

Сводка отзывов к проекту изменений в технический регламент Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» ТР ТС 13/2011

№ п/п	Структурный элемент проекта изменений в технический регламент	Наименование организации, от которой поступил отзыв (номер письма и дата при наличии)	Замечание и (или) предложение	Заключение разработчика технического регламента
1	2	3	4	5
1	Уведомление о разработке	Республика Беларусь Госстандарт РБ (№ 02-10/1531 от 20.05.2013г.)	Необходимо уточнить цель разработки изменения (привести в соответствие с целями принятия изменения в технический регламент, приведенные в пояснительной записке)	Принято.
2	Пункт 1	Российская Федерация КЭПЭ РСПП (№ 01-01-148Л от 15.04.2013г.), ОАО «Лукойл» (б/н, б/д)	Термин «тепловые и энергетические установки» не изложен ни в действующей редакции ТР ТС 013/2011, ни в предлагаемом проекте изменений. К энергетическим установкам могут быть отнесены судовые энергетические установки. В то же время, ГОСТ Р 54299-2010 «Топлива судовые. Технические условия», разработанный на основе международного стандарта ISO 8217:2010, устанавливает требования к судовым топливам, предназначенным для применения в судовых энергетических установках на территории РФ и для поставки на экспорт. Данным ГОСТ Р устанавливаются требования как к дистиллятным судовым топливам, так и к остаточным судовым топливам марок RMA 10, RMB 30, RMD 80, RME 180, RMG 180, 380, 500, 700, RMK 380, 500, 700. Числовое обозначение соответствует требованию к максимальной вязкости продукта при 50 ⁰ С, мм ² /с ² . Приготовление данных топлив осуществляется смешением остаточного продукта – мазута марки М100 или аналогичной, с низковязким компонентом, в качестве которой используются дизельные фракции различной природы. Выполнение	Отклонено. Термин «мазут» по ISO 8217:2010 не отражает полной характеристики мазута, а лишь уточняет его назначение. Наиболее правильным считаем термин «мазут», изложенный ОАО «Сургутнефтегаз» (см. п. 3 сводки отзывов) по ГОСТ 10585-99: «Мазут – топливо, получаемое из продуктов переработки нефти, газоконденсатного сырья и предназначенное для транспортных средств, стационарных котельных и технологических установок».

			требований ТР ТС 013/2011 по выходу фракции, выкипающей до 350⁰С (не более 17%об) является возможным для топлив с вязкостью 380 мм2/с2 и ниже. Поскольку требования ТР ТС 013/2011 в изложенной редакции распространяются в том числе на судовые остаточные топлива по ГОСТ Р 54299-2010, производство и выпуск в оборот на территории Российской Федерации данных топлив будет возможен. Необходимо отметить, что на базе ГОСТ Р 54299-2010 в настоящее время ОАО «ВНИИ НП» разработан проект межгосударственного ГОСТ «Топлива судовые. Технические условия», устанавливающий требования к аналогичным маркам судовых остаточных топлив. Предлагается исключить из формулировки термина «мазут» остаточные топлива, применяемые на судовых энергетических установках и ввести отдельные требования по судовым топливам в соответствии с ISO 8217:2010. Предлагаемая формулировка термина «мазут» - «жидкое остаточное нефтяное топливо для использования в тепловых и энергетических установках, за исключением судовых энергетических установок».	
3	Пункт 1	Российская Федерация ОАО «Сургут-нефтегаз» (№ 01-37-10-38 от 25.04.2013г.)	Предлагаем формулировку термина «мазут» изложить в редакции, максимально близкой к принятой в ГОСТ 10585-99 и проекте межгосударственного стандарта на мазут: «Мазут – топливо, получаемое из продуктов переработки нефти, газоконденсатного сырья и предназначенное для транспортных средств, стационарных котельных и технологических установок»	Принято.
4	Пункт 1	Российская Федерация МСТР НГК (№ ГШ 04-08 от 11.04.2013г.), ОАО «НК «Роснефть» (№ ЛК-2965 от 25.04.2013г.)	Формулировку термина «мазут» изложить в следующей редакции: «мазут» - топочный мазут, за исключением флотского мазута и судового топлива, для применения в стационарных и передвижных тепловых установках. Для разделения топочного и флотского мазута. Флотский мазут должен регулироваться в разделе «судовое топливо».	Отклонено. Наиболее правильным считаем термин «мазут», изложенный ОАО «Сургутнефтегаз» (см. п. 3 сводки отзывов) по ГОСТ 10585-99: «Мазут – топливо, получаемое из продуктов переработки нефти, газоконденсатного сырья и предназначенное для транспортных средств, стационарных котельных и

				технологических установок».
5	Пункт 4	Российская Федерация ВНИИ НП (№ 1150 от 30.04.2013г.)	В приложении 1 в пункте 2.1 необходимо оставить слова «для автомобильных двигателей», так как ТР ТС 013/2011 предусматривает выпуск дизельного топлива для автомобильной техники. Судовые дизеля, дизеля буровых установок, дизеля военной техники также используют дизельное топливо, но оно отличается от топлив по классам ТР ТС 013/2011. Исключение слов «для автомобильных двигателей» создает путаницу.	Отклонено. В тексте ТР ТС 013/2011 нигде не прописано, что Технический регламент «предусматривает выпуск дизельного топлива для автомобильной техники». Данная формулировка ограничивает использование дизельного топлива в народном хозяйстве.
6	Пункт 5	Республика Беларусь Госстандарт РБ (№ 02-10/1531 от 20.05.2013г.)	Наименование четвертого показателя таблицы «Требования к характеристикам мазута» предлагается изложить в редакции «Объемная доля фракции, выкипающей до 350 ⁰ С, не более». Для исключения возникновения возможных противоречий при отнесении продукции к объекту технического регулирования (мазуту) требования к указанному показателю считаем целесообразным установить для всех государств-членов Таможенного союза (сноску к норме данного показателя исключить). В указанной таблице также следует уточнить (либо исключить) установленное на территории Российской Федерации и неактуальное в настоящее время требование к содержанию сероводорода «не более 30 ppm до 31.12.2012».	Отклонено. Показатель 4 «Объемная доля фракции, выкипающей до 350 ⁰ С, не более» <u>не включать в Приложение 4</u> ТР ТС 013/2011, т.к. предлагаемыми методами ГОСТ 2177-89 и АСТМ Д 86 данный показатель определить невозможно. Принято касательно содержания сероводорода.
7	Пункт 5	Российская Федерация ВНИИ НП (№ 1150 от 30.04.2013г.)	В таблице «Требования к характеристикам мазута» предложено внести показатель «выход фракции, выкипающей до 350 ⁰ С, не более» и установить для него метод испытания по ГОСТ 2177-99 «Нефтепродукты. Методы определения фракционного состава». Использование ГОСТ 2177-99 для определения фракционного состава мазута невозможно, так как этот метод не применим для темных нефтепродуктов. Так как флотский мазут в РФ поставляется для Министерства обороны, то внесение этой марки мазута в приложение 4 ТР ТС 013/2011 противоречит пункту 1.3 данного технического регламента. Внесение данной марки нецелесообразно.	Принято.
8	Пункт 5	Российская	Флотский мазут Ф-5 производится в соответствии с	Отклонено , т.к. считаем

