



МОСКОВСКИЙ
ПОЛИТЕХ



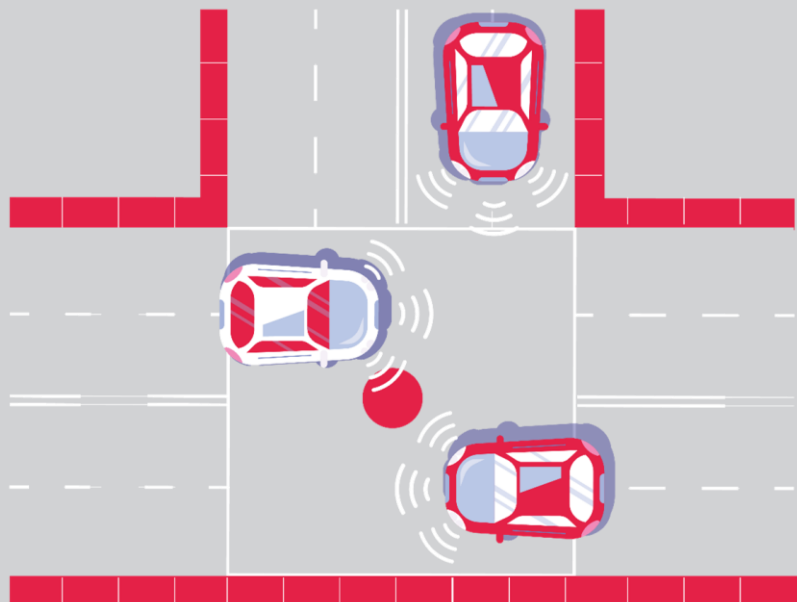
Автонет

Национальная технологическая
инициатива

16.02.2025 - 28.02.2025

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	5
1.3. Транспортно-логистические услуги	10
2. Изменения правового регулирования рынка Автонет на международном уровне и в зарубежных странах	11
2.1. Телематические транспортные и информационные системы..	11
2.2. Интеллектуальная городская мобильность	16
2.3. Транспортно-логистические услуги	23

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 – 28 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

Совет Евразийской экономической комиссии одобрил Концепцию по совершенствованию взаимодействия интеллектуальных транспортных систем стран Евразийского экономического союза.

Реализация Концепции позволит создать единое информационное пространство, на котором перевозчик будет получать стандартизированную информацию о погодных условиях, возможных заторах и дорожно-транспортных происшествиях.

Концепция определяет подходы, направленные на обеспечение взаимодействия интеллектуальных транспортных систем (ИТС) государств-членов в рамках ЕАЭС. Это будет способствовать активному внедрению технологий ИТС в дорожно-транспортную инфраструктуру, а также позволит повысить эффективность их функционирования при оказании информационной поддержки участникам дорожного движения, в том числе в зонах перехода ответственности операторов ИТС на евразийских транспортных коридорах.

Правительство РФ продлило отсрочку обязательства перевозчиков по оснащению тахографами транспортных средств категорий М2 и М3, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров в городском сообщении, до 1 сентября 2026 года (постановление Правительства Российской Федерации от 25.02.2025 № 224 «О внесении изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 31 марта 2022 г. № 539»).

На публичное обсуждение, которое продлится до 22 апреля 2025 г., вынесен проект ГОСТ Р Автотранспортные средства.

Телематические системы с функцией дистанционного контроля и регулирования скорости. Технические требования и методы испытаний.

1.2. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

Правительство РФ работает над запуском национальных проектов технологического лидерства, в числе которых - Национальный проект «Промышленное обеспечение транспортной мобильности».

Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 г. N 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» определены семь национальных целей, в числе среди которых – технологическое лидерство, в задачи которого входит обеспечение технологической независимости и формирование новых рынков, в том числе по такому направлению, как транспортная мобильность (включая автономные транспортные средства). В соответствии с указом президента Правительство РФ утвердило *Единый план по реализации национальных целей развития страны до 2030 года и на перспективу до 2036 года.*

В соответствии с Единым планом ключевым фактором обеспечения технологической независимости и формирования новых рынков по направлению транспортной мобильности станет, в том числе увеличение доли отечественных автомобилей на рынке и количества произведенных электромобилей, включая последовательные гибриды, за счет:

- создания пилотного проекта по разработке и постановке на производство отечественных автомобилей на базе унифицированной модульной платформы;

- реализации проектов по созданию серийных производств узлов и агрегатов для колесных транспортных средств и специализированной техники.

