



ТРАНСМАШХОЛДИНГ

113034, г. МОСКВА, ОЗЕРКОВСКАЯ НАБ., 54/1
ТЕЛ.: (495) 744-7093, ФАКС: (495) 744-7094
WWW.TMHOLDING.RU

28.02.2017 № 1082-ДТР

Директору Департамента
технического регулирования и
аккредитации Евразийской
Экономической Комиссии
А.А. Шакалиеву

*О замечаниях и предложениях
к проекту изменений в ТР ТС 001/2011*

Уважаемый Арман Абаевич!

Направляю Вам замечания и предложения ЗАО «Трансмашхолдинг» к актуализированной редакции изменений в ТР ТС 001/2011 «О безопасности железнодорожного подвижного состава», размещённой на сайте <http://www.eurasiancommission.org>

Замечания и предложения направлены 27.02.2017 по электронной почте по адресу: dept_techregulation@eecommision.org.

Приложение: Замечания и предложения – 48 л., 1 экз.

Технический директор

В.А. Туников

Исп. Козаченко Е.Е.,
доб.4464

ВХ. №	2687
"01"	03 2017г.

1448u

Приложение к письму
Замечания и предложения ЗАО «Трансмашхолдинг» к проекту изменения № 1 в технический регламент
Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011), размещенного на
официальном сайте: «Евразийская экономическая комиссия» (<http://www.eurasiancommission.org/ru>)

№ п/п	Статья, пункт, подпункт	Требование ТР ТС 001/2011	Замечания и предложения в ТР ТС 001/2011	Примечание
1	Статья 1, пункт 1 (пункт 3 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 3: «Настоящий технический регламент Евразийского экономического союза (далее - ЕАЭС) распространяется на вновь разрабатываемые (модернизируемый, модернизируемый с продлением срока службы), изготавливаемые (модернизируемые, модернизируемые с продлением срока службы), изготавливаемые железнодорожный подвижной состав и его составные части, выпускаемые в обращение для использования на железнодорожных путях общего и 1067 мм на таможенной территории ЕАЭС со скоростями движения до 200 км/ч включительно».	Изложить в редакции: «Настоящий технический регламент Евразийского экономического союза (далее - ЕАЭС) распространяется на вновь разрабатываемый (модернизируемый, модернизируемый с продлением срока службы), изготавливаемый железнодорожный подвижной состав и его составные части, выпускаемый в обращение для использования на железнодорожных путях общего и 1067 мм на таможенной территории ЕАЭС со скоростями движения до 200 км/ч включительно».	
2	Статья 2, определения	отсутствует	Дополнить определением: «аппараты высоковольтные (оборудование высоковольтное) – электроаппараты (оборудование) с рабочим напряжением выше 1000 В переменного тока или 1500 В постоянного тока»	
3	Статья 2, определения	отсутствует	Дополнить определением «энергетическая эффективность»	

4	Статья 2, перечисление 4 (пункт 12 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 12: «безопасность железнодорожной техники, связанный с возможностью оказания вредного воздействия на человека и объекты окружающей среды ионизирующих, оптических и других излучений»	Изложить в редакции: «безопасность излучений - вид безопасности железнодорожной техники, означающий отсутствие недопустимого риска оказания вредного воздействия на человека и объекты окружающей среды ионизирующих, оптических и других излучений»	Лексико-семантическая ошибка
5	Статья 2, перечисление 5 (пункт 12 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 12: «биологическая безопасность (железнодорожной техники) – вид безопасности железнодорожной техники, связанный с возникновением опасного биологического воздействия»	Изложить в редакции: «биологическая безопасность (железнодорожной техники) – вид безопасности железнодорожной техники, означающий отсутствие недопустимого риска опасного биологического воздействия»	Лексико-семантическая ошибка
6	Статья 2, перечисление 6 (пункт 12 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 12: «взрывобезопасность (железнодорожной техники) – вид безопасности железнодорожной техники, связанный с возможностью возникновения взрыва взрывоопасной среды и воздействием опасных и вредных факторов взрыва»	Изложить в редакции: «взрывобезопасность (железнодорожной техники) – вид безопасности железнодорожной техники, означающий отсутствие недопустимого риска возникновения взрыва и воздействием опасных и вредных факторов взрыва»	Лексико-семантическая ошибка
7	Статья 2, перечисление 23 (пункт 12 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 12: «механическая безопасность (железнодорожной техники) – вид безопасности железнодорожной техники, связанный с возникновением опасных механических воздействий»	Изложить в редакции: «механическая безопасность (железнодорожной техники) – вид безопасности железнодорожной техники, означающий отсутствие недопустимого риска опасных механических воздействий»	Лексико-семантическая ошибка

Приложение к письму

8	Статья 2, перечисление 36 (пункт 12 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 12: «пожарная безопасность – вид безопасности железнодорожной техники, связанный с возникновением пожара и воздействием опасных факторов пожара – пламени, искр, теплового потока, повышенной температуры окружающей среды, токсичных продуктов горения и термического разложения, дыма, пониженной концентрации кислорода, взрыва, последствий разрушений»	Изложить в редакции: «пожарная безопасность – вид безопасности железнодорожной техники, означающий отсутствие недопустимого риска возникновения пожара – пламени, искр, теплового потока, повышенной температуры окружающей среды, токсичных продуктов горения и термического разложения, дыма, пониженной концентрации кислорода, взрыва, последствий разрушений»	Лексико-семантическая ошибка
9	Статья 2, перечисление 37 (пункт 12 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 12: «политгон курсирования – участок железнодорожных путей общего пользования, характеризующийся индивидуальными (техническими, климатическими, технологическими, и т.д.) признаками, определяющими условия курсирования железнодорожного подвижного состава»	Изложить в редакции: «политгон эксплуатации – участок железнодорожных путей общего пользования, характеризующий индивидуальными (техническими, климатическими, технологическими, и т.д.) признаками, определяющими условия эксплуатации железнодорожного подвижного состава»	Более корректная формулировка
10	Статья 2, перечисление 49 (пункт 12 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 12: «термическая безопасность (железнодорожной техники) – вид безопасности железнодорожной техники, связанный с возникновением опасного воздействия высоких и низких температур»	Изложить в редакции: «термическая безопасность (железнодорожной техники) – вид безопасности железнодорожной техники, означающий отсутствие недопустимого риска возникновения опасного воздействия высоких и низких температур»	Лексико-семантическая ошибка

Приложение к письму

11	Статья 2, перечисление 55 (пункт 12 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 12: «химическая безопасность (железнодорожной техники) – вид безопасности железнодорожной техники, связанный с воздействием опасных химических веществ»	Изложить в редакции: «химическая безопасность (железнодорожной техники) – вид безопасности железнодорожной техники, означающий отсутствие недопустимого риска воздействия опасных химических веществ»	Лексико-семантическая ошибка
12	Статья 2, перечисление 58 (пункт 12 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 12: «электрическая безопасность (железнодорожной техники) – вид безопасности железнодорожной техники, связанный с возникновением опасного и вредного воздействия электрического тока, электрической дуги, электромагнитного поля и статического электричества»	Изложить в редакции: «электрическая безопасность (железнодорожной техники) – вид безопасности железнодорожной техники, означающий отсутствие недопустимого риска возникновения опасного и вредного воздействия электрического тока, электрической дуги, электромагнитного поля и статического электричества»	Лексико-семантическая ошибка

Приложение к письму

13	Статья 2, определения (пункт 12 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 12: «.....железнодорожные пути общего пользования - железнодорожные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд.....»	Из пункта 12 изменения №1 ТР ТС 001/2011 исключить определение: «железнодорожные пути общего пользования – примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд».	Данный термин и его определение есть в действующей редакции ТР ТС 001/2011 в статье 2: «железнодорожные пути общего пользования - железнодорожные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд» Лексико-семантическая ошибка
14	Статья 2, перечисление 4	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 12: «безопасность излучений - вид безопасности железнодорожной техники, связанной с возможностью оказания вредного воздействия на человека и объекты окружающей среды ионизирующих, оптических и других излучений»	Изложить в редакции: «безопасность излучений - вид безопасности железнодорожной техники, означающий отсутствие неопустимого риска оказания вредного воздействия на человека и объекты окружающей среды ионизирующих, оптических и других излучений»	

Приложение к письму

15	Статья 2, перечисление 17 (пункт 12 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 12: « информационная безопасность – защита конфиденциальности, целостности и доступности информации»	Исключить	В статье 6 Федерального закона «О техническом регулировании» от 27.12.2002 № 184-ФЗ не предусмотрено установление в технических регламентах минимально необходимых требований обеспечивающих информационную безопасность с учетом степени риска причинения вреда. Отсутствуют нормируемые показатели к информационной безопасности, методы и способы их подтверждения, что не позволяет однозначно определить степень допустимого риска.
16	Статья 2, перечисление 32 (пункт 10 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 10: « паспорт - документ, содержащий сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, назначенный срок службы или назначенный ресурс, сведения о сертификации и утилизации продукции, лист учета комплектации»	Изложить в редакции: «паспорт - документ, содержащий сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) изделия, а также сведения о сертификации и утилизации изделия»	В соответствии с пунктом 5.1.2 ГОСТ 2601—2013 «Единая система конструкторской документации (ЕСКД) Эксплуатационные документы»

