



НЕКОММЕРЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО

**«ОБЪЕДИНЕНИЕ
ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ
ТЕХНИКИ»
(НП «ОПЖТ»)**

Вице-президент

Рижская пл., 3, Москва, 107996

Секретариат: оф. № 217

Тел.: (499) 262-27-73, факс: (499) 262-95-40

23 января 2017г. № 21/ ВПК ОПЖТ

**Директору технического
регулирования и аккредитации
Евразийской экономической
Комиссии**

А.А. Шаккалиеву

Уважаемый Арман Абаевич!

Специалисты-эксперты по техническому регулированию в области железнодорожной техники, в рамках Комитетов НП «ОПЖТ» по грузовому подвижному составу и нормативно-техническому обеспечению и стандартизации, подготовили замечания по подготовленным проектам изменений в Технические регламенты.

Прошу Вас при принятии решения, учесть мнение НП «ОПЖТ».

Приложение: Замечания по изменениям ТР ТС в области железнодорожного транспорта – 1 экз. на 9 листах.

С.В. Калетин

Исп. Паначев Олег Иванович
т. +7 (495) 777-14-77



Евразийская экономическая
комиссия
№ 674 от 23.01.2017
1+9л

ЗАМЕЧАНИЯ ПО ИЗМЕНЕНИЯМ ТР ТС в области железнодорожного транспорта

1. ТР ТС 001/2011 «О безопасности железнодорожного подвижного состава»

1.1. Пункт 10 изменений. Термин «паспорт» привести в соответствие с таблицей 1 ГОСТ 2.601-2006 «Единая система конструкторской документации. Эксплуатационные документы»: «паспорт - документ, содержащий сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) изделия, а также сведения о сертификации и утилизации изделия». Предлагаемое дополнение термина словами «назначенный срок службы» входит в понятие «гарантии изготовителя». При необходимости такой конкретизации следует в соответствии с ГОСТ 27.002-2015 указать «назначенный ресурс (срок службы, хранения)».

1.2. Пункт 11 изменений. В Федеральном законе «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» отсутствует понятие «инфраструктура железнодорожного транспорта», есть только понятие «инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования», и применение данного термина незаконно расширяет сферу распространения обязательного подтверждения соответствия на инфраструктуру промышленного железнодорожного транспорта.

1.3. Пункт 12 изменений. Термин статьи 2 «железнодорожные пути не общего пользования – железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или «далее записать в редакции - обеспечения технологических передвижений подвижного состава на предприятии».

1.4. Пункт 13 изменений. Лицо, обращающееся в орган по сертификации за получением сертификата соответствия (регистрацией декларации о соответствии) является не держателем сертификата (декларации), а заявителем в соответствии со статьей 2 Федерального закона «О техническом регулировании».

1.5. Пункт 12 изменений. Электромагнитная совместимость железнодорожной техники – это не только способность железнодорожной техники функционировать с заданным качеством в заданной электромагнитной обстановке.

новке и не создавать недопустимых электромагнитных помех другой железнодорожной технике, но и не создавать таких помех для других железнодорожных и иных радио- и электротехнических устройств.

1.6. Пункт 20 изменений. Материалы и вещества в зависимости от параметров и условий эксплуатации выбираются именно при проектировании, а не при изготовлении.

1.7. Пункт 22 изменений. Оставить текст без изменений, так как приведенный термин «сцепление единиц подвижного состава» является частным случаем поезда в определении пункта 10 ПТЭ и изменение является некорректным. Замена термина «динамические усилия» термином «силы» так же некорректно, так как увеличение силы происходит медленно (постепенно) и в каждый момент времени существует точное равновесие между внешними силами и внутренними силами (упругости), а при резком (динамическом) изменении усилия материальным точкам системы сообщается некоторое ускорение, и система выводится из состояния равновесия и далее, в общем случае, точки системы движутся неравномерно по некоторым траекториям. При этом упругие связи между ними испытывают динамические воздействия (меняющиеся во времени), возникающие внутренние силы, напряжения и деформации могут превышать в несколько раз расчетные значения, определенные при статическом действии силы.