Ожидается, что в 2030 году количество произведенных электромобилей, включая последовательные гибриды, составит 54 250 единиц.

В соответствии с Единым планом одним из основных инструментов достижения национальной цели развития «Технологическое лидерство» являются национальные проекты технологического лидерства (НПТЛ). Речь идёт о нацпроектах «Беспилотные авиационные системы», «Новые материалы и химия», «Новые атомные и энергетические технологии», «Технологическое обеспечение продовольственной безопасности», «Средства производства и автоматизации», «Промышленное обеспечение транспортной мобильности», «Развитие многоспутниковой орбитальной группировки», «Новые технологии сбережения здоровья» и «Биоэкономика».

Национальный проект «Промышленное обеспечение транспортной мобильности» направлен на обеспечение технологической независимости в области производства продукции, обеспечивающей транспортную мобильность. Целью национального проекта является кратный рост объёмов производства основной гражданской авиатехники, судов и морской техники, электромобилей и соответствующих долей отечественной продукции в потреблении.

Включает федеральные проекты:

- Производство самолётов и вертолётов
- Производство судов и судового оборудования
- Производство инновационного транспорта
- Разработка технологий и кадровое обеспечение

Одним из ключевых мероприятий нацпроекта является обеспечение производства электромобилей, в том числе последовательных гибридов (ФП «Производство инновационного транспорта»).

В срок до 1 апреля 2025 г. Минобрнауки России поручено обеспечить проведение отбора и утверждение кураторами НПТЛ отраслевых центров компетенций таких проектов, а также определить их руководителей.

В рамках реализации закона «О технологической политике в Российской Федерации» Минэкономразвития России, министерствам и организациям, ответственным за реализацию НПТЛ, совместно с Российской академией наук в срок до 20 апреля 2025 г. предстоит проработать предложения по установлению особенностей исполнения таких

национальных проектов, включая требования к системе управления реализацией карт технологической кооперации, предусматривающие в том числе описание производственно-технологических процессов, а также необходимых критических технологий и их разработчиков.

Минэнерго России подготовило проект постановления в целях совершенствования законодательства и упрощения процедуры установки зарядных станций для электромобилей на подземных паркингах многоквартирных домов (*проект постановления Правительства РФ «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации по вопросам размещения объектов зарядной инфраструктуры в многоквартирных домах», ID проекта 02/07/02-25/00155089*).

Проектом постановления предлагается приравнять услугу по зарядке электромобиля и других транспортных средств на частном машино-месте в многоквартирном доме (МКД) к предоставлению коммунальных услуг населению, размещение объекта зарядной инфраструктуры производить в порядке, предусмотренном Правилами предоставления коммунальных услуг собственникам и пользователям помещений в многоквартирных домах и жилых домов. Для этого в правила вводится отдельный раздел «XVIII. Особенности предоставления коммунальной услуги по электроснабжению объектов зарядной инфраструктуры для зарядки электрического автомобильного и (или) иного транспорта, расположенных на машино-местах в многоквартирных домах», которым определяется подробная процедура установки и подключения объекта зарядной инфраструктуры. Собственник машино-места может установить такую зарядку самостоятельно за свой счет, либо с привлечением оператора ЭЭС, полномочия которого подтверждены решением Общего собрания собственников МКД. Такие зарядки не будут входить в состав общего имущества собственников МКД.

Устанавливаемый прибор учета должен быть присоединен к интеллектуальной системе учета электрической энергии (мощности). В случае наличия ограничений на максимальную мощность

энергопринимающих устройств многоквартирного дома, определяемых организацией, осуществляющей управление многоквартирным домом, в требования к размещению объектов зарядной инфраструктуры включаются также требования об установке устройства динамической балансировки нагрузки.

