

Сводка отзывов по проекту технического регламента
Евразийского экономического союза (по проекту изменений
в технический регламент Евразийского экономического союза)

«О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011)

(наименование проекта технического регламента
Евразийского экономического союза (проекта
изменений в технический регламент
Евразийского экономического союза))

Структурный элемент технического регламента Евразийского экономического союза (документа, входящего в комплект документов к техническому регламенту Евразийского экономического союза)	Наименования государства - члена Евразийского экономического союза, органа государственной власти, организации , или лица государства - члена Евразийского экономического союза либо третьего государства, представивших замечание или предложение (отзыв) (номер письма и дата (при наличии))	Замечание или предложение (отзыв)	Заключение разработчика технического регламента Евразийского экономического союза
1	2	3	4
По проекту Изменений в целом	АО «ВМЗ», ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ)	По вопросу установления назначенных показателей для составных частей железнодорожного подвижного состава считаем, что показатели должны быть установлены только для железнодорожного подвижного состава, для составных частей должны устанавливаться предельные состояния и критерии их определения.	Принято к сведению
По проекту Изменений в целом	АО «ВМЗ», ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ)	Считаем целесообразным отнесение цельнокатаных колес для железнодорожного подвижного состава, центров колесных катаных дисковых для железнодорожного подвижного состава, центров колесных литых для железнодорожного подвижного состава (отливки, чистовые) к категории II «продукция, изъятие которой из эксплуатации осуществляется по признакам (критериям) предельного состояния.	Принято к сведению
ТР ТС 001/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	Привести тексты ТР ТС 001/2011, ТР ТС 002/2011 и ТР ТС 003/2011 к единообразию. Например, первый абзац пунктов 189 ТР ТС 001/2011, 181 ТР ТС 002/2011 и ТР ТС 003/2011 соответственно:	Принято. Отредактировать после формирования текстов ТР ТС

1	2	3	4
		<p>189. По результатам проведения периодической оценки сертифицированной продукции может быть принято одно из следующих решений: ...</p> <p>181. По результатам периодической оценки сертифицированной продукции может быть принято одно из следующих решений: ...</p> <p>118. По результатам периодической оценки сертифицированной продукции может быть принято одно из следующих решений: ...</p>	
ТР ТС 001/2011	ООО «ИЦ «Привод-Н» (от 21.08.2023 № 875-ИЦ)	<p>Закрепить в техническом регламенте требования к организациям, оценивающим безопасность по показателям, на которые отсутствуют методы испытаний (например, если требование необходимо подтвердить расчетно) и организациям, оценивающим техническое состояние при продлении назначенного срока службы – в данный момент раздел VII «Оценка соответствия» ТР ТС 001/2011 предусматривает только два типа организаций – это аккредитованные испытательные лаборатории и аккредитованные органы по сертификации, область деятельности которых регламентирована стандартами ГОСТ ISO/IEC 17025-2019 и ГОСТ Р ИСО/МЭК 17065-2012. Оценка таких показателей должна осуществляться другим типом аккредитованного лица – органом инспекции по ГОСТ Р ИСО/МЭК 17020-2012.</p>	Принято к сведению
ТР ТС 001/2011	ООО «ИЦ «Привод-Н» (от 21.08.2023 № 875-ИЦ)	<p>Ввиду того, что оценка соответствия может осуществляться только до ввода продукции в обращение, и того, что в соответствии с ТР ТС 001/2011 сертификат выдается только на продукцию, вводимую в обращение (а не на весь период эксплуатации продукции), для целей продления назначенного срока службы предлагаем внести в объекты технического регулирования подвижной состав с продленным сроком службы. Для этих целей предусмотреть переходной период, учитывающий время на разработку стандартов, регламентирующих требования к такому подвижному составу и методы его испытаний (на данный момент такие стандарты отсутствуют).</p>	Принято к сведению
Пункт 1 ТР ТС 001/2011	СОЖТ (от 18.08.2023 № 359)	<p>Предлагаем изложить п. 1 в следующей редакции:</p> <p>«1. Настоящий технический регламент распространяется на следующую продукцию, являющуюся объектом технического регулирования и выпускаемую в обращение на таможенной территории Евразийского экономического союза (далее - Союз) для использования на железнодорожных путях общего и необщего пользования с шириной колеи 1520 мм (далее - продукция):</p> <p>железнодорожный подвижной состав с конструкционной скоростью до 200 км/ч включительно и его составные части.</p> <p>Железнодорожный подвижной состав включает в себя:</p> <ul style="list-style-type: none"> локомотивы; моторвагонный подвижной состав и его вагоны; пассажирские вагоны локомотивной тяги; грузовые вагоны; специальный железнодорожный подвижной состав. <p>Перечень продукции, на которые распространяются требования настоящего</p>	<p>Принято к сведению.</p> <p>Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС.</p> <p>Оставить в действующей редакции</p>

1	2	3	4
		<p>технического регламента, приведен в приложении N 1».</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: считаем, что п. 1 и п. 3 Технического регламента ТР ТС 001/2011 изложены некорректно, и содержат противоречивые нормы</p>	
<p>Пункт 2 ТР ТС 001/2011</p>	<p>ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)</p>	<p>2. Настоящий технический регламент не распространяется на вагоны санитарные, вагоны врачебных и диагностических поездов; тяговый железнодорожный подвижной состав, эксплуатируемый на железнодорожных путях необщего пользования без выхода на железнодорожные пути общего пользования; железнодорожный подвижной состав технологического железнодорожного транспорта организаций, предназначенный для перемещения людей и материальных ценностей на территории организаций и выполнения начально-конечных операций с железнодорожным подвижным составом для собственных нужд организаций.</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Решение протокола заседания Комиссии по идентификации Ространснадзора от 02.09.2022 № 3</p>	<p>Принято</p>
<p>Пункт 3 ТР ТС 001/2011</p>	<p>СОЖТ (от 18.08.2023 № 359)</p>	<p>Изложить п. 3 в следующей редакции: «Настоящий технический регламент для исполнения и применения на таможенной территории Союза устанавливает:</p> <ul style="list-style-type: none"> - обязательные требования к продукции, применяемые при ее проектировании, производстве и модернизации, - правила идентификации продукции, - требования к маркировке и правила ее нанесения, - формы, схемы и процедуры оценки соответствия продукции. <p>Требования к эксплуатации железнодорожного подвижного состава в части обеспечения безопасности движения устанавливаются законодательством государств - членов Союза (далее - государства-члены) о железнодорожном транспорте.</p> <p>Настоящий технический регламент разработан в целях защиты жизни и здоровья человека, животных и растений, сохранности имущества, а также предупреждения действий, вводящих в заблуждение потребителей (пользователей) относительно ее назначения и безопасности».</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: считаем, что п. 1 и п. 3 Технического регламента ТР ТС 001/2011 изложены некорректно, и содержат противоречивые нормы</p>	<p>Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС. Оставить в действующей редакции</p>
<p>Пункты 2, 3, 4 приложения 1 к проекту Решения Совета ЕЭК</p>	<p>АО «СТМ» (от 09.08.2023 № СТМ-0704/МСК)</p>	<p>Учитывая противоречия проекта изменений ТР ТС 001 с областью действия регламента, требованиям по обеспечению безопасности в течение НСС (НР) продукции, положениям по закреплению ответственности за соблюдение требований регламента, по оценке соответствия продукции требованиям регламента предлагается исключить п.п. 2, 3,4 проекта изменений в ТР ТС 001.</p>	<p>Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС</p>
<p>??</p>	<p>АО «СТМ» (от 09.08.2023 № СТМ-0704/МСК)</p>	<p>Предлагается оставить в ТР ТС 001 и ТР ТС 002 возможность установления нового НСС (НР) только для модернизированной продукции, в базовую конструкцию которой в установленном порядке (с участием разработчика (проектировщика) и изготовителя)</p>	<p>Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе</p>

1	2	3	4
		<p>внесены изменения, направленные на улучшение ее технико-экономических характеристик; данные изменения, в т.ч. в части НСС (НР), включены в установленном порядке в КД; при этом модернизированная продукция прошла оценку соответствия в соответствии с требованиями ТР ТС 001 и ТР ТС 002. Учитывая, что данные нормы уже предусмотрены действующими ТР ТС 001 и ТР ТС 002 внесения изменений (дополнений) в технические регламенты не потребуется.</p>	<p>разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС</p>
<p>Пункт 4 ТР ТС 001/2011</p>	<p>ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)</p>	<p>«изотермические вагоны» – грузовые вагоны с термоизоляцией кузова (для цистерн – с термоизоляцией котла (сосуда)), с заданным коэффициентом теплопередачи, предназначенные для перевозки грузов, требующих поддержания в определённом диапазоне температуры в течение времени их доставки;</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: 1) Определение не охватывает изотермические вагоны-цистерны; 2) В ТР ТС 001/2011 нет определения «крытый вагон»; 3) Определение гармонизировано с договором СПС и Правилами перевозок железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов</p>	<p>Отклонено</p>
<p>Пункт 4 ТР ТС 001/2011</p>	<p>СОЖТ (от 18.08.2023 № 359; получено по электронной почте 21.08.2023)</p>	<p>Дополнить пункт 4 следующим абзацем ««Критерий предельного состояния» - признак или совокупность признаков, установленных в документации, появление которых свидетельствует о возникновении предельного состояния объекта.».</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: основано на положениях ГОСТ Р 27.102-2021</p>	<p>Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС.</p>
<p>Пункт 4 ТР ТС 001/2011</p>	<p>ЕВРАЗ (дополнительное предложение)</p>	<p>«механическая безопасность» - состояние, при котором отсутствует недопустимый риск разрушения, как необратимая утрата межэлементных механических связей вследствие пластических деформаций и/или критического развития трещин;</p>	<p>Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС</p>
<p>Пункт 4 ТР ТС 001/2011</p>	<p>Белорусская железная дорога (БелЖД) (от 10.08.2023 № 50-02-07/8641); ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ); Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (от 17.08.2023 № 08-14/6791; от 22.08.2023 № 04-02-</p>	<p>«модернизация железнодорожного подвижного состава» - комплекс работ по улучшению технико-экономических характеристик железнодорожного подвижного состава (в том числе с продлением назначенного срока службы) путем внесения изменений в конструкцию с заменой его составных частей на более совершенные и присвоением нового обозначения (индекса или модели)</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Данный термин гармонизирован с терминологией приведенной в ГОСТ 31539-2012, ГОСТ 34681 -2020, ГОСТ -34961-2023 в части «улучшения технико-экономических характеристик». Исключение союза «или» направлено на однозначное трактование данного термина</p>	<p>Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС. Оставить в действующей редакции</p> <p>Одновременно с обсуждением процедуры модернизации рассмотреть предложение: Дополнить приложение № 6 к ТР ТС 001/2011 примечанием: 2) для модернизированного</p>

1	2	3	4
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	08/6871) Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан (от 01.08.2023 № 03-5- 27/Д-2732/112-11/297- 41)	В пункте 4 понятие «модернизация железнодорожного подвижного состава» изложить в редакции: ««модернизация железнодорожного подвижного состава» - комплекс работ по внесению изменений в конструкцию или замены составных частей железнодорожного подвижного состава с присвоением нового обозначения (индекса или модели) и назначением срока службы;».	железнодорожного подвижного состава конкретный перечень пунктов и подпунктов технического регламента определяется органом по сертификации в решении по заявке» (установление минимального набора пунктов)
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) (от 18.08.2023 № 359; получено по электронной почте 21.08.2023)	Понятие «модернизация железнодорожного подвижного состава» изложить в редакции: ««модернизация железнодорожного подвижного состава» - комплекс работ по улучшению технико-экономических характеристик железнодорожного подвижного состава путём замены его составных частей на более совершенные. Модернизация проводится по общим правилам разработки железнодорожного подвижного состава. Железнодорожному подвижному составу, прошедшему модернизацию, присваивается новое обозначение (модель, серия и т.д.). Модернизация с продлением назначенного срока службы железнодорожного подвижного состава осуществляется путем изменения конструкции его базовых (несущих) частей». ОБОСНОВАНИЕ: основано на положениях ГОСТ 31539-2012 и ГОСТ 34056-2017	
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	СРО Ассоциация «Промжелдортранс» (от 18.08.2023 № АП- 425-023)	В пункте 4 понятие «модернизация железнодорожного подвижного состава» изложить в редакции: ««модернизация железнодорожного подвижного состава» - комплекс работ по изменению технико-экономических характеристик железнодорожного подвижного состава путем внесения изменений в конструкцию или путем замены его составных частей на более совершенные с присвоением нового обозначения (индекса или модели);». ОБОСНОВАНИЕ: Считаю нецелесообразным уточнять виды модернизации. Указанием вида модернизации косвенно вводит единственно возможный способ продления назначенного срока службы локомотива (установление нового) только через проведение модернизации.	
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	ООО «Трансойл» (от 07.08.2023 № МП/5263)	предлагаем понятие «модернизация железнодорожного подвижного» изложить в следующей редакции: «модернизация железнодорожного подвижного состава» - комплекс работ по изменению технико-экономических характеристик железнодорожного подвижного состава путём внесения изменений в конструкцию и путём замены его составных частей на более совершенные с присвоением нового обозначения (индекса или модели). Модернизации железнодорожного подвижного состава может быть произведена с продлением назначенного срока службы.» ОБОСНОВАНИЕ: Данные изменения позволят отграничить модернизацию от плановых работ по дооборудованию подвижного состава более совершенными	

1	2	3	4
		<p>составными частями, так как, только осуществление одновременно работ по внесению изменений в конструкцию и по замене составных частей на более совершенные будет признаваться модернизацией.</p>	
<p>Пункт 4 ТР ТС 001/2011</p>	<p>АО «Трансмашхолдинг» (от 18.08.2023 № 6114-ДВСиКК)</p>	<p>В пункте 4 понятие «модернизация железнодорожного подвижного состава с продлением срока службы» заменить на: «модернизация (единицы железнодорожного подвижного состава, выпущенной в обращение) с продлением срока службы» - комплекс работ по улучшению технико-экономических характеристик железнодорожного подвижного состава путем внесения в базовую конструкцию изменений с целью продления срока службы.</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Необходимо отметить, что применительно к тяговому железнодорожному подвижному составу в связи с введением в действие с 01 декабря 2023 г. ГОСТ 34961-2023 «Система разработки и постановки продукции на производство. Тяговый подвижной состав. Критерии и порядок проведения работ по модернизации, модификации и совершенствованию», изменение срока службы относить к модернизации (тягового железнодорожного подвижного состава, выпущенного в обращение) с продлением срока службы.</p>	<p>Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС. Оставить в действующей редакции</p>
<p>Пункт 4 ТР ТС 001/2011</p>	<p>БелЖД (от 10.08.2023 № 50-02-07/8641); ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ); Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (от 17.08.2023 № 08-14/6791; от 22.08.2023 № 04-02-08/6871)</p>	<p>«назначенный ресурс» - суммарная наработка продукции, при достижении которой эксплуатация продукции может быть продолжена только после принятия решения о возможности продления данного показателя</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Предлагаемая редакция термина направлена на исключение двоякого трактования. По истечении назначенного ресурса продукция должна быть изъята из эксплуатации и должно быть принято решение, предусмотренное соответствующей нормативно-технической документацией - направление в ремонт, списание, уничтожение, проверка и установление нового назначенного</p>	<p>Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС. Оставить в действующей редакции</p>
<p>Пункт 4 ТР ТС 001/2011</p>	<p>ООО «ЕВРАЗ ТК» (от 12.07.2023 № 05-07/ДТР)</p>	<p>Предлагается два варианта на решение РФ: <u>Вариант 1:</u> В пункте 4 ТР ТС понятие «назначенный ресурс» - исключить вместе с исключением всех положений ТР ТС, содержащие предложенный термин, как не обеспечивающий безопасности, не имеющий методов установления и подтверждения соответствия, и вводящий потребителя в заблуждение относительно безопасности железнодорожного подвижного состава в указанный период эксплуатации, так как устанавливается по базовому элементу конструкции, а не по критическому, определяющему состояние безопасности в эксплуатации. <u>Вариант 2:</u> В пункте 4 ТР ТС понятие «назначенный ресурс» изложить в редакции: «назначенный ресурс» - норматив наработки продукции с безотказностью на критический отказ в</p>	

1	2	3	4
		<p>критическом элементе конструкции, при достижении которого эксплуатация может быть продолжена по техническому решению о соблюдении условий безопасности продукции.</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: <u>По варианту 1:</u></p> <p>1. Предложенный термин не устраняет главного недостатка от применяемого в ТР ТС в настоящее время имеющегося термина - это избыточная и недопустимая для документа по безопасности неоднозначность.</p> <p>2. Неоднозначность заключается в отсутствии однозначных ответов на следующие вопросы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - это норматив наработки? - каковы критерии его установления? - является ли это предельным состоянием? - суммарная наработка от какого момента с учётом каких статусов в эксплуатации и до какого предела (критерия)? - каковы процедуры прекращения эксплуатации, в каком документе установлены или должны быть установлены? - каким документом установлен порядок принятия решений о возможности дальнейшего использования? - при дальнейшем использовании требуется ли оценка соблюдения требований безопасности по ТР ТС? - как использовать в дальнейшем? По функциональному назначению? - с функциональными ограничениями или без ограничений? - не по функциональному назначению? - будет ли в новых условиях продукция идентифицироваться как объект регулирования по ТР ТС? <p>3. Назначенный ресурс (НР) не обеспечивает состояние безопасности, если не обусловлен соблюдением безотказности на критический отказ в критическом элементе конструкции, а значит абсолютно бесполезен для целей безопасности, то есть для ТР ТС, и поэтому логично исключить все положения из ТР ТС, содержащие требования с использованием НР, не обеспечивающие безопасности.</p> <p>4. Наличие термина НР в представленном виде вводит потребителя в заблуждение относительно безопасности железнодорожного подвижного состава, его составных частей, элементов инфраструктуры железнодорожного транспорта в период до достижения НР, которые устанавливаются непригодными для безопасности методами по основному (базовому) элементу, а не по критическому, для определения которого (критического элемента) в подвижном составе, его составных частях, в элементах инфраструктуры нет стандартных и верифицированных методов, как и нет методов подтверждения соответствия продукции требованиям безопасности в период до достижения НР.</p> <p>5. Если НР это некий норматив показателя ресурса, то это представляет собой некую нормированную наработку до достижения предельного состояния (см. термин ресурса в ГОСТ Р 27.102), из чего следует вывод обязательности полной безотказности на</p>	

1	2	3	4
		<p>критический отказ в период этого норматива ресурса. Такое условие либо потребует существенно (в разы) снизить ресурс всей регулируемой продукции, либо это требование неисполнимо, как не обеспеченное результатами научно-технического прогресса.</p> <p><u>По варианту 2:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Назначенный ресурс для целей безопасности, это наработка с безотказностью на критический отказ в критическом элементе конструкции. 2. Продолжение эксплуатации должно быть обеспечено соблюдением указанных условий безопасности. 3. Эти ключевые моменты отражены в предложенной редакции термина НР. 	
<p>Пункт 4 ТР ТС 001/2011</p>	<p>ООО «УК РМ Рейл», ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ);</p> <p>ПАО «НПК ОВК» (от 16.08.2023 № ОВК- 108-370);</p> <p>Союз «Объединение вагоностроителей» (ОВС) (от 08.08.2023 № 195)</p>	<p>В пункте 4 понятие «назначенный ресурс» изложить в редакции: «назначенный ресурс» - суммарная наработка продукции, при достижении которой эксплуатация продукции должна быть прекращена независимо от ее технического состояния</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Предлагаем заимствовать термин из ГОСТ 32192 с учетом проекта Изменения № 2 (окончательная редакция)</p> <p>В редакции проекта Изменения № 2 ТР ТС 001/2011 присутствует риск того, что этот параметр никогда не будет достигнут, то есть по определению назначенный срок службы и назначенный ресурс могут не иметь конечного значения. Этот факт составляет риск неопределенности, в определении нет четкого понимания, кто и на основании чего принимает решение.</p>	
<p>Пункт 4 ТР ТС 001/2011</p>	<p>СОЖТ (от 18.08.2023 № 359; получено по электронной почте 21.08.2023)</p>	<p>Понятие «назначенный ресурс» изложить в редакции: «Назначенный ресурс» - суммарная наработка, при достижении которой эксплуатация объекта должна быть прекращена независимо от его технического состояния.</p> <p>Эксплуатация железнодорожного подвижного состава по истечении назначенного ресурса может быть продолжена при условии подтверждении его безопасности на основе решения, предусмотренного соответствующей документацией.».</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: основано на положениях ГОСТ Р 27.102-2021</p>	
<p>Пункт 4 ТР ТС 001/2011</p>	<p>АО «Трансмашхолдинг» (от 18.08.2023 № 6114- ДВСиКК)</p>	<p>Сохранить понятие «назначенный ресурс» в действующей редакции ТР ТС 001/2011</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: По достижению назначенного ресурса эксплуатация продукции прежде всего должна быть прекращена. Дальнейшее использование возможно в случае назначения продукции нового назначенного ресурса с последующей оценкой соответствия продукции в соответствии с теми же процедурами оценки соответствия, что и для вновь изготовленной продукции.</p>	
<p>Пункт 4 ТР ТС 001/2011</p>	<p>ООО «Трансойл» (от 07.08.2023 № МП/5263)</p>	<p>Предлагаем в терминах «назначенный срок службы» и «назначенный ресурс» дополняемые слова изложить в следующей редакции: «если в установленном национальными актами порядке не было принято решение о возможности ее дальнейшего использования»</p>	<p>Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов</p>

