



МОСКОВСКИЙ
ПОЛИТЕХ



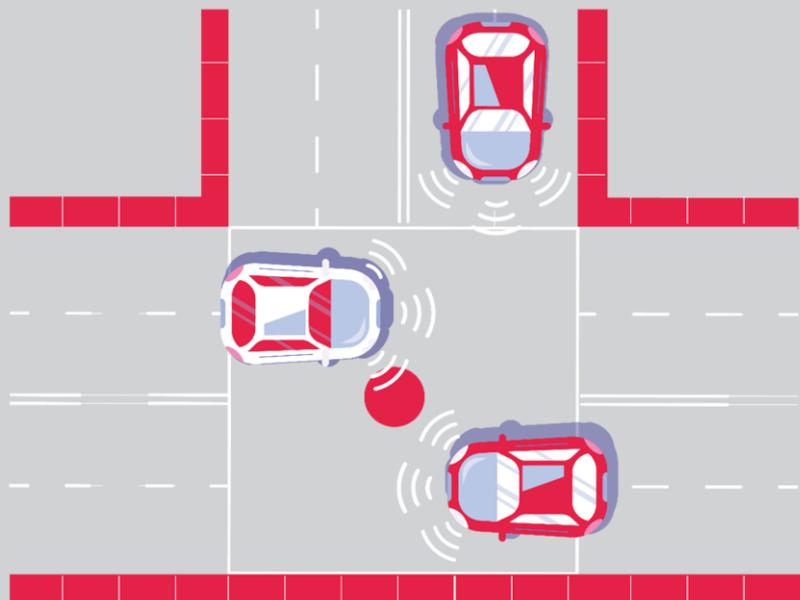
Автонет

Национальная технологическая
инициатива

01.02.2025 - 15.02.2025

Дайджест новостей нормативного правового регулирования рынка Автонет

Москва
2025



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	4
1.3. Транспортно-логистические услуги	6
2. Изменения правового регулирования рынка Автонет на международном уровне и в зарубежных странах	7
2.1. Телематические транспортные и информационные системы....	7
2.2. Интеллектуальная городская мобильность	9
2.3. Транспортно-логистические услуги	14

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 февраля 2025 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

На публичное обсуждение, которое продлится до 07 апреля 2025 г., вынесены проекты национальных стандартов:

проект ГОСТ Р Автотранспортные средства. Система контроля состояния водителя (алкозамок). Методы испытаний индикатора паров этанола

проект ГОСТ Р Автотранспортные средства. Система контроля состояния водителя (алкозамок). Методы испытаний функционального тестирования и протоколов передачи данных

проект ГОСТ Р Автотранспортные средства. Система контроля состояния водителя (алкозамок). Общие технические требования

На публичное обсуждение, которое продлится до 06 апреля 2025 г., вынесен проект ПНСТ Эталонная архитектура совместного децентрализованного машинного обучения для интеллектуальных сервисов интернета вещей

1.2. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

С 10 февраля 2025 г. вступает в силу постановление Совета Министров Республики Беларусь от 28 января 2025 г. № 50, предусматривающее повышение размера ставок утилизационного сбора для колесных транспортных средств и самоходных машин.

Решение Правительства Беларуси об увеличении ставок утилизационного сбора – логичный и своевременный шаг в интересах автомобильного рынка Беларуси и России и предпринят в рамках реализации единой промышленной политики Союзного государства. «Выравнивание» ставок утильсбора со ставками, действующими в России с 1 января 2025 года, позволит наиболее эффективно защитить интересы национальных

производителей и стимулировать покупку транспортных средств, произведенных на территории Союзного государства.

Для колесных транспортных средств ставки утилизационного сбора в среднем увеличены в два раза.

В соответствии с внесенными изменениями в отношении транспортных средств категории М₁, оснащенных электродвигателями с различными типами гибридных силовых установок, исключается возможность применения «пониженной ставки» утилизационного сбора.

В отношении транспортных средств категории М₁, ввозимых физическими лицами для личного пользования, в том числе оснащенные электродвигателями, с даты выпуска которых прошло до трех лет включительно, ставка утилизационного сбора не изменилась и составляет 544,5 белорусских рубля; с даты выпуска которых прошло более трех лет, - увеличилась немного более, чем на 30 %, и составляет 1089 белорусских рублей.