Поставка электрической энергии для нужд объектов зарядной инфраструктуры в том числе принадлежащих оператору ЭЭС, осуществляется с применением цен (тарифов) на электрическую энергию (мощность), установленных для населения и приравненных к нему категорий потребителей.

Минстрой России подготовил проект приказа, которым предполагается установить обязательный расчетный показатель для включения в региональные нормативы градостроительного проектирования, такой как «минимальное количество машино-мест для парковки электромобилей, оборудованных зарядными устройствами» (*проект приказа Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации «О расчетных показателях, не указанных в частях 1, 3 и 4 статьи 29.2 Градостроительного кодекса Российской Федерации и подлежащих установлению в региональных нормативах градостроительного проектирования», ID проекта 01/02/02-25/00154806*).

Введение показателя должно обеспечить размещение инфраструктуры зарядки при застройке территорий на всей территории России.

Минтранс России обновил требования к документации по организации дорожного движения (*приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 18.02.2025 № 49 «Об установлении требований к составу и содержанию документации по организации дорожного движения»*).

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, включая строительство и обустройство пешеходных переходов, велосипедных дорожек и велосипедных полос.

Минфин России подготовил поправки в правила, регламентирующие допуск товаров к государственным закупкам, согласно которым новые машины, закупаемые для государственных нужд, должны быть оснащены двигателями на газомоторном топливе или электротяге (*проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации по вопросам нормирования закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»*, ID проекта 01/01/02-25/00154962).

Проектом постановления предлагается внести изменения в правила определения требований к отдельным видам товаров, работ и услуг, закупаемых для госнужд.

Заказчики в приоритетном порядке обязаны будут закупать транспорт на электротяге или газомоторном топливе. При этом бензиновые и дизельные автомобили можно будет закупать исключительно в случае обоснования невозможности закупки автомобилей на альтернативных видах топлива или электромобилей, например, в связи с отсутствием на территории планируемой эксплуатации закупаемых автомобилей газозаправочной или зарядной инфраструктуры. В закупочной документации необходимо будет указывать тип двигателя (силовой установки) и вид топлива автомобиля.

Скорректирована госпрограмма «Развитие энергетики» в части правил предоставления регионам субсидий на развитие заправочной инфраструктуры компримированного природного газа и переоборудование автотехники, в т. ч. общественного транспорта и коммунальной техники, для использования природного газа в качестве топлива (*постановление Правительства Российской Федерации от 27.02.2025 № 236 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 321»*).

Из перечня критериев отбора получателей средств исключено наличие правового акта, утверждающего региональную программу по оснащению зарядными колонками (станциями) для транспорта с электродвигателями.

С 500 тыс. до 1 млн руб. увеличен максимальный размер субсидии для грузовиков, кроме легкого грузового транспорта (перевод в газовый цикл - ремоторизация с установкой двигателя, предназначенного для работы на природном газе).

Требование о том, что при ремоторизации транспорта устанавливаемый двигатель должен быть новым, предназначенным для работы на природном газе и произведенным в России, будет применяться начиная с 2026 г. Также на один год отложено применение требований к используемому газобаллонному оборудованию, его компонентам и комплектующим в части газовых баллонов отечественного производства I и II типа.

1.3. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

Коллегия Евразийской экономической комиссии утвердила технологические документы, регламентирующие информационное взаимодействие при реализации средствами интегрированной информационной системы ЕАЭС общих процессов:

«Формирование, ведение и использование общего реестра таможенных перевозчиков»;

«Формирование, ведение и использование общего реестра владельцев складов временного хранения»;

«Формирование, ведение и использование общего реестра владельцев свободных складов»

«Формирование, ведение и использование общего реестра таможенных представителей»

«Формирование, ведение и использование общего реестра владельцев таможенных складов»

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

2.1. ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ И ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ

ЕЭК ООН опубликовала *Перечень решений восьмьдесят седьмой сессии Комитета по внутреннему транспорту, которая состоялась в феврале 2025 г.*