Приложение к письму

17	Статья 2, перечисление 43	Действующая редакция: « скоростной железнодорожный подвижной состав – локомотивы, вагоны пассажирские, моторвагонный подвижной состав, предназначенные для обеспечения осуществления перевозок со скоростью движения в интервале от 141 до 200 км/ч включительно»	Определение скоростной железнодорожный подвижной состав изложить в редакции: « скоростной железнодорожный подвижной состав – локомотивы, вагоны пассажирские, моторвагонный подвижной состав, предназначенные для обеспечения осуществления перевозок со скоростью движения в интервале свыше <u>160</u> до 200 км/ч включительно».	Данное определение противоречит ГОСТ Р 55821-2013 «Тележки пассажирских вагонов локомотивной тяги»: скоростные пассажирские вагоны (скоростные вагоны) : Вагоны с конструктивной скоростью свыше 160 до 200 км/ч включительно. Есть ГОСТ 32216-2013.
18	Статья 2, перечисление 45 (пункт 14 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 14: Статью 2 дополнить термином « специальные вагоны – грузового и пассажирского типа – вагоны, предназначенные для обеспечения строительства и функционирования инфраструктуры железнодорожного транспорта, в том числе вагоны пожарных и восстановительных поездов, прицепы железнодорожный подвижной состав, включаемый в хозяйственные поезда и предназначенный для производства работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств железных дорог, технологического обеспечения предприятий железнодорожной инфраструктуры»	Дополнить определением: « специальные вагоны пассажирского типа (специальные вагоны): Вагоны, обеспечивающие предоставление комплекса дополнительных услуг пассажирам (вагон с кафе-буфетом, вагон-ресторан, багажный вагон, почтовый вагон, вагон-электростанция, вагон повышенной комфортности, вагон-салон, туристический вагон, вагон-гараж, вагон-перевозчик, камера хранения, вагон с трансформируемыми купе) и вагоны, предназначенные для организации обслуживания пассажиров (вагон-магазин, вагон-клуб, вагон-поликлиника, вагон-храм и другие), а также вагоны, предназначенные для обеспечения особых условий проезда (вагон для переноски спящего пассажира и другие)».	«Специальный железнодорожный подвижной состав. Общие технические требования», который распространяется на вагоны пассажирские и грузовые необходимые для функционирования инфраструктуры и ее распространяются на всевозможные вагоны пассажирского типа, описанные в типаже вагонов.

Приложение к письму

19	Статья 2, перечисление 53 (пункт 15 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 15: статью 2 дополнить термином «устройства, комплексы и системы управления, контроля и безопасности железнодорожного подвижного состава, и их программные средства, аппаратные и программные функции осуществляющие функции безопасности»	Изложить в редакции: «устройства, комплексы и системы безопасности железнодорожного подвижного состава, и их программные средства, аппаратные и программные функции осуществляющие функции безопасности»	В подвижном составе функции безопасности осуществляются устройствами (системами) контроля и управления, осуществляющими контроль за работой систем подвижного состава в целом и его составных частей и управление работой подвижного состава в целом и его составных частей соответственно.	В соответствии с пунктом 3.1.1 ГОСТ 2.601—2013 «Единая система конструкторской документации (ЕСКД). Эксплуатационные документы»
20	Статья 2, перечисление 56	Действующая редакция: «эксплуатационная документация - конструкторская документация, которая в отдельности или в совокупности с другой документацией определяет правила эксплуатации продукции (или) отражает сведения, удостоверяющие гарантированные изготовителем значения основных параметров и характеристик (свойств) изделия, гарантии и сведения по его эксплуатации в течение установленного срока службы»	Изложить в редакции: «эксплуатационный документ - конструкторский документ, который в отдельности или в совокупности с другими документами определяет правила эксплуатации изделия и/или отражает сведения, удостоверяющие гарантированные изготовителем значения основных параметров и характеристик (свойств) изделия, гарантии и сведения по его эксплуатации в течение установленного срока службы».		

Приложение к письму

21	Статья 2, перечисление 59	Действующая редакция: «электродинамический тормоз - устройство, в котором сила торможения создается при преобразовании кинетической энергии поезда в электрическую энергию путем перевода тяговых электродвигателей в генераторный режим»	Термин «электродинамический тормоз» заменить на «электрический тормоз».	В настоящее время, в частности в нормативных документах на МВПС (ГОСТ Р 55434-2013 и др.), используется термин «электрическое торможение». Данный термин был введен в ГОСТ Р 55434-2013 в процессе обсуждения замечаний и предложений на стадии проектного стандарта.
22	Статья 3, пункт 1 (пункт 18 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 18: 1. Железнодорожный подвижной состав и (или) его составные части выпускают в обращение на рынке при их соответствии настоящему техническому регламенту ЕАЭС, а также другим техническим регламентам ЕАЭС или техническим регламентам Евразийского экономического сообщества (далее - ЕвразЭС), действия которых на них распространяется.	Изложить в редакции: «1. Железнодорожный подвижной состав и (или) его составные части <u>указанные в приложениях</u> <u>1, 2, 3, 4 и 5</u> выпускают в обращение на рынке при их соответствии настоящему техническому регламенту ЕАЭС, а также другим техническим регламентам ЕАЭС или техническим регламентам Евразийского экономического сообщества (далее - ЕвразЭС), действия которых на них распространяются».	В этих приложениях имеется конкретный перечень составных частей.

Приложение к письму

23	Статья 3, пункт 2	Редакция изменения №1 ТР ТС: «2. Железнодорожный подвижной состав и его состав и его составные части, соответствия которых требованиям настоящего технического регламента ЕАЭС не подтверждено, не должны быть маркированы единым знаком обращения продукции на рынке государств - членов ЕАЭС, допускаться к выпуску в обращение на рынке и вводиться в эксплуатацию».	Изложить в редакции: «2. Железнодорожный подвижной состав и его составные части <u>указанные в приложениях 1, 2, 3, 4 и 5</u> , соответствия которых требованиям настоящего технического регламента ЕАЭС не подтверждено, не должны быть маркированы единым знаком обращения продукции на рынке государств - членов ЕАЭС, допускаться к выпуску в обращение на рынке и вводиться в эксплуатацию».	В этих приложениях имеется конкретный перечень составных частей.
24	Статья 4, пункт 1, перечисление л) (пункт 19 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 19: «л) информационную безопасность»	Исключить.	В статье 6 Федерального закона «О техническом регулировании» от 27.12.2002 № 184-ФЗ не предусмотрено установление в технических регламентах минимально необходимых требований обеспечения информационной безопасности с учетом степени риска причинения вреда. Отсутствуют нормируемые показатели к информационной безопасности, методы и способы их подтверждения, что не позволяет однозначно определить степень допустимого риска.

Приложение к письму

25	Статья 4, пункт 4 (ш)	Действующая редакция: «ш) соответствие требованиям энергетической эффективности».	Изложить в редакции: «ш) соответствие требованиям энергетической эффективности и ресурсосбережения».	В соответствии с пунктом 1 статьи 6 Федерального закона «О техническом регулировании» от 27.12.2002 № 184-ФЗ
26	Статья 4, пункт 5 л)	Действующая редакция: «соответствие предельно допускаемым силам тяги, торможения и величинам ускорения»	Изложить в редакции: «соответствие предельно допускаемым силам тяги и торможения»	Исключить «и величинам ускорения» в нормативных документах не нормируется только, тормозной путь
27	Статья 4, пункт 5 т)	Действующая редакция: «т) сопротивление усталости при малоцикловых и многоцикловых режимах нагружения»	Изложить в редакции: «т) сопротивление усталости»	Количество циклов нагружения определяется в нормативной документации на конкретную продукцию
28	Статья 4, пункт 5 х) (пункт 24 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 24: «проход вагонов в сцепе по вертикальным кривым, сортировочная горка, аппарат съезда паром»	Изложить в редакции: «сцепление вагонов при роспуске с горок и (или) проходе по аппарельному съезду паром» * Только для железнодорожного подвижного состава «транспортируемого на паром»	Не весь подвижной состав будет эксплуатироваться в местах, где предусмотрена транспортировка. На паром
29	Статья 4, пункт 5 ч)	Действующая редакция: «ч) сцепление железнодорожного подвижного состава в криволинейных участках железнодородного пути, возможность передвижения вагонов в сцепе и одиночных вагонов по путям общего пользования»	Перечисление ч) изложить в следующей редакции: «ч) сцепление вагонов железнодорожного подвижного состава (кроме вагонов МВНС и пассажирских вагонов локомотивной тяги) в криволинейных участках железнодорожного пути, возможность передвижения вагонов в сцепе и одиночных вагонов по путям общего пользования».	В соответствии с Приложением 7 к прежнему пункту распространяется только на грузовые вагоны

30	Статья 4, пункт 8 (пункт 25 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 25: «При проектировании железнодорожного подвижного состава и его составных частей проектировщик (разработчик) должен предусматривать системы для защиты обслуживающего персонала и (или) пассажиров в случае столкновения и (или) схода железнодорожного подвижного состава».	Изложить в редакции: «При проектировании железнодорожного подвижного состава и его составных частей проектировщик (разработчик) должен предусматривать меры для защиты обслуживающего персонала и (или) пассажиров в случае столкновения железнодорожного подвижного состава».	1) Исключить «...и (или) схода...». В связи с тем, что на практике невозможно сконструировать вагон таким образом, чтобы пассажиры были защищены во всех возможных несчастных случаях, не рассмотреть все возможные комбинации вагонов. Исходя из того, что ПОЛНОСТЬЮ отсутствуют нормативные требования к сходу пассажирских вагонов и моторвагонного подвижного состава, а применяемые элементы крэш-систем разрабатываются по существующему ГОСТ, в котором предусмотрены сценарии исключительно столкновения вагонов с препятствием, считаем необходимым внести требования по сходу исключить из ТР ТС.
----	---	--	---	---

Приложение к письму

				Также необходимо обратить внимание, что сход вагонов классифицируется как крупнение. Системы защиты пассажиров при сходе вагона с рельс не существует. 2) Заменить слово «система» на «мера защиты». Система - комплекс взаимодействующих компонентов, мера - средство для осуществления чего-нибудь. Первый вариант однозначно предусматривает наличие в конструкции подвижного состава деталей, сборочных единиц, что является неверным.
31	Статья 4, пункт 10 (пункт 26 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 26: «10. При внесении изменений в конструкцию железнодорожного подвижного состава и его составных частей должны быть выполнены требования безопасности, предусмотренные настоящим техническим регламентом ЕАЭС».	Изложить в следующей редакции «10. При внесении изменений в конструкцию или технологию изготовления железнодорожного подвижного состава и его составных частей должны быть выполнены требования безопасности, предусмотренные настоящим техническим регламентом ЕАЭС»	