1	2	3	4
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	АО «ВМЗ», ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ)	назначенный срок службы (назначенный ресурс) - установленный в технической документации показатель долговечности с нормированной по условиям безопасности безотказностью (на критический отказ в критическом элементе), при достижении которого эксплуатация может быть продолжена только по решению, обеспечивающему соблюдение функциональности и безопасности;	государств-членов ЕАЭС. Оставить в действующей редакции
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	БелЖД (от 10.08.2023 № 50-02-07/8641); ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ); Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (от 17.08.2023 № 08-14/6791; от 22.08.2023 № 04-02-08/6871)	«назначенный срок службы» - календарная продолжительность эксплуатации продукции, при достижении которой эксплуатация продукции может быть продолжена только после принятия решения о возможности продления данного показателя ОБОСНОВАНИЕ: Предлагаемая редакция термина направлена на исключение двоякого трактования. По истечении назначенного срока службы продукция должна быть изъята из эксплуатации и должно быть принято решение, предусмотренное соответствующей нормативно-технической документацией - направление в ремонт, списание, уничтожение, проверка и установление нового назначенного срока службы	
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	ООО «ЕВРАЗ ТК» (от 12.07.2023 № 05-07/ДТР)	Предлагается два варианта на решение РГ: <u>Вариант 1:</u> В пункте 4 ТР ТС понятие «назначенный срок службы» - исключить вместе с исключением всех положений в ТР ТС с использованием этого термина, как не обеспечивающий безопасности, не имеющий методов установления и подтверждения соответствия, и вводящий потребителя в заблуждение относительно безопасности железнодорожного подвижного состава в указанный период эксплуатации, так как устанавливается по базовому элементу конструкции, а не по критическому, определяющему состояние безопасности в эксплуатации. <u>Вариант 2:</u> В пункте 4 ТР ТС понятие «назначенный срок службы» изложить «назначенный срок службы» - норматив календарной продолжительности эксплуатации с безотказностью на критический отказ в критическом элементе конструкции, при достижении которого эксплуатация может быть продолжена по техническому решению о соблюдении условий безопасности продукции. ОБОСНОВАНИЕ: <u>По варианту 1:</u> 1. Предложенный термин не устраняет главного недостатка от применяемого в ТР ТС в настоящее время имеющегося термина - это избыточная и недопустимая для документа по безопасности неоднозначность. 2. Неоднозначность заключается в отсутствии однозначных ответов на следующие вопросы:	

1	2	3	4
		<ul style="list-style-type: none"> - это норматив срока службы? - каковы критерии его установления? - является ли это предельным состоянием? - каковы процедуры прекращения эксплуатации, в каком документе установлены или должны быть установлены? - каким документом установлен порядок принятия решений о возможности дальнейшего использования? - при дальнейшем использовании требуется оценка соблюдения требований безопасности по ТР ТС? - как использовать? По функциональному назначению? - с функциональными ограничениями или без ограничений? - не по функциональному назначению? - будет ли в новых условиях продукция идентифицироваться как объект регулирования по ТР ТС? <p>3. Назначенный срок службы (НСС) не обеспечивает состояние безопасности, если не обусловлен соблюдением безотказности на критический отказ в критическом элементе конструкции, а значит абсолютно бесполезен для целей безопасности, то есть для ТР ТС, и поэтому логично исключить все положения из ТР ТС, содержащие требования с использованием НСС, не обеспечивающие безопасности.</p> <p>4. Наличие термина НСС в представленном виде вводит потребителя в заблуждение относительно безопасности железнодорожного подвижного состава, его составных частей, элементов инфраструктуры железнодорожного транспорта в период до достижения НСС, которые устанавливаются непригодными для безопасности методами по основному (базовому) элементу, а не по критическому, для определения которого (критического элемента) в подвижном составе, его составных частях, в элементах инфраструктуры нет стандартных и верифицированных методов, как и нет методов подтверждения соответствия продукции требованиям безопасности в период до достижения НСС.</p> <p>5. Если НСС это некий норматив показателя срока службы, то это представляет собой некую нормированную календарную продолжительность эксплуатации до достижения предельного состояния (см. термин срока службы в ГОСТ Р 27.102), из чего следует вывод обязательности полной безотказности на критический отказ в период этого норматива срока службы. Такое условие либо потребует существенно (в разы) снизить ресурс всей регулируемой продукции, либо это требование неисполнимо, как не обеспеченное результатами научно-технического прогресса.</p> <p><u>По варианту 2:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Назначенный срок службы для целей безопасности, это наработка с безотказностью на критический отказ в критическом элементе конструкции. 2. Продолжение эксплуатации должно быть обеспечено соблюдением установленных ТР ТС условий безопасности. 3. Эти ключевые моменты отражены в предложенной редакции термина НСС. 	

1	2	3	4
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	ООО «УК РМ Рейл», ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ) ПАО «НПК ОВК» (от 16.08.2023 № ОВК- 108-370); ОВС (от 08.08.2023 № 195)	В пункте 4 понятие «назначенный срок службы» изложить в редакции: «назначенный срок службы» - календарная продолжительность эксплуатации продукции, при достижении которой эксплуатация продукции должна быть прекращена независимо от ее технического состояния ОБОСНОВАНИЕ: Предлагаем заимствовать термин из ГОСТ 32192 с учетом проекта Изменения № 2 (окончательная редакция) В редакции проекта Изменения № 2 ТР ТС 001/2011 присутствует риск того, что этот параметр никогда не будет достигнут, то есть по определению назначенный срок службы и назначенный ресурс могут не иметь конечного значения. Этот факт составляет риск неопределенности, в определении нет четкого понимания, кто и на основании чего принимает решение.	
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	ОАО «РЖД» Департамент технической политики (от 18.08.2023 № ИСХ- 9246/ЦТЕХ)	В пункте 4 понятие «назначенный срок службы» изложить в редакции: «назначенный срок службы» - календарная продолжительность эксплуатации продукции, при достижении которой эксплуатация продукции должна быть прекращена независимо от ее технического состояния, если не было принято решение о возможности ее дальнейшего использования. Решение о дальнейшем использовании железнодорожного подвижного состава (составных частей - при наличии установленного назначенного срока службы) принимается владельцем подвижного состава (составных частей) по результатам исследований (испытаний), экспертиз и измерений продукции в целях определения остаточного срока службы (остаточного ресурса). Исследования (испытания), экспертизы и измерения продукции проводятся аккредитованным и внесенным в Единый реестр органов по оценке соответствия Евразийского экономического союза органом инспекции в пределах своей области аккредитации по договору с владельцем подвижного состава (составных частей);».	
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	СОЖТ (от 18.08.2023 № 359; получено по электронной почте 21.08.2023)	Понятие «назначенный срок службы» изложить в редакции: ««Назначенный срок службы» - календарная продолжительность, при достижении которой эксплуатация объекта должна быть прекращена независимо от его технического состояния. Эксплуатация железнодорожного подвижного состава по истечении назначенного срока службы может быть продолжена при условии подтверждении его безопасности на основе решения, предусмотренного соответствующей документацией.». ОБОСНОВАНИЕ: основано на положениях ГОСТ Р 27.102-2021	
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	АО «Трансмашхолдинг» (от 18.08.2023 № 6114- ДВСиКК)	Сохранить понятие «назначенный срок службы» в действующей редакции ТР ТС 001/2011 ОБОСНОВАНИЕ: По достижению назначенного срока службы эксплуатация продукции прежде всего должна быть прекращена. Дальнейшее использование возможно в случае назначения продукции нового назначенного срока службы с последующей оценкой соответствия продукции в соответствии с теми же процедурами оценки соответствия, что и для вновь изготовленной продукции	

1	2	3	4
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	ООО «ЕВРАЗ ТК» (от 12.07.2023 № 05-07/ДТР)	<p>Внести в пункт 4 ТР ТС термин «опасные вещества и материалы» - вещества и материалы взаимодействие с которыми и между собой способны создать недопустимые риски биологической, химической, пожарной, термической видов безопасности, безопасности излучений и взрывобезопасности;»</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Важное уточнение, которое избавит излишние требования к содержанию РЭ и РД на составные части не содержащие опасных веществ и материалов, что относится к значительной группе металлических составных частей, утилизация которых осуществляется путём использования как металлолом, имеющий многочисленные специализированные методы безопасного получения и использования.</p>	Отклонено
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	СРО Ассоциация «Промжелдортранс» (от 18.08.2023 № АП-425-023)	<p>В пункт 4 добавить понятие «остаточный ресурс» - суммарная наработка объекта от момента контроля его технического состояния до момента достижения объектом предельного состояния;»</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: В соответствии с пояснительной запиской к проекту изменений №2 в технический регламент Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» ТР ТС 001/2011, цель принятия изменений «Установление механизмов и процедур продления срока службы железнодорожного подвижного состава и его составных частей.</p> <p>Ввод термина «остаточный ресурс» необходимо для установления механизма и процедуры продления срока службы железнодорожного подвижного состава.</p>	Отклонено
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	ООО «ИЦ «Привод-Н» (от 21.08.2023 № 875-ИЦ)	<p>в раздел «Основные понятия» добавить «Оценка технического состояния подвижного состава - комплекс работ по проверке технического состояния подвижного состава с использованием визуального, измерительного, неразрушающего и других методов контроля на соответствие требованиям эксплуатационной документации с целью определения возможности дальнейшей безопасной эксплуатации подвижного состава на определенный период»</p>	Отклонено
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	<p>ПАО «НПК ОВК» (от 16.08.2023 № ОВК-108-370);</p> <p>ОВС (от 08.08.2023 № 195);</p> <p>ООО «УК РМ Рейл», ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ)</p>	<p>«предельное состояние» - состояние продукции, при котором ее дальнейшая эксплуатация недопустима или нецелесообразна, или восстановление ее работоспособного состояния невозможно или нецелесообразно.</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Предлагаем заимствовать термин из ГОСТ 32192 с учетом изменения № 2 (окончательная редакция).</p>	Принято в редакции: «предельное состояние» – состояние продукции, при котором ее дальнейшая эксплуатация недопустима либо восстановление ее работоспособного состояния невозможно;
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	ООО «ЕВРАЗ ТК» (от 12.07.2023 № 05-07/ДТР)	<p>В пункте 4 понятие «предельное состояние» изложить в редакции: <u>Вариант 1 (не предпочтительный):</u> ««предельное безопасное состояние» - состояние продукции, при котором ее дальнейшая эксплуатация недопустима по оценке рисков;». <u>Вариант 2 (обеспечивающий применение «широкого» стандартного понятия в ТР ТС с</u></p>	

1	2	3	4
		<p><u>пояснениями</u>):</p> <p>«предельное состояние» - состояние продукции, в котором дальнейшая эксплуатация недопустима или нецелесообразна, либо восстановление работоспособного состояния невозможно или нецелесообразно.</p> <p>Примечание:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Недопустимость дальнейшей эксплуатации определяют оценкой недопустимого риска и критериями предельного состояния объекта по условиям безопасности (критерии предельного безопасного состояния). 2. Нецелесообразность эксплуатации и невозможность восстановления работоспособного состояния определяют другими методами, соблюдающие условия безопасности. 3. Предельные состояния по соответствующим критериям должны обеспечивать безопасное состояние в эксплуатации. <p>ОБОСНОВАНИЕ:</p> <p><u>Вариант 1:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Предложенная формулировка необоснованно ограничивает стандартное понятие только для условий безопасности, что может потребовать необоснованного «сужения» стандартного термина при приведении его к содержанию по ТР ТС. 2. Мало предпочтительно, но целесообразно дополнить термин словом «безопасное», что исключит потребность «в сужении» стандартного термина (ГОСТ 27.002 и ГОСТ Р 27.102). 3. Предельных состояний у продукции несколько. По стандартному определению их как минимум 4-ре, когда продолжение эксплуатации недопустимо или нецелесообразно, а также, когда восстановление работоспособного состояния невозможно или нецелесообразно. Нецелесообразность нельзя рассматривать только с экономической стороны, она в большей мере предполагает техническую составляющую. Например, в КД установлено, что без замены масла эксплуатация допустима и вполне возможна, но явно нецелесообразна по будущим износам. То есть одного критерия недопустимости недостаточно, нужно оценить имеющуюся допустимость на целесообразность. <p>Другой пример, восстановить работоспособное состояние гребня колеса возможно наплавкой, но это нецелесообразно вследствие увеличения риска будущих отказов, возможно и критических. Значит одного критерия невозможности восстановления работоспособного состояния тоже недостаточно, нужно оценить и целесообразность такого восстановления.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Предельные состояния должны иметь критерии, а они самостоятельно или в совокупности с другими могут быть как для ТО и Р, так и для прекращения эксплуатации по условиям безопасности. То есть на объект всегда имеется целая система критериев предельных состояний для различных целей, соблюдение которых и обеспечивается эксплуатация с заданными показателями надёжности и безопасности. 5. К сожалению, в стандартах на продукцию нет полноты требований по стандартному содержанию перечней предельных состояний продукции с соответствующими критериями, с указанием их целей, с оценкой вероятных последствий при несоблюдении 	

1	2	3	4
		<p>(рисков). Оценка рисков имеется в общеотраслевом ГОСТ 34008, а конкретно нет ни в одном стандарте на продукцию, нет и приспособленных к конкретной продукции, стандартов, с методами, порядком и правилами оценки рисков. Например, на грузовые вагоны, их составные части.</p> <p><u>Вариант 2:</u></p> <p>1. ТР ТС - документ для безопасности, а значит должен устанавливать только допустимость эксплуатации в безопасном состоянии. По положениям ТР ТС это должно обеспечиваться только при выпуске продукции в обращение с соблюдением заданных условий безопасности (ТО и Р плюс условия эксплуатации) на всех этапах эксплуатации вплоть до утилизации.</p> <p>2. ТР ТС не распространяется на процессы восстановления работоспособного состояния с соблюдением условий безопасности, что осуществляется в эксплуатации, регулируемой по ТР ТС законодательством государств -участниц ЕАЭС (см. абзац 2, пункта 2, раздела I «Область применения» ТР ТС 003/2011.</p> <p>3. Отсюда вывод - целесообразно использовать полноформатный стандартный термин предельного состояния и критерия предельного состояния в точности по ГОСТ Р 27.102, предложенный в варианте 2. 2. Это исключает «однобокость» в проектировании с оценками показателей надёжности и безопасности.</p> <p>4. Ведь объект может быть безопасным, но одновременно и недостаточно надёжным, которым, например, является подвижной состав и большинство его составных частей. Именно это обуславливает применение системы планово-предупредительного ТО и Р, которая обеспечивает требуемые показатели не только надёжности, но и безопасности.</p>	
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	АО «ВМЗ», ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ)	<p>предельное состояние - состояние объекта с критериями, установленными в стандартах и/или технической документации, при достижении которых эксплуатация может быть продолжена только по решению, обеспечивающему соблюдение функциональности и безопасности.</p>	
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	СОЖТ (от 18.08.2023 № 359; получено по электронной почте 21.08.2023)	<p>В пункте 4 понятие «предельное состояние» изложить в редакции: ««Предельное состояние» - состояние объекта, при котором его дальнейшая эксплуатация недопустима или нецелесообразна, либо восстановление его работоспособного состояния невозможно или нецелесообразно. Недопустимость дальнейшей эксплуатации устанавливаются на основе критериев предельного состояния объекта».</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: основано на положениях ГОСТ Р 27.102-2021</p>	
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	СРО Ассоциация «Промжелдортранс» (от 18.08.2023 № АП-425-023)	<p>В пункт 4 добавить понятие «предельное состояние» - состояние объекта, в котором его дальнейшая эксплуатация недопустима или нецелесообразна, либо восстановление его работоспособного состояния невозможно или нецелесообразно;»</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: В соответствии с пояснительной запиской к проекту изменений №2 в технический регламент Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» ТР ТС 001/2011, цель принятия изменений «Установление механизмов и процедур продления срока службы железнодорожного подвижного состава</p>	

1	2	3	4
		<p>и его составных частей.</p> <p>Ввод термина «предельное состояние» необходимо для установления механизма и процедуры продления срока службы железнодорожного подвижного состава.</p>	
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	<p>«паспорт» – документ, содержащий сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, а также сведения об оценке соответствия и утилизации продукции;</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: В соответствии с терминологией ТР ТС</p>	Принято в редакции: «паспорт» – документ, содержащий сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, а также сведения об оценке соответствия и утилизации продукции;
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	<p>БелЖД (от 10.08.2023 № 50-02-07/8641); ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ);</p> <p>Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (от 17.08.2023 № 08-14/6791; от 22.08.2023 № 04-02-08/6871)</p>	<p>паспорт - документ, содержащий основные сведения о продукции, а также сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, сведения о приемке, сроке службы и ресурсе, а также сведения об оценке соответствия и утилизации продукции</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: В тексте регламента отсутствует понятие «изделие», при этом применяется понятие «продукция».</p> <p>Полагаем необходимым дополнить паспорт информацией в соответствии с ГОСТ 2.610-2006</p>	
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	СОЖТ (от 18.08.2023 № 359; получено по электронной почте 21.08.2023)	<p>В пункте 4 понятие «паспорт» изложить в редакции: ««Паспорт» - документ, содержащий сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) изделия, а также сведения о подтверждении соответствия и утилизации изделия.».</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: основано на положениях ГОСТ 2.601-2019</p>	
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	СРО Ассоциация «Промжелдортранс» (от 18.08.2023 № АП-425-023)	<p>В пункт 4 добавить понятие «техническое диагностирование»: Контроль (обследование) технического состояния железнодорожного подвижного состава, прогнозирование его технического состояния по показателям прочности, жесткости и ресурса, выполняемые экспертной организацией;»</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: В соответствии с пояснительной запиской к проекту изменений №2 в технический регламент Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» ТР ТС 001/2011, цель принятия изменений «Установление механизмов и процедур продления срока службы железнодорожного подвижного состава и его составных частей.</p> <p>Ввод термина «техническое диагностирование» необходимо для установления механизма и процедуры продления срока службы железнодорожного подвижного состава.</p>	Отклонено
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	ГП «НК «КТЖ» (от 19.07.2023 № 07-2/1357) фактически	<p>«типовой образец» – образец продукции из группы (подгруппы) продукции, планируемой к выпуску или выпускаемой по одному документу, чертежу либо иному документу и (или) образующей типоразмерный (параметрический) ряд, по результатам</p>	Отклонено

1	2	3	4
	поступило позже формирования сводки отзывов	оценки качества которого оценивается вся продукция, входящая в данную группу (подгруппу);	
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	«формуляр» – документ, содержащий сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции , сведения, отражающие техническое состояние данной продукции , сведения об оценке соответствия и утилизации продукции , а также сведения, которые вносят в период его эксплуатации (длительность и условия работы, техническое обслуживание, ремонт и другие данные); ОБОСНОВАНИЕ: В соответствии с терминологией ТР ТС	Принято в редакции: «формуляр» – документ, содержащий сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, сведения, отражающие техническое состояние данной продукции, сведения об оценке соответствия и утилизации продукции, а также сведения, которые вносят в период его эксплуатации (длительность и условия работы, техническое обслуживание, ремонт и другие данные);
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	БелЖД (от 10.08.2023 № 50-02-07/8641); ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ); Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (от 17.08.2023 № 08-14/6791; от 22.08.2023 № 04-02-08/6871)	«формуляр» - документ, содержащий сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, сведения о приемке, сроке службы и ресурсе, сведения, отражающие техническое состояние данной продукции, сведения об оценке соответствия и порядке утилизации продукции, а также сведения, которые вносят в период ее эксплуатации (длительность и условия работы, техническое обслуживание, ремонт и другие данные); ОБОСНОВАНИЕ: В тексте регламента отсутствует понятие «изделие», при этом применяется понятие «продукция». Полагаем необходимым дополнить формуляр информацией в соответствии с ГОСТ 2.610-2006	Принято в редакции: «формуляр» – документ, содержащий сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, сведения, отражающие техническое состояние данной продукции, сведения об оценке соответствия и утилизации продукции, а также сведения, которые вносят в период его эксплуатации (длительность и условия работы, техническое обслуживание, ремонт и другие данные);
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	СОЖТ (от 18.08.2023 № 359; получено по электронной почте 21.08.2023)	В пункте 4 понятие «формуляр» изложить в редакции: ««Формуляр» - документ, содержащий сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) изделия, сведения, отражающие техническое состояние данного изделия, сведения о подтверждении соответствия и утилизации изделия, а также сведения, которые вносят в период его эксплуатации (длительность и условия работы, техническое обслуживание, ремонт и другие данные).». ОБОСНОВАНИЕ: основано на положениях ГОСТ 2.601-2019	
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	БелЖД (от 10.08.2023 № 50-02-07/8641); ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ); Министерство транспорта и коммуникаций	«этикетка» - документ, содержащий гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, сведения о сроке службы и ресурсе, об оценке соответствия продукции ОБОСНОВАНИЕ: В тексте регламента отсутствует понятие «изделие», при этом применяется понятие «продукция». Полагаем необходимым дополнить этикетку информацией в соответствии с ГОСТ 2.610-2006	Принято в редакции: «этикетка» – документ, содержащий гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, сведения об оценке соответствия продукции.