Дополнительно выделены такие виды транспортных средств как автосамосвалы и автофургоны, в отношении которых установлены соответствующие ставки утилизационного сбора в зависимости от их характеристик.

Помимо этого, скорректированы положения, регулирующие применение «пониженных ставок» в отношении седельных тягачей 5 и 6 экологических классов.

Размеры ставок утилизационного сбора для самоходных машин изменены, как в сторону увеличения, так и в сторону уменьшения в основном в пределах 10 %.

Также выделены такие виды самоходных машин как мотовездеходы, снегоболотоходы, снегоходы.

Московские пользователи сервисов аренды электросамокатов пройдут верификацию через mos.ru, что сделает поездки для пользователей более безопасными, комфортными и удобными.

С 2025 г. арендовать самокат в Москве могут только пользователи, прошедшие верификацию в приложении аренды через аккаунт на портале mos.ru. Для верификации нужна полная учетная запись на портале mos.ru. Новое правило начнет действовать с открытия сезона проката.

Нововведение должно повысить безопасность на дорогах. Данная мера направлена на ужесточение контроля за правилами предоставления средств индивидуальной мобильности в городе. Электросамокат можно взять напрокат с 18 лет. За нарушение установлен штраф.

1.3. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

Внесены изменения в закон об ОСАГО, в соответствии с которыми составить электронное извещение о ДТП по форме, установленной Банком России, теперь можно не только с помощью портала госуслуг, но и на официальном сайте страховщика (через мобильное приложение) либо с использованием информсистем профессионального объединения страховщиков, доступ к которым предоставляется в т. ч. через ЕСИА (федеральный закон от 03.02.2025 № 7-ФЗ «О внесении изменений в статьи 11-1 и 17 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»).

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

2.1. ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ И ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ

ЕЭК ООН опубликовала актуализированную Программу работы Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и его шести вспомогательных рабочих групп.

ЕЭК ООН опубликовала Предложение по поправкам к документу о толковании Правил № 156 ООН (обновление программного обеспечения и система управления обновлениями программного обеспечения), которое будет рассматриваться Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) на его 195-ой сессии в марте 2025 г.

Поправки призваны отразить актуальные положения стандарта ISO 24089:2023 для целей применения Правил № 156 ООН.

Министерство дорожного транспорта и шоссейных дорог (автомагистралей) Индии переходит к широкомасштабному использованию автоматизированных и интеллектуальных систем машинного строительства (Automated & Intelligent Machine-aided Construction, АИМС) при строительстве национальных автомагистралей, в связи с чем был распространён проект циркуляра «Внедрение автоматизированных и интеллектуальных систем машинного строительства при реализации проектов развития Национальных шоссейных дорог (автомагистралей)» с соответствующими спецификациями для сбора комментариев от заинтересованных компаний.

Ранее глава министерства неоднократно отмечал среди главных факторов, оказывающих влияние на развитие дорожной сети, неэффективность применяемых технологий в виду их устаревания и сложность в осуществлении контроля за выполнением работ, что в итоге

приводит к низким показателям качества строительства и регулярным нарушениям сроков выполнения работ.

Внедрение передовых интеллектуальных технологий и процессов в области проектирования и строительства дорожного полотна позволит ускорить темпы возведения транспортной инфраструктуры, снизить издержки и повысить безопасность дорожного движения.

Министерство провело эксперимент по использованию системы AIMC в ходе строительства скоростной автомагистрали Лакхнау-Канпур и на основе данных, полученных по результатам реализации пилотного проекта, теперь хочет внедрить систему для строительства национальных автомобильных дорог.

Система AIMC базируется на использовании передового оборудования, программного обеспечения и платформ, применяемых для автоматизации и мониторинга строительных работ. В работе системы задействована высокоавтоматизированная техника, функционирующая на основе интеллектуальных программных решений:

- автогрейдер с GPS-навигацией (использует технологию 3D machine control technology), будет обрабатывать данные Глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS) и датчика угла наклона; машина способна производить расчеты точного положения и ориентации лезвия грейдера в режиме реального времени, а также сопоставить их с желаемой проектной поверхностью или уклоном, указанными в цифровых чертежах;

- интеллектуальный уплотнительный каток (IC Roller) - вибрационный каток с одним барабаном и тандемом, отвечает за коэффициент уплотнения после строительства, уменьшает количество воздушных карманов или водяных пустот в таких материалах, как бетон или грунт, а также высокоавтоматизированные бетоноукладчики и дроны.