1.8. Пункт 23 изменений. Обеспечиваться должен допускаемый тормозной путь не только при торможении экстренном (торможение, применяемое в случаях, требующих немедленной остановки поезда, путем применения максимальной тормозной силы), но и при торможении служебном (торможение ступенями любой величины для плавного снижения скорости или остановки поезда в заранее предусмотренном месте), так как в соответствии с пунктом 10 ПТЭ тормозной путь - расстояние, проходимое поездом за время от момента воздействия на приборы и устройства для управления тормозной системой, в том числе срабатывания крана экстренного торможения (стоп-крана), до полной остановки.

1.9. Пункт 26 изменений. Оставить в существующей редакции – речь идет именно о том, что при внесении изменений в конструкцию уровень требований безопасности не должен быть снижен, а выполнение требований безопасности и так является обязательным условием выпуска в обращение.

1.10. Пункт 28 изменений. Текст следует увязать с требованиями таблицы 2 ГОСТ 2.601-2006 «Единая система конструкторской документации. Эксплуатационные документы» в части обязательности разработки отдельных видов эксплуатационных документов. Так, например, этикетки составляют на

изделия, для которых данные, необходимые для эксплуатации, не превышают пяти-шести основных показателей, когда для подтверждения этих показателей нет необходимости составлять формуляр или паспорт и технически их невозможно и/или нецелесообразно маркировать на изделии, что делает некорректным требование ТР о наличии маркировки на изделии и повторения ее в эксплуатационных документах.

1.11. Пункт 30 изменений. Изложить в редакции «Пункт 17 статьи 4 дополнить абзацем: «При изготовлении рам и балок (каких требуется уточнение) методом сварки допускается наносить знаки маркировки другим методом, обеспечивающим сохранность маркировки на весь срок службы».

1.12. Пункт 31 изменений. Оставить в прежней редакции – в организации – изготовителе может не быть службы технического контроля, может быть служба контроля качества, личные клейма рабочих и т.п.

1.13. Пункт 32 изменений. Пункт 19 статьи 4 привести в соответствие с приложением № 3 к ТР ТС 001/2011 – первый абзац изложить в редакции: «Высокопрочные изделия остекления безопасные железнодорожного подвижного состава (кабины машиниста тягового и моторвагонного подвижного состава) в соответствии с конструкторской документацией должны иметь следующую маркировку:».

1.14. Пункт 35 изменений. Откорректировать в части того, что внешние воздействия не ограничиваются воздействиями климатическими.

1.15. Пункт 37 изменений. Замена термина «сбой» (самоустраняющийся отказ или однократный отказ, устраняемый незначительным вмешательством оператора – 3.4.16 ГОСТ 27.002-2015) термином «отказ» (событие, заключающееся в нарушении работоспособного состояния объекта – 3.4.1 ГОСТ 27.002-2015) некорректна.

1.16. Пункт 54 изменений. Материалы и вещества в зависимости от параметров и условий эксплуатации выбираются именно при проектировании, а не при изготовлении. Применение при производстве материалов и веществ, не предусмотренных конструкторской и технологической документацией, возможно только по согласованию с проектной организацией.

1.17. Пункт 64 изменений. Слова «должны быть оборудованы следующими конструктивными особенностями» заменить словами «должны иметь следующие конструктивные особенности».

1.18. Пункт 67 изменений. Изложить в редакции «Второй абзац пункта 98 статьи 4 изложить в следующей редакции: «Резервуар вагона-цистерны должен оборудоваться сливо-наливной арматурой, предохранительными кла-

панамы, другой необходимой арматурой, а также внутренней лестницей (в зависимости от назначения цистерны), предохранительными мембранами в зависимости от назначения цистерны и обеспечивать герметичность котлов».