1	2	3	4
	Республики Беларусь (от 17.08.2023 № 08-14/6791; от 22.08.2023 № 04-02-08/6871)		
Пункт 4 ТР ТС 001/2011	СОЖТ (от 18.08.2023 № 359; получено по электронной почте 21.08.2023)	В пункте 4 понятие «этикетка» изложить в редакции: ««Этикетка» - документ, содержащий гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) изделия, сведения о подтверждении соответствия изделия.». ОБОСНОВАНИЕ: основано на положениях ГОСТ 2.601-2019	
Пункт 11 подпункт «в» ТР ТС 001/2011	БелЖД (от 10.08.2023 № 50-02-07/8641); ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ); Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (от 17.08.2023 № 08-14/6791; от 22.08.2023 № 04-02-08/6871)	установления назначенных сроков службы и (или) назначенных ресурсов железнодорожного подвижного состава, а также проведения технического обслуживания и ремонта продукции с необходимой периодичностью. Необходимость установления назначенного срока службы и (или) назначенного ресурса на составные части железнодорожного подвижного состава определяется проектировщиком (разработчиком), значения данных показателей устанавливаются в конструкторской документации ОБОСНОВАНИЕ: Имеются составные части железнодорожного подвижного состава на которые не целесообразно устанавливать назначенные срок службы или ресурс. Предлагается по аналогии с решением ЕЭК от 30.03.2023 № 31 ЕЭК дополнить перечисление в) вторым абзацем	Принято в редакции: «в) установления назначенных сроков службы и (или) назначенных ресурсов железнодорожного подвижного состава, а также проведения технического обслуживания и ремонта продукции с необходимой периодичностью. Необходимость установления назначенного срока службы и (или) назначенного ресурса на составные части железнодорожного подвижного состава определяется проектировщиком (разработчиком), значения данных показателей устанавливаются в конструкторской документации;
Пункт 11 подпункт «в» ТР ТС 001/2011	ООО «ЕВРАЗ ТК» (от 12.07.2023 № 05-07/ДТР)	Подпункт в) пункта 11 изложить в редакции: «в) установления назначенных сроков службы и (или) назначенных ресурсов железнодорожного подвижного состава, а также проведения технического обслуживания и ремонта продукции с необходимой периодичностью. Необходимость установления назначенных сроков службы и (или) назначенных ресурсов на составные части железнодорожного подвижного состава определяется проектировщиком (разработчиком), значения данных показателей отражаются в конструкторской документации;» ОБОСНОВАНИЕ: Целесообразно в отношении составных частей изложить в редакции решения Совета ЕЭК от 30 марта 2023 года № 31, получившее одобрение стран-участниц ЕАЭС.	Назначенные сроки службы и (или) назначенные ресурсы на составные части железнодорожного подвижного состава устанавливаются по результатам расчетов и испытаний на основе методов, предусмотренных межгосударственными или национальными стандартами.»
Пункт 11 подпункт «в» ТР ТС 001/2011	СОЖТ (от 18.08.2023 № 359; получено по электронной почте 21.08.2023)	Подпункт в) пункта 11 изложить в редакции: «в) установления: - назначенных сроков службы и (или) назначенных ресурсов - для железнодорожного подвижного состава; - предельных состояний - для составных частей железнодорожного подвижного	

1	2	3	4
		состава;».	
<p>Пункт 11 подпункт «в» ТР ТС 001/2011</p>	<p>АО «Трансмашхолдинг» (от 18.08.2023 № 6114-ДВСиКК);</p> <p>АО «СТМ» (от 09.08.2023 № СТМ-0704/МСК)</p>	<p>Подпункт в) пункта 11 ТР ТС 001 изложить в редакции: «в) установления назначенных сроков службы (при наличии) и (или) назначенных ресурсов (при наличии) составных частей железнодорожного подвижного состава в соответствии с конструкторской документацией, установления назначенных сроков службы и (или) назначенных ресурсов железнодорожного подвижного состава в соответствии с конструкторской документацией, а также проведения технического обслуживания и ремонта продукции с необходимой периодичностью;».</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Количественные значения показателей назначенного срока службы и (или) ресурса железнодорожного подвижного состава и его составных частей должны устанавливаться в техническом задании и далее в конструкторской документации на продукцию, но не в национальных и межгосударственных стандартах. Являясь в большей степени предметом договорных взаимоотношений сторон, чем исключительно технической характеристикой, а также напрямую влияя на стоимость жизненного цикла продукции, назначенный срок службы и (или) ресурс зависит от целого ряда факторов, таких как – полигон эксплуатации, область применения, система технического обслуживания и ремонта и т.д.</p> <p>Письмом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 10.06.2021 г. № АИ/29-4063 в адрес технического комитета по стандартизации ТК 045 «Железнодорожный транспорт» направлено разъяснение о нецелесообразности установления количественных значений назначенного срока службы (ресурса) в национальных и межгосударственных стандартах, но указании их заказчиком продукции в техническом задании и (или) контракте (договоре) на разработку и изготовлении продукции, исходя из необходимости обеспечения требуемого уровня безопасности, с учетом особенности хозяйственной деятельности заказчика, а также экономически обоснованных требований в части необходимого срока использования продукции.</p>	
<p>Пункт 11 подпункт «е» ТР ТС 001/2011</p>	<p>ООО «ЕВРАЗ ТК» (от 12.07.2023 № 05-07/ДТР)</p>	<p>Предлагается исключить предложенное изменение подпункта е) пункта 11 ТР ТС как излишнее, не нужное и нелогичное дополнение.</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Критерии предельных состояний могут быть указаны только в КД, а значит уточнение про КД явно излишнее. Выделить критерии только для безопасного состояния тоже не логично, потеряем тогда для ТО и Р, другие...</p>	<p>Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС.</p>
<p>Пункт 11 подпункт «е» ТР ТС 001/2011</p>	<p>ООО «Трансойл» (от 07.08.2023 № МП/5263)</p>	<p>Предлагаем уточнить в этой части подпункт е) пункта 11 изложить: «е) установления критериев предельных состояний продукции в соответствии с конструкторской документацией (ремонтной)»</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Разделяя необходимость установления критериев предельных состояний продукции в целях обеспечения безопасности продукции, считаем, что указание на такие критерии и их описание должно находиться в ремонтной документации в составе конструкторской</p>	<p>Оставить в действующей редакции</p>

1	2	3	4
Пункт 11 подпункт «е» ТР ТС 001/2011	ООО «УК РМ Рейл», ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ); ПАО «НПК ОВК» (от 16.08.2023 № ОВК-108-370); ОВС (от 08.08.2023 № 195	Подпункт е) пункта 11 изложить в редакции: 11. е) установления критериев предельных состояний продукции в конструкторской документации;» ОБОСНОВАНИЕ: Если полностью прочитать пункт 11, то получаем следующую формулировку «Безопасность продукции должна обеспечиваться путем е) установления критериев предельных состояний продукции в соответствии с конструкторской документации;...», которая указывает о необходимости отражения предельных состояний в КД на продукцию.	
Пункт 11 ТР ТС 001/2011	АО «ПГК» (поступило по электронной почте от 21.08.2023)	11. Безопасность продукции должна обеспечиваться путем: ... в) установления назначенных сроков службы и (или) назначенных ресурсов продукции железнодорожного подвижного состава, а также проведения технического обслуживания и ремонта продукции с необходимой периодичностью; ... е) установления критериев предельных состояний продукции составных частей железнодорожного подвижного состава или, при невозможности, установления их назначенных сроков службы и (или) назначенных ресурсов; ... з) проведения технического обслуживания и ремонта продукции с необходимой периодичностью	Принято в редакции: «з) проведения технического обслуживания и ремонта продукции с необходимой периодичностью.»
Пункт 11 ТР ТС 001/2011	СОЖТ (от 18.08.2023 № 359; получено по электронной почте 21.08.2023)	Дополнить пункт 11 дополнительным подпунктом в редакции «... проведения технического обслуживания и ремонта продукции с установленной периодичностью до достижения назначенного срока службы/ресурса или предельного состояния;».	
Пункт 11 ТР ТС 001/2011	ОВС (от 08.08.2023 № 195); ПАО «НПК ОВК» (от 16.08.2023 № ОВК-108-370)	Дополнить пунктом 11а в части проведения процедуры продления назначенного срока службы и (или) назначенного ресурса для железнодорожного подвижного состава: «11а. Безопасность железнодорожного подвижного состава, в отношении которого принято решение о выполнении процедуры продления назначенного срока службы и (или) назначенного ресурса, должна обеспечиваться путем: а) осуществления комплекса научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ на основе конструкторской и эксплуатационной документации на изделие при проведении процедуры модернизации железнодорожного подвижного состава с продлением назначенного срока службы и(или) назначенного ресурса; б) осуществления комплекса работ по разработке ремонтной документации на основе конструкторской и эксплуатационной документации на изделие и по освоению ремонта при проведении процедуры ремонта железнодорожного подвижного состава с продлением назначенного срока службы и (или) назначенного ресурса; в) осуществления комплекса работ по разработке методики оценки технического состояния и проведения технического диагностирования для определения остаточного	Отклонено

1	2	3	4
		<p>ресурса железнодорожного подвижного состава;</p> <p>г) установления продленных назначенных сроков службы (продленных назначенных ресурсов) для железнодорожного подвижного состава, а также проведения технического обслуживания и ремонта железнодорожного подвижного состава с необходимой периодичностью;</p> <p>д) проведения комплекса расчетов на основе апробированных методик;</p> <p>е) выбора материалов при проведении процедуры продления назначенного срока службы (назначенного ресурса);</p> <p>ж) определения условий и способов утилизации железнодорожного подвижного состава после процедуры продления назначенного срока службы и(или) назначенного ресурса.</p> <p>Выбор вида комплекса работ, согласно перечислениям а) и б) пункта На, осуществляется в соответствии с требованиями законодательства государств- членов Союза о железнодорожном транспорте».</p>	
<p>Пункт 15 ТР ТС 001/2011</p>	<p>БелЖД (от 10.08.2023 № 50-02-07/8641); ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ); Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (от 17.08.2023 № 08-14/6791; от 22.08.2023 № 04-02-08/6871)</p>	<p>Выбранные проектировщиком (разработчиком) конструкции железнодорожного подвижного состава и его составных частей должны обеспечивать безопасность в течение назначенного срока службы и (или) до достижения назначенного ресурса</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Предельное состояние вид технического состояния продукции, который напрямую зависит от ее наработки. Оно может наступить как от длительной эксплуатации, так и из-за воздействия различных неблагоприятных факторов (сход с рельсов, столкновение подвижного состава и т.д.)</p>	<p>Принято частично:</p> <p>1) Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС. (требуется обсуждение формулировки пункта 15);</p> <p>2) исключить пункт 15 для подтверждения соответствия составных частей требованиям ТР ТС (оставить только для подвижного состава)</p>
<p>Пункт 15 ТР ТС 001/2011</p>	<p>ООО «ЕВРАЗ ТК» (от 12.07.2023 № 05-07/ДТР)</p>	<p>Предлагаются следующие варианты действий и отражения в изменении 2 к ТР ТС:</p> <p><u>Вариант 1:</u> Исключить данный пункт из ТР ТС, как содержащий показатели, не обеспечивающие безопасность по используемой терминологии, предложенной в данном проекте изменения 2 в ТР ТС, не имеющие методов установления и оценки соответствия, а значит вводящие потребителя в заблуждение относительно безопасности продукции в указанный в пункте 15 период эксплуатации.</p> <p><u>Вариант 2:</u> «15. Выбранные проектировщиком (разработчиком) конструкции, система технического обслуживания и ремонта объектов технического регулирования настоящего технического регламента должны обеспечивать безопасное состояние в течение всего периода эксплуатации до утилизации».</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ:</p>	<p>Уточнить в ТР ТС необходимость указания в сертификатах назначенного срока службы (назначенного ресурса)</p>

1	2	3	4
		<p><u>Вариант 1:</u></p> <p>1. Пункт необоснованно содержит НСС/НР, которые не предназначены для обеспечения безопасности по используемой в проекте изменения 2 в ТР ТС терминов НСС/НР.</p> <p>2. Безопасность - это отсутствие критических отказов в критических элементах конструкции, но термины НСС/НР этого важного условия не содержат, а значит бесполезны для ТР ТС и не могут обеспечить безопасность в период до истечения НСС/НР, вводят потребителя в заблуждение относительно безопасности подвижного состава в период до достижения НСС/НР, которые устанавливаются непригодными для безопасности методами по основному (базовому) элементу, а не по критическому, для определения которого (критического элемента) в подвижном составе, его составных частях, в элементах инфраструктуры нет стандартных и верифицированных методов, как и нет методов подтверждения соответствия продукции требованиям пункта 15 (ни для подвижного состава, ни для составных частей и элементов инфраструктуры).</p> <p>3. Если НСС/НР это некий норматив показателя срока службы или ресурса, то это представляет собой некий нормированный срок эксплуатации или нормированную наработку до достижения предельного состояния (см. термин срока службы, ресурса в ГОСТ Р 27.102), а значит упоминание предельного состояния в данном пункте 15 явно излишнее, тем более, что в сложных системах предельных состояний и их критериев огромное множество и ещё для каждой составной части, которая может при достижении критерия предельного состояния как изменять, так не изменять работоспособность, с влиянием и без влияния на безопасное состояние.</p> <p>4. Требований по подтверждению соответствия безопасному состоянию в период до истечения НСС/НР нет в других (не железнодорожных) ТР ТС ЕАЭС. Нет в них (другие ТР ТС ЕАЭС) пункта в предложенной редакции, и имеется только в железнодорожных ТР ТС и метрополитена, для которого включён явно по аналогии с ТР ТС для железнодорожного транспорта.</p> <p>5. Для установления и подтверждения соответствия полностью отсутствуют верифицированные методы для определения нормативов НСС/НР, критериев предельных безопасных состояний, обеспечивающие безусловное соблюдение безопасности в эксплуатации.</p> <p>6. Отсутствие методов оценки соответствия продукции с указанными показателями требованиям ТР ТС создаёт неисполнимость требований пункта 15 и/или введение в заблуждение потребителя в отношении безопасности в указанный в пункте 15 период эксплуатации.</p> <p><u>Вариант 2:</u></p> <p>1. Целесообразно, исключив имеющееся содержание пункта 15, изменить его путём введения требования в ТР ТС о разработке РЭ и РД, обеспечивающие безопасное состояния продукции в период эксплуатации.</p> <p>2. Требование по разработке РЭ и РД может подтверждаться при оценке соответствия проверкой наличия на оцениваемую продукцию.</p>	
Пункт 15 ТР ТС 001/2011	ОВС (от 08.08.2023 № 195)	изложить в редакции: «15. Выбранные проектировщиком (разработчиком) конструкции	

1	2	3	4
		<p>железнодорожного подвижного состава и его составных частей должны обеспечивать безопасность в течение назначенного срока службы и (или) до достижения назначенного ресурса, и (или) до достижения предельного состояния.</p> <p>По истечении назначенного срока службы (назначенного ресурса) железнодорожного подвижного состава должно быть принято решение, предусмотренное соответствующей документацией: о списании, утилизации или проведении процедуры продления назначенного срока службы (назначенного ресурса) (модернизации, ремонта и т.п.)».</p>	
<p>Пункт 15 ТР ТС 001/2011</p>	<p>ООО «УК РМ Рейл», ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ);</p> <p>ПАО «НПК ОВК» (от 16.08.2023 № ОВК- 108-370)</p>	<p>Пункт 15 изложить в редакции: «15. Выбранные проектировщиком (разработчиком) конструкции железнодорожного подвижного состава и его составных частей должны обеспечивать безопасность в течение назначенного срока службы и (или) до достижения назначенного ресурса и (или) до достижения предельного состояния.</p> <p>По истечении назначенного срока службы (назначенного ресурса) железнодорожного подвижного состава и его составных частей должно быть принято решение, предусмотренное соответствующей документацией: о списании, утилизации или проведении процедуры установления нового назначенного срока службы (назначенного ресурса) (модернизации, ремонта, оценки технического состояния и т.п.)».</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Предлагаем заимствовать «Примечание» в определениях «назначенный срок службы» и «назначенный ресурс» из ГОСТ 32192 с учетом проекта Изменения № 2 (окончательная редакция) с целью однозначности процедур, которые могут быть реализованы после окончания назначенного срока службы и назначенного ресурса.</p>	
<p>Пункт 15 ТР ТС 001/2011</p>	<p>СОЖТ (от 18.08.2023 № 359; получено по электронной почте 21.08.2023)</p>	<p>Пункт 15 изложить в редакции: «Выбранные проектировщиком (разработчиком) конструкции должны обеспечивать безопасность: - для железнодорожного подвижного состава - в течение назначенного срока службы и (или) до достижения назначенного ресурса; - для составных частей железнодорожного подвижного состава - до достижения предельного состояния.».</p>	
<p>Пункт 15 ТР ТС 001/2011</p>	<p>АО «ПГК» (поступило по электронной почте от 21.08.2023)</p>	<p>изложить в редакции: «15. Выбранные проектировщиком (разработчиком) конструкции железнодорожного подвижного состава и его составных частей должны быть безопасны обеспечивать безопасность в течение назначенного срока службы и (или) до достижения назначенного ресурса, в течение назначенного срока хранения, конструкции составных частей - до достижения предельного состояния в соответствии с установленными критериями предельного состояния. В случае невозможности установления для составных частей критериев предельного состояния или невозможности обеспечения контроля предельного состояния, для таких составных частей должен устанавливаться назначенный срок службы и (или) назначенный ресурс.</p> <p>Конструкции железнодорожного подвижного состава и его составных частей должны выдерживать воздействия и нагрузки, которым они могут подвергаться в процессе эксплуатации».</p>	