32	Статья 4, пункт 11 (пункт 27 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 27: «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 (за исключением специального подвижного состава) должно быть проведено обязательное подтверждение соответствия продукции в порядке, установленном в статье 6 настоящего технического регламента ЕАЭС».	Изложить в редакции: «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 ЕАЭС».	Модернизация железнодорожного подвижного состава с продлением срока службы - комплекс работ по улучшению технических, экономических характеристик существующего железнодорожного подвижного состава путем внесения в базовую конструкцию изменений с целью продления срока службы. Независимо от назначения железнодорожного подвижного состава должно быть проведено обязательное подтверждение соответствия продукции после внесения изменений в базовую конструкцию с целью продления срока службы
----	---	--	---	--

Приложение к письму

33	Статья 4, пункт 14	Действующая редакция: «Составные части железнодорожного подвижного состава в соответствии с конструкторской документацией должны иметь маркировку, обеспечивающую идентификацию продукции независимо от года ее выпуска, в том числе: а) единый знак обращения продукции на рынке государства-членов ТС; б) наименование изготовителя или его товарный знак, наименование продукции; в) дата изготовления (месяц, год). Допускается нанесение маркировки только на упаковку и указание в прилагаемых к составным частям железнодорожного подвижного состава эксплуатационных документах, если ее невозможно нанести непосредственно на составные части железнодорожного подвижного состава ввиду особенностей их конструкции».	Изложить в редакции: «Составные части железнодорожного подвижного состава (указанные в приложениях 1, 2, 3, 4 и 5) в соответствии с конструкторской документацией должны иметь маркировку, обеспечивающую идентификацию продукции независимо от года ее выпуска, в том числе: а) единый знак обращения продукции на рынке государств-членов ТС; б) наименование изготовителя или его товарный знак, наименование продукции; в) дата изготовления (месяц, год). Допускается нанесение маркировки только на упаковку и указание в прилагаемых к составным частям железнодорожного подвижного состава эксплуатационных документах, если ее невозможно нанести непосредственно на составные части железнодорожного подвижного состава ввиду особенностей их конструкции».	В этих приложениях имеется конкретный перечень составных частей
34	Статья 4, пункт 15	Действующая редакция: «Средства измерений, относящиеся к сфере государственного регулирования обеспечения единства измерений, установленные на железнодорожном подвижном составе, должны быть утвержденного типа и иметь знак поверки и (или) свидетельство о поверке, и (или) запись в паспорте (формуляре) средства измерений, заверяемой подписью поверителя и знаком поверки в соответствии с законодательством об обеспечении единства измерений государств - членов ЕАЭС».	Изложить в редакции: «Средства измерений, относящиеся к сфере государственного регулирования обеспечения единства измерений, установленные на железнодорожном подвижном составе, должны быть утвержденного типа и иметь знак поверки и (или) свидетельство о поверке, и (или) запись в паспорте (формуляре) средства измерений, заверяемой подписью поверителя и знаком поверки в соответствии с законодательством об обеспечении единства измерений государств - членов ЕАЭС».	Федеральный закон «Об обеспечении единства измерений» от 26 июня 2008 № 102-ФЗ

Приложение к письму

35	Статья 4, пункт 21 (пункт 34) изменения №1 ТР ТС 001/2011	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 34: «При вводе в эксплуатацию железнодорожного подвижного состава и его составных частей обязательно наличие комплекта частей обязательно наличие комплекта эксплуатационной и ремонтной документации. Изготовленная продукция, подлежащая обязательному подтверждению соответствия, выпускается в обращение при наличии соответствующих эксплуатационных документов (для подвижного состава – руководства по эксплуатации), выполнение требований и положений которых обеспечивает ее безопасную эксплуатацию».	Изложить в редакции: «При вводе в эксплуатацию железнодорожного подвижного состава и его составных частей обязательно наличие комплекта эксплуатационных документов. Изготовленная продукция, подлежащая обязательному подтверждению соответствия, выпускается в обращение при наличии соответствующих эксплуатационных документов (для подвижного состава – руководства по эксплуатации), выполнение требований и положений которых обеспечивает ее безопасную эксплуатацию».	Противоречит положениям ГОСТ Р 15.000-94 «Система разработки и постановки продукции на производство (СПП). Основные положения» и ГОСТ 2.602-2013 «Единая система конструкторской документации (ЕСКД). Ремонтные документы». В соответствии с ГОСТ Р 15.000 разработка ремонтной документации осуществляется на стадии «Ремонт» жизненного цикла продукции. В соответствии с ГОСТ 2.602: 1) Ремонтные документы общего назначения разрабатываются на основе ГОСТ Р 15.000. - технологической документации на изготовление изделия (при наличии), - материалов по исследованию неисправностей, возникающих при испытаниях и эксплуатации, - анализом показателей безотказности, ремонтопригодности, долговечности и сохраняемости изделия при эксплуатации. Все приведенные выше документы отсутствуют на стадии жизненного цикла «ОР». 2) Ремонтные документы (на капитальный, средний ремонт) предоставляются для подготовки ремонтного производства ремонта и контроля отремонтированных изделий и их СЧ. По сути, ремонтные документы являются средством производства предприятия оказывающего услуги по проведению капитального и среднего ремонта. 3) ремонтные документы разрабатывают по Техническому заданию на разработку ремонтных документов.
----	---	---	---	---

Приложение к письму

В соответствии с ГОСТ
2.001-2013

Конструкторская

документация является
товаром и на нее
распространяются все
нормативно-правовые
акты, как на товарную
продукцию.

В соответствии с

ПБУ 17/02 ремонтные

документы являются
нематериальными

активами ремонтного

предприятия и ремонтные

предприятия либо

разрабатывают ремонтные

документы собственными

силами или приобретают

результаты научно-

технических работ для

собственного

использования.

Ремонт подвижного

состава требуется только

через 3...5 лет.

прежде чем на этапе

проектирования

подвижного состава

особенности его

эксплуатации, характер и

статистику отказов

практически невозможно.

36	Статья 4, пункт 22 (пункт 34 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 86: «Исключить первый абзац пункта 22 статьи 4».	Пункт 86 изменения ТР ТС 001/2011 перенести после пункта 34 изменения: «Исключить первый абзац пункта 22 статьи 4».	
37	Статья 4, пункт 23 (пункт 35 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 35: «23. Устройства, комплексы и системы управления, контроля и безопасности железнодорожного подвижного состава должны обеспечивать его работоспособное состояние во всех предусмотренных режимах работы и при всех внешних воздействиях, предусмотренных климатическим исполнением для данной продукции. Устройства, комплексы и системы управления, контроля и безопасности железнодорожного подвижного состава должны исключать создание опасных ситуаций при возможных логических ошибках обслуживающего персонала. Системы управления и контроля железнодорожного подвижного состава должны исключать создание опасных ситуаций при возможных логических ошибках обслуживающего персонала».	Исключить последний абзац или Последний абзац изложить в редакции: «Система безопасности железнодорожного подвижного состава должна исключать создание опасных ситуаций при возможных логических ошибках обслуживающего персонала».	Исключить последний абзац пункта, т.к. недопущение опасных ситуаций обеспечивается устройствами, комплексами и системами безопасности. В подвижном составе функции безопасности осуществляются устройствами безопасности

38	Статья 4, пункт 24 ТР ТС 001/2011 (пункт 36 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 36: «24. Системы управления, контроля и безопасности должны включать в себя средства сигнализации и информирования, предупреждающие о нарушениях исправного состояния железнодорожного подвижного состава и его составных частей, которые могут привести к возникновению ситуаций, угрожающих безопасности».	Пункт 36 изменений, вносимых в ТР ТС 001/2011, дополнить «В пункте 24 статьи 4 заменить «Системы управления, контроля и безопасности...» на «Устройства, комплексы и системы управления, контроля и безопасности железнодорожного подвижного состава, и их программные средства...»	Формулировку необходимо привести в соответствие с пунктом 15 изменения №1 ТР ТС 001/2011.
39	Статья 4, пункт 25	Действующая редакция: «Программные средства железнодорожного подвижного состава, как встречаемые, так и поставляемые на материальных носителях, должны обеспечивать...»	Изложить в редакции: «Программные средства устройств и систем управления, контроля и безопасности железнодорожного подвижного состава, как встречаемые, так и поставляемые на материальных носителях, должны обеспечивать...»	Таким образом, имеются много программных устройств, не имеющих отношения к безопасности (например, системы видео и аудио информации) и официально принятая уточняющая формулировка: «Устройства и системы управления, контроля и безопасности железнодорожного подвижного состава: это аппаратные (аппаратно-программные) комплексы, осуществляющие функции безопасности».
40	Статья 4, пункт 26	Действующая редакция: «Железнодорожный подвижной состав должен иметь программное обеспечение версии, указанной в декларации о соответствии программного	Изложить в редакции: «Программные средства устройств, комплексов и систем управления, контроля и безопасности железнодорожного подвижного состава должны иметь версию, указанную в декларации о соответствии	Предполагается декларировать на соответствие требованиям ТР ЕАЭС только программные средства