ЕЭК ООН опубликовала *Предложение по поправкам к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств, которым предлагается привести существующие категории транспортных средств в соответствие с классификацией транспортных средств, оборудованных автоматизированными системами вождения (АСВ). Предложение будет рассматриваться Рабочей группой WP 29 по общим предписаниям, касающимся безопасности, на ее 129-сессии в апреле 2025 г.*

Предложение направлено на обновление Сводной резолюции путем дополнения раздела 1 и внесения поправок в раздел 2 с целью введения двух новых категорий транспортных средств — X и Y, а также приведения существующих категорий транспортных средств в соответствие с классификацией транспортных средств, оборудованных автоматизированными системами вождения (АСВ). Включение этих новых категорий призвано обеспечить возможность устанавливать в рамках правил ООН технические требования, адаптированные к автоматизированным транспортным средствам с ограниченными возможностями ручного управления и/или без водителя и/или пассажиров.

ЕЭК ООН представила дополнительные материалы для включения в План действий Европейской экономической комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения на 2023–2030 годы.

План действий Европейской экономической комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения на 2023–2030 годы должен регулярно обновляться на основании замечаний и предложений профильных рабочих групп по предмету их ведения.

Опубликованный перечень изменений подготовлен по материалам, представленным Рабочей группой по перевозке опасных грузов (WP 15), Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC 1) и Глобального форума по гармонизации правил в области транспортных средств (WP 29).

Изменения сгруппированы по 5 основным направлениям: управление в области безопасности дорожного движения; безопасность участников дорожного движения; безопасность транспортных средств; безопасность на дорогах; и эффективное реагирование на ДТП.

Основные изменения касаются правовых, административных и технических аспектов реализации Соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ). Основное внимание уделено обеспечению безопасности дорожного движения при осуществлении перевозок опасных грузов, полномочиям национальных контролирующих органов в области контроля за техническим состоянием и безопасностью осуществления перевозок, вопросам обучения и подготовки водителей и экипажа, а также обеспечению безопасности условий труда.

В области безопасности транспортных средств WP 29 предложено дополнить Соглашение 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров положениями:

- об осмотрах экспортируемых/импортируемых подержанных транспортных средств и обменом данными о транспортных средствах, перевозимых между странами/регионами;
- о проведении испытаний усовершенствованных систем помощи водителю/автоматизированной системы вождения во время периодических технических осмотров;

- о специальной информации, необходимой для испытаний систем транспортных средств с электронным управлением, имеющих отношение к безопасности и окружающей среде.

Также предлагается актуализировать и обеспечить соответствие положений Соглашения 1958 года и Соглашения 1998 года новым правилам ООН, касающихся автоматизированных систем вождения, систем помощи водителю и систем управления разгоном при ошибочном нажатии педали акселератора.

В целях содействия коммерциализации услуг высокоскоростного автономного вождения на дальние расстояния в Южной Корее значительно расширили зону пилотной эксплуатации беспилотных транспортных средств: с 4 скоростных трасс до 44 (все участки скоростных трасс), **а также пересмотрели «Стандарт разрешения на платные грузовые перевозки автономных транспортных средств».**

Комитет по испытаниям автономных автомобилей пришел к выводу, что, в отличие от обычных дорог, автомагистрали представляют собой непрерывные транспортные пути без пешеходов и светофоров, и условия движения на отдельных участках схожи. Учитывая возможности управления безопасностью автомагистралей Корейской дорожной корпорации, не будет проблем с расширением зоны пилотного проекта на все участки автомагистрали.

Значительное масштабирование зоны испытаний для автономного транспорта делает возможным предоставление полноценной услуги платной грузоперевозки автономным транспортом. С учетом новых реалий в Южной Корее также пересмотрен «Стандарт разрешения на платные грузовые перевозки автономных транспортных средств». Эра автономных грузовиков в Южной Корее начинается всерьез.

Министерство сельского хозяйства, лесоводства и рыболовства Японии разрабатывает политику для допуска автономной

сельскохозяйственной техники на дороги общего пользования с целью их перемещения между полями или в ангар.

В настоящее время роботизированным сельскохозяйственным машинам разрешено работать только в поле.