1	2	3	4
Пункт 15 ТР ТС 001/2011	ООО «НПО САУТ», ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ)	<p>15. Выбранные проектировщиком (разработчиком) конструкции железнодорожного подвижного состава и его составных частей должны обеспечивать безопасность в течение назначенного срока службы и (или) до достижения назначенного ресурса и (или) до достижения предельного состояния, а также выдерживать воздействия и нагрузки, которым они могут подвергаться в процессе эксплуатации</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - устойчивость к механическим воздействиям; - устойчивость к климатическим воздействиям; - класс защиты оболочки; - стойкость к воздействию электромагнитных помех; - электрическая прочность и электрическое сопротивление изоляции 	
Пункт 15 ТР ТС 001/2011	ООО «ИЦ «Привод-Н» (от 21.08.2023 № 875- ИЦ)	<p>п. 15 ТР ТС 001/2011 в редакции: «Выбранные проектировщиком (разработчиком:) конструкции железнодорожного подвижного состава и его составных частей должны выдерживать воздействия и нагрузки, которым они могут подвергаться в процессе эксплуатации»</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Ввиду отсутствия поддерживающих стандартов по оценке назначенного срока службы и (или) назначенного ресурса, и (или) назначенного срока хранения</p>	
Пункт 19 ТР ТС 001/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	<p>19. В случае внесения изменений в конструкцию или технологию изготовления продукции, влияющих на безопасность, а также при модернизации железнодорожного подвижного состава, должна быть проведена оценка соответствия продукции в порядке, установленном разделом VII настоящего технического регламента</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Аналогично пункту 19 ТР ТС 002/2011 с учетом термина «модернизация железнодорожного подвижного состава»</p>	<p>Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС</p>
Пункт 19 ТР ТС 001/2011	БелЖД (от 10.08.2023 № 50-02- 07/8641); ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ); Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (от 17.08.2023 № 08- 14/6791; от 22.08.2023 № 04-02- 08/6871)	<p>В случае внесения изменений в конструкцию или технологию изготовления продукции, влияющих на безопасность, а также при модернизации железнодорожного подвижного состава должна быть проведена оценка соответствия в порядке, установленном разделом VII настоящего технического регламента.»</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Уточнена формулировка в соответствии с применяемыми в ТР ТС понятиями «продукция» и «модернизация железнодорожного подвижного состава»</p>	
Пункт 19	ОВС	Пункт 19 изложить в редакции:	

1	2	3	4
ТР ТС 001/2011	(от 08.08.2023 № 195) ПАО «НПК ОВК» (от 16.08.2023 № ОВК-108-370)	«19. В случае внесения в конструкцию или технологию изготовления продукции изменений, влияющих на ее безопасность, а также при проведении процедуры продления назначенного срока службы и (или) назначенного ресурса для железнодорожного подвижного состава должна проводиться оценка соответствия продукции в порядке, установленном разделом VII настоящего технического регламента».	
Пункт 19 ТР ТС 001/2011	СОЖТ (от 18.08.2023 № 359; получено по электронной почте 21.08.2023)	Пункт 19 изложить в редакции: «В случае внесения изменений, влияющих на безопасность, в конструкторскую документацию на изготовление или технологию изготовления железнодорожного подвижного состава и (или) его составных частей, а также при выполнении модернизации железнодорожного подвижного состава должна быть проведена оценка соответствия продукции в порядке, установленном разделом VII настоящего технического регламента.».	
Пункт 55 ТР ТС 001/2011	БелЖД (от 10.08.2023 № 50-02-07/8641); ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ); Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (от 17.08.2023 № 08-14/6791; от 22.08.2023 № 04-02-08/6871)	Оставить в редакции действующего ТР ТС ОБОСНОВАНИЕ: Так как предельное состояние в случае не качественного изготовления продукции может наступить в любой период эксплуатации Наличие словосочетания «Или предельного состояния» исключает как таковую необходимость установления временных показателей (назначенных срока службы и (или) ресурса) Назначенные срок службы и (или) ресурс должны соответствовать значениям вероятности безотказной работы по отношению к критическим отказам, близким к единице	Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС
Пункт 55 ТР ТС 001/2011	ООО «ЕВРАЗ ТК» (от 12.07.2023 № 05-07/ДТР)	Абзац первый пункта 55 изложить в редакции: «55. Запас статической прочности и коэффициент запаса сопротивления усталости должны обеспечивать механическую безопасность колес колесных пар, центров колесных, осей и бандажей колесных пар железнодорожного подвижного состава, боковых рам и надрессорных балок тележек грузовых вагонов в течение назначенного срока службы (при наличии) либо до достижения назначенного ресурса (при наличии) или предельного состояния.». ОБОСНОВАНИЕ: Целесообразно использовать термин механическая безопасность, имеющийся в ТР ТС и не употребляемый по тексту ТР ТС. Недопустимо требовать отсутствие трещин, которые возникают в процессах износа, включая контактно-усталостный износ. Выкрашивание поверхности катания происходят именно от контактно-усталостных трещин. Исключение трещин потребует кратного увеличения частоты обточек, так как хэд-чеки и предвестники трещин возникают уже при пробеге 10-20 тыс. км., а обточки по износу гребня осуществляются после 40-50 т. км. пробега. Для безопасного состояния важно, чтобы трещины не развивались неуправляемо в	

1	2	3	4
		критические трещины, что является условием механической безопасности, как отсутствие риска необратимой утраты межэлементных механических связей вследствие пластических деформаций и разрушений от развития критических усталостных трещин.	
Пункт 55 абзац первый ТР ТС 001/2011	СОЖТ (от 18.08.2023 № 359; получено по электронной почте 21.08.2023)	Абзац первый пункта 55 изложить в редакции: «Запас статической прочности и коэффициент запаса сопротивления усталости не должны допускать образование трещин колес колесных пар, центров колесных, осей и бандажей колесных пар железнодорожного подвижного состава, боковых рам и надрессорных балок тележек грузовых вагонов до достижения ими предельного состояния.»	
Пункт 55 ТР ТС 001/2011	ОАО «ТВЗ», ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ)	Абзац первый пункта 55 изложить в редакции: «55. Запас статической прочности и коэффициент запаса сопротивления усталости не должны допускать образование трещин колес колесных пар, центров колесных, осей и бандажей колесных пар железнодорожного подвижного состава, боковых рам и надрессорных балок тележек грузовых вагонов в течение назначенного срока службы либо до достижения назначенного ресурса.» ОБОСНОВАНИЕ: Необходимо исключить выражение «или предельного состояния», т.к. предельное состояние не регламентируется каким-либо сроком и может наступить в любой момент в течение назначенного срока службы (назначенного ресурса). Данное обстоятельство сводит на нет требование к назначенному сроку службы (назначенному ресурсу), которые согласно ГОСТ 33272 и ГОСТ Р 54123 устанавливаются как показатели безопасности. Иными словами, вместо безопасной эксплуатации железнодорожного подвижного состава в течение назначенного срока службы (назначенного ресурса) допускается возможность его безопасной эксплуатации до возникновения предельного состояния. Таким образом, ни о каком гарантированном сроке (ресурсе) безопасной эксплуатации железнодорожного подвижного состава речи вообще не идет, т.к. предельное состояние не регламентируется никаким сроком и может наступить в любой момент (через день, неделю, месяц, год, ...).	
Пункт 69 ТР ТС 001/2011	ООО «УК РМ Рейл», ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ); ОВС (от 08.08.2023 № 195)	Дополнить проект изменений № 2 ТР ТС 001/2011 пунктом следующего содержания: «Первое предложение пункта 69 изложить в редакции: «69. Должна быть обеспечена защита локомотивов, моторвагонного подвижного состава, пассажирских вагонов и изотермических вагонов с автономной энергетической установкой от перенапряжений, перегрузок, коротких замыканий в цепях тягового и вспомогательного электрооборудования и в цепях управления, замыканий на землю, снятия напряжения в контактной сети, в том числе при рекуперативном торможении, от повышения и понижения напряжения в контактной сети, буксования и юза колесных пар...» ОБОСНОВАНИЕ ООО «УК РМ Рейл», ОПЖТ: Замечаний к изменению первого абзаца пункта 74 нет (пункт 15 изменений). При этом в действующей редакции пункта 69 устанавливаются требования, в том числе и к вагонам- термосам, что является нецелесообразным, в связи с отсутствием в них цепей тягового и вспомогательного электрооборудования и цепей управления.	Принято в редакции: «69. Должна быть обеспечена защита локомотивов, моторвагонного подвижного состава, пассажирских и изотермических вагонов с энергетической установкой от перенапряжений, перегрузок, коротких замыканий в цепях тягового и вспомогательного электрооборудования и в цепях управления, замыканий на землю, снятия напряжения в контактной сети, в том числе при рекуперативном торможении, от повышения и понижения напряжения в контактной

1	2	3	4
		<p>ОБОСНОВАНИЕ ОВС: (по аналогии с изменением пункта 74, принятым в рамках заседания Рабочей группы от 25-27 января 2023 года)</p>	<p>сети, боксования и юза колесных пар. Для всех видов защиты, кроме защиты от перенапряжений, должна быть предусмотрена сигнализация о срабатывании защиты. Узлы и детали подвижной единицы не должны повреждаться при коротких замыканиях в контактной сети или в высоковольтных цепях железнодорожного подвижного состава. Защищенные узлы и детали должны быть изготовлены с учетом воздействия на них аппаратов защиты.»</p>
<p>Пункт 74 абзац первый ТР ТС 001/2011</p>	<p>СОЖТ (от 18.08.2023 № 359; получено по электронной почте 21.08.2023)</p>	<p>Абзац первый пункта 74 изложить в редакции: «Локомотивы, моторвагонный подвижной состав, специальный железнодорожный подвижной состав, пассажирские вагоны, изотермические вагоны с энергетической установкой должны быть оборудованы системами пожарной сигнализации, специальными местами для размещения огнетушителей, противопожарного инвентаря. Машинные помещения (отделения), распределительные шкафы и подвагонные ящики с электрооборудованием напряжением более 1 000 В, а также помещения, в которых установлены двигатели внутреннего сгорания для целевых нужд могут быть защищены установками для пожаротушения, необходимость и достаточность которой, определяется организацией-проектировщиком с учётом пожарной опасности объекта.»</p>	<p>Принято в редакции (первый абзац): «Локомотивы, моторвагонный подвижной состав, специальный железнодорожный подвижной состав, пассажирские вагоны и изотермические вагоны с холодильной и (или) энергетической установкой должны быть оборудованы системами пожарной сигнализации, специальными местами для размещения огнетушителей, противопожарного инвентаря. Машинные помещения (отделения), распределительные шкафы и подвагонные ящики с электрооборудованием напряжением более 1 000 В, а также помещения, в которых установлены двигатели внутреннего сгорания для целевых нужд должны обеспечивать пожаробезопасность.»</p>
<p>Пункт 79 ТР ТС 001/2011</p>	<p>ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)</p>	<p>79. Пассажирские вагоны должны быть оборудованы следующими устройствами: в) экологически чистые туалетные комплексы (за исключением багажных и прочих вагонов); ... е) поездное радиовещание (для штабных и прочих вагонов); ОБОСНОВАНИЕ: Применительно к подпункту «в»: в багажных вагонах и некоторых прочих может не быть обслуживающего персонала, и, следовательно, туалетов в вагоне может и не быть</p>	<p>Принято в редакции: «в) экологически чистые туалетные комплексы (для вагонов с местами для пассажиров и (или) обслуживающего персонала); ... е) поездное радиовещание (для штабных вагонов);»</p>

1	2	3	4
		<p>Применительно к подпункту «е»: радиовещание в своём классическом смысле – это передача сообщений на расстояние от «одного» «всем» посредством радиоволн. Радиостанции должны быть только в штабных, а также могут быть в служебно-технических, служебных, клубах, санитарных вагонах, вагонах-лабораториях и прочих.</p>	
<p>Пункт 83 ТР ТС 001/2011</p>	<p>ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)</p>	<p>83. Изотермические вагоны со служебными помещениями должны быть оборудованы следующими устройствами: ... ОБОСНОВАНИЕ: Вспомогательным помещениям кондиционер не нужен</p>	<p>Принято</p>
<p>Пункт 84 ТР ТС 001/2011</p>	<p>ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)</p>	<p>84. Вагоны изотермические, предназначенные для перевозки продовольственного сырья и пищевых продуктов, должны обеспечивать требуемый коэффициент теплопередачи через ограждение, температуру, показатели воздухообмена в пределах допустимых значений для каждого вида продовольственного сырья и пищевых продуктов. ОБОСНОВАНИЕ: Требования по поддержанию влажности отсутствуют в договоре СПС и Правилах перевозок железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов</p>	<p>Принято в редакции: «84. Вагоны изотермические, предназначенные для перевозки продовольственного сырья и пищевых продуктов, должны обеспечивать требуемый коэффициент теплопередачи грузового отделения кузова, температуру, показатели воздухообмена в пределах допустимых значений для каждого вида продовольственного сырья и пищевых продуктов.»</p>
<p>Пункт 90 ТР ТС 001/2011</p>	<p>ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)</p>	<p>90. Железнодорожный подвижной состав (кроме грузовых вагонов) должен быть оборудован визуальными и звуковыми сигнальными устройствами. ОБОСНОВАНИЕ: Редакционная правка</p>	<p>Принято в редакции (действующая редакция ТР ТС 001/2011): «90. Железнодорожный подвижной состав должен быть оборудован визуальными и звуковыми сигнальными устройствами.»</p>
<p>Пункт 96 ТР ТС 001/2011</p>	<p>ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)</p>	<p>96. Вагоны-цистерны по обеим сторонам снаружи котла должны быть оборудованы лестницами со ступеньками, предотвращающими скольжение ног, а также поручнями. В зависимости от назначения котлы и рамы цистерн должны быть оборудованы системами заземления соответствующей конструкции. ... Конструкция сливо-наливной, предохранительной и контрольно-измерительной арматуры должна выдерживать повреждения без вытекания груза или должна быть защищена от повреждений, которые могут вызвать вытекание груза из котла, в случае схода вагона-цистерны с рельсов. ОБОСНОВАНИЕ: В соответствии с 184-ФЗ требование в ТР ТС к конструктиву возможно только, если конструктив обеспечивает безопасность. Здесь безопасность в отсутствии скольжения ног, а конструктив может быть разный - просечно-вытяжной лист, колосникового типа и т.д. Уточнение в соответствии с терминологией ТР ТС</p>	<p>Отклонено</p>
<p>Пункт 97</p>	<p>ООО «ЕВРАЗ ТК»</p>	<p>Пункт 97 изложить в редакции: «97. В эксплуатационных документах</p>	<p>Принято в редакции:</p>

1	2	3	4
ТР ТС 001/2011	(от 12.07.2023 № 05-07/ДТР)	<p>железнодорожного подвижного состава и его составных частей (для подвижного состава - в руководстве по эксплуатации) должны содержаться рекомендации по безопасной утилизации содержащихся в них опасных веществ и материалов при утилизации по принятому об этом решению по истечении назначенного срока службы и (или) назначенного ресурса железнодорожного подвижного состава и его составных частей, а также при достижении критериев предельного состояния, требующее по конструкторской документации проведение утилизации.».</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Предложенная редакция с важными и существенными уточнениями обеспечивает однозначность требования пункта 97:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Исключает, содержащееся в проекте требование по обязательной утилизации по истечению НСС/НР, что противоречит даже проекту термина НСС/НР. 2. Уточняет, что достижение предельного состояния даже по «зауженному» предложенному термину вовсе не означает обязательной утилизации, которая должна осуществляться по критериям предельных состояний, указанные в КД. 3. Данное требование должно относиться только к продукции, содержащей опасные вещества и материалы, так как для большинства металлоизделий этого совершенно не требуется, а способы использования металлолома весьма многочисленны и РЭ и РД не должны ограничивать потребителя в их выборе. 4. Нужно внести термин «опасные вещества и материалы», ниже предложен проект такого термина. 	«97. В эксплуатационных документах железнодорожного подвижного состава и его составных частей (для подвижного состава – в руководстве по эксплуатации) должны содержаться рекомендации по безопасной утилизации железнодорожного подвижного состава и его составных частей, а также материалов и веществ, применяемых в них.»
Пункт 97 ТР ТС 001/2011	СОЖТ (от 18.08.2023 № 359; получено по электронной почте 21.08.2023)	Пункт 97 изложить в редакции: «В эксплуатационных документах соответствующего вида на продукцию должны содержаться рекомендации по их безопасной утилизации, а также материалов и веществ, применяемых в них.».	
Пункт 97 ТР ТС 001/2011	ООО «УК РМ Рейл», ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ)	- ПРИМЕЧАНИЕ: Для разработчиков конструкторской документации требуется переходный период для приведения конструкторской документации в соответствие с новыми требованиями ТР ТС.	
Пункт 103 ТР ТС 001/2011	СОЖТ (от 18.08.2023 № 359; получено по электронной почте 21.08.2023)	Предлагаем последний абзац пункта 103 изложить в следующей редакции: «При изготовлении рам и балок методом сварки допускается наносить знаки маркировки другим методом, обеспечивающим сохранность маркировки до достижения предельного состояния.».	Отклонено
Пункт 109 ТР ТС 001/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	Пункт изложить в следующей редакции: «Выполнение требований стандартов, включенных в перечень стандартов, в результате применения которых обеспечивается соблюдение требований настоящего технического регламента, обеспечивается путем проведения испытаний, установленных в стандартах, включенных в перечень международных и региональных (межгосударственных) стандартов, а в случае их отсутствия - национальных (государственных) стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний)	Принято в редакции: «109. Выполнение требований настоящего технического регламента, обеспечивается путем проведения испытаний, методы и порядок которых установлены в стандартах, включенных в перечень

1	2	3	4
		и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований настоящего технического регламента и осуществления оценки соответствия объектов технического регулирования; визуального контроля, проводимого органом по сертификации; экспертизой документации, проводимой органом по сертификации или по решению органа по сертификации иной организацией, в качестве которой может выступать другой орган по сертификации, аккредитованная испытательная лаборатория (центр) или аккредитованный орган инспекции, область аккредитации которых распространяется на продукцию»	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 настоящего технического регламента и осуществления оценки соответствия объектов технического регулирования; визуального контроля; экспертизой документации.»
Раздел V ТР ТС 001/2011	СРО Ассоциация «Промжелдортранс» (от 18.08.2023 № АП-425-023)	<p>Добавить п. 107_1 в раздел V в следующей редакции: «107_1. Решение о дальнейшем использовании железнодорожного подвижного состава (составных частей — при наличии установленного назначенного срока службы) принимается владельцем железнодорожного подвижного состава (составных частей) только после выполнения работ, определенных в решении о продлении назначенного срока службы железнодорожного подвижного состава после проведения технического диагностирования.</p> <p>Возможность продления назначенного срока службы подвижного состава определяют наличием у него остаточного ресурса после проведения технического диагностирования.</p> <p>Работы по техническому диагностированию железнодорожного подвижного состава (составных частей) осуществляют экспертные организации, аккредитованные в национальном органе по аккредитации государств-членов ЕАЭС.»</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: В соответствии с пояснительной запиской к проекту изменений №2 в технический регламент Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» ТР ТС 001/2011, цель принятия изменений «Установление механизмов и процедур продления срока службы железнодорожного подвижного состава и его составных частей.</p> <p>Предлагаемая редакция не соответствует цели, так как не устанавливает механизмы и процедуру продления срока службы железнодорожного подвижного состава и его составных частей, а лишь (как и в действующей редакции) устанавливает, по сути, единственно возможный вариант продления назначенного срока службы с проведение модернизации железнодорожного подвижного состава.</p> <p>Предлагаем установить механизм и процедуру продления срока службы железнодорожного подвижного состава.</p> <p>В отношении составных частей считаем установление механизма установления и продления назначенного срока службы нецелесообразным так как данное решение повлечет за собой существенные финансовые риски для бизнеса.</p>	Отклонено
Раздел VII	ООО «ИЦ «Привод-Н»	В раздел VII «Оценка соответствия» добавить «Оценка соответствия требованиям	Отклонено

