорожного движения, действующих в каждом государстве-члене ЕС, а также к процедурам обжалования, применяемым штрафам, схемам правоприменения и доступным способам оплаты штрафов.

Меры по защите персональных данных усилены за счёт чёткого определения ролей и задач национальных администраций в трансграничных процедурах правоприменения, положений о безопасности данных, чётких сроков и рекомендаций по использованию языка при общении с гражданами.

Новая директива основывается на целях обеспечения безопасности дорожного движения, но также отвечает целям повышения устойчивости и цифровой трансформации автомобильного транспорта.