В рамках разрабатываемой политики внесены изменения в «Стандарты безопасности дорожных транспортных средств» (ст. 48) в соответствии с которыми крупные специальные автомобили и малые специальные автомобили включены в категорию автомобилей, которые могут быть оснащены автоматическими системами управления. Будут предприняты и другие меры.

Национальная полиция Японии проинформирует заинтересованные стороны, что в соответствии с *Законом о дорожном движении* возможно движение таких транспортных средств по общественным дорогам при получении разрешения на автоматическое управление от полицейских комиссий префектур (в части расширительного толкования пункта 75-13 этого закона о том, что характеристика автономной операции «предназначенные для перевозки людей или грузов» включает в том числе и сельскохозяйственные тракторы и др.). Также будет обеспечено бесперебойное функционирование системы специальных разрешений на автоматическое управление такой техникой, чтобы фермеры могли использовать роботизированные сельскохозяйственные машины с минимальными затратами.

При этом для роботизированных сельскохозяйственных машин, которые подпадают под категорию крупных специальных автомобилей (специальные автомобили, предназначенные для сельскохозяйственных и других работ, характеристики которых превышают хотя бы один из показателей: длина ТС не более 4,7 м, ширина – не более 1,7 м, высота - не более 2,8 м, максимальная скорость не более 15 км/ч), необходимо будет получить разрешение на специальное автоматизированное движение от полицейской комиссии соответствующей префектуры. Для категории роботизированных малых специальных транспортных средств предусмотрен уведомительный порядок.

Основываясь на результатах проведенного демонстрационного проекта по роботизированной сельскохозяйственной технике, планируется внести изменения в *«Руководящие принципы по обеспечению безопасности автоматического движения сельскохозяйственной техники»* в части реализации движения техники по общественным дорогам.

Министерство промышленности и информационных технологий Китая и Государственное управление по контролю за рынком Китая опубликовали совместное «Распоряжение о дальнейшем усилении управления допуском, отзывом и онлайн-обновлением программного обеспечения для интеллектуальных подключенных автомобилей», целью которого является дальнейшая стандартизация управления допуском, отзывом и онлайн-обновлением (ОТА) для интеллектуальных подключенных автомобилей, а также обеспечение безопасности транспортных средств, повышение уровня безопасности продуктов интеллектуальных подключенных автомобилей и содействие высококачественному развитию автомобильной промышленности.

В 2024 году в Китае было проведено 233 отзыва автомобиля, затронувших 11,237 миллиона автомобилей, что на 8,9% и 67% больше по сравнению с 2023 годом. Это распоряжение направлено на усиление ответственности предприятий за безопасность и качество продукции. В нем уточняются требования к допуску и управлению отзывами, совершенствуются механизмы отчетности и анализа инцидентов, а также укрепляются сертификационные услуги и управление для эффективного контроля за допуском и отзывом продуктов интеллектуальных подключенных автомобилей.

Европейский комитет по стандартизации (CEN) опубликовал стандарт EN 17249-5:2025 Интеллектуальные транспортные системы — eSafety — Часть 5: eCall для двухколёсных транспортных средств категории L1 и L3 ЕЭК ООН.

ISO (Международная организация по стандартизации) опубликовала стандарт и техническую спецификацию:

ISO 13143:2025 Электронный сбор платы — оценка бортового и придорожного оборудования на соответствие ISO 12813

ISO/TS 22726-2:2025 Интеллектуальные транспортные системы — спецификация базы данных динамических данных и карт для подключенных и автоматизированных транспортных систем. Часть 2: Логическая модель данных динамических данных

2.2. ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ГОРОДСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

17 февраля 2025 г. в Южной Корее вступили в силу изменения в Закон об управлении автомобилями, которые вводят систему сертификации аккумуляторных батарей электромобилей и систему учёта истории их жизненного цикла.

Правительство, учитывая возросшую обеспокоенность по поводу безопасности батарей из-за пожаров электромобилей, осенью 2024 г. объявило о мерах по управлению безопасностью при пожарах электромобилей и запустило пилотный проект по сертификации батарей, а также разработало подробные процедуры через подзаконные акты, которые также вступают в силу в феврале 2025 г.