1	2	3	4
ТР ТС 001/2011	(от 21.08.2023 № 875-ИЦ)	настоящего технического регламента проводится в формах подтверждения соответствия, и оценки технического состояния для продукции с продлённым сроком службы).	
Пункт 118 первый абзац ТР ТС 001/2011	БелГУТ (от 18.08.2023 № 37-19/3820)	<p>Изложить в новой редакции: «Сертификат не может быть выдан на продукцию, указанную в приложениях № 2 и 3 к настоящему техническому регламенту, конструкторская документация на которую на момент принятия решения о выдаче сертификата имеет литеру «О»»</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Редакционная правка.</p> <p>Буквальное прочтение действующей редакции текста не позволяет проводить любые процедуры по сертификации продукции, имеющей конструкторскую документацию с литерой «О», включая регистрацию заявки, отбор образцов и т. д. Вместе с тем, возможность предоставления документации заявителем вплоть до момента выдачи сертификата подразумевает возможность проведения процедур сертификации с присвоением литер О1 и А перед выдачей сертификата. Предлагаемая редакция оставляет смысловую нагрузку устраняя разночтения в трактовке.</p>	<p>Отклонено.</p> <p>Пункт 142 дополнить абзацем: «Для продукции, указанной в приложениях № 2 и 3 к настоящему техническому регламенту, конструкторской документации на которую присвоена литера «О», могут быть проведены процедуры а) – г)»</p>
Пункт 121 ТР ТС 001/2011	ПАО «НПК ОВК» (от 16.08.2023 № ОВК-108-370); ОВС (от 08.08.2023 № 195)	<p>изложить в редакции: «121. На железнодорожный подвижной состав, для которого проведена процедура продления назначенного срока службы и (или) назначенного ресурса (модернизация железнодорожного подвижного состава с продлением назначенного срока службы, ремонт железнодорожного подвижного состава с продлением назначенного срока службы), распространяются те же процедуры оценки соответствия, что и на вновь изготовленный железнодорожный подвижной состав».</p>	<p>Принято к сведению.</p> <p>Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС</p>
Пункт 121 ТР ТС 001/2011	АО «Трансмашхолдинг» (от 18.08.2023 № 6114-ДВСиКК)	<p>Пункт 121 изложить в редакции: «121. На продукцию (в том числе выпущенную в обращение), прошедшую модернизацию (в том числе с продлением срока службы), распространяются те же процедуры оценки соответствия, что и на вновь изготовленную продукцию.»</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: В целях разъяснения положений раздела 121 в соответствии с предлагаемыми изменениями в раздел 4.</p>	
Пункт 142 подпункт «в» ТР ТС 001/2011	ООО «ЕВРАЗ ТК» (от 12.07.2023 № 05-07/ДТР)	<p>Подпункт в) пункта 142 ТР ТС изложить в следующей редакции: «в) проведение идентификации продукции и (или) отбор образцов продукции (типовых образцов продукции) (далее - образцы продукции);».</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: По аналогии с Пунктом 23 рассматриваемого приложения 1 к решению Совета ЕЭК в отношении изменения 2 в ТР ТС в части подпункта в) пункта 124 ТР ТС.</p>	<p>Принято в редакции: «в) проведение органом по сертификации идентификации продукции и (или) отбора образцов продукции;»</p>
Пункт 142 подпункт «е» ТР ТС 001/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	<p>Дополнить пункт 142 подпунктом «г1»: г1) проведение органом по сертификации экспертизы представленных заявителем технических документов. Экспертиза может проводиться уполномоченным органом по сертификации лицом, в качестве которого может выступать другой орган по сертификации,</p>	<p>Принято частично: 1) Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов</p>

1	2	3	4
		<p>аккредитованная испытательная лаборатория (центр) или аккредитованный орган инспекции, область аккредитации которых распространяется на продукцию;</p> <p>...</p> <p>е) обобщение и анализ органом по сертификации, результатов исследований (испытаний) и измерений образцов продукции и результатов анализа состояния производства продукции (при наличии), а также результатов экспертизы комплекта документов, представленных заявителем;</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Аналогичное предложение в ТР ТС 002/2011 и ТР ТС 003/2011</p>	<p>государств-членов ЕАЭС.</p> <p>Требуется обсуждение формулировки вводимого подпункта «г1» (термин «техническое заключение», включение в перечень представляемых заявителем документов (при необходимости)</p> <p>2) принято изменение подпункта «е»</p>
<p>Пункт 145 подпункт «а» ТР ТС 001/2011</p>	<p>ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)</p>	<p>145. К заявке прилагаются следующие документы:</p> <p>а) для серийно выпускаемой продукции:</p> <p>...</p> <p>копия договора с изготовителем (в том числе с иностранным изготовителем), предусматривающего обеспечение соответствия поставляемой на таможенную территорию Союза продукции требованиям настоящего технического регламента и ответственность за несоответствие такой продукции указанным требованиям (для уполномоченного изготовителем лица);</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: В соответствии с пунктом 14 Типовых схем оценки соответствия, утвержденных Решением Совета ЕЭК от 18.04.2018 № 44</p>	<p>Принято</p>
<p>Пункт 145 последний абзац ТР ТС 001/2011</p>	<p>ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)</p>	<p>145. К заявке прилагаются следующие документы:</p> <p>...</p> <p>По решению органа по сертификации допускается замена испытаний продукции результатами экспертизы о распространении результатов испытаний аналогичных образцов продукции, приведенных в протоколах сертификационных испытаний давностью не более 5 лет. Экспертиза проводится органом по сертификации или по решению органа по сертификации иной организацией, в качестве которой может выступать другой орган по сертификации, аккредитованная испытательная лаборатория (центр) или аккредитованный орган инспекции, область аккредитации которых распространяется на продукцию.</p>	<p>Принято к сведению.</p> <p>Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС.</p> <p>(см. включение подпункта «г1» в пункт 142)</p>
<p>Пункт 151 ТР ТС 001/2011</p>	<p>ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)</p>	<p>151.</p> <p>...</p> <p>По согласованию с заявителем отбор образцов продукции может проводиться уполномоченным органом по сертификации лицом, в качестве которого может выступать другой орган по сертификации или аккредитованная испытательная лаборатория (центр), в область аккредитации которых включена соответствующая продукция.</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: В соответствии с пунктом 45 Типовых схем оценки соответствия,</p>	<p>Принято</p>

1	2	3	4
		утвержденных Решением Совета ЕЭК от 18.04.2018 № 44	
Пункт 151 ТР ТС 001/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	<p>Пункт 151 дополнить абзацем: При сертификации объектов технического регулирования, приведенных в приложении № 6 к настоящему техническому регламенту, допускается проведение отбора образцов их составных частей, для которых в соответствии с методами исследований (испытаний) и измерений содержащимися в стандартах, включенных в перечень международных и региональных (межгосударственных) стандартов, а в случае их отсутствия – национальных (государственных) стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений предусмотрены испытания не в составе сертифицируемых объектов технического регулирования.</p> <p>Аналогичное изменение внести в ТР ТС 002/2011 и 003/2011</p>	<p>Принято в редакции: «При сертификации объектов технического регулирования, приведенных в приложениях № 2 и 3 к настоящему техническому регламенту, допускается проведение отбора образцов их составных частей, для которых в соответствии с методами исследований (испытаний) и измерений содержащимися в стандартах, включенных в перечень международных и региональных (межгосударственных) стандартов, а в случае их отсутствия – национальных (государственных) стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений предусмотрены испытания не в составе сертифицируемых объектов технического регулирования.»</p>
Пункт 171 ТР ТС 001/2011	БелГУТ (дополнительное предложение)	<p>Дополнить абзацем: Сертификат соответствия, выданный по схемам 1с, 10с, распространяется на всю продукцию, изготовленную во время его действия, <i>а также продукцию с даты отбора образца.</i></p>	<p>Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС</p>
Пункт 172 ТР ТС 001/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	<p>Изложить в редакции: «Сертификат соответствия продукции, составные части которой подлежат подтверждению соответствия требованиям настоящего технического регламента, может быть выдан при условии, если данные составные части прошли процедуру оценки соответствия требованиям настоящего технического регламента.»</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: В соответствии с Решением Совета ЕЭК от 25.11.2022 № 177</p>	<p>Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС. (в связке с вопросами по модернизации)</p>
Пункт 172 ТР ТС 001/2011	БелГУТ (от 18.08.2023 № 37-19/3820)	<p>Изложить в новой редакции: «Сертификат соответствия продукции (за исключением продукции, прошедшей модернизацию), составные части которой подлежат подтверждению соответствия, может быть выдан только при наличии сертификатов соответствия или деклараций о соответствии на эти составные части.</p> <p>Сертификат соответствия прошедшей модернизацию продукции, составные части которой подлежат подтверждению соответствия, может быть выдан только при наличии сертификатов соответствия или деклараций о соответствии на вновь устанавливаемые</p>	

1	2	3	4
		<p>(заменяемые) в процессе модернизации составные части.»</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Модернизация подвижного состава подразумевает оставление без замены части комплектующих, которые могут продолжать эксплуатироваться (например, передний и задний упоры, изделия остекления и т. д.) и после проведения работ по модернизации. И эти комплектующие могут быть изготовлены до момента введения в действие ТР ТС 001/2011 и соответственно не иметь документов о подтверждении соответствия. Вместе с тем, положения п. 172 требуют наличия данных документов. В связи с этим предлагается уточнить п. 172 с целью оптимизации процесса сертификации</p>	
Пункт 173 ТР ТС 001/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	<p>173. При внесении изменений в конструкцию (состав) продукции и (или) технологию ее производства, которые могут повлиять</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Редакционная правка</p>	Принято
Пункт 176 ТР ТС 001/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	<p>176. Замена или выдача дубликата сертификата соответствия осуществляется в порядке, предусмотренном типовыми схемами.</p> <p>Замена сертификата соответствия в случаях:</p> <p>а) изменения обозначения и (или) наименования документа (документов), в соответствии с которым изготовлена продукция (стандарт, стандарт организации, технические условия или иной документ);</p> <p>б) изменения стандарта (стандартов) (в том числе обозначения и (или) наименования), включенного в перечень стандартов, в результате применения которых обеспечивается соблюдение требований настоящего технического регламента,</p> <p>осуществляется после оценки влияния данных изменений на соответствие продукции требованиям настоящего технического регламента, проведенной в соответствии с пунктом 173 настоящего технического регламента.</p> <p>В случае отсутствия влияния данных изменений на соответствие продукции требованиям настоящего технического регламента орган по сертификации принимает решение о замене сертификата соответствия продукции и (или) приложений к нему без выполнения процедур, предусмотренных подпунктами "а" - "ж" пункта 142 настоящего технического регламента</p>	Принято
Пункт 178 ТР ТС 001/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	<p>178. Орган по сертификации проводит плановую периодическую оценку сертифицированной продукции в течение срока действия сертификата соответствия не чаще 1 раза в год в согласно графику, составленному органом по сертификации.</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Привести ТР ТС 001/2011 в соответствие с ТР ТС 002/2011 и ТР ТС 003/2011</p>	Принято
Приложение 1, 3 (позиции 27, 7 соответственно) ТР ТС 001/2011	ООО «ЕВРАЗ ТК» (от 12.07.2023 № 05-07/ДТР)	<p>Переименовать «Бандажи для железнодорожного подвижного состава» в «Бандажи черновые для железнодорожного подвижного состава».</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Необходимое уточнение. При подтверждении соответствия данных изделий используется ГОСТ 398 «Бандажи черновые для железнодорожного подвижного состава. Технические условия». Объектом технического регулирования являются именно</p>	Принято

1	2	3	4
		черновые бандажи, в отличии, например, от чистовых.	
Приложения 1, 3, 7 (позиция 21, 2 и 3 соответственно) ТР ТС 001/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	Адаптеры (кроме составных) колесных пар тележек грузовых вагонов ОБОСНОВАНИЕ: Для однозначности понимания, чтобы корпуса букс с отъемной лабиринтной частью не были восприняты как составные. "Составные" в терминологии ГОСТ 34385 - это адаптеры и буксы с закрепленными на них элементами (неметаллическими, металлополимерными или металлическими).	Отклонено
Приложения 1, 3, 7 (позиции 34, 10 и 16 соответственно) ТР ТС 001/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	Воздухораспределители (включая электровоздухораспределители) ОБОСНОВАНИЕ: Решение протокола заседания Комиссии по идентификации Ространснадзора от 09.09.2021 № 1, от 10.03.2023 № 5. Перечень показателей в приложении № 7 к ТР ТС не меняется	Принято
Приложения 1, 3, 7 (позиции 49, 18 и 31 соответственно) ТР ТС 001/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (дополнительное предложение)	Колесные пары для специального железнодорожного подвижного состава без буксовых узлов	Принято
Приложения 1, 3, 7 (позиция 57, 26 и 39 соответственно) ТР ТС 001/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	Корпуса букс (кроме составных) с отъемной и неотъемной лабиринтными частями колесных пар тележек грузовых вагонов ОБОСНОВАНИЕ: Для однозначности понимания, чтобы корпуса букс с отъемной лабиринтной частью не были восприняты как составные. "Составные" в терминологии ГОСТ 34385 - это адаптеры и буксы с закрепленными на них элементами (неметаллическими, металлополимерными или металлическими).	Принято в редакции: «Корпус буксы с лабиринтной частью (отъемной или неотъемной) колесных пар тележек грузовых вагонов»
Приложения 1, 3, 7 (позиции 96, 44 и 78 соответственно) ТР ТС 001/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	Тормозные краны машиниста (включая кран вспомогательного тормоза, кран пневматического резервного управления тормозами) ОБОСНОВАНИЕ: Решение протокола заседания Комиссии по идентификации Ространснадзора от 11.11.2021 № 2. Перечень показателей в приложении № 7 к ТР ТС не меняется	Принято
Приложения 6 ТР ТС 001/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	Дополнить сноской: ** для особенного (ретро, туристического, ...) вида железнодорожного подвижного состава набор стандартных пунктов определяется органом по сертификации	Принято в редакции: Дополнить приложение № 6 к ТР ТС 001/2011 примечанием: «Примечание: 1) для особенного (ретро, туристического и т.д.) вида железнодорожного подвижного состава конкретный перечень пунктов и подпунктов технического регламента определяется органом по сертификации в решении по заявке;» Необходимо уточнить наименования типов

1	2	3		4
				железнодорожного подвижного состава
Приложения 6 ТР ТС 001/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	<p>Для продукции: Дизель-поезда, автомотрисы, рельсовые автобусы, их вагоны; Дизель-электропоезда, их вагоны; Тепловозы, газотурбовозы: магистральные, маневровые и промышленные; Электровазны магистральные: постоянного тока, переменного тока, двухсистемные (переменного и постоянного тока), прочие; Электровазны маневровые; Электропоезда, электромотрисы: постоянного тока, переменного тока, двухсистемные (постоянного и переменного тока), их вагоны исключить из подтверждения соответствия пункт 13 «д» (устойчивость от опрокидывания на криволинейных участках железнодорожного пути). Нормативных требований по критериям опрокидывания ТПС и МВПС не существует. Вероятная причина – отсутствие риска опрокидывания.</p>		Принято
Приложения 6 ТР ТС 001/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	1. Вагоны бункерного типа	подпункты «а» – «и», «м», «р», «т», «х» – «ч» пункта 13, пункты 15, 21, 44, 47, 48*, 53, 59, 60, 61, 92, 97, 99, 100, 106	Принято
2. Вагоны изотермические	подпункты «а» – «и», «м», «н»*, «о»*, «п», «р», «т», «у»*, «х» – «ч» пункта 13, пункты 15, 20*, 21, 23*, 40*, 41*, 42*, 43*, 44, 46*, 47, 48*, 49*, 53, 57, 59, 60, 61, 62*, 64*, 67*, 69*, 70*, 71*, 72*, 73*, 74*, 75*, 77*, 83*, 84, 92, 94*, 97, 99, 100, 106			
3. Вагоны крытые	подпункты «а» – «и», «м», «р», «т», «ф» – «ч» пункта 13, 15, 21, 44, 47, 48*, 53, 59, 60, 61*, 92, 95, 97, 99, 100, 106			
4. Вагоны пассажирские магистральные локомотивной тяги	подпункты «а» – «и», «м» – «р», «т» – «х» пункта 13, пункты 15, 17*, 20*, 21, 22*, 23*, 24*, 26*, 27, 40, 41*, 42*, 43, 44, 45, 46, 47, 48*, 49*, 51, 53, 54*, 57, 58 – 61, 62*, 63*, 64*, 65*, 67*, 69 – 74, 79*, 80, 85 – 87, 89, 91, 97, 99, 100, 106			
5. Вагоны-платформы	подпункты «а» – «и», «м», «р», «т», «ф» – «ч» пункта 13, пункты 15, 21, 44, 47, 48*, 53, 59, 60, 61, 92, 97, 99, 100, 106			
6. Вагоны-самосвалы	подпункты «а» – «и», «м», «р», «т», «х» – «ч» пункта 13, пункты 15, 21, 44, 47, 48*, 53, 59, 60, 61, 92, 97, 99, 100, 106			

1	2	3		4
		7. Вагоны-цистерны	подпункты «а» – «и», «м», «р», «т», «х» – «ч» пункта 13, пункты 15, 21, 44, 47, 48*, 53, 59, 60, 61*, 92, 96*, 97, 99, 100, 106	
		8. Вагоны широкой колеи для промышленности	подпункты «а», «б», «г» – «и», «м», «р», «т», «х» и «ч» пункта 13, пункты 15, 47, 48*, 53, 59, 60, 92, 97, 100, 106	
		11. Полувагоны	подпункты «а» – «и», «м», «р», «т», «ф» – «ч» пункта 13, пункты 15, 21, 44, 47, 48*, 53, 59, 60, 61, 92, 97, 99, 100, 106	
		15. Транспортёры железнодорожные	подпункты «а», «б», «г» – «и», «м», «р», «т», «у»*, «х» и «ч» пункта 13, пункты 15, 44, 47, 48*, 53, 59, 60, 92, 97, 100, 106	
		<p>ОБОСНОВАНИЕ: Уточнение показателей, проверяемых, если оборудование установлено на железнодорожном подвижном составе.</p> <p>У всех вагонов применительно к пункту 47 убрать сноску «*»: поддерживающие стандарты на все вагоны и транспортёры предполагают установку стояночных тормозов.</p> <p>У всех вагонов применительно к пункту 48 добавить сноску «*»: у вагонов (например, с отдельным торможением) может не быть деталей разъединения или излома которых может вызвать их падение на железнодорожный путь или выход за габариты железнодорожного подвижного состава.</p> <p>У всех вагонов применительно к пункту 61 убрать сноску «*»: для исключения травмирования обслуживающего персонала и (или) пассажиров необходимо каждый раз проверять наличие (отсутствие) острых кромок, ребер и углов.</p> <p>Добавить сноску «*» применительно к пунктам продукции «Вагоны изотермические»: подпункты «н», «о», пункт 72 - электрооборудования может не быть (например, у термосов), следовательно, вагон не является источником электропомех; подпункт «у» - электрооборудования может не быть совсем; пункт 20 - СИ может не быть (например, у термосов); пункт 23 - СКДУ может не быть (например, у термосов); пункт 43 - настроек и осмотра может не быть (например, у термосов); пункт 67 - вращающихся частей может не быть (например, у термосов); пункты 69, 70 - электрооборудования может не быть (например, у термосов); пункты 83, 94 – может не быть.</p> <p>Добавить сноску «*» применительно к пунктам продукции «Вагоны пассажирские магистральные локомотивной тяги»: пункт 17 - могут отсутствовать программные средства (например, багажные); пункт 20 - СИ может не быть (например, багажный), а у пассажирских вагонов СИ, в соответствии с ПП от 16 ноября 2020 г. N 1847, не относятся к ним; пункты 22, 23, 24, 26 - программных средств может не быть; пункты 41, 42 - может</p>		

