

СВОДКА ОТЗЫВОВ ПО ИТОГАМ ПУБЛИЧНОГО ОБСУЖДЕНИЯ ПРОЕКТА ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА ЕврАзЭС

«О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта»

Структурный элемент технического регламента	Наименование государства-члена ТС (номер письма и дата)	Замечания и (или) предложения	Заключение разработчика
По проекту в целом	Республика Беларусь (Государственный комитет по стандартизации от 20.01.2011 № 02-09/57)	В связи с тем, что проекты ЕврАзЭС, Таможенного союза и в рамках Меморандума в целом идентичны, имеют одинаковые названия, область применения и требования необходимо разработчику привести содержания текстов ТР к единообразию.	Принято. Проекты технических регламентов Таможенного союза и ЕврАзЭС максимально унифицированы.
По проекту в целом	Российская Федерация (Российский союз промышленников и предпринимателей от 16.12.2010 № 525)	<p>В проектах технических регламентов не представлены положения и нормы, касающиеся вопросов предупреждения негативного влияния объектов и систем высокоскоростного железнодорожного транспорта, железнодорожного подвижного состава и инфраструктуры на участки воздушных и подземных переходов газотранспортных, газораспределительных систем и на производственные объекты ОАО «Газпром». В настоящее время, вышеуказанные объекты ОАО «Газпром» могут находиться в зоне и в условиях электромагнитного, вибрационного и иного воздействия строящихся, реконструируемых и модернизируемых объектов железнодорожного транспорта, которое не могло быть учтено в их проектных решениях. При этом объекты основного производства и магистральные газопроводы ОАО «Газпром» на момент их проектирования, строительства и эксплуатации отвечали всем действующим нормам безопасности.</p> <p>В проектах технических регламентов не учтены аспекты минимизации рисков возникновения</p>	<p>Отклонено.</p> <p>Функциональные требования, исключаящие негативное влияние железнодорожного транспорта на объекты, расположенные вблизи железнодорожных путей и не входящие в инфраструктуру железнодорожного транспорта, отражены в пунктах 81, 82 ст. 4 настоящей редакции.</p> <p>Конкретные требования, исключаящие негативное влияние железнодорожного транспорта на объекты, расположенные вблизи железнодорожных путей и не входящие в инфраструктуру железнодорожного транспорта, будут регламентированы в соответствующих сводах правил (СНиП), разработка которых будет осуществлена в период 2011 – 2013 годы.</p> <p>Степень ответственности собственников объектов железнодорожного транспорта за нарушение условий и гарантий безопасности специализированных производственных объектов (например, ОАО «Газпром») не является предметом правового поля данного документа и регламентируется законодательством Российской Федерации.</p>

Структурный элемент технического регламента	Наименование государства-члена ТС (номер письма и дата)	Замечания и (или) предложения	Заключение разработчика
		<p>чрезвычайных ситуаций на опасных производственных объектах (например, ОАО «Газпром»), а также отсутствуют указания по смягчению негативных последствий от внешних воздействий систем высокоскоростного железнодорожного транспорта, железнодорожного подвижного состава и инфраструктуры на состояние защищенности опасных производственных объектов:</p> <p>действие документов распространяется только на объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта, ее подсистемы, составные части подсистем, элементы составных частей подсистем при проектировании (включая изыскания), производстве, строительстве, монтаже, наладке, приемке и их вводе в эксплуатацию;</p> <p>существенным недостатком является то, что в документах отсутствуют нормы и сведения о механизмах и инструментах технического регулирования в области обеспечения безопасности других объектов, для которых высокоскоростной железнодорожный транспорт представляет функциональную и экономическую угрозу;</p> <p>не в полной мере раскрыты процессы и вопросы обеспечения безопасности жизнедеятельности;</p> <p>не определены степень ответственности собственников объектов железнодорожного транспорта за нарушение условий и гарантий безопасности специализированных производственных объектов (например, ОАО «Газпром»).</p>	