1.19. Пункт 69 изменений. Пункт 1 статьи 5 в соответствии с Договором о ЕАЭС (пункт 4 приложения № 9) дополнить новым абзацем: «До разработки соответствующих межгосударственных стандартов в перечень международных и региональных (межгосударственных) стандартов, а в случае их отсутствия - национальных (государственных) стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований технического регламента Союза и осуществления оценки соответствия объектов технического регулирования, могут включаться методики исследований (испытаний) и измерений, аттестованные (валидированные) и утвержденные в соответствии с законодательством государства-члена».

1.20. Пункт 71 изменений. Оставить пункт 3 статьи 5, так как внесение изменений в стандарты без объективной оценки риска нарушения безопасности недопустимо.

1.21. Пункт 74 изменений. Исключить, как противоречащий Договору о ЕАЭС в части свободного обращения продукции на территории Союза и создающий предпосылки для нарушения безопасности на железнодорожном транспорте при возможной поставке продукции на полигон курсирования, не предназначенный для ее эксплуатации.

1.22. Пункт 76 изменений. Исключить, так как специальный железнодорожный состав также проектируется и рассчитывается на объем выполненной работы, если ресурс специального железнодорожного подвижного состава позволяет его эксплуатацию более расчетного значит возможно устанавливать ему срок службы на более увеличенные периоды при разработке.

1.23. Пункт 78 изменений. Третий абзац пункта 11 статьи 6 оставить, так как его исключение является коррупциогенным.

1.24. Пункт 79 изменений. Слова «обоснование безопасности» заменить на «доказательство соответствия». Слова «(в случае неприменения или частичного применения стандартов)» исключить, поскольку декларация принимается на основании собственных доказательств (см. часть 2 статьи 24 Федерального закона «О техническом регулировании»).

1.25. Пункт 81 изменений. Привести в соответствие с пунктом 8 Решения Коллегии ЕЭК от 09.04.2013 № 76:

«Основаниями для отказа в регистрации декларации о соответствии являются:

а) направление заявителем декларации о соответствии на регистрацию в орган по сертификации, область аккредитации которого не распространяется на указанную продукцию;

б) представление не в полном объеме документов, предусмотренных пунктами 14, 15 и 18 настоящего технического регламента;

в) несоблюдение заявителем требований по оформлению декларации о соответствии, предусмотренных единой формой;

г) отсутствие нормы настоящего технического регламента, устанавливающей, что соответствие определенного вида продукции его требованиям может быть подтверждено в форме принятия декларации о соответствии;

д) несоответствие заявителя, принявшего декларацию о соответствии, положениям настоящего технического регламента, устанавливающим круг заявителей при декларировании соответствия».

1.26. Пункт 84 изменений. Испытания продукции являются обязательным элементом схемы подтверждения соответствия и не могут быть заменены некоей экспертизой терминологически не определенных «аналогичных образцов продукции», проводимой «компетентной организацией».

1.27. Пункт 87 изменений. Перечисление «е» пункта 25 статьи 6 оставить, так как факт наличия процедуры периодических и типовых испытаний при серийном производстве свидетельствует о внутреннем контроле качества сертифицированной продукции. Указанные испытания предусмотрены требованиями технических условий (см. ГОСТ 2.114) и, если продукция выпускается по ТУ, организация обязана их проводить, а их не проведение является нарушением ТУ.

1.28. Пункт 88 изменений. Исключить в предпоследнем абзаце слова «для ИП», так как Федеральным законом № 82-ФЗ отменена обязательность наличия печати и для хозяйственных обществ.

1.29. Пункт 93 изменений. Перечисление «е» пункта 32 статьи 6 оставить в существующей редакции, так как результаты оценки сертификационных показателей, определяемых визуальным контролем, могут быть отражены только в акте отбора образцов, в область аккредитации испытательных лабораторий такие показатели не включаются.

1.30. Пункт 93 изменений. Перечисление «ж» пункта 32 изложить в следующей редакции: «дату выработки и дату приемки продукции».