1	2	3	4
		<p>на быть, (например, у багажных); пункт 49 - чего-то может не быть (по аналогии с изотермическим); пункт 54 - У каких-то может не быть (например, служебно-технические); пункт 62 - у однообъемных багажных могут отсутствовать огнезадерживающие перегородки; пункт 63 - может быть не предусмотрено (например, банковский вагон, для перевозки спецконтингента); пункт 64 - может не быть верхних полок (например, вагон СВ); пункт 65 - у каких-то вагонов кресел и диванов может не быть, но требования к планировке (2-й абзац), это не установленное оборудование и обязателен для всех вагонов; 67 - может не быть; пункт 79 - У багажных вагонов, вагонов гаражей, служебно-технических может не быть;</p> <p>Убрать сноску «*» пункт 80 - пункт конкретно для скоростных вагонов;</p> <p>Добавить сноску «*» применительно к пунктам продукции «Вагоны-цистерны»: пункт 96 - у криогенных цистерн чего-либо может не быть.</p>	
<p>Приложение 7 ТР ТС 001/2011</p>	<p>ООО «ЕВРАЗ ТК» (от 12.07.2023 № 05-07/ДТР)</p>	<p>исключить пункт 15 ТР ТС из перечня: в пункте 9 «Бандажи черновые для железнодорожного подвижного состава»; в пункте 29 «Колеса (кроме составных) колесных пар железнодорожного подвижного состава»; в пункте 87 «Центры колесные катаные дисковые для железнодорожного подвижного состава»</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: 1. Пункт 15 ТР ТС не имеет методов установления НСС/НР, методов определения критериев предельного состояния, которые обеспечивают состояние безопасности в период эксплуатации от ввода до утилизации, а также отсутствуют верифицированные методы подтверждения соответствия, что создаёт ситуацию неисполнимости указанного требования ТР ТС при проведении процедур оценки соответствия (обязательной сертификации) бандажей, цельнокатаных колес и центров, а значит невозможность получения сертификата соответствия без доказательств сохранения безопасного состояния указанной продукции, которая подвергается многофакторным воздействиям в эксплуатации.</p> <p>2. Установление решением Совета ЕЭК некоего периода на неприменение требования данного пункта 15 при подтверждении соответствия не решает проблемы, так как нет системы и технических средств обнаружения трещин менее критической протяжённости, и не предвидится в ближайшие годы. Это потребует таких критериев предельных состояний, что, например, все колеса с выщербинами необходимо изымать из эксплуатации из-за высокого риска изломов.</p> <p>3. Требований, подлежащих обязательному подтверждению соответствия безопасности до достижения критериев предельных состояний нет ни в одном из применяемых в ЕАЭС ТР ТС.</p>	<p>Принято (см. заключение разработчика к изменениям пункта 15 ТР ТС 001/2011)</p>
<p>Перечень стандартов к ТР ТС 001/2011</p>	<p>ООО «ИЦ «Привод-Н» (от 21.08.2023 № 875-ИЦ)</p>	<p>Предусмотреть разработку межгосударственных стандартов, регламентирующих методы оценки соответствия назначенного срока службы (предельного состояния/назначенного ресурса) для каждого вида продукции, указанной в техническом регламенте, так как в соответствии с принципами технического регулирования должно быть обеспечено единство правил и методов исследований (испытаний) и измерений при</p>	<p>Принято к сведению</p>

1	2	3	4
		<p>проведении процедур обязательной оценки соответствия, с обязательным внесением этих 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 Таможенного союза "О безопасности железнодорожного подвижного состава" (ТР ТС 001/2011) и осуществления оценки соответствия объектов технического регулирования».</p>	
<p>Перечень стандартов, на основе которых разработан проект изменений № 2 в ТР ТС 001/2011, Перечисление 13</p>	<p>АО «ВНИИЖТ», ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ)</p>	<p>Исключить ГОСТ Р 55050-2012, так как он действовал до 01.02.2023. ГОСТ 34759-2021 Железнодорожный подвижной состав. Нормы допустимого воздействия на железнодорожный путь и методы испытаний (с Поправкой) применяется с 01.02.2023 взамен ГОСТ Р 55050-2012</p>	<p>Принято</p>
<p>Перечень стандартов, на основе которых разработан проект изменений № 2 в ТР ТС 001/2011, Перечисление 22</p>	<p>ОВС (от 08.08.2023 № 195); ООО «УК РМ Рейл», ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ)</p>	<p>Дополнить пункт 22 следующим уточнением: 22 ГОСТ Р 51659-2000 Вагоны- цистерны магистральных железных дорог колеи 1520 мм. Общие технические условия (до 01.06.2024)</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: С 01 июня 2024 года вводится в действие ГОСТ 10674-2022 и ГОСТ 26725-2022</p>	<p>Принято</p>
<p>Перечень стандартов, на основе которых разработан проект изменений № 2 в ТР ТС 001/2011, Перечисление 23</p>	<p>ОВС (от 08.08.2023 № 195); ООО «УК РМ Рейл», ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ)</p>	<p>Дополнить пункт 23 следующим уточнением: 23 ГОСТ 26725-97 Полувагоны четырехосные универсальные магистральных железных дорог колеи 1520 мм. Общие технические условия (до 01.06.2024)</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: С 01 июня 2024 года вводится в действие ГОСТ 10674-2022 и ГОСТ 26725-2022</p>	<p>Принято</p>
<p>Перечень стандартов, на основе которых разработан проект изменений № 2 в ТР ТС 001/2011</p>	<p>ОВС (от 08.08.2023 № 195); ООО «УК РМ Рейл», ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ)</p>	<p>Дополнить перечень документов: ГОСТ 10674-2022 Вагоны-цистерны. Общие технические условия ГОСТ 26725-2022 Полувагоны. Общие технические условия</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: ГОСТ 10674-2022 и ГОСТ 26725-2022 вводятся в действие с 01 июня 2024 года с правом досрочного применения</p>	<p>Принято</p>

Сводка отзывов по проекту технического регламента
Евразийского экономического союза (по проекту изменений
в технический регламент Евразийского экономического союза)

«О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» (ТР ТС 002/2011)

(наименование проекта технического регламента
Евразийского экономического союза (проекта
изменений в технический регламент
Евразийского экономического союза))

Структурный элемент технического регламента Евразийского экономического союза (документа, входящего в комплект документов к техническому регламенту Евразийского экономического союза)	Наименования государства - члена Евразийского экономического союза, органа государственной власти, организации, или лица государства - члена Евразийского экономического союза либо третьего государства, представивших замечание или предложение (отзыв) (номер письма и дата (при наличии))	Замечание или предложение (отзыв)	Заключение разработчика технического регламента Евразийского экономического союза
1	2	3	4
ТР ТС 002/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	<p>Привести тексты ТР ТС 001/2011, ТР ТС 002/2011 и ТР ТС 003/2011 к единообразию.</p> <p>Например, первый абзац пунктов 189 ТР ТС 001/2011, 181 ТР ТС 002/2011 и ТР ТС 003/2011 соответственно:</p> <p>189. По результатам проведения периодической оценки сертифицированной продукции может быть принято одно из следующих решений: ...</p> <p>181. По результатам периодической оценки сертифицированной продукции может быть принято одно из следующих решений: ...</p> <p>118. По результатам периодической оценки сертифицированной продукции может быть принято одно из следующих решений: ...</p>	<p>Принято.</p> <p>Отредактировать формирования текстов ТР ТС</p> <p style="text-align: right;">после</p>

1	2	3	4
Пункты 2, 3, 4 приложения 1 к проекту Решения Совета ЕЭК	АО «СТМ» (от 09.08.2023 № СТМ-0704/МСК)	Учитывая противоречия проекта изменений ТР ТС 002 с областью действия регламента, требованиям по обеспечению безопасности в течение НСС (НР) продукции, положениям по закреплению ответственности за соблюдение требований регламента, по оценке соответствия продукции требованиям регламента предлагается исключить п.п. 2,3,4 проекта изменений в ТР ТС 002.	Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС.
??	АО «СТМ» (от 09.08.2023 № СТМ-0704/МСК)	Предлагается оставить в ТР ТС 001 и ТР ТС 002 возможность установления нового НСС (НР) только для модернизированной продукции, в базовую конструкцию которой в установленном порядке (с участием разработчика (проектировщика) и изготовителя) внесены изменения, направленные на улучшение ее технико-экономических характеристик; данные изменения, в т.ч. в части НСС (НР), включены в установленном порядке в КД; при этом модернизированная продукция прошла оценку соответствия в соответствии с требованиями ТР ТС 001 и ТР ТС 002. Учитывая, что данные нормы уже предусмотрены действующими ТР ТС 001 и ТР ТС 002 внесения изменений (дополнений) в технические регламенты не потребуется.	Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС.
Пункт 4 ТР ТС 002/2011	Белорусская железная дорога (БелЖД) (от 10.08.2023 № 50-02-07/8641); ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ); Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (от 17.08.2023 № 08-14/6791; от 22.08.2023 № 04-02-08/6871)	«модернизация высокоскоростного железнодорожного подвижного состава» - комплекс работ по улучшению технико-экономических характеристик железнодорожного подвижного состава (в том числе с продлением назначенного срока службы) путем внесения изменений в конструкцию с заменой его составных частей на более совершенные и присвоением нового обозначения (индекса или модели) ОБОСНОВАНИЕ: Данный термин гармонизирован с терминологией приведенной в ГОСТ 31539-2012, ГОСТ 34681-2020, ГОСТ -34961-2023 в части «улучшения технико-экономических характеристик». Исключение союза «или» направлено на однозначное трактование данного термина	Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС. Оставить в действующей редакции
Пункт 4 ТР ТС 002/2011	Министерство промышленности и инфраструктурного развития Республики Казахстан (от 01.08.2023 № 03-5-27/Д-2732/112-11/297-41)	В пункте 4 понятие «модернизация высокоскоростного железнодорожного подвижного состава» изложить в редакции: ««модернизация высокоскоростного железнодорожного подвижного состава» - комплекс работ по внесению изменений в конструкцию или замены составных частей высокоскоростного железнодорожного подвижного состава с присвоением нового обозначения (индекса или модели) и назначением срока службы;».	
Пункт 4 ТР ТС 002/2011	ООО «Трансойл» (от 07.08.2023 №	предлагаем понятие «модернизация железнодорожного подвижного» изложить в следующей редакции:	

1	2	3	4
	МП/5263)	<p>«модернизация железнодорожного подвижного состава» - комплекс работ по изменению технико-экономических характеристик железнодорожного подвижного состава путём внесения изменений в конструкцию и путём замены его составных частей на более совершенные с присвоением нового обозначения (индекса или модели). Модернизации железнодорожного подвижного состава может быть произведена с продлением назначенного срока службы.»</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Данные изменения позволят отграничить модернизацию от плановых работ по дооборудованию подвижного состава более совершенными составными частями, так как, только осуществление одновременно работ по внесению изменений в конструкцию и по замене составных частей на более совершенные будет признаваться модернизацией.</p>	
Пункт 4 ТР ТС 002/2011	БелЖД (от 10.08.2023 № 50-02-07/8641); ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ); Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (от 17.08.2023 № 08-14/6791; от 22.08.2023 № 04-02-08/6871)	<p>«назначенный ресурс» - суммарная наработка продукции, при достижении которой эксплуатация продукции может быть продолжена только после принятия решения о возможности продления данного показателя</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Предлагаемая редакция термина направлена на исключение двоякого трактования. По истечении назначенного ресурса продукция должна быть изъята из эксплуатации и должно быть принято решение, предусмотренное соответствующей нормативно-технической документацией - направление в ремонт, списание, уничтожение, проверка и установление нового назначенного ресурса</p>	<p>Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС. Оставить в действующей редакции</p>
Пункт 4 ТР ТС 002/2011	ООО «Трансойл» (от 07.08.2023 № МП/5263)	<p>Предлагаем в терминах «назначенный срок службы» и «назначенный ресурс» дополняемые слова изложить в следующей редакции: «если в установленном национальными актами порядке не было принято решение о возможности ее дальнейшего использования»</p>	<p>Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС. Оставить в действующей редакции</p>
Пункт 4 ТР ТС 002/2011	АО «ВМЗ», ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ)	<p>назначенный срок службы (назначенный ресурс) - установленный в технической документации показатель долговечности с нормированной по условиям безопасности безотказностью (на критический отказ в критическом элементе), при достижении которого эксплуатация может быть продолжена только по решению, обеспечивающему соблюдение функциональности и безопасности;</p>	<p>Оставить в действующей редакции</p>
Пункт 4 ТР ТС 002/2011	БелЖД (от 10.08.2023 № 50-02-07/8641); ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ);	<p>«назначенный срок службы» - календарная продолжительность эксплуатации продукции, при достижении которой эксплуатация продукции может быть продолжена только после принятия решения о возможности продления данного показателя</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Предлагаемая редакция термина направлена на исключение двоякого трактования. По истечении назначенного срока службы продукция должна быть</p>	

1	2	3	4
	<p>Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (от 17.08.2023 № 08-14/6791; от 22.08.2023 № 04-02-08/6871)</p>	<p>изъята из эксплуатации и должно быть принято решение, предусмотренное соответствующей нормативно-технической документацией - направление в ремонт, списание, уничтожение, проверка и установление нового назначенного срока службы</p>	
<p>Пункт 4 ТР ТС 002/2011</p>	<p>ОАО «РЖД» Департамент технической политики (от 18.08.2023 № ИСХ-9246/ЦТЕХ)</p>	<p>В пункте 4 понятие «назначенный срок службы» изложить в редакции: ««назначенный срок службы» - календарная продолжительность эксплуатации продукции, при достижении которой эксплуатация продукции должна быть прекращена независимо от ее технического состояния, если не было принято решение о возможности ее дальнейшего использования.</p> <p>Решение о дальнейшем использовании высокоскоростного железнодорожного подвижного состава (составных частей - при наличии установленного назначенного срока службы) принимается владельцем подвижного состава (составных частей) по результатам исследований (испытаний), экспертиз и измерений продукции в целях определения остаточного срока службы (остаточного ресурса). Исследования (испытания), экспертизы и измерения продукции проводятся аккредитованным и внесенным в Единый реестр органов по оценке соответствия Евразийского экономического союза органом инспекции в пределах своей области аккредитации по договору с владельцем подвижного состава (составных частей).</p> <p>Решение о возможности дальнейшего использования подсистем, составных частей подсистем и элементов составных частей подсистем инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта принимается владельцем инфраструктуры на основании результатов диагностики и (или) технического освидетельствования с участием (при необходимости) изготовителя продукции, разработчика или проектировщика;».</p>	
<p>Пункт 4 ТР ТС 002/2011</p>	<p>БелЖД (от 10.08.2023 № 50-02-07/8641); ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ); Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (от 17.08.2023 № 08-14/6791; от 22.08.2023 № 04-02-08/6871)</p>	<p>паспорт - документ, содержащий основные сведения о продукции, а также сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, сведения о приемке, сроке службы и ресурсе, а также сведения об оценке соответствия и утилизации продукции</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: В тексте регламента отсутствует понятие «изделие», при этом применяется понятие «продукция».</p> <p>Полагаем необходимым дополнить паспорт информацией в соответствии с ГОСТ 2.610-2006</p>	<p>Принято в редакции: «паспорт» – документ, содержащий сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, а также сведения об оценке соответствия и утилизации продукции;</p>
<p>Пункт 4 ТР ТС 002/2011</p>	<p>АО «ВМЗ», ОПЖТ (от 18.08.2023 №</p>	<p>предельное состояние - состояние объекта с критериями, установленными в стандартах и/или технической документации, при достижении которых эксплуатация</p>	<p>Принято в редакции: «предельное состояние» – состояние</p>

1	2	3	4
	399/ОПЖТ)	может быть продолжена только по решению, обеспечивающему соблюдение функциональности и безопасности.	продукции, при котором ее дальнейшая эксплуатация недопустима либо восстановление ее работоспособного состояния невозможно;
Пункт 4 ТР ТС 002/2011	БелЖД (от 10.08.2023 № 50-02-07/8641); ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ); Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (от 17.08.2023 № 08-14/6791; от 22.08.2023 № 04-02-08/6871)	«формуляр» - документ, содержащий сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, сведения и приемке, сроке службы и ресурсе, сведения, отражающие техническое состояние данной продукции, сведения об оценке соответствия и порядке утилизации продукции, а также сведения, которые вносят в период ее эксплуатации (длительность и условия работы, техническое обслуживание, ремонт и другие данные); ОБОСНОВАНИЕ: В тексте регламента отсутствует понятие «изделие», при этом применяется понятие «продукция». Полагаем необходимым дополнить формуляр информацией в соответствии с ГОСТ 2.610-2006	Принято в редакции: «формуляр» – документ, содержащий сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, сведения, отражающие техническое состояние данной продукции, сведения об оценке соответствия и утилизации продукции, а также сведения, которые вносят в период его эксплуатации (длительность и условия работы, техническое обслуживание, ремонт и другие данные);
Пункт 4 ТР ТС 002/2011	БелЖД (от 10.08.2023 № 50-02-07/8641); ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ); Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (от 17.08.2023 № 08-14/6791; от 22.08.2023 № 04-02-08/6871)	«этикетка» - документ, содержащий гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, сведения о сроке службы и ресурсе, об оценке соответствия продукции ОБОСНОВАНИЕ: В тексте регламента отсутствует понятие «изделие», при этом применяется понятие «продукция», Полагаем необходимым дополнить этикетку информацией в соответствии с ГОСТ 2.610-2006	Принято в редакции: «этикетка» – документ, содержащий гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, сведения об оценке соответствия продукции.
Пункт 11 подпункт «в» ТР ТС 002/2011	БелЖД (от 10.08.2023 № 50-02-07/8641); ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ); Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь	установления назначенных сроков службы и (или) назначенных ресурсов железнодорожного подвижного состава, а также проведения технического обслуживания и ремонта продукции с необходимой периодичностью. Необходимость установления назначенного срока службы и (или) назначенного ресурса на составные части железнодорожного подвижного состава определяется проектировщиком (разработчиком), значения данных показателей устанавливаются в конструкторской документации ОБОСНОВАНИЕ: Имеются составные части железнодорожного подвижного состава на которые не целесообразно устанавливать назначенные срок службы или ресурс	Принято в редакции: «в) установления назначенных сроков службы и (или) назначенных ресурсов железнодорожного подвижного состава, а также проведения технического обслуживания и ремонта продукции с необходимой периодичностью. Необходимость установления назначенного срока службы и (или)

1	2	3	4
	(от 17.08.2023 № 08-14/6791; от 22.08.2023 № 04-02-08/6871)	Предлагается по аналогии с решением ЕЭК от 30.03.2023 № 31 ЕЭК дополнить перечисление в) вторым абзацем	назначенного ресурса на составные части железнодорожного подвижного состава определяется проектировщиком (разработчиком), значения данных показателей устанавливаются в конструкторской документации;
Пункт 11 подпункт «в» ТР ТС 002/2011	АО «СТМ» (от 09.08.2023 № СТМ-0704/МСК)	Подпункт в) пункта 11 ТР ТС 002 изложить в редакции: «в) установления назначенных сроков службы (при наличии) и (или) назначенных ресурсов (при наличии) составных частей высокоскоростного железнодорожного подвижного состава, объектов инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного подвижного состава в соответствии с конструкторской документацией, установления назначенных сроков службы и (или) назначенных ресурсов высокоскоростного железнодорожного подвижного состава в соответствии с конструкторской документацией, а также проведения технического обслуживания и ремонта продукции с необходимой периодичностью.»	Назначенные сроки службы и (или) назначенные ресурсы на составные части железнодорожного подвижного состава устанавливаются по результатам расчетов и испытаний на основе методов, предусмотренных межгосударственными или национальными стандартами.» Дополнить пункт 11 подпунктом в редакции: «проведения технического обслуживания и ремонта продукции с необходимой периодичностью.»
Пункт 11 подпункт «е» ТР ТС 002/2011	ООО «Трансойл» (от 07.08.2023 № МП/5263)	Предлагаем уточнить в этой части подпункт е) пункта 11 изложить: «е) установления критериев предельных состояний продукции в соответствии с конструкторской документацией (ремонтной)» ОБОСНОВАНИЕ: Разделяя необходимость установления критериев предельных состояний продукции в целях обеспечения безопасности продукции, считаем, что указание на такие критерии и их описание должно находиться в ремонтной документации в составе конструкторской	Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС. Оставить в действующей редакции
Пункт 15 ТР ТС 002/2011	БелЖД (от 10.08.2023 № 50-02-07/8641); ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ); Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (от 17.08.2023 № 08-14/6791; от 22.08.2023 № 04-02-08/6871)	Выбранные проектировщиком (разработчиком) конструкции железнодорожного подвижного состава и его составных частей должны обеспечивать безопасность в течение назначенного срока службы и (или) до достижения назначенного ресурса ОБОСНОВАНИЕ: Предельное состояние вид технического состояния продукции, который напрямую зависит от ее наработки. Оно может наступить как от длительной эксплуатации, так и из-за воздействия различных неблагоприятных факторов (сход с рельсов, столкновение подвижного состава и т.д.)	Принято частично: 1) Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС. (требуется обсуждение формулировки пункта 15); 2) исключить пункт 15 для подтверждения соответствия составных частей высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и элементов составных частей