Система сертификации безопасности батарей представляет собой переход от существующего метода самосертификации, при котором производители сами подтверждали безопасность, к системе, в которой правительство будет непосредственно проводить испытания и сертифицировать безопасность батарей электромобилей перед их установкой и продажей.

Вместе с этим вводится система управления историей батарей, которая предполагает присвоение идентификационного номера каждой батарее на этапе производства и регистрацию этого номера в реестре регистрации автомобилей. Это позволит управлять историей батарей на всех этапах: от производства до эксплуатации и утилизации.

На основе идентификационного номера батареи правительство сможет проверять важную информацию на этапе производства, включая сертификацию безопасности батарей, а также историю обслуживания и проверок данной батареи в процессе эксплуатации электромобиля. Это позволит быстро анализировать причины возникновения инцидентов, таких как пожары в электромобилях, что, в свою очередь, повысит безопасность батарей.

При замене батареи предусмотрена возможность изменения и регистрации идентификационного номера замененной батареи. В случае замены батареи в рамках отзыва, измененный идентификационный номер будет зарегистрирован через систему информации о дефектах автомобилей, что минимизирует неудобства для владельцев электромобилей.

Министерство земельных ресурсов, инфраструктуры и транспорта Республики Корея планирует до 2027 г. создать систему управления историей батарей, которая позволит в одном месте отслеживать полную историю их жизненного цикла. На основе этой системы также планируется активизировать связанные секторы, такие как переработка использованных батарей.

Подзаконные акты, регулирующие внедрение системы сертификации батарей и управления историей жизненного цикла батарей:

Правила регистрации автомобиля: внесены изменения в части включения в форму реестра регистрации автомобилей идентификационного номера аккумулятора электромобиля; кроме того, введена обязательная подача сертификата о проверке установки сосудов под давлением при подаче заявки на новую регистрацию водородных электрических автомобилей и других подобных транспортных средств, что направлено на улучшение и дополнение некоторых недостатков, выявленных в ходе функционирования действующей системы

Постановление о введении в действие Закона об управлении автомобилями: внесены изменения в части установления системы штрафов в случае, если в сертификат безопасности электромобиля не внесены сведения о сертификации батареи

Правила выполнения Закона об управлении автомобилями: внесены изменения, которыми устанавливаются процедуры и методы подачи заявок на сертификаты безопасности для аккумуляторов, используемых в электрических автомобилях, а также порядок выдачи сертификатов, объекты и процедуры изменения сертификации, критерии маркировки сертификатов безопасности, критерии и процедуры назначения испытательных учреждений для проверки безопасности, стандарты и процедуры проверки испытательных учреждений производителей автомобилей, а также процедуры и методы проверки соответствия после получения сертификата безопасности и сопутствующие формы.

Министерство земельных ресурсов, инфраструктуры и транспорта Южной Кореи объявило, что с 1 марта 2025 г. будет увеличена субсидия на топливо для водородных автобусов с 3600 вон за 1 кг до 5000 вон, чтобы облегчить финансовую нагрузку на операторов автобусных перевозок, использующих водородные автобусы, и активизировать их распространение.

Министерство выплачивает субсидии на топливо для водородных автобусов для достижения цели по сокращению национальных выбросов парниковых газов к 2030 году (сокращение на 40% по сравнению с 2018 годом) и цели по распространению водородных автобусов (21000 единиц к 2030 году, согласно 6-му заседанию комитета по водородной экономике) с сентября 2021 года.

Субсидия на топливо для водородных автобусов рассчитывается на основе недавних тенденций цен на водород, а также сравнений с ценами на топливо для других автобусов, таких как электрические, дизельные и КПГ. Субсидия увеличена до 5000 вон за 1 кг, при этом средняя цена продажи водорода по стране составляет около 10000 вон/кг.

Однако, несмотря на выплату субсидий на топливо для водородных автобусов, бремя затрат на топливо для автобусных операторов остается высоким по сравнению с электрическими автобусами, для которых стоимость зарядки относительно низка. Кроме того, из-за недостаточного количества

водородных заправочных станций и сервисных центров, автобусная отрасль не смогла активно внедрить водородные автобусы.