1.31. Пункт 94 изменений. Изложить в следующей редакции: «К акту отбора образцов продукции, в состав которой входят составные части, подлежащие обязательному подтверждению соответствия, прилагается их перечень с указанием изготовителя и обозначения конструкторской документации, по

которой они изготавливаются, и перечень сертификатов соответствия (деклараций о соответствии) указанных составных частей (за исключением составных частей, проходящих сертификацию (декларирование) в составе образца продукции». Испытания продукции, в состав которой входят составные части, подлежащие обязательному подтверждению соответствия, должны проводиться с составными частями, прошедшими такое подтверждение соответствия.

1.32. Пункт 97 изменений. Предложенная редакция первого предложения пункта 38 статьи 6 противоречит Договору о ЕАЭС и не может быть принята. В Российской Федерации безусловное наличие соответствующих испытательных лабораторий должно быть обеспечено Минтрансом России и Росжелдором совместно с Росаккредитацией.

1.33. Пункт 97 изменений. Предложение в третьем предложении пункта 38 статьи 6 исключить слова «аккредитованной только на техническую компетентность» должно быть либо отвергнуто, либо эти же слова должны быть исключены и в первом предложении, так как в Едином реестре отсутствуют признаки независимости или только технической компетенции. В этом случае следует исключить обеспечение объективности испытаний (контроль за проведением испытаний) со стороны органа по сертификации.

1.34. Пункт 98 изменений. По изменению перечисления «ф» пункта 39 статьи 6 – см. пункт 1.29.

1.35. Пункт 100 изменений. Срок проведения анализа состояния производства за 12 месяцев до даты выдачи представляется чрезмерным, существующий срок 6 месяцев установлен исходя из практики проведения работ по анализу состояния производства железнодорожной техники и требований других технических регламентов ЕАЭС и должен быть сохранен.

1.36. Пункт 106 изменений. В пункте 51 статьи 6 второе предложение следует сохранить, так как отсутствие в приложении к сертификату соответствия записи о том, что маркирование продукции единым знаком обращения продукции на рынке государств-членов ЕАЭС осуществляется только при наличии сертификатов соответствия или деклараций о соответствии на подлежащие обязательному подтверждению соответствия составные части позволяет наносить такой знак на продукцию, фактически не прошедшую обязательное подтверждение соответствия, и вводить в заблуждение приобретателей.

1.37. Пункт 108 изменений. Исключить изменения в пункте 57 статьи 6 не понятно, что анализировать и как.

1.38. Пункт 110 изменений. В предлагаемом в перечислении «г» пункта 61 статьи 6 добавлении после слов «испытаний образцов» слов «(тип и объем испытаний определяет орган по сертификации)» слово «тип» заменить словом «вид», так как классификация испытаний по типам ГОСТ 16504-81 не предусмотрена.

1.39. Пункт 124 изменений. Дополнить приложение 1 раздела II позициями 88-98 в следующей редакции:

88 Адаптеры колесных пар грузовых вагонов;

89 Балансир;

... (по тексту)

94 Корпус буксы колесных пар грузовых вагонов;

95 Стекла безопасные ... (по тексту).

1.40. Пункт 131 изменений. Дополнить приложение 3 позициями 45-55 в следующей редакции:

45 ... (по тексту)

54 Корпус буксы колесных пар грузовых вагонов;

55 Адаптеры колесных пар грузовых вагонов.

1.41. Пункты 124, 131, 136 изменений. Расширение номенклатуры продукции, подлежащей обязательному подтверждению соответствия, должно быть обосновано посредством анализа рисков, в том числе с учетом статистики по нарушениям требований безопасности при эксплуатации этой продукции. При этом введение обязательного подтверждения соответствия должно быть увязано по срокам с созданием базы стандартов, применение которых на добровольной основе обеспечивает соответствие требованиям технического регламента. Указанные в пункте 136 позиции 33-35 должны быть также включены в раздел II приложения 1.

1.42. Пункт 139 изменений. В приложение 5 уже имеется пункт 6 «Передний и задний упоры автосцепки», его надо только дополнить словом «(отливки)».