	обеспечения требованиям настоящего технического регламента ЕАЭС».	требованиям настоящего технического регламента ЕАЭС».	устройств, комплексов и систем управления, контроля и безопасности железнодорожного подвижного состава
41 статья 4 пункт 27 (пункт 37 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 37: «27. Система управления, контроля и безопасности железнодорожного подвижного состава в случаях работы тягового привода и другого оборудования при неисправностях аппаратов электрической, гидравлической и (или) пневматической частей, сбоя программно-обеспеченного обеспечения не должна допускать изменений характеристик и режимов работы, которые могут привести к нарушению безопасного состояния железнодорожного подвижного состава. Любой отказ системы управления при исправной работе бортовых устройств безопасности не должен приводить к нарушению безопасного состояния железнодорожного подвижного состава».	Пункт 37 изменений, вносимых в ТР ТС 001/2011 изложить в редакции: «Устройства, комплексы и системы управления, контроля и безопасности железнодорожного подвижного состава и их программные средства в случаях работы тягового привода и другого оборудования при неисправностях аппаратов электрической, гидравлической и (или) пневматической частей, сбоя программного обеспечения не должны приводить к нарушению безопасного состояния железнодорожного подвижного состава. Любой отказ этих устройств при исправной работе бортовых устройств безопасности не должен приводить к нарушению безопасного состояния железнодорожного подвижного состава».	Формулировку необходимо привести в соответствии с пунктом 15 изменения №1 ТР ТС 001/2011. Сохранение характеристик и режимов работы железнодорожного подвижного состава в случаях работы тягового привода и другого оборудования при неисправностях аппаратов электрической, гидравлической и (или) пневматической частей не требуют внедрения в конструкцию систем резервирования, что приведет к несоблюдению требований безопасности железнодорожного подвижного состава
42 Статья 4, пункт 32 (пункт 39 изменения №1	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 39: «32. Маневровые локомотивы должны быть оборудованы маневровой радиосвязью»	Изложить в редакции: «32. Маневровые локомотивы должны быть оборудованы маневровой радиосвязью».	Устройство дистанционной опценки вагонов является опцией, его отсутствие в составе

Приложение к письму

	ТР ТС 001/2011)	и устройством дистанционной отценки вагонов».		маневрового локомотива жизни или здоровью граждан, имуществу физических или юридических лиц, государственного или муниципального имущества, жизни и здоровью животных и растений не угрожает.
43	Статья 4 пункт 33, перечисление а) (пункт 41 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 41: «а) второй пульт управления или переносной пульт»	Изложить в редакции: «а) второй пульт управления» В пункте 41 изменений, вносимых в ТР ТС 001/2011, исключить «а) после фразы «пункта 33 статьи 4».	Переносной пульт является опцией его отсутствия в составе маневрового локомотива жизни или здоровью граждан, имуществу физических или юридических лиц, государственного или муниципального имущества, жизни и здоровью животных и растений не угрожает.
44	Статья 4, пункт 41 (пункт 44 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 44: «41. Планировка кабины машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава и специального железнодорожного самоходного подвижного состава, компоновка рабочего места локомотивной бригады, приборной и устройств управления, систем отображения информации, конструкция кресла машиниста должны отвечать требованиям эргономики»	Изложить в редакции: «41. Планировка кабины машиниста локомотива, моторвагонного подвижного состава и специального железнодорожного подвижного состава, компоновка рабочего места локомотивной бригады, приборной и устройств управления, систем отображения информации, конструкция кресла машиниста должны отвечать требованиям эргономики» Конструкция кабины машиниста и компоновка рабочих мест должны обеспечивать машинисту и	Исключить абзац 2 в связи с отсутствием утвержденных правил норм компоновки и размещения приборной следователя, невозможностью провести процедуру подтверждения соответствия.

	отвечать требованиям эргономики. Приборы и устройства для управления железнодорожным подвижным составом должны быть размещены с учетом значимости выполняемых функций, последовательности и частоты использования. Конструкция кабины машиниста и компоновка рабочих мест должны обеспечивать машинисту и помощнику машиниста беспрепятственный обзор пути следования, напольных сигналов, соседних путей, составов и контактной сети, а также удобство управления из положения "сидя" и "стоя". Конструкция и расположение приборов и устройств управления, измерительных приборов, указателей приборов и индикаторов в дневное и ночное время при отсутствии бликов от прямого или отраженного света»	помощнику машиниста беспрепятственный обзор пути следования, напольных сигналов, соседних путей, составов и контактной сети, а также удобство управления из положения "сидя" и "стоя". Конструкция и расположение приборов и устройств управления, измерительных приборов, должны обеспечивать видимость показаний указанных приборов и индикаторов в дневное и ночное время при отсутствии бликов от прямого или отраженного света»	
45 Статья 4, пункт 48 (пункт 46) изменения №1 ТР ТС 001/2011	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 46 Первый абзац «48. Стоп-краны в пассажирских вагонах и моторвагонном подвижном составе должны быть установлены в тамбурах (при отсутствии тамбуров: у входных дверей в пассажирский салон) и в средней части пассажирских вагонов и опломбированы».	Пункт 48 изложить в редакции: «48. Стоп-краны в пассажирских вагонах и моторвагонном подвижном составе должны быть установлены в тамбурах (при отсутствии тамбуров: у входных дверей в пассажирский салон) и в средней части пассажирских вагонов и опломбированы». Стоп-краны в изотермических вагонах со служебными и вспомогательными помещениями должны быть установлены в служебных	Корректировка пункта при добавлении определения специальных вагонов пассажирского типа. Например почтово-багажный вагон относится к пассажирским, но может не иметь жилых зон и тамбуров. Например, стоп-кран в

			помещениях и опломбированы. Стоп-краны в специальном самоходном железнодорожном подвижном составе и в специальных вагонах пассажирского типа устанавливаются при необходимости».	опломбированном почтово-багажном вагоне в средней части, внутри опломбированного помещения должен быть? У персонала доступа к нему нет.
46	Статья 4, пункт 52	Действующая редакция: «52. Действие электродинамического тормоза локомотивов и моторвагонного подвижного состава (при наличии) должно быть согласовано с работой пневматических и электропневматических тормозов при осуществлении служебного или экстренного торможения. При отказе электропневматического тормоза должно быть обеспечено его автоматическое замещение пневматическим тормозом».	Изложить в следующей редакции: «52. Действие электропневматического тормоза локомотивов и моторвагонного подвижного состава (при наличии) должно быть согласовано с работой пневматических и электропневматических тормозов при осуществлении служебного или экстренного торможения. При отказе электропневматического тормоза должно быть обеспечено его автоматическое замещение пневматическим тормозом».	В настоящее время используется термин «электропневматический тормоз».
47	Статья 4, пункт 57 (пункт 53 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011, пункт 53: «Из пункта 57 статьи 4 исключить слова «боковые рамы и наддресорные балки тележек грузовых вагонов» из первого абзаца и «боковых рам и наддресорных балок тележек грузовых вагонов» – из второго абзаца».	Пункт 53 изменения №1 дополнить предложением в следующей редакции: «После слова «колеса» добавить слова «центры колесные» в первом абзаце и после слова «колес» добавить слова «центров колесных» во втором абзаце».	Требования пункта 57 ТР ТС 001/2011 распространяются на центры колесные согласно пунктов 76 и 77 приложения 8 к ТР ТС 001/2011 и согласно пункта 143 изменения №1 (приложение 8 пункты 74 и 75).
48	Статья 4, пункт 58 (пункт 54 изменения №1	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 54: «В пункте 58 статьи 5 исключить слова "проектирования и"»	В пункте 54 изменения №1 вместо слов «статьи 5» необходимо указать «статьи 4»	Опечатка

49	ТР ТС 001/2011) Статья 4, пункт 62	Действующая редакция: «62. В конструкции железнодорожного подвижного состава должны быть предусмотрены места для его подъема домкратами. Поверхность, предназначенная для опирания с головами домкратов, должна препятствовать их скольжению. Должна быть предусмотрена возможность подъема каждой единицы железнодорожного подвижного состава при сходе колесных пар с рельсов с помощью кранов и домкратов».	Изложить в следующей редакции: «62. В конструкции железнодорожного подвижного состава должны быть предусмотрены места для его подъема домкратами. Поверхность, предназначенная для опирания с головами домкратов, должна препятствовать их скольжению. Должна быть предусмотрена возможность подъема каждой единицы железнодорожного подвижного состава при сходе колесных пар с рельсов с помощью кранов и домкратов».	Требование транспортной безопасности с относится к безопасности, а является техническим требованиям к средствам инфраструктуры.
50	Статья 4, пункт 63	Действующая редакция: «63. Выступающие детали конструкции и оборудования железнодорожного подвижного состава и его составных частей не должны иметь острых ребер, кромок и углов, способных травмировать обслуживающий персонал и (или) пассажиров».	Изложить в следующей редакции: «63. Форма деталей конструкции и оборудования железнодорожного подвижного состава и его составных частей, имеющих непосредственный контакт с пассажирами и (или) персоналом, должна исключать возможность травмирования в штатных условиях эксплуатации».	Нет критериев остроты ребер, кромок, углов.
51	Статья 4, пункт 66	Действующая редакция: «66. Конструкция и крепление верхних спальных полок пассажирских вагонов, изотермических вагонов со служебными и вспомогательными помещениями должны исключать возможность их падения или наклона, приводящих к травмированию обслуживающего персонала и (или) пассажиров».	Изложить в следующей редакции: «66. Конструкция и крепление верхних спальных полок пассажирских вагонов, изотермических вагонов со служебными и вспомогательными помещениями должны исключать возможность их падения или наклона, приводящих к травмированию обслуживающего персонала и (или) пассажиров».	Уточнение критерия пункта

		персонала и (или) пассажиров. Верхние спальные полки должны быть оборудованы заградительными ремнями или бортиками, исключаящими падение обслуживающего персонала и пассажиров».	Верхние спальные полки должны быть оборудованы заградительными ремнями, бортиками или поручнями (предохранительными скобами), исключаящими падение обслуживающего персонала и пассажиров».	
52	Статья 4 пункт 68	Действующая редакция: «68. Многооскционные локомотивы должны быть оборудованы площадками закрытого типа для обеспечения безопасного перехода локомотивной бригады из одной секции в другую».	Изложить в редакции: «68. Многооскционные локомотивы должны быть оборудованы переходными площадками для обеспечения безопасного перехода локомотивной бригады из одной секции в другую».	Переходными площадками закрытого типа возможно оборудовать только локомотивы с кузовом вагонного типа.
53	Статья 4, пункт 75	Действующая редакция: «75. Аккумуляторный бокс должен быть взрывобезопасным».	Изложить в следующей редакции: «75. Аккумуляторный бокс (иниц) должен быть взрывобезопасным».	
54	Статья 4, пункт 76 (первый абзац)	Действующая редакция: «76. Локомотивы, моторвагонный подвижной состав, специальный железнодорожный подвижной состав пассажирские и изотермические вагоны должны быть оборудованы системами пожарной сигнализации, установками пожаротушения, специальными местами для размещения огнеупорных, противопожарного инвентаря. Системы пожарной сигнализации должны выдавать акустическую и (или) оптическую информацию с указанием места возникновения загорания, автоматически определять	Пункт 76 статьи 4 первый абзац изложить в следующей редакции: «76. Локомотивы (кроме маневровых тепловозов с кузовом капотного типа), моторвагонный подвижной состав, специальный железнодорожный подвижной состав, пассажирские и изотермические вагоны должны быть оборудованы системами пожарной сигнализации, установками пожаротушения, специальными местами для размещения огнеупорных, противопожарного инвентаря. Маневровые локомотивы с кузовом капотного типа должны быть оборудованы системами пожарной сигнализации, специальными местами для размещения огнеупорных, противопожарного инвентаря».	Согласно изменения №1 ГОСТ 31428-2011 для тепловозов маневровых с электрической передачей наличие установок пожаротушения не требуется. При возникновении пожара в дизельном помещении на тепловозах вагонного типа возгорание происходит в закрытом пространстве и следовательно нагретых металлических конструкций происходит