Датчики, размещенные на технических средствах, собирают топографические данные, что позволяет постоянно проверять параметры конструкции. Отслеживается каждый этап (насыпь, земляное полотно, подосновы, мощение), и каждая из заинтересованных сторон, включая министерство, может в любой момент ознакомиться с актуальной

информацией. Мониторинг в режиме реального времени сокращает количество ручных проверок и бумажной волокиты, а получение информации о ходе строительства и показателях качества в реальном времени позволяет принимать незамедлительные корректирующие действия, а также производить экспертную оценку и приемку каждого этапа работ параллельно с их выполнением. Автоматизированное оборудование позволяет снизить риск человеческих ошибок, выполнять работу круглосуточно, снизить или вовсе избежать задержек в сдаче проектов при одновременном повышении качества выполненных работ и, как следствие, повышении безопасности дорожного движения.

В Китае опубликованы рекомендованные национальные стандарты:

GB/T 45225-2025 Искусственный интеллект - Оценка алгоритмов глубокого обучения

GB/T 45288.3-2025 Искусственный интеллект - Крупномасштабные модели. Часть 3: Оценка зрелости сервисных возможностей

ISO (Международная организация по стандартизации) опубликовала стандарт и технический отчет:

ISO/IEC 5259-5:2025 Искусственный интеллект — качество данных для аналитики и машинного обучения (ML). Часть 5: Структура управления качеством данных

ISO/TR 19560:2025 Интеллектуальные транспортные системы — структура информационного интерфейса между автоматизированными транспортными системами и пользователями

2.2. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

Еврокомиссия новым Регламентом Комиссии (ЕС) 2025/258 изменила порядок определения выбросов CO₂ и расхода топлива в целях сертификации для тяжёлых транспортных средств и

распространила действие нормативной базы на транспортные средства, работающие на водороде или с применением других новых технологий.

Новый регламент вносит изменения в Регламент (ЕС) 2017/2400, который является частью правовой базы, регулирующей вопросы официального утверждения типа автотранспортных средств и двигателей. Регламент содержит положения о сертификации компонентов, оказывающих влияние на выбросы CO₂ и расход топлива транспортных средств большой грузоподъемности, а также вводит методологию и инструмент моделирования для определения и декларирования выбросов CO₂ и расхода топлива новыми транспортными средствами для продажи, регистрации или ввода в эксплуатацию в Европейском Союзе. В эту методологию вносятся существенные изменения, позволяющие учесть транспортные средства, работающие на водороде или использующие другие новые технологии для приведения в движение, а также ряд иных изменений и корректировок.

Действие Регламента (ЕС) 2017/2400 распространено на транспортные средства, функционирующие с применением инновационных технологий: работающих на водороде, использующих эффективные колесные ступицы, имеющие гибридный привод, а также оборудованные технологией динамической и беспроводной зарядки.

Испытания транспортных средств будут производиться в различных сценариях их использования, включая коммерческое и некоммерческое применение. Правильное определение сертифицированных значений выбросов CO₂ и расхода топлива будет производиться в зависимости от статуса регистрации транспортного средства. Вводится новая процедура испытаний и сертификации эффективных колесных ступиц. Процедура определения характеристик аэродинамического сопротивления транспортных средств будет усовершенствована, чтобы улучшить ее повторяемость и воспроизводимость, а также дополнена новым процессом, основанным на компьютерном моделировании гидродинамики, которая будет применяться для сертификации элементов, улучшающих аэродинамические характеристики. Процедура дорожных проверочных испытаний будет

применяться к автобусам большой грузоподъемности с учетом особенностей многоступенчатого производства таких транспортных средств.