1.43. Пункт 143 изменений. В наименовании приложения 7 слова «достаточных для сертификации железнодорожного подвижного состава» заменить словами «устанавливающих требования по сертификации железнодорожного подвижного состава».

1.44. Пункт 143 изменений. В приложении 8 изложить в следующей редакции:

... (по тексту)

88. Корпус буксы колесных пар грузовых вагонов (далее по тексту)

89. Адаптеры колесных пар грузовых вагонов (далее по тексту)

1.45. Пункт 144 изменений. В наименовании приложения 8 слова «достаточных для обязательного подтверждения соответствия составных частей железнодорожного подвижного состава» заменить словами «устанавливающих требования по обязательному подтверждению соответствия составных частей железнодорожного подвижного состава».

1.46. Пункт 144 изменений. В приложении 8 пункт 99 статьи 4 должен быть включен для всех составных частей железнодорожного подвижного состава. Уточненный состав положений технического регламента требует более глубокой проработки, так как неправомерно, на наш взгляд, исключены положения пунктов 5б (выполнение условий эксплуатации с учетом внешних климатических и механических воздействий), 5в (техническая совместимость с инфраструктурой железнодорожного транспорта и другим железнодорожным подвижным составом, эксплуатирующимся на этой инфраструктуре), 5н (электромагнитная совместимость электрооборудования в части обеспечения безопасности работы приборов и оборудования), 5о (электромагнитная совместимость электрооборудования с устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной электросвязи инфраструктуры железнодорожного транспорта), 7 (Выбранные проектировщиком (разработчиком) конструкции железнодорожного подвижного состава и его составных частей должны быть безопасны в течение назначенного срока службы и (или) ресурса, назначенного срока хранения, а также выдерживать воздействия и нагрузки, которым они могут подвергаться в процессе эксплуатации), 12 (Железнодорожный подвижной состав и его составные части должны иметь хорошо различимые идентификационные и предупреждающие надписи и маркировку, которые должны быть повторены и пояснены в руководстве по эксплуатации) и др.

1.47. Дополнительные предложения по корректировке текста ТР ТС 001/2011

1.39.1 В пункте 13 статьи 6 перечисление «д» изложить в редакции «д) подачу в соответствии с Решением Коллегии ЕЭК от 09.04.2013 № 76 в орган по сертификации или уполномоченный орган государства – члена ЕАЭС (по выбору заявителя) заявки на регистрацию декларации о соответствии с прилагаемыми документами».

1.39.2 В пункте 14 статьи 6 исключить перечисление «з».

1.39.3 Первое предложение пункта 15 статьи 6 после слов «включает в доказательственные материалы» дополнить словами «сертификат соответствия системы менеджмента качества и (или)».

1.39.4 Последний абзац пункта 15 статьи 6 изложить в редакции: «Декларирование осуществлять по схемам 1Д – 6Д, утверждённых Решением КТС от 7 апреля 2011 г. № 621».

1.39.5 Статью 6 дополнить новым пунктом 71 следующего содержания: «71. Сертификация продукции на новый срок осуществляется в соответствии с порядком, установленным для первичной сертификации. При проведении сертификации на новый срок орган по сертификации может учитывать положительные результаты предыдущей сертификации и инспекционного контроля с учетом отсутствия (наличия) изменений, внесенных в конструкцию и технологию изготовления продукции».

2. Изложенные выше замечания и предложения относятся и к соответствующим пунктам и разделам ТР ТС 002/2011 «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» и к ТР ТС 003/2011 «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта».

3. Дополнительно в ТР ТС 002/2011 необходимо включить приложение с перечнем подвижного состава, подлежащего обязательной сертификации, а также приложение с перечнем положений технического регламента, устанавливающих требования по обязательному подтверждению соответствия элементов составных частей подсистем инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта.

4. Дополнительно в ТР ТС 003/2011 необходимо включить приложение с перечнем положений технического регламента, устанавливающих требования по обязательному подтверждению соответствия элементов составных частей подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта.