

## СПРАВКА

**о необходимости уточнения отсылочной нормы, связанной с возможностью установления национальным законодательством государств – членов ЕАЭС в рамках требований к эксплуатации железнодорожного подвижного состава в части обеспечения безопасности движения, - запретов или ограничений на включение в поезда, следующие по инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования во всех видах сообщения, подвижного состава и (или) его составных частей, соответствующих требованиям технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011) (изменения в п. 2 ст. 1 ТР ТС 001/2011)**

### Необходимые справочные и аналитические материалы

В соответствии с абзацем третьим пункта 2 статьи 1 технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011) *«Требования к эксплуатации железнодорожного подвижного состава в части обеспечения безопасности движения устанавливаются законодательством |о железнодорожном транспорте государств – членов Союза».*

Предлагается: абзац третий пункта 2 статьи 1 ТР ТС 001/2011 дополнить предложением следующего содержания *«При этом установление таких требований не должно приводить к ограничению (либо запрету) эксплуатации подвижного состава и (или) его составных частей, соответствующих требованиям настоящего технического регламента Союза, в том числе в рамках их эксплуатации в составе поездов, следующих по инфраструктуре железнодорожного транспорта государств-членов Союза».*

### Обоснования:

**1.** В Евразийскую экономическую комиссию (далее – Комиссия) поступили письма Национальной палаты предпринимателей Республики Казахстан «Атамекен» (от 19.03.2018 № 3017/09) и Российского союза промышленников и предпринимателей (от 02.03.2018 № 61), в которых сообщается о противоречии требований приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 25 декабря 2015 г. № 382 (далее – Приказ) положениям Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года (далее – Договор). В обращении НПП «Атамекен» сообщается, что данное препятствие коснется более чем 5500 казахстанских вагонов, которые невозможно будет использовать в поездах, следующих через Российскую Федерацию.

Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 года № 710 принят и 2 августа 2014 года вступил в силу ТР ТС 001/2011, который устанавливает единые обязательные требования к железнодорожному подвижному составу и распространяется, в том числе и на модернизируемый железнодорожный подвижной состав. В соответствии с п. 11 ст. 4 ТР ТС 001/2011 в случае внесения изменений в конструкцию или технологию изготовления железнодорожного подвижного состава и (или) его составных частей, влияющих на безопасность, а также при модернизации с продлением срока службы должно быть проведено обязательное подтверждение соответствия продукции в порядке, установленном в статье 6 настоящего технического регламента. При этом согласно пункту 10 статьи 6 ТР ТС 001/2011 на

продукцию, прошедшую модернизацию с продлением срока службы, распространяются те же процедуры оценки соответствия, что и на вновь изготовленную продукцию. Таким образом ТР ТС 001/2011 предусмотрена возможность эксплуатации железнодорожного подвижного состава после его модернизации и прохождения установленных процедур оценки соответствия.

Вместе с тем, указанным Приказом были внесены изменения в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (*утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286*), согласно которым не допускается включать в поезда, следующие по инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования во всех видах сообщения груженые грузовые вагоны, в отношении которых после 1 января 2016 г. выполнены работы по продлению сроков их службы или модернизации с продлением сроков их службы.

Абзацем третьим пункта 2 статьи 1 ТР ТС 001/2011 установлено, что требования к эксплуатации железнодорожного подвижного состава в части обеспечения безопасности движения устанавливаются законодательством о железнодорожном транспорте государств - членов Союза, что можно квалифицировать как изъятие. При этом, по мнению Комиссии, изложенному в письме на имя Первого заместителя Председателя Правительства РФ Шувалова И.И. от 27 апреля 2018 г. № КМ-1011/25 (копия прилагается), **при реализации данного права** (*устанавливать законодательством государств – членов Союза требования к эксплуатации железнодорожного подвижного состава в части обеспечения безопасности движения*) **посредством установления** в национальном законодательстве **запрета** на включение в поезда (*следующие по инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования во всех видах сообщения*) **груженых грузовых вагонов**, в отношении которых выполнены работы по продлению сроков их службы или модернизации с продлением сроков их службы, не в полной мере обеспечивается свобода передвижения данных видов товаров между государствами – членами Союза, что приводит к ограничению обращения железнодорожного подвижного состава, соответствующего требованиям ТР ТС 001/2011 и прошедшего все установленные процедуры оценки соответствия. В связи с чем, существует целесообразность для исключения данного изъятия рассмотреть возможность установления единых обязательных требований к эксплуатации в ТР ТС 001/2011.

В соответствии с абзацем вторым пункта 2 статьи 53 Договора о Союзе государства-члены **обеспечивают обращение продукции**, соответствующей требованиям технического регламента Союза (технических регламентов Союза), на своей территории **без предъявления дополнительных** по отношению к содержащимся в техническом регламенте Союза (технических регламентах Союза) требований к такой продукции и без проведения дополнительных процедур оценки соответствия. В соответствии с пунктом 2 статьи 99 Договора о Союзе Решения Комиссии, действующие на дату вступления в силу настоящего Договора (*к коим относятся и Решения КТС*), сохраняют свою юридическую силу и применяются в части, не противоречащей настоящему Договору. В данном случае пункт 2 статьи 1 ТР ТС 001/2011 можно отнести к противоречащему пункту 2 статьи 53 Договора.

2. Комиссия письмом от 14 января 2019 г. № 25-12 **направила** предложение об устранении изъятия (*установленного п. 2 ст. 1 ТР ТС 001/2011*) в связи с введенным ограничением на грузовые вагоны, прошедшие продление срока службы, **заинтересованным субъектам предпринимательства** государств – членов Союза.

Так, АО «Первая Грузовая Компания» (РФ) (*письмом от 14 февраля 2019 г. № АО-НД/ТД-155/19, копия прилагается*) представила позицию о поддержке предложений Комиссии об устранении данного изъятия, поскольку помимо изложенных в письме Комиссии случаев ограничения обращения компонентов железнодорожного подвижного состава, имеют место устанавливаемые со стороны железных дорог государств – членов Союза временные ограничения эксплуатации подвижного состава со ссылкой на требования безопасности движения, установленные национальным законодательством (запрет использования литых деталей тележек китайского производства, литых деталей тележек грузовых вагонов, принимающих участие в сходах, ограничение эксплуатации подвижного состава с повышенной осевой нагрузкой и т.д.).

ТОО «Тенгизшевройл» (*письмом от 15 февраля 2019 г. № MTRF150219, копия прилагается*) представило позицию о том, что, действительно, изъятие, установленное пунктом 2 статьи 1 ТР ТС 001/2011, на основании которого введены ограничения на использование грузовых вагонов с продленным сроком службы в РФ, имело непосредственное отрицательное влияние на деятельность ТОО «Тенгизшевройл» и возможность в полной мере использовать имеющиеся вагоны-цистерны, в отношении которых с 1 января 2016 года были произведены работы по продлению сроков службы. В результате ТШО, в целях дальнейшего выполнения своих планов по отгрузке серы расплавленной, был вынужден арендовать дополнительный специализированный парк вагонов. Отмечено, что в то время как пока речь идет о 27 вагонах-цистернах, в течение последующих двух лет еще 81 единица вагонов-цистерн, используемых ТШО, подпадут под действие данного изъятия. Таким образом, представлена позиция о целесообразности исключения данного изъятия.

Казахстанская ассоциация перевозчиков и операторов вагонов (контейнеров) (*письмом от 15 февраля 2019 г. № 42/20/19, копия прилагается*) представила позицию о том, что требования к эксплуатации железнодорожного подвижного состава в части обеспечения безопасности должны быть гармонизированы с требованиями международных организаций, созданных правительствами для обеспечения единства, такими как ЦСЖТ, ОСЖД и т.д. Аналогичную позицию представил Союз транспортников Казахстана «Kazlogistics» (*письмом от 15 февраля 2019 г. № 191, копия прилагается*).

Белорусская железная дорога (*письмом от 5 февраля 2019 г. № 50-03-08/1548, копия прилагается*) представила позицию о том, что норма пункта 2 статьи 1 ТР ТС 001/2011 не допускает возможности запрета эксплуатации вагонов, прошедших модернизацию и процедуры обязательной сертификации, а наделяет государства – члены правом в национальных актах установить порядок их эксплуатации в целях обеспечения безопасности движения. Исключение эксплуатации таких вагонов противоречит ТР ТС 001/2011. Расширительное толкование положений части 3 пункта 2 статьи 1 ТР ТС 001/2011, как норм, позволяющих ввести запрет на эксплуатацию вагонов, будет противоречить положениям статьи 53 Договора и

являться барьером. Следует отметить, что аналогичная позиция относительно отнесения данного вопроса к барьеру была озвучена представителем белорусской стороны на консультациях, состоявшихся в Комиссии 24 декабря 2018 г. (*протокол № 25-39/пр, пункт 3 раздела II*).

Представители кыргызской стороны (*на консультациях, состоявшихся в Комиссии 24 декабря 2018 г., протокол № 25-39/пр, пункт 4 раздела II*) озвучили позицию о том, что рассматриваемый вопрос «служит барьером для перемещения кыргызских грузов и товаров по территории Союза».

Представители Департамента технического регулирования и аккредитации Комиссии (*на консультациях, состоявшихся в Комиссии 24 декабря 2018 г., протокол № 25-39/пр, пункт 6 раздела II*) озвучили позицию о том, что в случае если государства – члены Союза в рамках проводимой работы по внесению изменений в ТР ТС 001/2011 решат, что необходимы единые требования к эксплуатации и они будут внесены в ТР ТС 001/2011, тогда введенные РФ ограничения можно будет относить к барьеру.

**Выводы:** Принимая во внимание сложность унификации обширного количества требований, установленных в законодательстве государств – членов Союза к эксплуатации железнодорожного подвижного состава (*например, Правила технической эксплуатации Российской Федерации составляют 374 страницы*), предлагается абзац третий пункта 2 статьи 1 ТР ТС 001/2011 дополнить предложением следующего содержания «*При этом установление таких требований не должно приводить к ограничению (либо запрету) эксплуатации подвижного состава и (или) его составных частей, соответствующих требованиям настоящего технического регламента Союза, в том числе в рамках их эксплуатации в составе поездов, следующих по инфраструктуре железнодорожного транспорта государств-членов Союза*».

#### Прогнозы:

Внесение предлагаемых изменений в ТР ТС 001/2011 позволит обеспечить свободное обращение (переход от поставщика к потребителю) подвижного состава и (или) его составных частей, соответствующих требованиям ТР ТС 001/2011, внесет предсказуемость в регулирование, при котором возможность производства, продажи и эксплуатации подвижного состава и его компонентов на единой таможенной территории Союза будет зависеть от единых требований в рамках Союза, установленных только ТР ТС 001/2011, а не от возможностей введения запретов на их обращение на национальном уровне.