Министерство промышленности и информационных технологий Китая совместно с другими ведомствами распространило «План действий по качественному развитию новой индустрии производства накопителей энергии».

Новая индустрия производства накопителей энергии — это общее название для отрасли, которая производит продукты, такие как хранение энергии, обработка информации и системы безопасности для новых накопителей энергии. Основными направлениями являются новые аккумуляторы и различные новые технологии накопления энергии, а также компоненты, такие как чипы управления питанием, силовые электронные устройства, системы теплового управления и управления энергией.

Основываясь на тенденциях развития отрасли, План действий подчеркивает необходимость руководства здоровым и упорядоченным развитием отрасли, придерживаясь инновационного лидерства, соблюдения эффективного баланса предложения и конечного применения, а также международного и внутреннего согласованного развития.

В «Плане действий» предложены следующие шесть основных специальных действий для содействия высококачественному развитию новой индустрии хранения энергии:

1. Действие по инновациям в технологиях нового типа хранения энергии: поощрение развития разнообразных технологий хранения, поддержка прорывов в эффективной интеграции и интеллектуальном управлении, а также акцент на многомерной безопасности на протяжении всего жизненного цикла.

2. Действие по содействию совместному развитию отрасли: научное планирование структуры отрасли, оптимизация соотношения спроса и предложения, укрепление обеспечения ресурсами и развитие качественных предприятий.

3. Действие по трансформации и модернизации отрасли: повышение безопасности производства, соблюдение принципов зеленого и низкоуглеродного развития, а также улучшение уровня интеллектуального производства.

4. Действие по расширению демонстрационных приложений: поощрение нового типа хранения энергии как независимого участника рынка электроэнергии, ускорение внедрения сетевых приложений хранения энергии и повышение способности данного типа хранения поддерживать стабильную работу электрической системы.

5. Действие по совершенствованию экосистемы отрасли: ускорение создания системы оценки рисков безопасности батарей нового типа хранения, разработка стандартов для батарей по уровням и категориям, усиление реализации обязательных национальных стандартов в области безопасности, а также укрепление защиты и использования интеллектуальной собственности.

6. Действие по повышению торгового и инвестиционного сотрудничества: исследование возможностей международного сотрудничества в области нового типа хранения энергии в рамках механизмов, таких как «Один пояс, один путь» и «БРИКС», поддержка предприятий в упорядоченном международном развертывании и привлечение иностранных финансовых учреждений для инвестиций в Китай.

В Японии решили усилить меры безопасности для педальных электровелосипедов: Министерство земельных ресурсов, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии *объявило о разработке соответствующих стандартов безопасности.*

В последние годы на рынке Японии появились электрические велосипеды с педалями, которые внешне похожи на электровелосипеды, но более мощные и могут двигаться без необходимости крутить педали. Учитывая такие характеристики этих транспортных средств, как компактность, легкость и электрическая мощность, будут разработаны стандарты безопасности и схема проверки продукта на соответствие этим

стандартам, а также система маркировки транспортных средств, чтобы потребители могли выбирать и использовать безопасные велосипеды.

Для моторизованных велосипедов с максимальной мощностью до 4,0 кВт, которыми с апреля 2025 года в Японии можно управлять при наличии прав для мопедов, тоже будут введены стандарты, предотвращающие несанкционированные изменения максимальной мощности, схема для проверки максимальной мощности и других характеристик, а также схема отображения показателей на транспортном средстве.

Министерство транспорта Ирландии представило *новый экологический стандарт для грузовых автомобилей (HGV), который является важным шагом на пути к более экологичному и эффективному вождению в секторе грузовых автомобилей.*

Стандарт эковождения HGV направлен на повышение эффективности вождения и снижение воздействия на окружающую среду с помощью комплексного набора рекомендаций и передовых методов для курсов эковождения HGV. Стандарт ориентирован на снижение расхода топлива, повышение эффективности управления энергопотреблением и технического обслуживания, что помогает сократить расходы в секторе, который играет ключевую роль в экономической деятельности Ирландии.

Стандарт был разработан Королевским институтом логистики и транспорта (CILT) для Министерства транспорта.