1	2	3	4
Пункт 15 ТР ТС 002/2011	ООО «НПО САУТ», ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ)	15. Выбранные проектировщиком (разработчиком) конструкции объектов технического регулирования настоящего технического регламента должны обеспечивать безопасность в течение назначенного срока службы и (или) до достижения назначенного ресурса и (или) до достижения предельного состояния, а также выдерживать воздействия и нагрузки, которым они могут подвергаться в процессе эксплуатации	подсистем инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта требованиям ТР ТС (оставить только для высокоскоростного железнодорожного подвижного состава) Уточнить в ТР ТС необходимость указания в сертификатах назначенного срока службы (назначенного ресурса)
Пункт 19 ТР ТС 002/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	19. В случае внесения изменений в конструкцию или технологию изготовления продукции, влияющих на безопасность, а также при модернизации высокоскоростного железнодорожного подвижного состава , должна быть проведена оценка соответствия продукции в порядке, установленном разделом VII настоящего технического регламента ОБОСНОВАНИЕ: Аналогично пункту 19 ТР ТС 001/2011 с учетом термина «модернизация высокоскоростного железнодорожного подвижного состава»	Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС
Пункт 22 ТР ТС 002/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	22. Должен быть предусмотрен порядок утилизации опасных элементов составных частей подсистем инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта в целях предотвращения их использования после прекращения эксплуатации. ОБОСНОВАНИЕ: Аналогично пункту 21 ТР ТС 003/2011 (привести в соответствие)	Принято
Пункт 54 ТР ТС 002/2011	ОАО «ТВЗ», ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ)	Абзац первый пункта 54 изложить в редакции: «54. Запас статической прочности и коэффициент запаса сопротивления усталости не должны допускать образование трещин колес колесных пар, центров колесных, осей и бандажей колесных пар высокоскоростного железнодорожного подвижного состава в течение назначенного срока службы либо до достижения назначенного ресурса.» ОБОСНОВАНИЕ: Необходимо исключить выражение «или предельного состояния», т.к. предельное состояние не регламентируется каким-либо сроком и может наступить в любой момент в течение назначенного срока службы (назначенного ресурса). Данное обстоятельство сводит на нет требование к назначенному сроку службы (назначенному ресурсу), которые согласно ГОСТ 33272 и ГОСТ Р 54123 устанавливаются как показатели безопасности. Иными словами, вместо безопасной эксплуатации высокоскоростного железнодорожного транспорта в течение назначенного срока службы (назначенного ресурса) допускается возможность его безопасной эксплуатации до возникновения предельного состояния. Таким образом, ни о каком гарантированном сроке (ресурсе) безопасной эксплуатации высокоскоростного железнодорожного транспорта речи вообще не идет, т.к. предельное состояние не регламентируется никаким сроком и может наступить в любой момент (через день, неделю, месяц, год, ...).	Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС
Пункт 97 ТР ТС 002/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	Пункт изложить в следующей редакции: «Выполнение требований стандартов, включенных в перечень стандартов, в	Принято в редакции: «Выполнение требований

1	2	3	4
		<p>результате применения которых обеспечивается соблюдение требований настоящего технического регламента, обеспечивается путем проведения испытаний, установленных в стандартах, включенных 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 настоящего технического регламента и осуществления оценки соответствия объектов технического регулирования; визуального контроля, проводимого органом по сертификации; экспертизой документации, проводимой органом по сертификации или по решению органа по сертификации иной организацией, в качестве которой может выступать другой орган по сертификации, аккредитованная испытательная лаборатория (центр) или аккредитованный орган инспекции, область аккредитации которых распространяется на продукцию»</p>	<p>настоящего технического регламента, обеспечивается путем проведения испытаний, методы и порядок которых установлены в стандартах, включенных 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 настоящего технического регламента и осуществления оценки соответствия объектов технического регулирования; визуального контроля; экспертизой документации.»</p>
<p>Пункт 137 подпункт «а» ТР ТС 002/2011</p>	<p>ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)</p>	<p>137. К заявке прилагаются следующие документы: а) для серийно выпускаемой продукции: ... копия договора с изготовителем (в том числе с иностранным изготовителем), предусматривающего обеспечение соответствия поставляемой на таможенную территорию Союза продукции требованиям настоящего технического регламента и ответственность за несоответствие такой продукции указанным требованиям (для уполномоченного изготовителем лица);</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: В соответствии с пунктом 14 Типовых схем оценки соответствия, утвержденных Решением Совета ЕЭК от 18.04.2018 № 44</p>	<p>Принято</p>
<p>Пункт 137 последний абзац ТР ТС 002/2011</p>	<p>ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)</p>	<p>137. К заявке прилагаются следующие документы: ... По решению органа по сертификации допускается замена испытаний продукции результатами экспертизы о распространении результатов испытаний аналогичных образцов продукции, приведенных в протоколах сертификационных испытаний давностью не более 5 лет. Экспертиза проводится органом по сертификации или по решению органа по сертификации иной организацией, в качестве которой может выступать другой орган по сертификации, аккредитованная испытательная лаборатория (центр) или аккредитованный орган инспекции, область аккредитации которых распространяется на продукцию.</p>	<p>Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС.</p> <p>(см. заключение разработчика по включению подпункта «Г1» в пункт 142 ТР ТС 001/2011)</p>
<p>Пункт 164 ТР ТС 002/2011</p>	<p>ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)</p>	<p>Изложить в редакции: «Сертификат соответствия продукции, составные части которой подлежат подтверждению соответствия требованиям настоящего технического регламента, может</p>	<p>Принято</p>

1	2	3	4
		<p>быть выдан при условии, если данные составные части прошли процедуру оценки соответствия требованиям настоящего технического регламента.»</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: В соответствии с Решением Совета ЕЭК от 25.11.2022 № 177</p>	
<p>Пункт 165 ТР ТС 002/2011</p>	<p>ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)</p>	<p>173. При внесении изменений в конструкцию (состав) продукции и (или) технологию ее производства, которые могут повлиять на соответствие продукции требованиям настоящего технического регламента, заявитель заранее извещает об этом орган по сертификации, который принимает решение о необходимости проведения дополнительных исследований (испытаний) и измерений продукции и (или) анализа состояния производства этой продукции.</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Редакционная правка</p>	<p>Принято</p>
<p>Пункт 168 ТР ТС 002/2011</p>	<p>ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)</p>	<p>168. Замена или выдача дубликата сертификата соответствия осуществляется в порядке, предусмотренном типовыми схемами. Замена сертификата соответствия в случаях: а) изменения обозначения и (или) наименования документа (документов), в соответствии с которым изготовлена продукция (стандарт, стандарт организации, технические условия или иной документ); б) изменения стандарта (стандартов) (в том числе обозначения и (или) наименования), включенного в перечень стандартов, в результате применения которых обеспечивается соблюдение требований настоящего технического регламента, осуществляется после оценки влияния данных изменений на соответствие продукции требованиям настоящего технического регламента, проведенной в соответствии с пунктом 165 настоящего технического регламента. В случае отсутствия влияния данных изменений на соответствие продукции требованиям настоящего технического регламента орган по сертификации принимает решение о замене сертификата соответствия продукции и (или) приложений к нему без выполнения процедур, предусмотренных подпунктами "а" - "ж" пункта 134 настоящего технического регламента</p>	<p>Принято</p>
<p>Приложения №№ 1, 3 и 7 (позиции 60, 25 и 36 соответственно) к ТР ТС 002/2011</p>	<p>ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)</p>	<p>Название продукции «Рельсовое скрепление» изложить в редакции: «Рельсовыеые скрепленияя»</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: по аналогии с ТР ТС 003/2011</p>	<p>Принято</p>
<p>Приложение 7 к ТР ТС 002/2011</p>	<p>ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)</p>	<p>38. Рельсы железнодорожные остряковые: пункт 12, подпункты «в» и «г» пункта 13, пункт 15, подпункт «а» пункта 84, пункты 89, 91</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Исключить требование пункта 13 «г» - техническая совместимость с инфраструктурой железнодорожного транспорта и др. подвижным составом, эксплуатируемым в рамках этой инфраструктуры; Рельсы железнодорожные остряковые являются полуфабрикатом, предназначенным для дальнейшей механической и термической обработки. Некорректно применять требование по совместимости к продукции, подвергнутой дальнейшей переработке, в том</p>	<p>Принято</p>

1	2	3	4		
		числе изменению геометрических размеров.			
Приложение 7 к ТР ТС 002/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	<p>Позиции 15, 20, 35, 42. В перечне положений технического регламента заменить «пункт 86» на «подпункт «е» пункта 86».</p> <p>Например:</p> <table border="1" data-bbox="645 304 1158 491"> <tr> <td data-bbox="645 304 900 491">15. Дешифраторы и блоки дешифраторов числовой кодовой автоблокировки</td> <td data-bbox="900 304 1158 491">пункты 15, 22, подпункт «е» пункта 86, 89, 91</td> </tr> </table> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Поскольку требования остальных подпунктов не распространяются на данные виды продукции</p>	15. Дешифраторы и блоки дешифраторов числовой кодовой автоблокировки	пункты 15, 22, подпункт «е» пункта 86, 89, 91	Принято
15. Дешифраторы и блоки дешифраторов числовой кодовой автоблокировки	пункты 15, 22, подпункт «е» пункта 86, 89, 91				
Приложение 7 к ТР ТС 002/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	<p>Позиция 48 «Устройства защиты станций стыкования электрифицированных железных дорог» набор пунктов требований изложить в редакции: пункты 15, 22, подпункты «а», «б», «в» пункта 85, 89, 91</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Поскольку требования остальных подпунктов не распространяются на данный вид продукции</p>	Принято		
Приложения №№ 1, 3 и 7 (позиции 25, 1 и 1 соответственно)	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	<p>Название продукции «Автоматизированные системы оперативного управления технологическими процессами, связанными с обеспечением безопасности движения и информационной безопасностью» изложить в редакции «Аппаратура автоматизированных систем оперативного управления технологическими процессами, связанными с обеспечением безопасности движения поездов и информационной безопасностью»</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Автоматизированная система оперативного управления технологическими процессами, связанными с обеспечением безопасности движения поездов - это автоматизированный аппаратно-программный комплекс, состоящий в общем случае из:</p> <ul style="list-style-type: none"> - аппаратуры (оборудования); - программных средств; - персонала. <p>Аппаратура (оборудование) состоит из:</p> <ul style="list-style-type: none"> - периферийной аппаратуры (оборудования) состоящей из следящих и исполнительных устройств - индуктивно-проводные датчики, светофоры, стрелочные переводы (в частности привод стрелочного перевода) и т.д.; - коммутирующего оборудования (аппаратуры) - кабели, разъемы, коммутаторы, реле и т.д.; <p>оборудования (аппаратуры), обеспечивающего обработку информации, и средств</p>	Принято		

1	2	3	4
		<p>автоматизации (автоматизированных рабочих мест персонала).</p> <p>Так же в ряде случаев в аппаратную часть систем может входить бортовое оборудование подвижного состава (соответствие оценивается ТР ТС 001/2011).</p> <p>Требования, предъявляемые к персоналу подразделений железнодорожного транспорта, связанные с обеспечением безопасности движения, техническими регламентами в сфере ж/д не регулируются.</p> <p>Учитывая уникальный состав самой автоматизированной системы оперативного управления технологическими процессами для каждой станции или перегонов железнодорожного транспорта, невозможно провести работы по подтверждению соответствия для серийного выпуска этой продукции.</p>	
<p>Приложение 8 к ТР ТС 002/2011</p>	<p>ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)</p>	<p>Продукция «Электропоезда постоянного тока, переменного тока, двухсистемные (постоянного и переменного тока), их вагоны».</p> <p>Исключить из подтверждения соответствия электропоезда пункт 13 «е» (устойчивость от опрокидывания на криволинейных участках железнодорожного пути).</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Нормативных требований по критериям опрокидывания ТПС и МВПС не существует. Вероятная причина – отсутствие риска опрокидывания</p>	<p>Принято</p>
<p>Перечень стандартов, на основе которых разработан проект изменений № 2 в ТР ТС 002/2011</p>	<p>АО «ВНИИЖТ», ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ)</p>	<p>Включить ГОСТ 34759-2021 «Железнодорожный подвижной состав. Нормы допустимого воздействия на путь и методы испытаний».</p>	<p>Принято</p>

Сводка отзывов по проекту технического регламента
Евразийского экономического союза (по проекту изменений
в технический регламент Евразийского экономического союза)

«О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (ТР ТС 003/2011)

(наименование проекта технического регламента
Евразийского экономического союза (проекта
изменений в технический регламент
Евразийского экономического союза))

Структурный элемент технического регламента Евразийского экономического союза (документа, входящего в комплект документов к техническому регламенту Евразийского экономического союза)	Наименования государства - члена Евразийского экономического союза, органа государственной власти, организации, или лица государства - члена Евразийского экономического союза либо третьего государства, представивших замечание или предложение (отзыв) (номер письма и дата (при наличии))	Замечание или предложение (отзыв)	Заключение разработчика технического регламента Евразийского экономического союза
1	2	3	4
ТР ТС 003/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	<p>Привести тексты ТР ТС 001/2011, ТР ТС 002/2011 и ТР ТС 003/2011 к единообразию.</p> <p>Например, первый абзац пунктов 189 ТР ТС 001/2011, 181 ТР ТС 002/2011 и ТР ТС 003/2011 соответственно:</p> <p>189. По результатам проведения периодической оценки сертифицированной продукции может быть принято одно из следующих решений: ...</p> <p>181. По результатам периодической оценки сертифицированной продукции может быть принято одно из следующих решений: ...</p> <p>118. По результатам периодической оценки сертифицированной продукции может быть принято одно из следующих решений: ...</p>	<p>Принято. Отредактировать формирования текстов ТР ТС</p> <p style="text-align: right;">после</p>

1	2	3	4
Пункт 1 (абзац первый) ТР ТС 003/2011	ЕВРАЗ (дополнительное предложение)	Настоящий технический регламент распространяется на инфраструктуру железнодорожного транспорта, в том числе общего и необщего пользования с шириной колеи 1 520 мм (далее — инфраструктура железнодорожного транспорта).	Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС.
Пункт 2 (абзац третий) ТР ТС 003/2011	ЕВРАЗ (дополнительное предложение)	Настоящий технический регламент не распространяется на инфраструктуру железнодорожного транспорта, предназначенную для движения железнодорожного подвижного состава с конструкционной скоростью более 200 км/ч (инфраструктуру высокоскоростного железнодорожного транспорта), а также на инфраструктуру технологического железнодорожного транспорта организаций (включая рельсы категории РП), предназначенную для перемещения людей и материальных ценностей по территории организаций и выполнения начально-конечных операций с железнодорожным подвижным составом для собственных нужд таких организаций.	Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС.
Пункт 4 ТР ТС 003/2011	ОАО «РЖД» Департамент технической политики (от 18.08.2023 № ИСХ-9246/ЦТЕХ)	<p>В пункте 4 понятие «назначенный срок службы» изложить в редакции: ««назначенный срок службы» - календарная продолжительность эксплуатации продукции, при достижении которой эксплуатация продукции должна быть прекращена независимо от ее технического состояния, если не было принято решение о возможности ее дальнейшего использования.</p> <p>Решение о возможности дальнейшего использования подсистем, составных частей подсистем и элементов составных частей подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта принимается владельцем инфраструктуры на основании результатов диагностики и (или) технического освидетельствования с участием (при необходимости) изготовителя продукции, разработчика или проектировщика;».</p>	Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС. Оставить в действующей редакции
Пункт 4 ТР ТС 003/2011	АО «ВМЗ», ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ)	назначенный срок службы (назначенный ресурс) - установленный в технической документации показатель долговечности с нормированной по условиям безопасности безотказностью (на критический отказ в критическом элементе), при достижении которого эксплуатация может быть продолжена только по решению, обеспечивающему соблюдение функциональности и безопасности;	
Пункт 4 ТР ТС 003/2011	ООО «ЕВРАЗ ТК» (от 12.07.2023 № 05-07/ДТР)	<p>Предлагается два варианта на решение РГ:</p> <p>Вариант 1: В пункте 4 ТР ТС понятие «назначенный срок службы» - исключить вместе с исключением всех положений в ТР ТС с использованием этого термина, как не обеспечивающий безопасности, не имеющий методов установления и подтверждения соответствия, и вводящий потребителя в заблуждение относительно безопасности железнодорожного подвижного состава в указанный период эксплуатации, так как устанавливается по базовому элементу конструкции, а не по критическому, определяющему состояние безопасности в эксплуатации.</p> <p>Вариант 2: В пункте 4 ТР ТС понятие «назначенный срок службы изложить «назначенный срок службы» - норматив календарной продолжительности эксплуатации с безотказностью на критический отказ в критическом элементе конструкции, при достижении которого</p>	

1	2	3	4
		<p>эксплуатация может быть продолжена по техническому решению о соблюдении условий безопасности продукции.</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: По варианту 1:</p> <p>1. Предложенный термин не устраняет главного недостатка от применяемого в ТР ТС в настоящее время имеющегося термина - это избыточная и недопустимая для документа по безопасности неоднозначность.</p> <p>2. Неоднозначность заключается в отсутствии однозначных ответов на следующие вопросы:</p> <ul style="list-style-type: none"> это норматив срока службы? каковы критерии его установления? является ли это предельным состоянием? каковы процедуры прекращения эксплуатации, в каком документе установлены или должны быть установлены? каким документом установлен порядок принятия решений о возможности дальнейшего использования? при дальнейшем использовании требуется оценка соблюдения требований безопасности по ТР ТС? как использовать? По функциональному назначению? с функциональными ограничениями или без ограничений? не по функциональному назначению? будет ли в новых условиях продукция идентифицироваться как объект регулирования по ТР ТС? <p>3. Назначенный срок службы (НСС) не обеспечивает состояние безопасности, если не обусловлен соблюдением безотказности на критический отказ в критическом элементе конструкции, а значит абсолютно бесполезен для целей безопасности, то есть для ТР ТС, и поэтому логично исключить все положения из ТР ТС, содержащие требования с использованием НСС, не обеспечивающие безопасности.</p> <p>4. Наличие термина НСС в представленном виде вводит потребителя в заблуждение относительно безопасности железнодорожного подвижного состава, его составных частей, элементов инфраструктуры железнодорожного транспорта в период до достижения НСС, которые устанавливаются непригодными для безопасности методами по основному (базовому) элементу, а не по критическому, для определения которого (критического элемента) в подвижном составе, его составных частях, в элементах инфраструктуры нет стандартных и верифицированных методов, как и нет методов подтверждения соответствия продукции требованиям безопасности в период до достижения НСС.</p> <p>5. Если НСС это некий норматив показателя срока службы, то это представляет собой некую нормированную календарную продолжительность эксплуатации до достижения предельного состояния (см. термин срока службы в ГОСТ Р 27.102), из чего следует вывод обязательности полной безотказности на критический отказ в период этого норматива срока службы. Такое условие либо потребует существенно (в разы) снизить ресурс всей регулируемой продукции, либо это требование неисполнимо, как не</p>	

1	2	3	4
		<p>обеспеченное результатами научно-технического прогресса.</p> <p><u>По варианту 2:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Назначенный срок службы для целей безопасности, это наработка с безотказностью на критический отказ в критическом элементе конструкции. 2. Продолжение эксплуатации должно быть обеспечено соблюдением установленных ТР ТС условий безопасности. 3. Эти ключевые моменты отражены в предложенной редакции термина НСС. 	
<p>Пункт 4 ТР ТС 003/2011</p>	<p>ООО «ЕВРАЗ ТК» (от 12.07.2023 № 05-07/ДТР)</p>	<p><u>Вариант 1:</u> В пункте 4 ТР ТС понятие «назначенный ресурс» - исключить вместе с исключением всех положений ТР ТС, содержащие предложенный термин, как не обеспечивающий безопасности, не имеющий методов установления и подтверждения соответствия, и вводящий потребителя в заблуждение относительно безопасности железнодорожного подвижного состава в указанный период эксплуатации, так как устанавливается по базовому элементу конструкции, а не по критическому, определяющему состояние безопасности в эксплуатации.</p> <p><u>Вариант 2:</u> В пункте 4 ТР ТС понятие «назначенный ресурс» изложить в редакции: «назначенный ресурс» - норматив наработки продукции с безотказностью на критический отказ в критическом элементе конструкции, при достижении которого эксплуатация может быть продолжена по техническому решению о соблюдении условий безопасности продукции.</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: По варианту 1:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Предложенный термин не устраняет главного недостатка от применяемого в ТР ТС в настоящее время имеющегося термина - это избыточная и недопустимая для документа по безопасности неоднозначность. 2. Неоднозначность заключается в отсутствии однозначных ответов на следующие вопросы: <ul style="list-style-type: none"> это норматив наработки? каковы критерии его установления? является ли это предельным состоянием? суммарная наработка от какого момента с учётом каких статусов в эксплуатации и до какого предела (критерия)? каковы процедуры прекращения эксплуатации, в каком документе установлены или должны быть установлены? каким документом установлен порядок принятия решений о возможности дальнейшего использования? при дальнейшем использовании требуется ли оценка соблюдения требований безопасности по ТР ТС? как использовать в дальнейшем? По функциональному назначению? с функциональными ограничениями или без ограничений? не по функциональному назначению? будет ли в новых условиях продукция идентифицироваться как объект регулирования по ТР ТС? 	<p>Принято к сведению.</p> <p>Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС.</p> <p>Оставить в действующей редакции</p>