Приложение к письму

		неисправности (короткос замыкания, обрыв) в линиях связи извещателей с приемно-контрольным прибором, а также должна быть обеспечена возможность периодической проверки их исправности».		практически моментально, а на тепловозах капотного типа существует возможность беспрепятственного подхода к очагу возгорания и для тушения достаточное ручных средств пожаротушения. Требования данного пункта противоречат требованиям п.29-35 Статьи 4, разделяющим требования по наличию систем пожарной сигнализации и пожаротушения для различных типов подвижного состава.
55	Статья 4, пункт 83 (пункт 61) изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 61: «83. Скоростной моторвагонный подвижной состав должен быть оборудован следующими устройствами: а) система кондиционирования воздуха (отопления, охлаждения, вентиляции, обеззараживания); б) внутрипоездная телефонная связь; в) система контроля нагрева бункс; г) система хозяйственно-питьевого водоснабжения; д) экологически чистые туалетные комплексы».	Изложить в редакции: «83. Скоростной моторвагонный подвижной состав должен быть оборудован следующими устройствами: а) система кондиционирования воздуха (отопления, охлаждения, вентиляции, обеззараживания); б) внутрипоездная телефонная связь; в) система контроля нагрева бункс; г) система хозяйственно-водоснабжения; д) экологически чистые туалетные комплексы. По требованию потребителя (заказчика) может быть оборудован системой питьевого водоснабжения».	В вагонах может быть установлен туалет с умывальником, но отсутствовать система приготовления питьевой воды. При этом по требованию заказчика может быть установлен кулер или предусмотрена продажа или раздача бутилированной питьевой воды.

Приложение к письму

56	Статья 4, пункт 85 (пункт 62 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 62: «85. Изотермические вагоны со служебными помещениями должны быть оборудованы следующими устройствами: а) система кондиционирования воздуха (вентиляции, отопление, охлаждение); б) система хозяйственного водоснабжения; в) экологически чистые туалетные комплексы; г) система контроля нагрева бункс. По требованию потребителя (заказчика) может быть оборудован системой питьевого водоснабжения».	Изложить в редакции: «85. Изотермические вагоны со служебными и вспомогательными помещениями должны быть оборудованы следующими устройствами: а) система кондиционирования воздуха (вентиляции, отопление, охлаждение); б) система хозяйственного водоснабжения; в) экологически чистые туалетные комплексы; г) система контроля нагрева бункс. По требованию потребителя (заказчика) может быть оборудован системой питьевого водоснабжения».	В вагонах может быть установлен туалет с умывальником, но отсутствовать система приготовления питьевой воды. При этом по требованию заказчика может быть установлен кулер.
57	Статья 4 пункт 91 (пункт 64 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 64: «Пункт 91 статьи и изложить в новой редакции:.....» Пассажиры вагоны и вагоны моторвагонного подвижного состава, предназначенные для проезда граждан, имеющих ограничения в подвижности, должны быть оборудованы следующими конструктивными особенностями:	1) В пункте 64 изменений, вносимых в ТР ТС 001/2011, заменить «статьи и» на «статьи 4». 2) Изложить в редакции: «Пассажиры вагоны и вагоны моторвагонного подвижного состава, предназначенные для проезда граждан, имеющих ограничения в подвижности, должны иметь следующие конструктивные особенности:.....»	Опечатка Уточнение формулировки
58	Статья 4, пункт 93, (первый абзац)	Действующая редакция «93. Любые части локомотивов с кузовом вагонного типа, головных вагонов моторвагонного подвижного состава и специального самоходного железнодорожного подвижного состава, а также торцевые части локомотивов с кузовом локомотивов с	Первый абзац изложить в следующей редакции: «93. Любые части локомотивов с кузовом вагонного типа, головных вагонов моторвагонного подвижного состава и специального самоходного железнодорожного подвижного состава, а также торцевые части локомотивов с кузовом вагонного типа должны	В соответствии с Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации указанный подвижной состав должен иметь огни белого и

Приложение к письму			
		кузовом капотного типа должны быть оборудованы прожектором и двумя сигнальными буферными фонарями с правой и левой стороны....»	быть оборудованы <u>прожектором и сигнальными буферными фонарями</u> с правой и левой стороны».
59	Статья 4 пункт 93, (четвертый абзац) (пункт 65 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 65: «Должна быть обеспечена возможность восстановления функционирования прожектора после отказа при движении поезда из кабины машиниста и регулировки направления светового луча».	Четвертый абзац дополнить предложением: «Для прожектора, используемого в качестве источника света лампу накаливания, должна быть обеспечена возможность восстановления функционирования прожектора после отказа при движении поезда из кабины машиниста и регулировки направления светового луча. Восстановление функционирования светодиодного прожектора и регулировки направления светового луча допускается производить в депо».
60	Статья 4, пункт 93, абзац 5 (последний абзац)	Действующая редакция: «... Пассажиры вагоны должны быть оборудованы тремя сигнальными фонарями, установленными на обих торцевых стенках вагонов».	Пятый абзац (последний абзац) изложить в следующей редакции: «Пассажиры вагоны, а также головные вагоны МВПС, должны быть оборудованы тремя сигнальными фонарями, установленными на обих торцевых стенках вагонов (для МВПС – на лобовых частях головных вагонов)».
61	Статья 5, пункт 69 (пункт 69 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 69: «1. Соответствие продукции требованиям настоящего технического регламента ЕАЭС обеспечивается путём непосредственного выполнения этих требований, или путём выполнения требований стандартов, включённых в перечень стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований	Изложить в следующей редакции: «Соответствие продукции требованиям настоящего технического регламента ЕАЭС обеспечивается путём непосредственного выполнения этих требований, или путём выполнения требований стандартов, включённых в перечень стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований
			красного цвета. Не всегда возможно в одном фонаре разместить огни двух цветов. В современных светодиодных прожекторах резервирование источников света предусмотрено его конструкцией. Конструкция светодиодных прожекторов не позволяет производить их замену во время движения. В соответствии с Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации хвостовой вагон пассажирского вагона и МВПС должен иметь три сигнальных фонаря: красного цвета. Нужно конкретизировать то, что при проектировании применяется только часть требований Регламента в отношении конкретного вида продукции, определяемая

		перечень стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований настоящего технического регламента. Методы исследований (испытаний) и измерений продукции устанавливаются стандартами, включенными в перечень стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований настоящего технического регламента ЕАЭС и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции».	настоящего технического регламента. Применяемость требований определяется Приложениями 7 и 8.	Приложениями 7 и 8
62	Статья 6, заголовки	Действующая редакция: «Оценка соответствия»	Изложить в редакции: «Оценка и подтверждение соответствия»	Уточнение формулировки
63	Статья 6, пункт 2 (пункт 72 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 72 «2. Подтверждение соответствия продукции требованиям статьи 4 настоящего технического регламента носит обязательный характер и осуществляется в формах: а) сертификация; б) декларирование соответствия. Допускается осуществлять обязательное подтверждение соответствия продукции в форме сертификации вместо декларирования соответствия по письменному обращению заявителя в аккредитованные органы по сертификации».	Изложить в следующей редакции: «2. Подтверждение соответствия продукции требованиям статьи 4 настоящего технического регламента носит обязательный характер и осуществляется в формах: а) сертификация; б) декларирование соответствия. Допускается осуществлять подтверждение соответствия продукции в форме сертификации вместо декларирования соответствия по письменному обращению заявителя в аккредитованные органы по сертификации».	Исключено слово «обязательное» и исключено повторение в соответствии с абзацем

64	Статья 6, пункт 3	аккредитованные органы по сертификации».	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011: «3. Работы по оценке (подтверждению) соответствия продукции установленным в настоящем техническом регламенте ЕАЭС требованиям в рамках Евразийского экономического союза осуществляют аккредитованные органы по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия), включенные в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Евразийского экономического (далее - органы по сертификации)».	Изложить в следующей редакции: «3. Работы по оценке (подтверждению) соответствия продукции установленным в настоящем техническом регламенте ЕАЭС требованиям в рамках Евразийского экономического союза осуществляют аккредитованные органы по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия), включенные в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Евразийского экономического союза (далее - органы по сертификации)».	Добавлено слово «союза»
65	Статья 6, пункт 9	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011: «9. Сертификация осуществляется органом по сертификации на основании договора, заключаемого с заявителем. При сертификации заявителем может быть зарегистрированное в соответствии с законодательством государств - членов ЕАЭС на ее территории юридическое лицо (физическое лицо в качестве индивидуального предпринимателя), являющееся изготовителем или продавцом либо выполняющее функции иностранного изготовителя на основании договора, заключенного с ним в части обеспечения соответствия	В пункт 9 после слов «являющееся изготовителем» добавить «продавцом, организацией, проводящей модернизацию».	При внесении изменений в конструкцию подвижного состава его владельцем или организацией, проводящей модернизацию, заявителем должен быть владелец подвижного состава или организация, проводящая модернизацию.	