		Федерация КЭПЭ РСПП (№ 01-01-148Л от 15.04.2013г.), ОАО «Лукойл» (б/н, б/д)	требованиями ГОСТ 10585-99 и на основе утвержденной технологии производства, согласованной как с профильными институтами (ОАО «ВНИИНП»), так и основным потребителем (структуры Министерства обороны РФ). В соответствии с утвержденной технологией в производстве флотского мазута Ф-5 применяются следующие компоненты: прямогонный мазут, гудрон, прямогонное дизельное топливо и легкий газойль каталитического крекинга. При этом доля вовлечения прямогонного дизельного топлива и легкого газойля каталитического крекинга составляет до 55% и до 22% соответственно. При вступлении в силу проекта изменений в ТР ТС 013/2011 производство флотского мазута Ф-5 по утвержденной технологии будет являться невозможным. Предлагается исключить требования по выходу фракции, выкипающей до 350⁰С – не более 22% объемных для флотского мазута Ф-5, и дополнить требования по качеству следующим: «выход фракции, выкипающей до 350⁰С для флотского мазута Ф-5 определяется утвержденной технологией производства»	нецелесообразным определять фракционный состав для всех видов мазута. При этом считаем целесообразным исключить показатель «Выход фракции выкипающей до 350⁰С», т.к.: 1) не является характеризующим показателем безопасности продукта, дублирует показатель «температура вспышки»; 2) отсутствует в существующей нормативной документации на продукцию; 3) отсутствует метод испытания по данному показателю, применение метода ASTM D 86 осложнено разложением продукта при атмосферной разгонке при температурах 330-350⁰С для продуктов содержащих остатки процессов крекинга; 4) введение потребует значительных финансовых затрат на организацию контроля данного показателя на всех стадиях жизненного цикла производства продукции.
9	Пункт 5	Российская Федерация ОАО «Башнефть» (№ 01-04-01/05182 от 05.04.2013г.)	Нормирование показателя «Выход фракции выкипающей до 350⁰С» не правильно. Чем глубже переработка и чем больше отбирается дизельных и газойлевых фракций из прямогонного мазута, тем тяжелее остаются нефтяные остатки и тем больший процент вторичных разбавителей в виде газойлей каталитического крекинга или коксования потребуется для разбавления остатков при доведении вязкости до требований ГОСТ. Предлагаемому ограничению в 17% будет удовлетворять прямогонный мазут. Если же остаток висбрекинга подвергается	Принято.

			вакуумной разгонке и гудрон от остатка висбрекинга разбавляется тяжелым и легким каталитическим газойлями, то содержание фракций выкипающей до 350⁰С будет заведомо выше 17%. Тем самым, планируемое изменение будет только сдерживать внедрение таких углубляющих процессов как деасфальтизация, висбрекинг с вакуумной разгонкой и глубокая вакуумная разгонка на АВТ. Кроме этого, в предлагаемом изменении не указан метод анализа по которому предлагается определять содержание фракций до 350⁰С. Хотя известно, что показатели, полученных по разным методам, могут отличаться на 10%.	
10	Пункт 5	Российская Федерация ОАО «Славнефть-ярославнефтеоргсинтез» (№ 3471/99 от 03.04.2013г.)	Проработать вопрос о методе определения добавленного показателя «Выход фракции выкипающей до 350⁰С, не более 17% об.» т.к., заложенный на данный момент в пояснительную записку к проекту изменений в ТР ТС 013/2011 метод по ГОСТ 2177 «Нефтепродукты. Метод определения фракционного состава» не позволяет получить корректные данные по выходу фракции выкипающей до 350⁰С в мазуте. При проведении анализа по ГОСТ 2177 в процессе нагревания тяжелых продуктов выше 300⁰С при атмосферном давлении происходит реакция крекинга. В дальнейшем добавить нормативный документ по определению показателя «Выход фракции выкипающей до 350⁰С, не более 17% об.» в «Перечень межгосударственных стандартов, национальных (государственных) государств – членов Таможенного союза (до принятия межгосударственных стандартов), содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимых для применения и исполнения требований ТР ТС 013/2011и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции» до даты введения в действие изменения в ТР ТС 013/2011.	Принято.

11	Пункт 5	Российская Федерация ОАО «НК «Роснефть» (№ ЛК-2965 от 25.04.2013г.), МСТР НГК (№ ГШ 04-08 от 11.04.2013г.), ОАО «Славнефть-ярославнефтеоргсинтез» (№ 3471/99 от 03.04.2013г.)	Изложить в следующей редакции: «5. Таблицу Приложения 4 «Требования к характеристикам мазута» ТР ТС изложить в следующей редакции: Требования к характеристикам мазута <table><tr><th>Характеристики мазута</th><th>Единица измерения</th><th>Нормы</th></tr><tr><td>Массовая доля серы, не более</td><td>%</td><td>3,5</td></tr><tr><td>Температура вспышки в открытом тигле, не ниже</td><td>°С</td><td>90</td></tr><tr><td>Содержание сероводорода, не более</td><td>ppm</td><td>10*</td></tr></table> » 1. Приложение 4 ТР ТС 013/2011 должно распространяться только на топочный мазут, Флотский мазут должен регулироваться требованиями к судовому топливу. 2. Введение требований по содержанию фракций до 350⁰С экономически не обосновано (высокие экспортные пошлины на мазут) и не влияют на безопасность продукции. Введение дополнительных норм по судовому топливу не требуется (в том числе Ф-5) кроме уже установленных регламентом по содержанию серы. Имеет смысл ввести и ограничение по температуре вспышки отдельно для дистиллятного и остаточного судового топлива. Остальные параметры регулируются ГОСТами и не требуют включения в ТР ТС 13/2011. Приложенную в поправках норму по показателю «Выход фракции выкипающей до 350⁰С» предлагается исключить, так как данный показатель не влияет на безопасность применения мазута и не относится к области применения ТР ТС. Требования по содержанию сероводорода должны быть едины на территории стран участников Таможенного союза.	Характеристики мазута	Единица измерения	Нормы	Массовая доля серы, не более	%	3,5	Температура вспышки в открытом тигле, не ниже	°С	90	Содержание сероводорода, не более	ppm	10*	Принято. При этом, в примечании к таблице слова «на территории Республики Беларусь и Республики Казахстан, на территории Российской Федерации» предлагаем заменить словами «на всей территории Таможенного Союза»
Характеристики мазута	Единица измерения	Нормы														
Массовая доля серы, не более	%	3,5														
Температура вспышки в открытом тигле, не ниже	°С	90														
Содержание сероводорода, не более	ppm	10*														
12	Пункт 5	Российская Федерация	Исключить показатель «Выход фракции выкипающей до 350⁰С», так как:	Принято.												

		ОАО «Газпром нефтехим Салават» (№ 073-12168 от 12.04.2013г.)	1. Не является характеризующим показателем безопасности продукта, дублирует показатель «температура вспышки»; 2. Отсутствует в существующей нормативной документации на продукцию; 3.Отсутствует метод испытания по данному показателю, применение метода ASTM D 86 осложнено разложением продукта при атмосферной разгонке при температурах 330-350⁰С для продуктов содержащих остатки процессов крекинга; 4. Введение потребует значительных финансовых затрат на организацию контроля данного показателя на всех стадиях жизненного цикла производства продукции.	
13	Пункт 5	Российская Федерация ОАО «Сургут-нефтегаз» (№ 01-37-10-38 от 25.04.2013г.)	В таблице «Требования к характеристикам мазута», в строке «Массовая доля серы, не более», в столбце «Нормы для флотского мазута» прописать 2,0. Предлагается норму привести в виде принятой в ГОСТ 10585-99 (добавить после 2 десятичную дробь с одной цифрой после запятой)	Принято.
14	Пункт 5	Российская Федерация ОАО «Сургут-нефтегаз» (№ 01-37-10-38 от 25.04.2013г.)	Не принимать норму по содержанию фракции, выкипающей до 350⁰С. В пояснительной записке нет аргументации принятия дополнительного показателя, не предусмотренного действующей и разрабатываемой НД (ГОСТ 10585-99 и проект межгосударственного стандарта). Также предлагаем не дополнять Приложение 4 температурой начала кипения, содержанием хлористых солей. Эти требования отсутствуют в действующем нормативном документе – ГОСТ 10585-99. В проекте ГОСТа Таможенного союза на мазуты эти требования есть лишь для поставляемых на экспорт нефтепродуктов, тогда как согласно Статье 1 пункту 1.1 ТР ТС 13/2011 распространяется на топливо, выпускаемое и обращающееся на территории Таможенного союза. Предлагаем также не дополнять Приложение 4 другими показателями.	Принято.
15	Пункт 6	Российская Федерация ОАО «Башнефть»	1. В виду того, что показатель «Кинематическая вязкость при температуре минус 40 °С» не нормируется в ГОСТ 10227-86 с изм. 1-6 и необходим только при отгрузке реактивного топлива РТ в Казахстан, ввести в технический регламент данный	Отклонено. Некорректное замечание, нет аргументации. Показатель «кинематическая вязкость

		(№ 01-04-01/05182 от 05.04.2013г.)	показатель со ссылкой, что его требования распространяются только для продукции, предназначенной для Казахстана. Для РФ определение данного показателя не требуется. В противном случае всем предприятиям, вне зависимости от того осуществляют они поставку РТ в Казахстан или нет, придется закупать дорогостоящие приборы и выполнять анализы. Кроме этого по данному показателю, если его и нормировать, то придется набрать статистику по его значениям. В виду того, что он не определялся, никто не сможет сказать фактических показателей. 2. Предлагаемое значение по показателю «Массовая доля меркаптановой серы» для топлива реактивных двигателей марки РТ 0,001% не соответствует норме на этот показатель по ГОСТ 10227-86 с изм.1-6 не более 0,003%. Этот показатель в техническом регламенте должен быть таким же, как и в ГОСТе – 0,003%.	при температуре минус 40 °С» для ТС-1 и РТ нормируется в последней редакции проекта межгосударственного стандарта ГОСТ 10227 и его должны определять все производители топлива.
16	Пункт 6	Российская Федерация ОАО «Сургут-нефтегаз» (№ 01-37-10-38 от 25.04.2013г.)	В таблице «Требования к характеристикам топлива для реактивных двигателей»: - строка «Кинематическая вязкость при температуре минус 40 °С, не более» столбец «ТС-1», норма отсутствует; - строка «Кинематическая вязкость при температуре минус 20 °С, не более» столбец «ТС-1», норма 8. Предлагаем привести в соответствие ГОСТ 10227-86 и ТР ТС 013/2011 и установить единые требования на топливо для реактивных двигателей ТС-1 для всех государств Таможенного союза. Предлагаем не вносить дополнений в Приложение 5, таблицу «Требования к характеристикам топлива для реактивных двигателей»	Принято в части необходимости приведения требований ТР ТС 013/2011 к топливу ТС-1 в соответствие с ГОСТ 10227-86
17	Пункт 6	Российская Федерация ВНИИП (№ 1150 от 30.04.2013г.)	Приложение 5 ТР ТС 013/2011 содержит требования к топливу для летательных аппаратов со сверхзвуковой скоростью полета. В гражданской авиации, как в отечественной, так и в зарубежной, такие летательные аппараты отсутствуют. Эти аппараты относятся только к технике оборонного назначения, на топлива для которой требования технического регламента не распространяются. Целесообразно требования к топливу для	Принято в части целесообразности исключения требования к топливу для летательных аппаратов со сверхзвуковой скоростью полета из приложения 5. Также, приняты предложения по таблице в отношении топлива для

		летательных аппаратов со сверхзвуковой скоростью полета из приложения 5 исключить. Если разработчик ТР ТС 013/2011 может привести веские основания о необходимости их сохранения, то в таблицу приложения 5 необходимо внести следующие изменения: - Шапку таблицы целесообразно отобразить в новой редакции (форма приведена в таблице); - Так как в графе «Нормы в отношении – летательных аппаратов с дозвуковой скоростью полета» записаны конкретные марки топлива, то и в графе «Нормы в отношении - летательных аппаратов со сверхзвуковой скоростью полета» необходимо записать отдельно требования для топлив Т-6 и Т-8; - Для показателя «Температура начала кристаллизации» для всех летательных аппаратов с дозвуковой и сверхзвуковой скоростью полета установить норму не выше минус 60⁰С, так как это основная зимняя температура для регионов Российской Федерации; - Для показателя «Фракционный состав» исключить показатель «Температура конца кипения» и взамен установить показатель «98% отгоняется при температуре, не выше», «остаток от разгонки и потери разгонки» для марки топлива ТС-1 установить норму не более 1,5%; - Исключить показатель «Массовая доля ароматических углеводород», при этом установить нормы «Объемная (массовая) доля ароматических углеводородов» для марки ТС-1 и для летательных аппаратов со сверхзвуковой скоростью полета не более 20(22)%; - Заменить наименование показателя «Содержание фактических смол» на «Концентрация фактических смол» и установить норму для марки ТС-1 не более 5 мг/100см³; - Исключить «Примечание: топлива для реактивных двигателей, применяемых в холодных и арктических климатических районах России должны иметь температуру начала кристаллизации не выше минус 60⁰С», так как температуру начала кристаллизации не выше минус 60⁰С предлагается установить в таблице	реактивных двигателей дозвуковой авиации (Джет А-1, ТС-1, РТ), за исключением показателя «остаток от разгонки» и «потери от разгонки», который для реактивных топлив ТС-1 согласно ГОСТ 10227 не нормируется.
--	--	---	--

требований к характеристикам топлива.

Таблицу изложить в следующей редакции:

**«Требования к характеристикам топлива
для реактивных двигателей»**

Наименование показателей	Единица измерения	Нормы в отношении				
		Дозвуковая авиация			сверхзвуковая авиация	
		Джет А-1	ТС-1	РТ	Т-6	Т-8В
Кинематическая вязкость при температуре минус 40 °С, не более	мм2/с	-	8*	16*	60	16
Кинематическая вязкость при температуре минус 20 °С, не более	мм2/с	8	8**	8**	-	-
Температура начала кристаллизации, не выше	°С	-	минус 60 ¹⁾	минус 60 ¹⁾	минус 60 ¹⁾	минус 60
или						
температура замерзания, не выше	°С	минус 47	-	-	-	-
Содержание механических примесей и воды	-	отсутствие	отсутствие	отсутствие	отсутствие	отсутствие
Фракционный состав:						
10 % отгоняется при температуре не выше	°С	205	165	175	220	185
90 % отгоняется при температуре не выше	°С	300	230	270	290	Не нормируется, опре

								делен не об язате льно	
			98 % отгоняется при температу- ре, не выше	°С	-	250	280	315	280
			остаток от разгонки, не более	%	1,5	1,5	1,5	не норми руется	не норм ирует ся
			потери от разгонки, не более	%	1,5	1,5	1,5	не норми руется	не норм ирует ся
			Высота некоптя- щего пламени, не менее или при объемной доле нафталино- вых углеводоро- дов не более 3%, не менее	мм	25 19	25 -	25 -	20 -	20 -
			Температура вспышки в закрытом тигле, не ниже	°С	38	28	28	62	45
			Объемная (массовая) доля ароматических углеводородов, не более	%	25	20(22)	20 (22)	(10)	(22)
			Концентрация фактических смол, не более	мг/100 см ³	7	5	4	4	4
			Массовая доля общей серы, не более	%	0,25	0,20	0,10	0,05	0,10
			Массовая доля меркаптановой серы, не более	%	0,003	0,003	0,001	отсутс твие	0,001

			Термоокислительная стабильность при контрольной температуре, не ниже: °С 260 260 260 (275)²⁾ 275 275	
			перепад давления на фильтре, не более мм рт. ст. 25 25 25 25 25	
			цвет отложений на трубке (при отсутствии нехарактерных отложений), не более баллы по цветовой шкале 3 3 3 3 3	
			Удельная электрическая проводимость*** пСм/м	
			без антистатической присадки, не более 10 10 10 10 10	
			с антистатической присадкой 50-600 50-600 50-600 50-600 50-600	
			* - норма устанавливается для Республики Казахстан и Российской Федерации ** - норма устанавливается для Республики Беларусь *** - определяется на стадии производства и контролируется на месте применения топлива ¹⁾ Топлива ТС-1, РТ, Т-6, предназначенные для применения во всех климатических районах, за исключением холодных и арктических, допускается вырабатывать с температурой начала кристаллизации не выше 50⁰С ²⁾ По требованию потребителей допускается определять термоокислительную стабильность для топлива РТ при температуре не ниже 275⁰С	
			»	
18	Пункт 6	Российская Федерация ОАО «НК «Роснефть»	Изложить в следующей редакции: «5. Таблицу Приложения 5 «Требования к характеристикам топлива для реактивных двигателей» ТР ТС изложить в следующей редакции:	Не принято касательно исключения марок топлив для дозвуковой авиации, в связи с особой важностью данного продукта, с точки зрения

		(№ ЛК-2965 от 25.04.2013г.), ОАО «Славнефть-ярославнефтеоргсинтез» (№ 3471/99 от 03.04.2013г.)	<table><tr><th colspan="3">Требования к характеристикам топлива для реактивных двигателей</th></tr><tr><th>Характеристики топлива для реактивных двигателей</th><th>Единица измерения</th><th>Нормы</th></tr><tr><td>Кинематическая вязкость при температуре минус 40 °С, не более</td><td rowspan="2">мм2/с</td><td>16</td></tr><tr><td>или</td><td></td></tr><tr><td>Кинематическая вязкость при температуре минус 20 °С, не более</td><td></td><td>8</td></tr><tr><td>Температура начала кристаллизации, не выше</td><td rowspan="2">°С</td><td>минус 50</td></tr><tr><td>или</td><td></td></tr><tr><td>температура замерзания, не выше</td><td></td><td>минус 47</td></tr><tr><td>Содержание механических примесей и воды</td><td>-</td><td>отсутствие</td></tr><tr><td>Фракционный состав:</td><td></td><td></td></tr><tr><td>10 процентов отгоняется при температуре не выше</td><td>°С</td><td>205</td></tr><tr><td>Температура конца кипения, не выше</td><td>°С</td><td>300</td></tr><tr><td>остаток от разгонки, не более</td><td>%</td><td>1,5</td></tr><tr><td>потери от разгонки, не более</td><td>%</td><td>1,5</td></tr><tr><td>Высота некоптящего пламени, не менее</td><td>мм</td><td>19</td></tr><tr><td>Температура вспышки в закрытом тигле, не ниже</td><td>°С</td><td>28</td></tr><tr><td>Объемная (массовая) доля ароматических углеводородов, не более</td><td>%</td><td>25(22)</td></tr><tr><td>Содержание фактических смол, не более</td><td>мг/100 см3</td><td>7</td></tr><tr><td>Массовая доля общей серы, не более</td><td>%</td><td>0,25</td></tr><tr><td>Массовая доля меркаптановой серы, не более</td><td>%</td><td>0,003</td></tr><tr><td>Термоокислительная стабильность при контрольной температуре, не ниже:</td><td>°С</td><td>260</td></tr><tr><td>перепад давления на фильтре, не более</td><td>мм.рт.ст.</td><td>25</td></tr><tr><td>цвет отложений на трубке (при отсутствии нехарактерных отложений), не более</td><td>-</td><td>3</td></tr></table>	Требования к характеристикам топлива для реактивных двигателей			Характеристики топлива для реактивных двигателей	Единица измерения	Нормы	Кинематическая вязкость при температуре минус 40 °С, не более	мм2/с	16	или		Кинематическая вязкость при температуре минус 20 °С, не более		8	Температура начала кристаллизации, не выше	°С	минус 50	или		температура замерзания, не выше		минус 47	Содержание механических примесей и воды	-	отсутствие	Фракционный состав:			10 процентов отгоняется при температуре не выше	°С	205	Температура конца кипения, не выше	°С	300	остаток от разгонки, не более	%	1,5	потери от разгонки, не более	%	1,5	Высота некоптящего пламени, не менее	мм	19	Температура вспышки в закрытом тигле, не ниже	°С	28	Объемная (массовая) доля ароматических углеводородов, не более	%	25(22)	Содержание фактических смол, не более	мг/100 см3	7	Массовая доля общей серы, не более	%	0,25	Массовая доля меркаптановой серы, не более	%	0,003	Термоокислительная стабильность при контрольной температуре, не ниже:	°С	260	перепад давления на фильтре, не более	мм.рт.ст.	25	цвет отложений на трубке (при отсутствии нехарактерных отложений), не более	-	3	безопасности. Кроме того, неизвестно происхождение показателя «индекс термостабильности». Каким методом он определяется и цель его определения?
Требования к характеристикам топлива для реактивных двигателей																																																																							
Характеристики топлива для реактивных двигателей	Единица измерения	Нормы																																																																					
Кинематическая вязкость при температуре минус 40 °С, не более	мм2/с	16																																																																					
или																																																																							
Кинематическая вязкость при температуре минус 20 °С, не более		8																																																																					
Температура начала кристаллизации, не выше	°С	минус 50																																																																					
или																																																																							
температура замерзания, не выше		минус 47																																																																					
Содержание механических примесей и воды	-	отсутствие																																																																					
Фракционный состав:																																																																							
10 процентов отгоняется при температуре не выше	°С	205																																																																					
Температура конца кипения, не выше	°С	300																																																																					
остаток от разгонки, не более	%	1,5																																																																					
потери от разгонки, не более	%	1,5																																																																					
Высота некоптящего пламени, не менее	мм	19																																																																					
Температура вспышки в закрытом тигле, не ниже	°С	28																																																																					
Объемная (массовая) доля ароматических углеводородов, не более	%	25(22)																																																																					
Содержание фактических смол, не более	мг/100 см3	7																																																																					
Массовая доля общей серы, не более	%	0,25																																																																					
Массовая доля меркаптановой серы, не более	%	0,003																																																																					
Термоокислительная стабильность при контрольной температуре, не ниже:	°С	260																																																																					
перепад давления на фильтре, не более	мм.рт.ст.	25																																																																					
цвет отложений на трубке (при отсутствии нехарактерных отложений), не более	-	3																																																																					

			<table><tr><td>Или Термоокислительная стабильность в динамических условиях: Температура начала образования отложений, не ниже</td><td>°С</td><td>80</td></tr><tr><td>Индекс термостабильности, не более</td><td rowspan="2">кПа/мин</td><td>6</td></tr><tr><td>Скорость забивки контрольного фильтра, не более</td><td>0,5</td></tr><tr><td>Удельная электрическая проводимость:</td><td>пСм/м</td><td></td></tr><tr><td>без антистатической присадки, не более</td><td></td><td>10</td></tr><tr><td>с антистатической присадкой</td><td></td><td>50-600</td></tr></table> Примечание: топлива для реактивных двигателей, применяемых в холодных и арктических климатических районах России, должны иметь температуру начала кристаллизации не выше минус 60°С» Требования к характеристикам топлива для реактивных двигателей не должны содержать конкретные марки топлив. Это противоречит законодательству о техническом регулировании и ограничивает разработку новых стандартов соответствующих регламенту. Поддерживая включение РТ в область действия регламента предлагаем в Приложении 5 использовать один столбец с нормами для топлива для реактивных двигателей (для летательных аппаратов со сверхзвуковой скоростью исключить, так как в настоящее время в мире отсутствуют такие летательные аппараты).	Или Термоокислительная стабильность в динамических условиях: Температура начала образования отложений, не ниже	°С	80	Индекс термостабильности, не более	кПа/мин	6	Скорость забивки контрольного фильтра, не более	0,5	Удельная электрическая проводимость:	пСм/м		без антистатической присадки, не более		10	с антистатической присадкой		50-600	
Или Термоокислительная стабильность в динамических условиях: Температура начала образования отложений, не ниже	°С	80																			
Индекс термостабильности, не более	кПа/мин	6																			
Скорость забивки контрольного фильтра, не более		0,5																			
Удельная электрическая проводимость:	пСм/м																				
без антистатической присадки, не более		10																			
с антистатической присадкой		50-600																			
19	Пункт 6	Российская Федерация МСТР НГК (№ ГШ 04-08 от 11.04.2013г.)	Изложить в следующей редакции: «5. Таблицу Приложения 5 «Требования к характеристикам топлива для реактивных двигателей» ТР ТС изложить в следующей редакции: Требования к характеристикам топлива для реактивных двигателей <table><tr><td>Характеристики топлива для реактивных двигателей</td><td>Единица измерения</td><td>Нормы</td></tr></table>	Характеристики топлива для реактивных двигателей	Единица измерения	Нормы	Не принято касательно исключения марок топлив для дозвуковой авиации, в связи с особой важностью данного продукта, с точки зрения безопасности. Кроме того, неизвестно происхождение показателя «индекс термостабильности». Каким методом он определяется и цель его определения?														
Характеристики топлива для реактивных двигателей	Единица измерения	Нормы																			

			Кинематическая вязкость при температуре минус 40 °С, не более	мм ² /с	16
			или		
			Кинематическая вязкость при температуре минус 20 °С, не более		8
			Температура начала кристаллизации, не выше	°С	минус 50
			или		
			температура замерзания, не выше		минус 47
			Содержание механических примесей и воды	-	отсутствие
			Фракционный состав:		
			10 процентов отгоняется при температуре не выше	°С	205
			Температура конца кипения, не выше	°С	300
			остаток от разгонки, не более	%	1,5
			потери от разгонки, не более	%	1,5
			Высота некоптящего пламени, не менее	мм	25
			или		
			при объемной доле нафталиновых углеводородов не более 3%, не менее		19
			Температура вспышки в закрытом тигле, не ниже	°С	28
			Объемная	%	20(25*)
			или		
			массовая доля ароматических углеводородов, не более		22
			Содержание фактических смол, не более	мг/100 см ³	7
			Массовая доля общей серы, не более	%	0,25
			Массовая доля меркаптановой серы, не более	%	0,003
			Термоокислительная стабильность при контрольной температуре, не ниже:	°С	260
			перепад давления на фильтре, не более	мм.рт.ст.	25
			цвет отложений на трубке (при отсутствии нехарактерных отложений), не более	-	3

			Или Термоокислительная стабильность в динамических условиях: Температура начала образования отложений, не ниже	°С	80
			Индекс термостабильности, не более		6
			Скорость забивки контрольного фильтра, не более	кПа/мин	0,5
			Удельная электрическая проводимость:	пСм/м	
			без антистатической присадки, не более		10
			с антистатической присадкой		50-600
Примечание: топлива для реактивных двигателей допускается применять в холодных и арктических климатических районах с температурой начала кристаллизации не выше минус 50°С при температуре воздуха у земли и ниже минус 30°С в течении 24 ч. До вылета Топливо для применения в холодных и арктических климатических районах с температурой начала кристаллизации не выше минус 55°С и минус 60°С вырабатывается по требованию потребителей» Упоминание конкретных марок топлива для реактивных топлив в приложении недопустимо, так как может создавать препятствия в обращении продукции на территории стран ТС и создавать искусственные барьеры, что противоречит принципам технического регулирования. Марки должны быть указаны в нормативных документах на продукцию, в частности – межгосударственном стандарте. Конкретные значения показателей в НД могут быть жестче, чем в ТР ТС, что не противоречит законодательству. Требования для летательных аппаратов со сверхзвуковой скоростью полета в Приложении №5 необходимо исключить, так как в гражданской авиации не существует подобных воздушных судов, а на топливо, поставляемое по государственному оборонному заказу требования ТР ТС 013/2011 не распространяются. Значения параметров должны быть одинаковы для всех стран участников ТС. Примечание: данное изменение позволит значительно увеличить количество выпускаемого топлива для реактивных двигателей, которое является стратегическим продуктом, широко используемым как					

			в мирных целях, так и в военных. *для Джет А-1	
20	-	Российская Федерация ВНИИ НП (№ 1150 от 30.04.2013г.)	По приложению 2 ТР ТС 013/2011 В связи с введением в Европе с 2014 года новых норм на выбросы бензиновыми автомобилями по ЕН-228-2012 необходимо ввести в ТР ТС 013/2011 следующие дополнения: 1 – Дополнить приложение 2 нормами для автомобильного бензина экологического класса К6, увеличив допустимое содержание оксигенатов по кислороду до 3,7 % масс и по объемной доле оксигенатов: этанол – 10% эфиры С5 и выше – 22% изопропанол – 12% изобутанол – 15% и прочие оксигенаты – 15% 2 – Отметить запрет на применение N-метиланилина в концентрации до 1% об. В автомобильных бензинах класса К5 и К6 при условии применения добавок на основе N-метиланилина только со стабилизатором цвета в сочетании с моющими присадками, имеющих класс опасности не ниже 3. 3 – Допустить совместное нормирование бензола и N-метиланилина не более 1% об.	Отклонено. Замечания и предложения не имеют прямого отношения к проекту изменений в ТР ТС 013/2011 и требуют проработки с органами Сторон - участниками разработки (Министерство энергетики Российской Федерации и Госстандарт Республики Беларусь).
21	-	Российская Федерация ВНИИ НП (№ 1150 от 30.04.2013г.)	По приложению 6 ТР ТС 013/2011 В части авиационных бензинов исключить сноску к показателю «сортность»: «*Определяется на стадии подготовки производства и гарантируется изготовителем.».	Отклонено. Замечания и предложения не имеют прямого отношения к проекту изменений в ТР ТС 013/2011 и требуют проработки с органами Сторон - участниками разработки (Министерство энергетики Российской Федерации и Госстандарт Республики Беларусь).
22	-	Российская Федерация ОАО	Добавить в проект изменения в ТР ТС 013/2011 внесение поправки в приложение 3 в характеристику дизельного топлива «Цетановое число для зимнего и арктического дизельного	Отклонено. Замечания и предложения не имеют прямого отношения к проекту

		«Славнефть-ярославнефтеоргсинтез» (№ 3471/99 от 03.04.2013г.)	топлива». На данный момент по вышеназванному показателю отсутствует ограничительное слово (не менее).	изменений в ТР ТС 013/2011 и требуют проработки с органами Сторон - участниками разработки (Министерство энергетики Российской Федерации и Госстандарт Республики Беларусь).																						
23	-	Российская Федерация ОАО «Щекиноазот» (№ 1570 от 18.04.2013г., № 252 от 09.04.2013г.)	В таблице Приложения 2 «Требования к характеристикам автомобильного бензина» показатель объемная доля метанола, не более, % изложить в следующей редакции: <table><tr><th rowspan="2">Характеристики автомобильного бензина</th><th rowspan="2">Единица измерения</th><th colspan="4">Нормы в отношении экологического класса</th></tr><tr><th>K2</th><th>K3</th><th>K4</th><th>K5</th></tr><tr><td>Объемная доля оксигенатов, не более</td><td>%</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>метанола</td><td></td><td>не определяется</td><td>3</td><td>3</td><td>3</td></tr></table> Исключить примечание к таблице «** - для Российской Федерации для экологических классов K3, K4 и K5 отсутствие». Применение метанола в качестве добавки к топливу или топлива позволит существенно развить переработку газа внутри страны, что соответствует задаче монетизации и более глубокой переработки природного газа. Постоянно ужесточаются требования к качеству топлив с точки зрения экологии. Метанол может выступать в качестве высокооктановой добавки к топливу или экологически чистого топлива. Основное преимущество безметанольных топлив – уменьшение содержания оксидов азота, оксида углерода и других вредных веществ в выхлопных газах автомобилей. В век технологических новшеств, когда деятельность человека носит огромный вред экологии планеты, многие ученые предлагают перейти к использованию метанола вместо других традиционных видов топлив. Метанол считается экологически чистым источником энергии, его использование в качестве топлива может значительно сократить загрязнение нашей атмосферы. Но помимо этого, у метанола есть и другие важные	Характеристики автомобильного бензина	Единица измерения	Нормы в отношении экологического класса				K2	K3	K4	K5	Объемная доля оксигенатов, не более	%					метанола		не определяется	3	3	3	Отклонено. Замечания и предложения не имеют прямого отношения к проекту изменений в ТР ТС 013/2011 и требуют проработки с органами Сторон - участниками разработки (Министерство энергетики Российской Федерации и Госстандарт Республики Беларусь).
Характеристики автомобильного бензина	Единица измерения	Нормы в отношении экологического класса																								
		K2	K3	K4	K5																					
Объемная доля оксигенатов, не более	%																									
метанола		не определяется	3	3	3																					

		преимущества. При выбросе метанола в окружающую среду он быстро распадается на другие компоненты, полностью растворяется в воде и служит источником питания для ряда различных бактерий. В отличие от этанола, получаемый из природного газа метанол не влияет на стоимость пищевых продуктов, снижает затраты на километр пробега и не требует нефти в процессе производства. В России существуют факторы, которые говорят в пользу использования метанола в качестве высокооктановой присадки к топливу: - подорожание нефти и грядущее истощение запасов; - ухудшение экологической обстановки; - благоприятное положение с запасами природного газа; - более низкая стоимость в сравнении с другими присадками: МТБЭ, ТАМЕ, ЭТБЭ и др.; - запрет на использование монометиланилина в качестве присадки с 2016г.; - ограниченность обеспечения сырьем для производства МТБЭ – изобутиленом; - запрет метанола не совсем корректен, учитывая, что МТБЭ как добавка используется при производстве бензина (допускается содержание метанола в эфире до 0,5%); - сборка автомобилей европейских производителей на территории России составляет порядка 1 млн. 300 шт. в год. Для них требуется высокооктановый бензин; - к 2015г. прогнозируется увеличения количества иномарок в классе легковых автомобилей до 55% от общего парка легковых транспортных средств РФ; - применение метанола увеличивает мощность двигателя на 10-15%, резко снижая количество выхлопных газов. Применение метанола в качестве добавки к топливу или топлива позволит существенно развить переработку газа внутри страны, что соответствует задаче монетизации и более глубокой	
--	--	---	--

			переработки природного газа. Во многих странах в настоящее время реализуются программы совершенствования процессов переработки нефти либо переходы на другие виды сырья с целью получения высококачественных топлив. Европейская Директива качества топлива 2009/30/ES позволяет использовать до 3 % метанола с равными количествами присадок в бензине, продаваемом в Европе. Израиль недавно заявил о своем плане производить метанол для топлива из оффшорного природного газа. Китай уже в течение нескольких лет производит метанол для топлива на крупных заводах, сжигающих уголь. Потребление метанола в топливо в Китае составляет порядка 15 млн. тонн/год, ожидается что к 2020 году потребление метанола в этом направлении составит до 30 млн. тонн/год. При этом используются различные соотношения: 15% метанола, 30% метанола, 45% метанола, 85% метанола и 100% метанола. В тех случаях, когда содержание метанола не превышает 15%, нет необходимости в переоснащении двигателей внутреннего сгорания автомобилей.																	
24	-	Российская Федерация ОАО «Щекиноазот» (№ 252 от 09.04.2013г.)	Пояснительную записку к проекту изменений в технический регламент Таможенного Союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту (ТР ТС 013/2011), пункт 3 «Состав и общая характеристика объектов проекта изменений в технический регламент» дополнить: - изменение показателя «объемная доля метанола» в таблице Приложения 2 «Требования к характеристикам автомобильного бензина»	Отклонено , поскольку предложение относительно показателя «объемная доля метанола» отклонены (см. п.23), изменения в пояснительную записку не требуются.																
25	-	Российская Федерация ОАО «Пигмент» (б/н, б/д)	Таблица Приложения 2 «Требования к характеристикам автомобильного бензина» изложить в следующей редакции: <table><tr><th rowspan="2">Характеристики автомобильного бензина</th><th rowspan="2">Единица измерения</th><th colspan="4">Нормы в отношении экологического класса</th></tr><tr><th>K2</th><th>K3</th><th>K4</th><th>K5</th></tr><tr><td>Объемная доля</td><td>%</td><td>1,3</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr></table>	Характеристики автомобильного бензина	Единица измерения	Нормы в отношении экологического класса				K2	K3	K4	K5	Объемная доля	%	1,3	1	1	1	Отклонено. Замечания и предложения не имеют прямого отношения к проекту изменений в ТР ТС 013/2011 и требуют проработки с органами
Характеристики автомобильного бензина	Единица измерения	Нормы в отношении экологического класса																		
		K2	K3	K4	K5															
Объемная доля	%	1,3	1	1	1															

			монометиланилина, не более За время присутствия на рынке присадки на основе монометиланилина прошли испытания и с успехом используется не только известными нефтеперерабатывающими компаниями России, такими как Роснефть, ТНК-ВР, Руснефть, Газпром-нефть, Татнефть, но и предприятиями Украины, Казахстана, Узбекистана и других стран Ближнего и Дальнего Зарубежья. За разработку добавок предприятию ОАО «Пигмент» в марте 2002г. Была присуждена премия Правительства Российской Федерации в области науки и техники. Свою широкую популярность добавки заслужили благодаря тому, что их применение позволяет: - увеличить октановое число бензинов при небольшой норме вовлечения - улучшить экономические показатели при производстве бензинов в 1,5 раза по сравнению с другими присадками - обеспечить высокие антикоррозионные свойства автобензинов - сократить затраты на транспортировку продукции и емкостный парк - снизить токсичные выбросы в ОГ автомобиля - стабилизировать бензин при хранении, повышая его антиокислительные свойства - использовать совместно с любыми присадками (МТБЭ, ТАМЭ и др.), применяемыми при производстве автобензинов - получить бензины в соответствии с требованиями Евро-3, Евро-4	Сторон - участниками разработки (Министерство энергетики Российской Федерации и Госстандарт Республики Беларусь).
26	-	Российская Федерация Филиал «Свердловский «ОАО «ТГК-9» (б/н, б/д)	Указать в перечне документов, на основе которых составляется Технический регламент, ГОСТ 10585-99 «Топливо нефтяное мазут. Технические условия», т.к. межгосударственный стандарт является действующим нормативным документом».	Отклонено. Замечания и предложения не имеют прямого отношения к проекту изменений в ТР ТС 013/2011 и требуют проработки с органами Сторон - участниками разработки (Министерство энергетики Российской Федерации и Госстандарт Республики Беларусь).

27	-	Российская Федерация МСТР НГК (№ ГШ 04-08 от 11.04.2013г.)	Пункт 2 статьи 2 ТР ТС 013/2011 изложить в следующей редакции: «Выпуск в обращение – первичный переход паспортизированного топлива от изготовителя к продавцу». Продавец может не являться потребителем. Таким образом прежнее определение юридически бессмысленно и пункты касающиеся выпуска в оборот неприемлемы к действующей практике (НПЗ продают продукцию продавцам, и только потом они продают потребителям). Переход паспортизированного топлива от изготовителя к потребителю – это будет уже обращением топлива.	Отклонено. Замечания и предложения не имеют прямого отношения к проекту изменений в ТР ТС 013/2011 и требуют проработки с органами Сторон - участниками разработки (Министерство энергетики Российской Федерации и Госстандарт Республики Беларусь).
28	-	Российская Федерация МСТР НГК (№ ГШ 04-08 от 11.04.2013г.)	Пункт 4.2 статьи 4 ТР ТС 013/2011 изложить в следующей редакции: «Не допускается применение в автомобильном бензине металлосодержащих присадок (содержащих свинец и железо). Применение ароматических аминов (монометиланилинов) на территории Республики Беларусь запрещено.». Запрет марганца не обоснован, т.к. его применение не запрещено в Европейском Союзе. В целях применения инноваций в области химии и исключения появления контрафактных нефтепродуктов установить предельно допустимые количественные показатели применения присадок исключительно для корректировки октанового числа, а не для изготовления высокооктановых бензинов. Документы – Директива ЕС 2009/30/ЕС.	Отклонено. Замечания и предложения не имеют прямого отношения к проекту изменений в ТР ТС 013/2011 и требуют проработки с органами Сторон - участниками разработки (Министерство энергетики Российской Федерации и Госстандарт Республики Беларусь).
29	-	Российская Федерация МСТР НГК (№ ГШ 04-08 от 11.04.2013г.)	Пункт 4.4 статьи 4 ТР ТС 013/2011 изложить в следующей редакции: «Дизельное топливо должно соответствовать требованиям, указанным в Приложении 3 к Техническому регламенту ТС. Предельная температура фильтруемости дизельного топлива не должна быть выше температуры окружающей среды на месте применения топлива.». Предлагается удалить из Приложения 3 конкретные значения по температуре фильтруемости, т.к. приведенные цифры не удовлетворяют всему диапазону климатических зон стран ТС.	Отклонено. Замечания и предложения не имеют прямого отношения к проекту изменений в ТР ТС 013/2011 и требуют проработки с органами Сторон - участниками разработки (Министерство энергетики Российской Федерации и Госстандарт Республики Беларусь).
30	-	Российская	Первый абзац пункта 4.13 статьи 4 ТР ТС 013/2011 изложить в	Отклонено.

		Федерация МСТР НГК (№ ГШ 04-08 от 11.04.2013г.)	следующей редакции: «Каждая партия топлива, выпускаемого в обращение и (или) находящегося в обращении, за исключением розничной торговли, должна сопровождаться документом о качестве, подтверждающим соответствие продукции требованиям ТР ТС (паспортом качества продукции).». Уточнение формулировки. Замена «паспорт» на «паспорт качества продукции» - гармонизация с Техническим регламентом ТС 030/2012 «О требованиях к смазочным материалам, маслам и специальным жидкостям». «Розничная торговля – вид торговой деятельности, связанный с приобретением и продажей товаров для использования их в личных, семейных, домашних и иных целях, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности.».	Замечания и предложения не имеют прямого отношения к проекту изменений в ТР ТС 013/2011 и требуют проработки с органами Сторон - участниками разработки (Министерство энергетики Российской Федерации и Госстандарт Республики Беларусь).
31	-	Российская Федерация МСТР НГК (№ ГШ 04-08 от 11.04.2013г.)	В пункте 4.13 статьи 4 ТР ТС 013/2011 слова «подпись лица, оформившего паспорт» заменить текстом следующего содержания: «паспорт качества продукции подписывается руководителем предприятия или уполномоченным им лицом и заверяется печатью. Имеет равную силу применение электронно-цифровой подписи реализованной штрих-кодированием в сочетании с цифровым кодом». Устанавливает ответственность за подпись только уполномоченных лиц. Допускает применение электронно-цифровой подписи в целях защиты от подделок и введения электронного документооборота и учета.	Отклонено. Замечания и предложения не имеют прямого отношения к проекту изменений в ТР ТС 013/2011 и требуют проработки с органами Сторон - участниками разработки (Министерство энергетики Российской Федерации и Госстандарт Республики Беларусь).
32	-	Российская Федерация МСТР НГК (№ ГШ 04-08 от 11.04.2013г.)	В статье 6 с целью обеспечения безопасности полетов предлагается для топлив для реактивных двигателей включить в ТР ТС 013/2011 обязательное подтверждение соответствия в форме сертификации, для чего внести соответствующие изменения по тексту ТР ТС 013/2012, в т.ч. в Приложение 8 к ТР ТС 013/2011.	Отклонено. Замечания и предложения не имеют прямого отношения к проекту изменений в ТР ТС 013/2011 и требуют проработки с органами Сторон - участниками разработки (Министерство энергетики Российской Федерации и Госстандарт Республики Беларусь).

33	-	Российская Федерация МСТР НГК (№ ГШ 04-08 от 11.04.2013г.)	В пунктах 7.3 и 7.4 статьи 7: с целью обеспечения возможности поставок автомобильных бензинов экологического класса К2 и К4 на территорию Казахстана, где их обращение допускается до 1 января 2014 года и 1 января 2016 года соответственно, предлагается первый абзац п.7.3 ТР ТС 013/2011 изложить в следующей редакции «Обращение автомобильного бензина экологического класса К2 на единой таможенной территории Таможенного союза не допускается», четвертый абзац п.7.3 изложить в следующей редакции «Обращение автомобильного бензина экологического класса К4 допускается на территории: Республики Беларусь – по 31 декабря 2015 года; Российской Федерации – по 31 декабря 2015 года.». Аналогичные изменения предусмотреть для обеспечения поставок дизельных топлив экологических классов К2 и К4 на территорию Казахстана, для чего внести соответствующие изменения в п.7.4 ТР ТС 013/2011. Для обеспечения равных возможностей на рынке единой таможенной территории Таможенного союза. Т.е. оборот ограничивается территорией стран участниц, а выпуск в оборот не ограничивается для возможности сбыта продукции в соседних странах-участницах.	Отклонено. Замечания и предложения не имеют прямого отношения к проекту изменений в ТР ТС 013/2011 и требуют проработки с органами Сторон - участниками разработки (Министерство энергетики Российской Федерации и Госстандарт Республики Беларусь).
34	-	Российская Федерация МСТР НГК (№ ГШ 04-08 от 11.04.2013г.)	В приложение 2 ТР ТС внести следующие изменения: Концентрация железа, не более - 0,01 г/дм³ Концентрация марганца, не более – 18 мг/дм³ Объемная доля монометиланилина для класса К5, не более 0,1% Объемная доля оксигенатов, не более: Метанола 1. Норма «отсутствие» недостижима технически. Должно быть установлено конкретное значение с учетом чувствительности методов испытаний (т.е. нижней границы определения). По содержанию метанола убрать сноску с двумя звездочками для РФ6 для всех сделать одинаковую норму 1%.	Отклонено. Замечания и предложения не имеют прямого отношения к проекту изменений в ТР ТС 013/2011 и требуют проработки с органами Сторон - участниками разработки (Министерство энергетики Российской Федерации и Госстандарт Республики Беларусь).
35	-	Российская Федерация	Из Приложения 3 к ТР ТС 013/2011 исключить норму «Предельная температура фильтруемости, не выше».	Отклонено. Замечания и предложения не имеют

		МСТР НГК (№ ГШ 04-08 от 11.04.2013г.)	Предлагается убрать требования по температуре фильтруемости из таблицы, т.к. этот показатель зависит от климатических характеристик местности и не может быть стандартизирован на территории стран с таким различным климатом, иначе топливо будет выпускаться с большим запасом, или в отдельных районах не соответствовать климатической норме. Предлагается внести в основной текст ТР ТС фразу «Предельная температура фильтруемости дизельного топлива не должна быть выше температуры окружающей среды на месте применения топлива». Учитывая, что в нормативных документах на продукцию (ГОСТ, ГОСТ Р, СТО и др.) определено сезонное климатическое применение каждой марки топлива, это и будет основанием для установления температуры фильтруемости для данной местности.	прямого отношения к проекту изменений в ТР ТС 013/2011 и требуют проработки с органами Сторон - участниками разработки (Министерство энергетики Российской Федерации и Госстандарт Республики Беларусь).
--	--	---	---	---

ВНИИ НП – ОАО «Всероссийский научно-исследовательский институт по переработке нефти»;

Госстандарт РБ – Государственный комитет по стандартизации Республики Беларусь (Госстандарт);

МСТР НГК – Межотраслевой совет по техническому регулированию и стандартизации в нефтегазовом комплексе;

ОАО «Башнефть» - ОАО «Акционерная нефтяная компания «Башнефть»;

ОАО «НК «Роснефть» - ОАО «Нефтяная компания «Роснефть»;

КЭПЭ РСПП – Комитет по энергетической политике и энергоэффективности Российского союза промышленников и предпринимателей.