Структурный элемент технического регламента	Наименование государства-члена ТС (номер письма и дата)	Замечания и (или) предложения	Заключение разработчика
По проекту в целом	Российская Федерация (Российский союз промышленников и предпринимателей от 16.12.2010 № 525)	<p>Проект технического регламента дополнить новой статьей 6¹ следующего содержания:</p> <p>«6¹. Оценка соответствия на стадии эксплуатации.</p> <p>1. Оценка соответствия на стадии эксплуатации осуществляется органами государственного контроля (надзора) в следующих формах:</p> <p>1.1. контроля полноты и правильности оформления документов, подтверждающих соответствие продукции требованиям технических регламентов, наличия и полноты ремонтной и эксплуатационной документации;</p> <p>1.2. выборочного контроля сертифицированной продукции на стадии эксплуатации;</p> <p>1.3. контроля наличия и соблюдения эксплуатантом и владельцем инфраструктуры на установленном участке обращения всех необходимых эксплуатационных документов;</p> <p>1.4. контроля возможности ремонтной организации выполнять все установленные требования ремонтной документации (технологическое оборудование, средства испытаний и контроля, персонал, инструкции).</p> <p>2. При необходимости внесения изменений в ремонтную и эксплуатационную документацию контроль наличия согласования таких изменений с изготовителем или представлением эксплуатантом или ремонтной организацией доказательства безопасности, его рассмотрение и согласование с органами государственного контроля (надзора).</p> <p>3. Контроль наличия свидетельств о прохождении процедуры обязательного подтверждения соответствия при изменении конструкции (модернизации) продукции.</p>	<p>Отклонено.</p> <p>1. Действие настоящего технического регламента не распространяются на стадию эксплуатации подвижного состава, которая регламентируется законодательством государств-членов Таможенного союза в области железнодорожного транспорта (пункт 2 статьи 1 настоящего технического регламента).</p> <p>2. В настоящем техническом регламенте отсутствуют требования к продукции на стадии эксплуатации.</p> <p>3. Техническая документация не является объектом технического регулирования настоящего технического регламента.</p> <p>4. Техническая оснащенность организаций, квалификация их работников не являются предметом правового поля данного технического регламента.</p>

Структурный элемент технического регламента	Наименование государства-члена ТС (номер письма и дата)	Замечания и (или) предложения	Заключение разработчика
		<p>4. Контроль выполнения процедуры допуска подвижного состава к инфраструктуре ее владельцем путем освидетельствования подвижного состава, проверки наличия знаков обращения на рынке и включения в парк общего пользования.</p> <p>5. Контроль свидетельств выпуска подвижного состава из ремонта только после выполнения всех предусмотренных ремонтной документацией технологических и контрольных операций.».</p>	
Ст.1, ст.2	Российская Федерация (Российский союз промышленников и предпринимателей от 16.12.2010 № 525)	Настоящий технический регламент не распространяется на требования к эксплуатации. Чем вызвано приведение в этих статьях терминов: капитальный ремонт, предельное состояние, руководство по ремонту, эксплуатационный документ? Кроме того, в данном регламенте не все приведенные термины применяются.	<p>Принято частично.</p> <p>Термин «капитальный ремонт» исключен.</p> <p>Остальные термины применяются в данном техническом регламенте и обусловлены требованием по их наличию при вводе в эксплуатацию продукции.</p>
Ст. 2	Республика Казахстан (Министерство индустрии и новых технологий – письмо ЕврАзЭС от 14.10.2010 № ИК/06-760	В определении термина «инновационная продукция» слова: «либо существенно отличается от аналогичной ранее производимой продукции» заменить на слова: «либо усовершенствованными по сравнению с аналогичной ранее производимой продукции».	<p>Отклонено.</p> <p>Слова: «либо существенно отличается от аналогичной ранее производимой продукции» относятся не только к технологическим характеристикам инновационной продукции, но и к предполагаемому ее использованию. Термин «усовершенствованное использование» является некорректным.</p>
Ст. 2		В определении термина «подсистема железнодорожного пути» после слова «водоотводные» добавить слово «водопрпускные».	Принято.
Ст. 2		Добавить определение понятия «знак обращения продукции на рынке государств-членов ТС».	Принято.
Ст. 3, пункт 3	Республика Беларусь	Предлагаем исключить.	Принято.

Структурный элемент технического регламента	Наименование государства-члена ТС (номер письма и дата)	Замечания и (или) предложения	Заключение разработчика
	(Государственный комитет по стандартизации от 20.01.2011 № 02-09/57)		
Ст.3, пункт 3	Российская Федерация (Российский союз промышленников и предпринимателей от 16.12.2010 № 525)	Дополнить словами: «и допускается в обращение на рынок при наличии соответствующих руководств по ремонту и эксплуатации, выполнение требований и положений которых обеспечивает ее безопасную эксплуатацию».	Отклонено. Пункт 3 ст. 3 исключен из проекта технического регламента по предложению Республики Беларусь, т.к. производство высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и его составных частей, подлежащих обязательному подтверждению соответствия, а также рельсов и рельсовых скреплений в настоящее время (и в ближайшем будущем) выполняется на предприятиях Европы и Японии, где приемочный контроль провести невозможно.
Ст.4, пункт 1		Дополнить перечислением: «м) экологическую и санитарно-эпидемиологическую безопасность».	Отклонено. Указанное положение включено в пункт 5 статьи 4 настоящего технического регламента.
Ст. 4, пункт 5		Исключить последний абзац, т.к. он относится к эксплуатации.	Принято.
Ст. 4, пункт 10		В перечислении д) конкретизировать понятия: - «контрольный прибор» (подпадают ли под это понятие средства измерений, устанавливаемые на подвижном составе); - «освидетельствование» и «испытание» контрольных приборов (какие надписи «об освидетельствовании» и «испытаниях» должны быть нанесены на «контрольные приборы» и в соответствии с какими нормативными документами).	Принято. Пункт 13 статьи 4 настоящей редакции откорректирован в соответствии с требованиями Федерального закона от 26.06.2008 № 102-ФЗ «Об обеспечении единства средств измерений».
Ст. 4, пункт 27	Республика Беларусь (Государственный комитет по стандартизации от	Предлагаем исключить слова «ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS»	Принято. Пункт 35 ст. 4 настоящей редакции откорректирован.

Структурный элемент технического регламента	Наименование государства-члена ТС (номер письма и дата)	Замечания и (или) предложения	Заключение разработчика
	20.01.2011 № 02-09/57)		
Ст. 4, пункт 28	Республика Казахстан (Министерство индустрии и новых технологий	В абзаце 7 заменить слово «шина» другим адекватным выражением, либо в статье 2 предусмотреть определение понятия «общая шина высокоскоростного железнодорожного подвижного состава»..	Принято. Пункт 36 статьи 4 настоящей редакции откорректирован.
Ст. 4, пункты 35 и 42	– письмо ЕврАзЭС от 14.10.2010 № ИК/06-760)	Объединить, т.к. они, в основном, имеют дублирование.	Принято. Пункт 48 ст. 4 настоящей редакции откорректирован.
Ст. 4, пункт 45	Российская Федерация (Российский союз промышленников и предпринимателей от 16.12.2010 № 525)	Второй абзац изложить в следующей редакции: «Применяемые для отделки внутренних поверхностей салонов для пассажиров, кабин машиниста высокоскоростного железнодорожного подвижного состава материалы и средства обеспечения пожарной безопасности должны быть <u>класса пожарной опасности не ниже КМ3 и иметь сертификат соответствия требованиям пожарной безопасности</u> , а для подшивки изоляции крыши, воздуховода вентиляционной установки, потолков, каркасов полок, диванов и кресел должны применяться негорючие материалы. <u>Элементы сидений для пассажиров не должны быть легковоспламеняемыми и чрезвычайно опасными по токсичности продуктов горения.</u> ».	Принято частично. Класс пожарной опасности регламентируется соответствующими стандартами на продукцию, разработка которых будет осуществлена в период 2011 – 2013 годы, в техническом регламенте указаны только функциональные требования. Наименование сертификата пожарной безопасности откорректировано (ст. 4, пункт 60 настоящей редакции). Требования к элементам сидений для пассажиров приведены во втором абзаце пункта 60 ст. 4 настоящей редакции.
Ст. 4	Республика Казахстан (Министерство индустрии и новых технологий – письмо ЕврАзЭС от	Дополнить пунктом 57: «57. Высокоскоростной подвижной состав оборудуется системой, не допускающей открывание наружных дверей вагонов пассажирами или посторонними лицами при движении поезда».	Принято. Требования внесены в пункт 73 ст. 4.
Ст. 4, пункт	ЕврАзЭС от	Дополнить подпунктом 19:	Принято.

Структурный элемент технического регламента	Наименование государства-члена ТС (номер письма и дата)	Замечания и (или) предложения	Заключение разработчика
63	14.10.2010 № ИК/06-760)	«19) участки возможного заноса путей снегом должны быть оборудованы снегозадерживающими устройствами».	Пункт 81 статьи 4 откорректирован.
Ст.6, пункт 15	Российская Федерация (Российский союз промышленников и предпринимателей от 16.12.2010 № 525)	«Доказательства безопасности» изменить формулировку на «обоснование безопасности».	Принято.
Ст. 6, пункт 32		Дополнить сноской: «Документация может представляться по мере ее оформления и утверждения».	Отклонено. Вся необходимая документация для проведения обязательной сертификации должна быть представлена в орган по сертификации в полном объеме, отсутствие какого-либо документа является основанием для отказа в проведении обязательной сертификации (пункт 31 ст.4 технического регламента).
Ст. 6		<p>Дополнить пунктом 1¹ следующего содержания: «1¹. Продукция, которая, подвергается процедурам обязательного подтверждения соответствия согласно положениям настоящего технического регламента ЕврАзЭС, должна быть идентифицирована.</p> <p>Идентификацию продукции проводят при отборе образцов и испытаниях, а также для удостоверения, что представленные образцы действительно относятся к продукции, подлежащей обязательному подтверждению соответствия.</p> <p>Идентификация продукции проводится в соответствии с представленной документацией и (или) визуально.</p> <p>Идентификация продукции состоит в сравнении основных характеристик образцов продукции с основными характеристиками, указанными в заявке на проведение обязательного подтверждения соответствия продукции, технической (сопроводительной) документации на</p>	Отклонено. Правила идентификации продукции изложены в пункте 35 статьи 6 настоящей редакции технического регламента.

Структурный элемент технического регламента	Наименование государства-члена ТС (номер письма и дата)	Замечания и (или) предложения	Заключение разработчика
		<p>нее, маркировке на образце продукции и на упаковке (таре). Для проведения идентификации продукции могут использоваться характеристики, приведенные в соответствующих стандартах и (или) сводах правил, а также в классификаторах продукции и конструкторской документации, в технических условиях и договорах поставки.</p> <p>При визуальной идентификации определяются вид продукции, место размещения, наличие и содержание информации для потребителя.</p> <p>Результаты идентификации при проведении испытаний отражаются в протоколе испытаний (отчете об испытаниях)».</p>	
Ст. 6	Российская Федерация (Российский союз промышленников и предпринимателей от 16.12.2010 № 525)	<p>Дополнить пунктом 1² следующего содержания:</p> <p>«1². При производстве продукции изготовитель обязан выполнить весь комплекс мер по исполнению требований, определенных настоящим техническим регламентом.</p> <p>Обеспечение допустимых значений безопасности железнодорожного подвижного состава и его составных частей (далее - допустимые значения), предусмотренных документами по стандартизации, применяемыми на добровольной основе, является достаточным условием соблюдения требований настоящего технического регламента».</p>	<p>Отклонено.</p> <p>Данное положение приведено в пункте 1 статьи 5.</p>
Приложение № 6, 7	Республика Беларусь (Государственный комитет по стандартизации от 20.01.2011 № 02-09/57)	<p>Руководствуясь решением Комиссии таможенного союза от 18.06.2010 №319, Белорусская железная дорога считает необходимым пересмотреть указанные приложения с учетом:</p> <p>применения обязательной сертификации только в отношении продукции, обращение которой</p>	<p>Принято частично.</p> <p>Железнодорожный транспорт является объектом повышенной опасности, с большим количеством факторов, влияющих на безопасность движения, и как следствие, на безопасность жизни и здоровья человека, животных и растений, сохранности имущества юридических и физических лиц. С учетом данного положения перечни продукции,</p>

Структурный элемент технического регламента	Наименование государства-члена ТС (номер письма и дата)	Замечания и (или) предложения	Заключение разработчика
		<p>связано с высоким риском нанесения ущерба жизни и здоровью граждан;</p> <p>недопущения одновременной обязательной оценки соответствия готовой продукции и ее составных частей (материалов, комплектующих изделий и узлов)</p>	<p>подлежащей обязательному подтверждению соответствия рассмотрены с участием ведущих российских научных организаций в области железнодорожного транспорта, а также на заседаниях рабочих групп по разработке технических регламентов ЕврАзЭС.</p> <p>Требование об одновременном обязательном подтверждении соответствия готовой продукции и ее составных частей не включено в проекты технических регламентов. В проектах технических регламентов включено требование, что при подтверждении соответствия готовой продукции должны быть представлены сертификаты соответствия или декларации о соответствии ее составных частей, подлежащих обязательному подтверждению соответствия.</p>
Приложение № 6	Республика Беларусь (Государственный комитет по стандартизации от 20.01.2011 № 02-09/57)	<p>Предлагаем исключить из перечня составных частей подсистем инфраструктуры, подлежащих обязательной сертификации нижеперечисленные объекты и проводить их оценку соответствия путем декларирования соответствия (включив в приложение № 7 к проекту ТР «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта»):</p> <ul style="list-style-type: none"> болты для рельсовых стыков; болты закладные для рельсовых креплений железнодорожного пути; болты клеммные для рельсовых креплений железнодорожного пути; брусья железобетонные для стрелочных переводов для железных дорог колеи 1520 мм; вентильные разрядники и ограничители перенапряжений для электроподвижного состава и устройств электроснабжения железных дорог; гайки для болтов рельсовых стыков; диодные заземлители устройств контактной 	<p>Принято частично.</p> <p>Болты для рельсовых стыков, болты закладные для рельсовых креплений железнодорожного пути, гайки для болтов рельсовых стыков, противоугоны пружинные к железнодорожным рельсам, прокладки рельсового крепления, стыки изолирующие железнодорожных рельсов переведены из обязательной сертификации в декларирование соответствия.</p> <p>Фундаменты металлических опор контактной сети электрифицированных железных дорог исключены из перечня продукции, подлежащей обязательному подтверждению соответствия.</p> <p>Остальные позиции оставлены в обязательной сертификации, т.к. они оказывают максимальное влияние на безопасность движения, и как следствие, на безопасность жизни и здоровья человека, животных и растений, сохранности имущества юридических и физических лиц.</p>

Структурный элемент технического регламента	Наименование государства-члена ТС (номер письма и дата)	Замечания и (или) предложения	Заключение разработчика
		<p>сети электрифицированных железных дорог; железобетонные стойки для опор контактной сети электрифицированных железных дорог; клеммы пружинные прутковые для крепления рельсов; клеммы пружинные ЖБР-65 нераздельного скрепления; клемма раздельного и нераздельного рельсового скрепления; металлические стойки для опор контактной сети электрифицированных железных дорог; подкладки раздельного скрепления железнодорожного пути; подкладки костыльного скрепления железнодорожного пути; противоугоны пружинные к железнодорожным рельсам; прокладки рельсового скрепления; разъединители для тяговых подстанций систем электроснабжения электрифицированных железных дорог; разъединители железнодорожной контактной сети; рельсовое скрепление; стыки изолирующие железнодорожных рельсов; упругие пружинные элементы путевые (двухвитковые шайбы, тарельчатые пружины, клеммы); устройства защиты станций стыкования электрифицированных железных дорог; фундаменты железобетонных опор контактной сети электрифицированных железных дорог; фундаменты металлических опор контактной</p>	

Структурный элемент технического регламента	Наименование государства-члена ТС (номер письма и дата)	Замечания и (или) предложения	Заключение разработчика
		сети электрифицированных железных дорог.	
Приложение 8	Российская Федерация (Российский союз промышленников и предпринимателей от 16.12.2010 № 525)	<p>В приложении 8 перечень схем декларирования изложить в соответствии с Европейскими модулями оценки соответствия в следующей редакции:</p> <p>«1д (Европейский модуль оценки соответствия A2) - для простых составных частей железнодорожного подвижного состава:</p> <p>Изготовитель разрабатывает техническую документацию и обеспечивает соответствие ей продукции, принимает декларацию о соответствии, маркирует продукцию знаком обращения на рынке.</p> <p>Испытательная лаборатория изготовителя или аккредитованная испытательная лаборатория проводит испытания продукции через случайные интервалы времени.</p> <p>2д (Европейский модуль оценки соответствия C2) для составных частей железнодорожного подвижного состава средней сложности:</p> <p>Изготовитель представляет Органу по сертификации техническую документацию и образец продукции.</p> <p>Орган по сертификации устанавливает соответствие образца, продукции требованиям технического регламента, выдает сертификат на типовой образец (сертификат типа).</p> <p>Изготовитель принимает необходимые меры, чтобы производственный процесс и контроль за ним обеспечивали соответствие изготавливаемой продукции утвержденному типовому образцу, принимает декларацию о соответствии, маркирует продукцию знаком обращения на рынке.</p> <p>Испытательная лаборатория изготовителя или</p>	<p>Отклонено.</p> <p>В настоящее время отсутствуют критерии отнесения продукции к простой, средней или сложной категории.</p> <p>Положение о проведении испытания продукции через случайные интервалы времени носит коррупционный характер (постановление Правительства Российской Федерации от 26.02.2010 № 96).</p>

Структурный элемент технического регламента	Наименование государства-члена ТС (номер письма и дата)	Замечания и (или) предложения	Заключение разработчика
		<p>аккредитованная испытательная лаборатория проводит испытания продукции через случайные интервалы времени.</p> <p>Зд (Европейский модуль оценки соответствия D) - для сложных составных частей железнодорожного подвижного состава:</p> <p>Изготовитель представляет Органу по сертификации техническую документацию и образец продукции.</p> <p>Орган по сертификации устанавливает соответствие образца продукции требованиям технического регламента, выдает сертификат на типовой образец (сертификат типа).</p> <p>Изготовитель применяет сертифицированную систему менеджмента качества, принимает декларацию о соответствии, маркирует продукцию знаком обращения на рынке.</p> <p>Орган по сертификации осуществляет сертификацию системы менеджмента качества и периодически проводит аудиты, чтобы удостовериться, что изготовитель поддерживает и применяет систему менеджмента качества.»</p>	

Заместитель Министра транспорта
Российской Федерации

А.Н. Недосеков

Исполнители

Заместитель Генерального директора
ОАО «ВНИИЖТ»

С.А. Сапожников

Заведующий лабораторией
(Центр технического регулирования и стандартизации)

Л.И. Копчугова

Заместитель Генерального директора
ОАО «ВНИИЖТ»

О.Н. Назаров

Чичков Владимир Михайлович
8(499) 262-16-69