		поставляемой продукции требованиям настоящего технического регламента ЕАЭС и в части ответственности за несоответствие поставляемой продукции требованиям настоящего технического регламента ЕАЭС».		
66	Статья 6 пункт 10 (пункт 76 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 76: «10. На продукцию, продлевающую модернизацию с продлением срока службы (за исключением специального железнодорожного подвижного состава), распространяются те же процедуры оценки соответствия, что и на вновь изготовленную продукцию. Продление срока службы специального железнодорожного подвижного состава устанавливается законодательством государств-членов ЕАЭС».	Изложить в редакции: «10. На продукцию, подлежащую модернизации с продлением срока службы, распространяются те же процедуры оценки соответствия, что и на вновь изготовленную продукцию».	Независимо от назначения железнодорожного подвижного состава должно быть проведено обязательное подтверждение соответствия продукции после внесения изменений в базовую конструкцию с целью продления срока службы
67	Статья 6, пункт 14 (пункт 78 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 78: «Подпункт «в» пункта 14 статьи 6 изложить в редакции: «обоснование безопасности (в случае неприменения или частичного применения стандартов)». В пункте 14 перечисление «д» изложить в следующей редакции: «протоколы испытаний продукции, полученные в собственной лаборатории заявителя, изготовителя или испытательной организации». В пункте 14 перечисление «е» изложить в следующей редакции: «технические	Второе, третье, четвертое предложения пункта 78 изменений, вносимых в ТР ТС 001/2011, после слов «В пункте 14» дополнить словами «статьи 6».	Уточнение по аналогии с первым абзацем

		условия и/или стандарты организаций (или заменяющий их документ), по которым изготовлена продукция». В пункте 14 в перечислении «и» исключить слова «эксплуатации аналогов», «по апробированным методикам».		
68	Статья 6 пункт 14, перечисление б)	Действующая редакция: «конструкторскую и технологическую документацию»	Изложить в редакции: «рабочую конструкторскую документацию, включая эксплуатационные документы»	В соответствии с ГОСТ 2.102-2013
69	Статья 6 пункт 23, примечание к перечислениям в) и г) (пункт 87 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 87: «.....Перечисления «в», «г», «е», «з» пункта 23 статьи 6 дополнить списком *) списка: «*)представляются в случае, если заявитель планирует совместить приемочные и сертификационные испытания».	Сноску *) изложить в редакции: «Предоставляются в случае, если заявитель планирует совместить предварительные (приемочные) и сертификационные испытания».	В соответствии с пунктом 27 статьи 6 ТР ТС 001/2011
70	Статья 6, пункт 23 д) (пункт 87 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 87: «Перечисление «д» пункта 23 статьи 6 изложить в следующей редакции: «учтенный комплект эксплуатационных документов».	Исключить	В соответствии с ГОСТ 2.102-2013 входящий в комплект рабочей конструкторской документации
71	Статья 6 пункт 23, перечисление е) (пункт 87 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 87: «е) актуальности образа продукции к проведению приемочных испытаний*»	Изложить в редакции: «акт предварительных испытаний»	В соответствии с ГОСТ 15.902-2014

72	Статья 6 пункт 23, перечисление и)	Действующая редакция: «протокол присмочных испытаний»	Изложить в редакции: «протоколы присмочных испытаний»	
73	Статья 6 пункт 23, перечисление л)	Действующая редакция: «план мероприятий по устранению выявленных присмочной комиссией недостатков (при наличии) и документы, подтверждающие его реализацию»	Изложить в редакции: «план мероприятий по устранению выявленных присмочной комиссией недостатков (при наличии)»	Мероприятия по устранению выявленных присмочной комиссией недостатков носят рекомендательный характер и могут быть «растянуты» по времени
74	Статья 6 пункт 24	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011: «При принятии решения о совмещении присмочных и сертификационных испытаний документы, указанные в подпунктах "б", "д", "и" - "л" пункта 23 настоящей статьи, представляются после проведения присмочных испытаний и реализации плана мероприятий по устранению выявленных недостатков»	Изложить в редакции: «При принятии решения о совмещении присмочных и сертификационных испытаний документы, указанные в подпунктах "б", "и" - "л" пункта 23 настоящей статьи, представляются после проведения присмочных испытаний».	Мероприятия по устранению выявленных присмочной комиссией недостатков носят рекомендательный характер и могут быть «растянуты» по времени
75	Статья 6 пункт 25, перечисление а) (пункт 88 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 88: «а) технические условия, стандарты организации (или заменяющий их документ, по которому изготовлена продукция)»	Изложить в редакции: «а) технические условия и/или стандарты организации (или заменяющий их документ, по которому изготовлена продукция)»	Аналогично п. 23 статьи 6 ТР ТС 001/2011
76	Статья 6 пункт 25, перечисление б)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 88: «б) конструкторская, технологическая и эксплуатационная документация (в	Изложить в редакции: «б) рабочая конструкторская документация, включая эксплуатационные документы (в объеме, согласованном с органом по сертификации)»	Аналогично п. 23 статьи 6 ТР ТС 001/2011

	(пункт 88 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	объем, согласованном с органом по сертификации)»		
77	Статья 6 пункт 25, перечисление в)	Действующая редакция: «в) протокол приемочных (квалификационных) испытаний»	Изложить в редакции: «в) протоколы квалификационных испытаний»	В соответствии с ГОСТ 15.902-2014
78	Статья 6 пункт 25, перечисление г)	Действующая редакция: «г) акт квалификационной комиссии, а в случае первичной сертификации - также акт приемочной комиссии»	Изложить в редакции: «г) акт квалификационной комиссии»	В соответствии с ГОСТ 15.902-2014
79	Статья 6, пункт 25 перечисления в), д), ж)	Действующая редакция: «в) протокол приемочных (квалификационных) испытаний, д) план мероприятий по устранению выявленных приемочной комиссией недостатков (при наличии) и документы, подтверждающие его реализацию, ж) анкета для оценки состояния производства продукции»	Перечисления в) д), ж) дополнить сноской «*»: «в) протокол приемочных (квалификационных) испытаний,* д) план мероприятий по устранению выявленных приемочной комиссией недостатков (при наличии) и документы, подтверждающие его реализацию,* ж) анкета для оценки состояния производства продукции,** Примечание *) представляется при первичной сертификации, **) представляется при отсутствии сертификата СМК заявителя»	Уточнение процедуры предоставления документов
80	Статья 6, пункт 26 (пункт 89) изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 89: «26 Документы, представляемые в орган по сертификации при проведении работ по подтверждению соответствия, оформляются с указанием реквизитов заявителя и идентификационного номера и заверяются подписью заявителя.»	В первом абзаце после слов «заверяются подписью заявителя» дополнить: «или его уполномоченным представителем» Второй абзац изложить в следующей редакции: «Копии предоставляемых документов пронумеровываются и заверяются с указанием: – надписи или штампа «Копия верна» («Верно»);»	

		Копии предоставляемых документов прошиваются и заверяются уполномоченным представителем заявителя с указанием: надписи или штампа «Копия верна»; подписи уполномоченного приказом или доверенностью представителя заявителя (в случае отсутствия полномочий подписантом может выступать только руководитель юридического лица, действующий на основании Устава, или лично физическое лицо, зарегистрированное в качестве индивидуального предпринимателя); расшифровки подписи с указанием фамилии, имени, отчества и должности подписанта; даты заверения; печати (для ИП - в случае наличия) При отсутствии прошивки заверяется каждый лист документа».	— подписи заявителя или уполномоченного представителя заявителя; — расшифровки подписи с указанием фамилии, инициалов и должности подписанта; — даты заверения; — печати (для ИП - в случае наличия). При отсутствии прошивки заверяется каждый лист документа».	
81	Статья 6, пункт 27 (пункт 90 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 90: «Дополнить пункт 27 статьи 6 после слов «и других испытаний» словами «заявленной продукции».	Пункт 89 проекта изменений изложить в полной редакции: дополнить пункт 27 статьи 6 после слов «и других испытаний» словами «заявленной продукции или аналогичных образцов продукции».	
82	Статья 6, пункт 28 (пункт 91)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 91: «28. Орган по сертификации	Изложить в редакции: « 28. Орган по сертификации рассматривает заявку на проведение сертификации и в срок, не	Уточнение формулировки

	изменения №1 ТР ТС 001/2011)	рассматривает заявку на проведение сертификации и в срок, не превышающий 1 месяца после ее получения, направляет заявителю экземпляр решения».	превышающий 1 месяца после ее получения, направляет заявителю экземпляр решения или мотивированный отказ о невозможности сертификации».	Уточнение пункта г)
83	Статья 6, пункт 29, подпункт г) (пункт 92 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 92: «29. Положительное решение в отношении заявки на проведение сертификации должно включать в себя основные условия сертификации, в том числе информацию: а) о схеме сертификации; б) о сроках проведения сертификации; в) о нормативных документах, на основании которых будет проводиться сертификация продукции; г) об условиях и порядке проведения анализа состояния производства, д) о порядке отбора образцов продукции; е) о порядке проведения испытаний образцов продукции; ж) о порядке оценки стабильности условий производства продукции; з) о критериях оценки	1) Подпункт г) пункта 29 изложить в редакции: « Положительное решение в отношении заявки на проведение сертификации должно включать в себя основные условия сертификации, в том числе информацию: г) об условиях и порядке проведения анализа состояния производства; если это предусмотрено схемой сертификации; ...». 2) Изменить обозначение перечислений «з)» «и)» в связи с исключением подпункта «ж)» и изложить в редакции: «ж) о критериях оценки соответствия продукции; з) об условиях проведения инспекционного контроля».	

	соответствия продукции; и) об условиях проведения инспекционного контроля».		
84	Статья 6, пункт 36 (пункт 97 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 97: «36. Для подтверждения соответствия по показателям, определяемым конструкцией продукции, могут применяться результаты испытаний, проведенных при сертификации продукции и (или) технологии изготовления продукции, если в них не были внесены изменения, влияющие на эти сертификационные показатели».	Изложить в следующей редакции: «36. Для подтверждения соответствия по показателям, определяемым конструкцией продукции, могут применяться результаты сертификационных испытаний, проведенных при сертификации продукции ранее, при условии, если в конструкцию и (или) технологию изготовления не были внесены изменения, влияющие на эти сертификационные показатели».
85	статья 6 пункт 39 «п» и «р» ТР ТС 001/2011 (пункт 98 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС пункт 98: « ... Перечисления пункта 39 статьи 6 «п» и «р» исключить».	Изложить в редакции: «... Перечисления пункта 39 статьи 6 «п» и «р» исключить. Перечисление пункта 39 статьи 6 с) считать перечислением п); перечисление пункта 39 статьи 6 б) считать перечислением р); перечисление пункта 39 статьи 6 у) считать перечислением с); перечисление пункта 39 статьи 6 ф) считать перечислением и); перечисление пункта 39 статьи 6 ж) считать перечислением у); перечисление пункта 39 статьи 6 ц) считать
			Возможно стоит добавить, как в первой редакции изменений, чтобы учесть сдвиг из-за исключенных пунктов «п» и «р».

			перечислением ф); перечислением пункта 39 статьи 6 ч) считать перечислением х)»	
86	статья 6 пункт 59 (пункт 108 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 108: 59. Объем, периодичность, содержание и порядок проведения первого инспекционного контроля устанавливаются в решении органа по сертификации о выдаче сертификата соответствия.	Пункт 108 проекта изменений дополнить: пункт 59 статьи 6 дополнить абзацем: «Объем и количество образцов для испытаний, периодичность, содержание и порядок проведения последующего инспекционного контроля устанавливается органом по сертификации в акте о проведении инспекционного контроля. При проведении последующих инспекционных контролей допускается использование результатов испытаний, проведенных при предыдущем инспекционном контроле, при условии, если в конструкцию или технологию изготовления не были внесены изменения, влияющие на показатели, подтверждаемые при сертификации»	Разъяснение процедуры проведения испытаний при инспекционном контроле. По аналогии с сертификационными испытаниями разрешить возможность использования результатов ранее проведенных испытаний образцов продукции.
87	Статья 6, пункт 63, третий абзац (пункт 111 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 111: «...Срок представления результатов испытаний образцов продукции, отобранных в ходе инспекционного контроля, устанавливает орган по сертификации...».	Третий абзац изложить в редакции: «Срок представления результатов испытаний образцов продукции, отобранных в ходе инспекционного контроля, устанавливает орган по сертификации в зависимости от технической сложности объекта, но не более 6 месяцев от даты проведения отбора образцов».	Уточнение формулировки
88	Статья 6, пункт 63, шестой абзац	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 111: «.....В случае отсутствия результатов испытаний в течение шести месяцев с момента проведения инспекционного контроля, действие сертификата соответствия приостанавливается в соответствии с подпунктом «в» пункта	Шестой абзац изложить в редакции: «В случае отсутствия результатов испытаний в течение установленного срока с момента даты отбора образцов» действии сертификата соответствия приостанавливается в соответствии с подпунктом «в» пункта 66 настоящей статьи».	Уточнение формулировки

		66 настоящей статьи».		
89	Приложение №1, раздел II, п.75	Действующая редакция: «Устройства управления, контроля и безопасности программные средства железнодорожного подвижного состава»	Изложить в редакции: «Устройства, комплексы и системы управления, контроля и безопасности железнодорожного подвижного состава, и их программные средства»	Формулировку необходимо привести в соответствие с пунктом 15 изменения №1 ТР ТС 001/2011.
90	Приложение № 1 Заголовки колонки	Действующая редакция: «Код позиции по ТН ВЭД ТС»	Изложить в редакции: «Код позиции по ТН ВЭД ЕАЭС»	В соответствии с перечислением в) пункта 22 Статьи 6
91	Приложение № 1 П. Составные части железнодорожного подвижного состава Строка 45	Действующая редакция: «Переключатели и отключатели высоковольтные для железнодорожного подвижного состава»	Изложить в редакции: «Переключатели и отключатели высоковольтные для железнодорожного подвижного состава (более 1000 В)»	Уточнение области применения
92	Приложение № 1 П. Составные части железнодорожного подвижного состава Строка 49	Действующая редакция: «Преобразователи статические тяговые и тяговые железнодорожного подвижного состава»	Изложить в редакции: «Преобразователи статические тяговые и тяговые железнодорожного подвижного состава (более 1000 В)»	Уточнение области применения
93	Приложение № 1 П. Составные части железнодорожного подвижного состава	Действующая редакция: «Разъединители, короткозамыкатели, отделители, заземлители высоковольтные для локомотивов и моторвагонного подвижного состава»	Изложить в редакции: «Разъединители, короткозамыкатели, отделители, заземлители высоковольтные для локомотивов и моторвагонного подвижного состава (более 1000 В)»	Уточнение области применения

	Строка 54			Приложение к письму
94	Приложение 1 ТР ТС 001/2011 раздел II	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 123: «В разделе II приложения 1 позиции 36, 85 и 87 исключить».	Пункт 123 изменения №1 необходимо дополнить исключением продукции по позиции 24 «Колеса составные чистовые локомотивов и моторвагонного подвижного состава» из раздела II приложения 1.	Данная продукция исключается из приложений 3 и 8 к ТР ТС 001/2011 согласно пункта 125 и 143 изменения №1
95	Приложение 1 ТР ТС 001/2011 раздел II пункт 77	Действующая редакция: «77. Центры колесные литые для железнодорожного подвижного состава (отливки, чистовые) Статья 4: 4, 5б, 5р, 5с, 5г, 7, 12, 14, 57, 99»	Изменения №1 необходимо дополнить пунктом в следующей редакции: «В позиции 77 раздела II приложения 1 в наименовании продукции: «Центры колесные литые для железнодорожного подвижного состава (отливки, чистовые)» исключить слово «чистовые»»	Изменения наименования данной продукции в приложениях 3 и 8 к ТР ТС 001/2011 предусмотрены в пунктах 129 и 143 изменения №1
96	Приложение 1 ТР ТС 001/2011 раздел II пункт 80	Действующая редакция: «80. Электродвигатели и генераторы главного привода и тягового оборудования для тепловозов Статья 4: 4, 5б, 5в, 5п, 5о, 5у, 5ш, 7, 12, 14, 74, 99»	Изменения №1 необходимо дополнить пунктом в следующей редакции: «В позиции 80 раздела II приложения 1 изложить в следующей редакции: «Генераторы главного привода»»	Изменения наименования данной продукции в приложениях 3 и 8 к ТР ТС 001/2011 предусмотрены в пунктах 130 и 143 изменения №1.
97	Приложение 1 ТР ТС 001/2011 раздел II пункт 83	Действующая редакция: «83. Электрооборудование для тепловозов, дизель-поездов, рельсовых автобусов и автомобилей Статья 4: 5б, 5в, 5п, 5о, 5у, 5ш, 7, 12, 14, 71, 74, 99»	Изменения №1 необходимо дополнить пунктом в следующей редакции: «В приложениях 1 раздел II позицию 83 исключить»	Данная продукция исключается из приложений 4 и 8 к ТР ТС 001/2011 согласно пунктов 133 и 143 изменения №1
98	Приложение 1 ТР ТС 001/2011 раздел II пункт 84	Действующая редакция: «84. Электрооборудование низковольтное для железнодорожного подвижного состава: контроллеры низковольтные; выключатели, реле электромагнитные (защиты, промжуточные, времени и дифференциальные) Статья 4: 5б, 5в, 5п, 5о, 5у, 7, 12, 14, 99»	Изменения №1 необходимо дополнить пунктом в следующей редакции: «В приложениях 1 раздел II в позиции 84 после слова «выключатели» добавить «автоматические; контакторы»»	Изменения наименования данной продукции в приложениях 4 и 8 к ТР ТС 001/2011 предусмотрены в пунктах 134 и 143 изменения №1

99	Приложение 1 ТР ТС 001/2011 раздел II	Редакция изменения №1 ТР ТС пункт 124: «Дополнить приложение 1 раздела II позициями 88-98 в следующей редакции: 18 88 Адаптеры колесных пар тележек грузовых вагонов; 89 Балансир; 90 Балка соединительная четырехосной тележки для грузовых вагонов; 91 Балка трехосной тележки для грузовых вагонов; 92 Балка шкворневая ходовой части специального железнодорожного подвижного состава; 93 Клинья фрикционные тележек грузовых вагонов; 94 Корпус буксы колесных пар тележек грузовых вагонов; 95 Стёкла безопасные многослойные, стеклопакеты железнодорожного подвижного состава; 96 Тележки трехосные для грузовых вагонов; 97 Тележки четырехосные для грузовых вагонов; 98 Устройство соединительное шарнирное грузовых вагонов сочлененного типа».	Пункт 124 изменения №1 необходимо дополнить перечислением продукции в следующей редакции: «99 Пятники грузовых вагонов; 100 Колпак скользуна тележек грузовых вагонов; 101 Корпус скользуна тележек грузовых вагонов».	Данная продукция вносится в приложения 4 и 8 к ТР ТС 001/2011 согласно пункта 136 и 143 изменения №1.
100	Приложение № 2 Заголовки колонки	Действующая редакция «Код позиции по ТН ВЭД ТС»	Изложить в редакции «Код позиции по ТН ВЭД ЕАЭС»	

101	Приложение № 3 Заголовок колонки	Действующая редакция: Код позиции по ТН ВЭД ТС	Изложить в редакции: «Код позиции по ТН ВЭД ЕАЭС»	Уточнение области применения
102	Приложение № 3 Строка 19	Действующая редакция: «Контакты электронные»	Изложить в редакции: «Контакты электронные (более 1000 В)»	Уточнение области применения
103	Приложение № 3 Строка 29	Действующая редакция: «Преобразователи статические тяговые и тяговые железнодорожного подвижного состава»	Изложить в редакции: «Преобразователи статические тяговые и тяговые железнодорожного подвижного состава (более 1000 В)»	Уточнение области применения
104	Приложение № 4 Заголовок колонки	Действующая редакция: «Код позиции по ТН ВЭД ТС»	Изложить в редакции: «Код позиции по ТН ВЭД ЕАЭС»	
105	Приложение № 4 Строка 13	Действующая редакция: «Переключатели и отключатели высоковольтные для железнодорожного подвижного состава»	Изложить в редакции: «Переключатели и отключатели высоковольтные для железнодорожного подвижного состава (более 1000 В)»	Уточнение области применения
106	Приложение № 4 Строка 17	Действующая редакция: «Разъединители, короткозамыкатели, отделители, заземлители высоковольтные для локомотивов и моторвагонного подвижного состава»	Изложить в редакции: «Разъединители, короткозамыкатели, отделители, заземлители высоковольтные для локомотивов и моторвагонного подвижного состава (более 1000 В)»	Уточнение области применения
107	Приложение № 5 Заголовок колонки	Действующая редакция: «Код позиции по ТН ВЭД ТС»	Изложить в редакции: Код позиции по ТН ВЭД ЕАЭС	
108	Приложение № 7, строка 12	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011: «Специальный железнодорожный железнодорожный подвижной состав Статья 4: 4, 5а, 5б, 5в, 5г, 5д, 5е, 5ж, 5з, 5и, 5к, 5л, 5м, 5п, 5р, 5с, 5т, 5ф, 5ц, 12, 13,	Изложить в редакции: «Специальный железнодорожный подвижной состав Статья 4: 4, 5а, 5б, 5в, 5г, 5д, 5е, 5ж, 5з, 5и, 5к, 5л, 5м, 5п, 5р, 5с, 5т, 5ф, 5ц, 12, 13, 15, 22, 45*, 46*, 47, 49*, 50, 51*, 55, 58, 59, 60, 61, 62, 64, 69*,	Добавлены пункты 5и и 5о статьи 4 (по аналогии с п. 74*)

		15, 22, 45*, 46*, 47, 49*, 50, 51*, 55, 58, 59, 60, 61, 62, 64, 69*, 72*, 73*, 74*, 76»	72*, 73*, 74*, 76»	
109	Приложение №7, пункт 14	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011: Тепловоы, газотурбонозы: магистральные, маневровые и промышленные Статья 4: 4, 5а, 5б, 5в, 5г, 5д, 5е, 5ж, 5з, 5и, 5к, 5л, 5м, 5п, 5р, 5с, 5т, 5у, 5ш, 5п, 9, 12, 13, 15, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 50, 51, 52*, 55, 58, 59, 61, 62, 63, 64, 68*, 69, 70*, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78*, 79, 80, 92, 95, 96, 99	Исключить подпункт 5п	Энергетическая эффективность не является показателем безопасности
110	Приложение 4, поз. 31 (пункт 134 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 134: «В приложении 4 в позиции 31 после слова «выключатели» добавить «автоматические; контакторы»».	Изложить в редакции: «В приложении 4 в позиции 31 после слова «выключатели» добавить «автоматические».	Исключены контакторы, т.к. нет оснований расширять область применения ТР ТС 001/2011 на низковольтное оборудование, не влияющее на безопасность железнодорожного подвижного состава
111	Приложение 8, поз. 81 (пункт 143 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС 001/2011 пункт 143: «Приложение 8 изложить в следующей редакции...» «81. Электрооборудование низковольтное для железнодорожного подвижного состава: контроллеры низковольтные; выключатели	Приложение 8 поз. 81 изложить в следующей редакции: «Электрооборудование низковольтное для железнодорожного подвижного состава: контроллеры низковольтные; выключатели; автоматические; реле электромагнитные (защиты, промежуточные, времени и дифференциальные)»	Исключены контакторы; т.к. нет оснований расширять область применения ТР ТС 001/2011 на низковольтное оборудование, не влияющее на безопасность железнодорожного

Приложение к письму

		автоматически; контакторы; реле электромагнитные (защиты, промежуточные, временны и дифференциальные)»			подвижного состава.
112	Приложение 8: ТР ТС 001/2011	-	Приложение 8: в некоторых составных частях в графе «Обозначение статьи, пункта и подпункта технического регламента ТС «О безопасности железнодорожного подвижного состава»» убраны или отсутствовали некоторые пункты, которые касаются всех составных частей (статья 4, пункты 7, 12, 99).	Необходимо дополнить данными пунктами подтверждение соответствия всех составных частей железнодорожного подвижного состава.	
113	Приложение 4, приложение 8 (пункт 138, 143 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС пункт 138: «В приложении 4 наименование позиции 28 изложить в следующей редакции: «Устройства, комплексы и системы управления, контроля и безопасности, их программные средства».	Наименование одной продукции, указанной в пункте 138 изменения №1 (позиция 28 приложения 4 к ТР ТС 001/2011) и в пункте 143 изменения №1 (позиция 73 приложения 8 к ТР ТС 001/2011) необходимо привести к одной редакции. Также данную редакцию необходимо указать в позиции 75 раздела II приложения 1 к ТР ТС 001/2011.		
		Редакция изменения №1 ТР ТС пункт 143 (позиция 73 приложения 8 к ТР ТС 001/2011) «Устройства, комплексы, и системы управления, контроля и безопасности, их программные средства железнодорожного подвижного состава»			
114	Приложение 8, поз. 47	Действующая редакция: Преобразователи статических тяговых и тяговые железнодорожного подвижного состава	Формулировку позиции 47 приложения 8 изложить в следующей редакции: «Преобразователи статические тяговые и тяговые железнодорожного подвижного состава (реализующие функции инвертора,	Уточнение формулировки составной части 1 к под действующую формулировку подходить любое устройство,	

			стабилизации выходных параметров и защиты цепей от перегрузок и перегрева))	содержащее полупроводниковые элементы, выпрямляющие (преобразующие) электрическую энергию, но не имеющие программного обеспечения, функций инвертора, защиты и стабилизации характеристик.
115	Приложение 9 ТР ТС 001/2011	-	Учесть данное требование в Приложении 1, поз. 49 и Приложении 3, поз. 29	
116	приложение 8, пункт 73 (пункт 143 изменения №1 ТР ТС 001/2011)	Редакция изменения №1 ТР ТС пункт 143: Приложение 8 изложить в следующей редакции: «Пункт 73 Устройства, комплексы, и системы управления, контроля и системы их программные средства железнодорожного подвижного состава Статья 4: 5а, 5б, 5в, 12, 14, 15, 23, 24, 25-27, 28, 38, 74, 99»	Приложение №9 «Схемы декларирования» исключено, но ссылка на него в четвертом абзаце пункта 15 осталась. Осталось ли это приложение? Если нет, как определяются схемы декларирования? Приложение №6 «Схемы сертификации» исключено, но схемы сертификации расписаны в новой редакции пункта 7 статьи 6 (пункт 74 изменений, вносимых в ТР ТС 001/2011).	Соблюдение габаритов ЖД подвижного состава зависит от конструкции локомотива, компоновки и размещения оборудования на нем, а не от самих габаритов его отдельных узлов.
117	Приложение I раздел II, Приложение 3	Редакция изменения №1 ТР ТС пункт 124: «124. Дополнить приложение I раздела	В пунктах 124 и 131 изменения ТР ТС 001/2011 необходимо добавить коды ТН ВЭД ЕАЭС к вводимым составным частям железнодорожного	

	II позиции 88-98 в следующей редакции: 18	подвижного состава	
	88 Адаптеры колесных пар тележек грузовых вагонов; 89 Балансир;		
	90 Балка соединительная четырехосной тележки для грузовых вагонов; 91 Балка трехосной тележки для грузовых вагонов;		
	92 Балка шкворневая ходовой части специального железнодорожного подвижного состава;		
	93 Клинья фрикционные тележек грузовых вагонов;		
	94 Корпус буксы колесных пар тележек грузовых вагонов;		
	95 Стёкла безопасные многослойные, стеклопакеты железнодорожного подвижного состава;		
	96 Тележки трехосные для грузовых вагонов;		
	97 Тележки четырехосные для грузовых вагонов;		
	98 Устройство соединительное парное грузовых вагонов сочлененного типа»		
	Редакция изменения №1 ТР ТС пункт 131: «131. Дополнить приложение 3 позициями 45-55 в следующей редакции:		
	45 Стёкла безопасные многослойные, стеклопакеты железнодорожного		

118	В целом по тексту ТР ТС 001/2011	подвижного состава 46 Тележки трехосные для грузовых вагонов; 47 Тележки четырехосные для грузовых вагонов; 48 Устройство соединительное шарнирное грузовых вагонов сочлененного типа; 49 Балка трехосной тележки для грузовых вагонов; 50 Балка шкворневая ходовой части специального железнодорожного подвижного состава; 51 Балка соединительная четырехосной тележки для грузовых вагонов; 52 Балансир; 53 Клинья фрикционные тележек грузовых вагонов; 54 Корпус буксы колесных пар тележек грузовых вагонов; 19 55 Адаптеры колесных пар тележек грузовых вагонов».		Необходимо отрегулировать механизм ввода в обращение комплектующих изделий поставляемых для поддержания эксплуатации подвижного состава разработанного и выпущенного до вступления в силу ТР ТС 001/2011. По целому ряду причин вышеуказанные комплектующие изделия не могут пройти процедуру оценки соответствия требованиям ТР ТС 001/2011. Остановить эксплуатацию данного подвижного состава невозможно.	Аналогично предложениям Республики Казахстан (письмо №26-1-05/04-1-209-4 от 12.12.2016) и Республики Беларусь (письмо №50-03-06/13709 от 21.10.2016)
-----	--	--	--	---	---

			Предлагается внести в ТР ТС 001/2011 дополнительно следующую запись: Настоящий технический регламент Евразийского экономического союза (далее ЕАЭС) не распространяется на выпускаемые в обращение комплектующие изделия, поставляемые только для поддержания эксплуатации и ремонта подвижного состава разработанного и выпущенного в обращение до вступления в силу ТР ТС 001/2011.	
--	--	--	--	--