Экспертная группа Европейской комиссии по городской мобильности (EGUM) успешно выполнила задачи, изложенные в её рабочей программе на 2023–2024 гг., опубликовав последний набор отчётов:

Рекомендации о том, как справляться с ограниченным городским пространством и противоречивыми требованиями к нему, учитывая социальные, климатические и экологические цели: в отчете собраны 17 стратегических модулей по работе с уличным пространством, направленных на поддержку устойчивой мобильности, снижение необходимости владения автомобилем и повышение качества жизни; в нем также рассматривается безопасность дорожного движения для пешеходов, велосипедистов и других участников дорожного движения; отчет включает краткосрочные действия и долгосрочные стратегии, а также низкотехнологичные и высокотехнологичные подходы; представленные решения, как правило, требуют соответствующей местной, национальной и Европейской политики, основанной на видении устойчивой мобильности; в отчете также отражены мнения экспертов, по которым возникли разногласия.

Возможные действия со стороны администраций, пользователей и соответствующих проектов (таких как Park4SUMP) по установлению и управлению парковкой и обочинами в городах (личная мобильность и грузоперевозки): в отчете изложены рекомендации по управлению парковками и обочинами.

Планирование устойчивой городской логистики (SULP): отчет содержит рекомендации по планам устойчивой городской логистики (SULP), которые представляют собой стратегические концепции, разработанные для оптимизации транспортировки товаров в городских районах с целью снижения воздействия на окружающую среду и повышения эффективности.

Обмен данными для городской логистики с нулевым уровнем выбросов: в отчете рассматривается вопрос о том, как обеспечить обмен данными о

городской логистике между частным и государственным сектором; включает полезные примеры из текущей практики.

Ускоренное внедрение инновационных устойчивых решений: инновационные решения в городской логистике, рассматриваемые в этом отчете, включают совместную доставку, микро-хабы, центры консолидации в городах, динамическое управление обочинами (планирование и управление городским пространством), использование транспортных средств с нулевыми выбросами, инновационные транспортные средства для доставки, зеленую электронную коммерцию, а также инновационные регуляции.

Вклад в рационализацию справочного материала SUMP: проведен тщательный анализ существующих руководящих документов и справочных материалов по планам устойчивой городской мобильности (SUMPs) и внесены предложения по их оптимизации и обновлению, чтобы они должным образом отражали меняющиеся темпы развития политики городской мобильности.

Инклюзивное и устойчивое будущее городской мобильности в Европе: в отчете рассматривается будущее городской мобильности в Европе, при этом особое внимание уделяется инклюзивности и устойчивости.

Правительство Ирландии в целях общественного обсуждения опубликовало проект Основ национальной политики в области инфраструктуры альтернативных видов топлива, тем самым запустив работу над обновлением национальной политики в этой сфере.

Закон ЕС об инфраструктуре альтернативных видов топлива (AFIR) вступил в силу 13 апреля 2024 года и является важной частью «Пакета 55» - комплекса мер ЕС по сокращению выбросов на 55% к 2030 году и обеспечению климатической нейтральности ЕС к 2050 году. Новый регламент устанавливает новые минимальные цели и обязательства в отношении развертывания инфраструктуры альтернативных видов топлива в городских узлах и на основных транспортных коридорах в целях обеспечения достаточной инфраструктуры сетей подзарядки и заправки топливом во всех государствах - членах ЕС.

Статья 14 AFIR требует, чтобы государства - члены ЕС подготовили национальную правовую основу для развития рынка альтернативных видов топлива и развертывания соответствующей инфраструктуры. Правительство Ирландии инициировало пересмотр и замену существующей Национальной политики в области инфраструктуры альтернативных видов топлива для транспорта в Ирландии на 2017-2030 годы, в целях включения в нее требований, установленных AFIR. Во втором квартале 2025 года будет подготовлен и опубликован второй проект основ Национальной политики для обсуждения с общественностью. Ответы и материалы, представленные в ходе общественного обсуждения, а также результаты экологических оценок будут использованы в окончательном проекте. Обновленная версия Национальной политики должна быть представлена в Еврокомиссию к 31 декабря 2025 года.

В Бельгии приняты новые правила ULM, разрешающие полеты на ультралегких вертолетах и автожирах.

ULM — ультралегкий моторный летательный аппарат, рассчитанный максимум на двух человек.

В последнее время сектор претерпел множество изменений, что вызвало необходимость в новом законодательстве. Новый королевский указ основан на новых принципах европейского авиационного регулирования и хорошо вписывается в бельгийский контекст.

Новые правила отвечают современным потребностям. Так, помимо самолетов ULM и дельтапланов, в Бельгии теперь разрешены ультралегкие вертолеты и автожиры. Автожиры (или гиропланы) - летательные аппараты, поддерживаемые в полете за счет реакции воздуха, на одном или нескольких роторах, свободно вращающихся вокруг почти вертикальных осей. Кроме того, увеличена максимальная разрешенная масса ULM - до 650 кг, в зависимости от категории.

Законодательство, регулирующее полеты на гиропланах, также принимается и на уровне Евросоюза: *Регламент Комиссии (ЕС) 2025/133*, *Регламент Комиссии (ЕС) 2025/134*.

Эра летающих автомобилей пока не наступила, но своеобразным аналогом им может выступать автожир — своеобразный гибрид самолета и вертолета.

В Китае опубликован рекомендованный национальный стандарт GB/T 45224-2025 Smart city - Техническое требование к интеллектуальному мониторингу городской транспортной инфраструктуры

ISO (Международная организация по стандартизации) опубликовала стандарт ISO 19882:2025 Газообразный водород — термоактивируемые предохранительные клапаны для контейнеров с сжатым водородным топливом

2.3. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

В Японии выпущена обновленная версия «Руководства по стандарту логистической информации», версия 3.00.

Целью руководства является стандартизация формата данных, обрабатываемых в рамках инфраструктуры данных о логистике и коммерческих потоках. Использование руководства должно способствовать сокращению количества сложных корректировок и эксплуатационных расходов отдельных компаний из-за различий в данных, снизить системные расходы и способствовать развитию таких услуг, как совместные перевозки и совместное хранение, за счет продвижения единых данных.

Ключевые изменения в версии 3.00:

- В марте 2024 г. внесены поправки в *Стандартные условия перевозки грузов автомобильным транспортом*, в соответствии с которыми стало обязательным оформление форм заявок на перевозку и форм приемки между грузоотправителем и перевозчиком. Ожидается, что это повысит прозрачность содержания контрактов. В новой редакции руководства эти документы учтены и стандартизированы в форме сообщений.

- В марте 2024 г. в Японии также были обнародованы новые стандартные тарифы на логистические услуги. Сюда входят тарифы, зависящие от расстояния, тарифы, зависящие от времени, индивидуальные тарифы, сборы за время ожидания, сборы за погрузку, сборы за разгрузку и т. д. Ожидается, что будет достигнуто справедливое ценообразование. Версия руководства 3.00 учитывает и стандартизирует новые тарифы для выставления счетов в формате сообщений.

- Стандартизированы такие процессы, как совместное хранение и процедуры без досмотра.

- Введен механизм отчетности транспортных компаний о выбросах CO₂, который, в том числе, учитывает наличие в грузовом парке компаний электрогрузовиков.

- Структура данных пересмотрена в целях обеспечения возможности использования в более широком спектре отраслей и ситуаций, а сообщения гармонизированы путем интеграции информации о накладных, информации о транспортировке и информации о единицах измерения. Кроме того, добавлен новый раздел «Меры предосторожности при логистике», позволяющий подробно описать меры предосторожности, которые необходимо соблюдать при транспортировке грузов.

Цифровая трансформация в логистике делает стандартизацию данных одной из наиболее актуальных проблем. Ожидается, что новая редакция руководства версии 3.00 приведет к серьезным изменениям в логистической отрасли Японии с точки зрения как повышения эффективности бизнеса, так и снижения воздействия на окружающую среду.

В Германии принято постановление об исключениях из правил регистрации транспортных средств, которым создаются правовые основы для использования цифрового регистрационного свидетельства на транспортное средство.

Федеральное управление автотранспорта Германии (КВА) может предоставить приложение для мобильных устройств, которое позволяет

отображать данные регистрационного свидетельства в виде цифрового свидетельства о регистрации транспортного средства.

С помощью приложения владелец транспортного средства может подать заявление в КВА для получения цифрового свидетельства на транспортное средство.

Владелец транспортного средства имеет право передать цифровое свидетельство на транспортное средство другому лицу с помощью предоставления доступа через приложение.

Цифровое свидетельство легитимно при предоставлении полицейским при проверке.