Стандарт экологического вождения HGV является добровольным и открытым для всех поставщиков услуг по обучению

Министерство транспорта Ирландии также объявило о ряде инициатив, направленных на ускорение перехода на электромобили (EV): внедрение новой схемы грантов для электромотоциклов, продление программы грантов для операторов такси, переходящих на электромобили, включая модели для перевозки людей с ограниченными возможностями, а также пилотный проект по совместному пользованию домашними зарядками.

Пилотная программа совместной зарядки - инновационная программа, которая позволяет владельцам домов сдавать свои зарядные устройства для электромобилей другим пользователям через платформу бронирования, предлагая экономически выгодные варианты зарядки для владельцев электромобилей, у которых нет частной парковки вне улицы.

Федеральное министерство цифровых технологий и транспорта Германии опубликовало новую стратегию «Передовая воздушная мобильность» (AAM), направленную на то, чтобы сделать Германию лидером в разработке и эксплуатации дронов и электрических летающих такси (eVTOL).

Стратегия предусматривает создание испытательных маршрутов для воздушного такси с 2026 года, а в 2032 году - эксплуатацию по всей стране. Также предусматривается создание необходимой инфраструктуры, включая вертодромы, и интеграцию этой инфраструктуры в существующие транспортные системы.

Тем временем в Китае так называемая «экономика малых высот» уже прошла путь от концептуального плана к промышленному взрыву. С учетом бурного роста новых форматов, таких как логистика с использованием дронов и eVTOL (электрические вертикально взлетающие и садящиеся летательные аппараты), экономика малых высот демонстрирует мощное промышленное влияние и экономическую активность.

В настоящее время в Китае инициирован *пересмотр Закона о гражданской авиации*. Законопроект разъясняет принципы разделения воздушного пространства и впервые в юридической форме закрепляет, что «разделение воздушного пространства должно учитывать потребности развития экономики малых высот», открывая «воздушную магистраль» для беспилотников и авиации общего назначения. Управление воздушным пространством предполагает: динамическое управление классификацией (разграничение воздушного пространства по высоте полета, типу устройства (например, беспилотный летательный аппарат/пилотируемый самолет) и

назначению (логистика/спасательная операция)), а также динамическую корректировку распределения ресурсов.

Автомобильные компании спешат сделать ставку на экономику малых высот: в конце 2024 года сразу три китайских автомобильных компаний - Xiaopeng Huitian, GAC Group, Changan Automobile, - одна за другой анонсировали последние разработки в области летающих автомобилей.

ISO (Международная организация по стандартизации) опубликовала стандарт ISO 23285:2025 Сельскохозяйственная техника, тракторы и землеройная техника — безопасность электрических и электронных компонентов и систем, работающих при напряжении от 32 В до 75 В постоянного тока и от 21 В до 50 В переменного тока.

2.3. ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ

ЕЭК ООН опубликовала доклад из трех частей, посвященный правовым и техническим аспектам развертывания системы электронных накладных (eCMR), используемых в международных перевозках (Часть 1, Часть 2, Часть 3).

Доклад разработан Группой экспертов по введению в действие eCMR Комитета по внутреннему транспорту в целях обеспечения реализации положений Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (Конвенция КДПГ). Конвенция регулирует вопросы договорных отношений, а также вопросы ответственности при осуществлении международных перевозок грузов.

В 2008 году был принят Дополнительный протокол к КДПГ, формирующий нормативную базу для применения электронной накладной (eCMR). В дальнейшие годы отдельными участниками Конвенции КДПГ был реализован ряд экспериментальных проектов по апробированию электронных накладных.

В докладе представлено обновленное видение реализации Дополнительного протокола к КДПГ на основе накопленного практического

опыта и отзывов участников и заинтересованных лиц по вопросу внедрения системы обмена электронными документами. Доклад является результатом многолетней консолидированной работы сообщества перевозчиков и государственных служб разных стран по имплементации системы.

В докладе рассмотрены роли участников и порядок их взаимодействия, технические особенности формирования цифровой среды для функционирования системы, архитектура системы, механизмы аутентификации пользователей, вопросы хранения данных и кибербезопасности.