1	2	3	4
		<p>3. Назначенный ресурс (НР) не обеспечивает состояние безопасности, если не обусловлен соблюдением безотказности на критический отказ в критическом элементе конструкции, а значит абсолютно бесполезен для целей безопасности, то есть для ТР ТС, и поэтому логично исключить все положения из ТР ТС, содержащие требования с использованием НР, не обеспечивающие безопасности.</p> <p>4. Наличие термина НР в представленном виде вводит потребителя в заблуждение относительно безопасности железнодорожного подвижного состава, его составных частей, элементов инфраструктуры железнодорожного транспорта в период до достижения НР, которые устанавливаются непригодными для безопасности методами по основному (базовому) элементу, а не по критическому, для определения которого (критического элемента) в подвижном составе, его составных частях, в элементах инфраструктуры нет стандартных и верифицированных методов, как и нет методов подтверждения соответствия продукции требованиям безопасности в период до достижения НР.</p> <p>5. Если НР это некий норматив показателя ресурса, то это представляет собой некую нормированную наработку до достижения предельного состояния (см. термин ресурса в ГОСТ Р 27.102), из чего следует вывод обязательности полной безотказности на критический отказ в период этого норматива ресурса. Такое условие либо потребует существенно (в разы) снизить ресурс всей регулируемой продукции, либо это требование неисполнимо, как не обеспеченное результатами научно-технического прогресса.</p> <p><u>По варианту 2:</u></p> <p>1. Назначенный ресурс для целей безопасности, это наработка с безотказностью на критический отказ в критическом элементе конструкции.</p> <p>2. Продолжение эксплуатации должно быть обеспечено соблюдением указанных условий безопасности.</p> <p>3. Эти ключевые моменты отражены в предложенной редакции термина НР.</p>	
<p>Пункт 4 ТР ТС 003/2011</p>	<p>БелЖД (от 10.08.2023 № 50-02-07/8641); ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ);</p> <p>Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (от 17.08.2023 № 08-14/6791; от 22.08.2023 № 04-02-08/6871)</p>	<p>паспорт – документ, содержащий основные сведения о продукции, а также сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, сведения о приемке, сроке службы и ресурсе, а также сведения об оценке соответствия и утилизации продукции</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: В тексте регламента отсутствует понятие «изделие», при этом применяется понятие «продукция».</p> <p>Полагаем необходимым дополнить паспорт информацией в соответствии с ГОСТ 2.610-2006</p>	<p>Принято в редакции: «паспорт» – документ, содержащий сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, а также сведения об оценке соответствия и утилизации продукции;</p>
<p>Пункт 4 ТР ТС 003/2011</p>	<p>АО «ВМЗ», ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ)</p>	<p>предельное состояние – состояние объекта с критериями, установленными в стандартах и/или технической документации, при достижении которых эксплуатация может быть продолжена только по решению, обеспечивающему соблюдение</p>	<p>Принято в редакции: «предельное состояние» – состояние продукции, при котором ее дальнейшая</p>

1	2	3	4
<p>Пункт 4 ТР ТС 003/2011</p>	<p>ООО «ЕВРАЗ ТК» (от 12.07.2023 № 05-07/ДТР)</p>	<p>функциональности и безопасности.</p> <p>В пункте 4 понятие «предельное состояние» изложить в редакции: Вариант 1 (не предпочтительный): ««предельное безопасное состояние» - состояние продукции, при котором ее дальнейшая эксплуатация недопустима по оценке рисков;».</p> <p>Вариант 2 (обеспечивающий применение «широкого» стандартного понятия в ТР ТС с пояснениями):</p> <p>«предельное состояние» - состояние продукции, в котором дальнейшая эксплуатация недопустима или нецелесообразна, либо восстановление работоспособного состояния невозможно или нецелесообразно.</p> <p>Примечание:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Недопустимость дальнейшей эксплуатации определяют оценкой недопустимого риска и критериями предельного состояния объекта по условиям безопасности (критерии предельного безопасного состояния). 2. Нецелесообразность эксплуатации и невозможность восстановления работоспособного состояния определяют другими методами, соблюдающие условия безопасности. 3. Предельные состояния по соответствующим критериям должны обеспечивать безопасное состояние в эксплуатации. <p>ОБОСНОВАНИЕ: Вариант 1:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Предложенная формулировка необоснованно ограничивает стандартное понятие только для условий безопасности, что может потребовать необоснованного «сужения» стандартного термина при приведении его к содержанию по ТР ТС. 2. Мало предпочтительно, но целесообразно дополнить термин словом «безопасное», что исключит потребность «в сужении» стандартного термина (ГОСТ 27.002 и ГОСТ Р 27.102). <p>Предельных состояний у продукции несколько. По стандартному определению их как минимум 4-ре, когда продолжение эксплуатации недопустимо или нецелесообразно, а также, когда восстановление работоспособного состояния невозможно или нецелесообразно. Нецелесообразность нельзя рассматривать только с экономической стороны, она в большей мере предполагает техническую составляющую. Например, в КД установлено, что без замены масла эксплуатация допустима и вполне возможна, но явно нецелесообразна по будущим износам. То есть одного критерия недопустимости недостаточно, нужно оценить имеющуюся допустимость на целесообразность.</p> <p>Другой пример, восстановить работоспособное состояние гребня колеса возможно наплавкой, но это нецелесообразно вследствие увеличения риска будущих отказов, возможно и критических. Значит одного критерия невозможности восстановления работоспособного состояния тоже недостаточно, нужно оценить и целесообразность такого восстановления.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Предельные состояния должны иметь критерии, а они самостоятельно или в совокупности с другими могут быть как для ТО и Р, так и для прекращения эксплуатации по условиям безопасности. То есть на объект всегда имеется целая система критериев предельных состояний для различных целей, соблюдение которых и обеспечивается 	<p>эксплуатация недопустима либо восстановление ее работоспособного состояния невозможно;</p>

1	2	3	4
		<p>эксплуатация с заданными показателями надёжности и безопасности.</p> <p>5. К сожалению, в стандартах на продукцию нет полноты требований по стандартному содержанию перечней предельных состояний продукции с соответствующими критериями, с указанием их целей, с оценкой вероятных последствий при несоблюдении (рисков). Оценка рисков имеется в общеотраслевом ГОСТ 34008, а конкретно нет ни в одном стандарте на продукцию, нет и приспособленных к конкретной продукции, стандартов, с методами, порядком и правилами оценки рисков. Например, на грузовые вагоны, их составные части.</p> <p><u>Вариант 2:</u></p> <p>1. ТР ТС – документ для безопасности, а значит должен устанавливать только допустимость эксплуатации в безопасном состоянии. По положениям ТР ТС это должно обеспечиваться только при выпуске продукции в обращение с соблюдением заданных условий безопасности (ТО и Р плюс условия эксплуатации) на всех этапах эксплуатации вплоть до утилизации.</p> <p>2. ТР ТС не распространяется на процессы восстановления работоспособного состояния с соблюдением условий безопасности, что осуществляется в эксплуатации, регулируемой по ТР ТС законодательством государств -участниц ЕАЭС (см. абзац 2, пункта 2, раздела I «Область применения» ТР ТС 003/2011.</p> <p>3. Отсюда вывод – целесообразно использовать полноформатный стандартный термин предельного состояния и критерия предельного состояния в точности по ГОСТ Р 27.102, предложенный в варианте 2. Это исключает «однбокость» в проектировании с оценками показателей надёжности и безопасности.</p> <p>4. Ведь объект может быть безопасным, но одновременно и недостаточно надёжным, которым, например, является подвижной состав и большинство его составных частей. Именно это обуславливает применение системы планово-предупредительного ТО и Р, которая обеспечивает требуемые показатели не только надёжности, но и безопасности.</p>	
<p>Пункт 4 ТР ТС 003/2011</p>	<p>БелЖД (от 10.08.2023 № 50-02-07/8641); ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ);</p> <p>Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (от 17.08.2023 № 08-14/6791; от 22.08.2023 № 04-02-08/6871)</p>	<p>«формуляр» - документ, содержащий сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, сведения о приемке, сроке службы и ресурсе, сведения, отражающие техническое состояние данной продукции, сведения об оценке соответствия и порядке утилизации продукции, а также сведения, которые вносят в период ее эксплуатации (длительность и условия работы, техническое обслуживание, ремонт и другие данные);</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: В тексте регламента отсутствует понятие «изделие», при этом применяется понятие «продукция».</p> <p>Полагаем необходимым дополнить формуляр информацией в соответствии с ГОСТ 2.610-2006</p>	<p>Принято в редакции: «формуляр» – документ, содержащий сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, сведения, отражающие техническое состояние данной продукции, сведения об оценке соответствия и утилизации продукции, а также сведения, которые вносят в период его эксплуатации (длительность и условия работы, техническое обслуживание, ремонт и другие данные);</p>
<p>Пункт 4 ТР ТС 003/2011</p>	<p>БелЖД (от 10.08.2023 № 50-02-</p>	<p>«этикетка» - документ, содержащий гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, сведения о сроке службы и ресурсе, об</p>	<p>Принято в редакции: «этикетка» – документ,</p>

1	2	3	4
	<p>07/8641); ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ);</p> <p>Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (от 17.08.2023 № 08-14/6791; от 22.08.2023 № 04-02-08/6871)</p>	<p>оценке соответствия продукции</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: В тексте регламента отсутствует понятие «изделие», при этом применяется понятие «продукция».</p> <p>Полагаем необходимым дополнить этикетку информацией в соответствии с ГОСТ 2.610-2006</p>	<p>содержащий гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, сведения об оценке соответствия продукции.</p>
<p>Пункт 11 «в» ТР ТС 003/2011</p>	<p>БелЖД (от 10.08.2023 № 50-02-07/8641); ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ);</p> <p>Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (от 17.08.2023 № 08-14/6791; от 22.08.2023 № 04-02-08/6871)</p>	<p>установления назначенных сроков службы и (или) назначенных ресурсов в соответствии с конструкторской документацией, а также проведения технического обслуживания и ремонта продукции с необходимой периодичностью.</p> <p>Необходимость установления назначенного срока службы и (или) назначенного ресурса на элементы составных частей подсистемы инфраструктуры железнодорожного транспорта определяется проектировщиком (разработчиком), значения данных показателей устанавливаются в конструкторской документации</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Имеются составные части железнодорожного подвижного состава на которые не целесообразно устанавливать назначенные срок службы или ресурс Предлагается по аналогии с решением ЕЭК от 30.03.2023 № 31 ЕЭК дополнить перечисление в) вторым абзацем</p>	<p>Изложить пункт в соответствии с принятым Решением Совета ЕЭК от 30.03.2023 № 31</p>
<p>Пункт 11 подпункт «в» ТР ТС 003/2011</p>	<p>ООО «ЕВРАЗ ТК» (от 12.07.2023 № 05-07/ДТР)</p>	<p>Предлагается подпункт в) пункта 11 изложить в редакции: «в) проведения технического обслуживания и ремонта с необходимой периодичностью. Необходимость установления назначенных сроков службы и (или) назначенных ресурсов на элементы составных частей подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта определяется проектировщиком (разработчиком), значения данных показателей отражаются в конструкторской документации;»</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Целесообразно изложить в редакции решения Совета ЕЭК от 30 марта 2023 года № 31, получившее одобрение стран-участниц ЕАЭС</p>	
<p>Пункт 11 подпункт «е» ТР ТС 003/2011</p>	<p>ООО «ЕВРАЗ ТК» (от 12.07.2023 № 05-07/ДТР)</p>	<p>Предлагается исключить предложенное изменение подпункта е) пункта 11 ТР ТС как излишнее, не нужное и нелогичное дополнение.</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Критерии предельных состояний могут быть указаны только в КД, а значит уточнение про КД явно излишнее. Выделить критерии только для безопасного состояния тоже не логично, потеряем тогда для ТО и Р, другие...</p>	<p>Принято к сведению.</p> <p>Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС.</p> <p>Оставить в действующей редакции</p>

1	2	3	4
<p>Пункт 15 ТР ТС 003/2011</p>	<p>ООО «ЕВРАЗ ТК» (от 12.07.2023 № 05-07/ДТР)</p>	<p>Предлагаются следующие варианты действий и отражения в изменении 2 к ТР ТС:</p> <p>Вариант 1: Исключить данный пункт из ТР ТС, как содержащий показатели, не обеспечивающие безопасность по используемой терминологии, предложенной в данном проекте изменения 2 в ТР ТС, не имеющие методов установления и оценки соответствия, а значит вводящие потребителя в заблуждение относительно безопасности продукции в указанный в пункте 15 период эксплуатации.</p> <p>Вариант 2: «15. Выбранные проектировщиком (разработчиком) конструкции, система технического обслуживания и ремонта объектов технического регулирования настоящего технического регламента должны обеспечивать безопасное состояние в течение всего периода эксплуатации до утилизации».</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Вариант 1:</p> <p>1. Пункт необоснованно содержит НСС/НР, которые не предназначены для обеспечения безопасности по используемой в проекте изменения 2 в ТР ТС терминов НСС/НР.</p> <p>2. Безопасность - это отсутствие критических отказов в критических элементах конструкции, но термины НСС/НР этого важного условия не содержат, а значит бесполезны для ТР ТС и не могут обеспечить безопасность в период до истечения НСС/НР, вводят потребителя в заблуждение относительно безопасности подвижного состава в период до достижения НСС/НР, которые устанавливаются непригодными для безопасности методами по основному (базовому) элементу, а не по критическому, для определения которого (критического элемента) в подвижном составе, его составных частях, в элементах инфраструктуры нет стандартных и верифицированных методов, как и нет методов подтверждения соответствия продукции требованиям пункта 15 (ни для подвижного состава, ни для составных частей и элементов инфраструктуры).</p> <p>3. Если НСС/НР это некий норматив показателя срока службы или ресурса, то это представляет собой некий нормированный срок эксплуатации или нормированную наработку до достижения предельного состояния (см. термин срока службы, ресурса в ГОСТ Р 27.102), а значит упоминание предельного состояния в данном пункте 15 явно излишнее, тем более, что в сложных системах предельных состояний и их критериев огромное множество и ещё для каждой составной части, которая может при достижении критерия предельного состояния как изменять, так не изменять работоспособность, с влиянием и без влияния на безопасное состояние.</p> <p>4. Требований по подтверждению соответствия безопасному состоянию в период до истечения НСС/НР нет в других (не железнодорожных) ТР ТС ЕАЭС. Нет в них (другие ТР ТС ЕАЭС) пункта в предложенной редакции, и имеется только в железнодорожных ТР ТС и метрополитена, для которого включён явно по аналогии с ТР ТС для железнодорожного транспорта.</p> <p>5. Для установления и подтверждения соответствия полностью отсутствуют верифицированные методы для определения нормативов НСС/НР, критериев предельных безопасных состояний, обеспечивающие безусловное соблюдение безопасности в</p>	<p>Принято частично:</p> <p>1) Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС. (требуется обсуждение формулировки пункта 15);</p> <p>2) исключить пункт 15 для подтверждения соответствия продукции требованиям ТР ТС.</p> <p>Уточнить в ТР ТС необходимость указания в сертификатах назначенного срока службы (назначенного ресурса)</p>

1	2	3	4
		<p>эксплуатации.</p> <p>б. Отсутствие методов оценки соответствия продукции с указанными показателями требованиям ТР ТС создаёт неисполнимость требований пункта 15 и/или введение в заблуждение потребителя в отношении безопасности в указанный в пункте 15 период эксплуатации.</p> <p><u>Вариант 2:</u></p> <p>1. Целесообразно, исключив имеющееся содержание пункта 15, изменить его путём введения требования в ТР ТС о разработке РЭ и РД, обеспечивающие безопасное состояния продукции в период эксплуатации.</p> <p>2. Требование по разработке РЭ и РД может подтверждаться при оценке соответствия проверкой наличия на оцениваемую продукцию.</p>	
Пункт 15 ТР ТС 003/2011	ООО «НПО САУТ», ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ)	15. Выбранные проектировщиком (разработчиком) конструкции объектов технического регулирования настоящего технического регламента должны обеспечивать безопасность в течение назначенного срока службы и (или) до достижения назначенного ресурса и (или) до достижения предельного состояния, а также выдерживать воздействия и нагрузки, которым они могут подвергаться в процессе эксплуатации	
Пункт 15 ТР ТС 003/2011	ОАО «ТВЗ», ОПЖТ (от 18.08.2023 № 399/ОПЖТ)	<p>Пункт 15 изложить в редакции: «15. Выбранные проектировщиком (разработчиком) конструкции объектов технического регулирования настоящего технического регламента должны обеспечивать безопасность в течение назначенного срока службы и (или) до достижения назначенного ресурса».</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Необходимо исключить выражение «и (или) предельного состояния», т.к. предельное состояние не регламентируется каким-либо сроком и может наступить в любой момент в течение назначенного срока службы (назначенного ресурса). Данное обстоятельство сводит на нет требование к назначенному сроку службы (назначенному ресурсу), которые согласно ГОСТ 33272 и ГОСТ Р 54123 устанавливаются как показатели безопасности. Иными словами, вместо безопасной эксплуатации инфраструктуры железнодорожного транспорта в течение назначенного срока службы (назначенного ресурса) допускается возможность ее безопасной эксплуатации до возникновения предельного состояния. Таким образом, ни о каком гарантированном сроке (ресурсе) безопасной эксплуатации инфраструктуры железнодорожного транспорта речи вообще не идет, т.к. предельное состояние не регламентируется никаким сроком и может наступить в любой момент (через день, неделю, месяц, год, ...).</p>	
Пункт 18 ТР ТС 003/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	<p>18. В случае внесения изменений в конструкцию или технологию изготовления продукции, влияющих на безопасность, должна быть проведена оценка соответствия продукции в порядке, установленном разделом VII настоящего технического регламента.</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Аналогично с пунктом 19 ТР ТС 001/2011 и ТР ТС 002/2011</p>	<p>Принято к сведению.</p> <p>Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС</p>
Пункт 36 ТР ТС 003/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	<p>Пункт изложить в следующей редакции:</p> <p>«Выполнение требований стандартов, включенных в перечень стандартов, в результате применения которых обеспечивается соблюдение требований настоящего</p>	<p>Принято в редакции:</p> <p>«Выполнение требований настоящего технического регламента,</p>

1	2	3	4
		<p>технического регламента, обеспечивается путем проведения испытаний, установленных в стандартах, включенных 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 настоящего технического регламента и осуществления оценки соответствия объектов технического регулирования; визуального контроля, проводимого органом по сертификации; экспертизой документации, проводимой органом по сертификации или по решению органа по сертификации иной организацией, в качестве которой может выступать другой орган по сертификации, аккредитованная испытательная лаборатория (центр) или аккредитованный орган инспекции, область аккредитации которых распространяется на продукцию»</p>	<p>обеспечивается путем проведения испытаний, методы и порядок которых установлены в стандартах, включенных 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 настоящего технического регламента и осуществления оценки соответствия объектов технического регулирования; визуального контроля; экспертизой документации.»</p>
<p>Пункт 72 подпункт «в» ТР ТС 003/2011</p>	<p>ООО «ЕВРАЗ ТК» (от 12.07.2023 № 05-07/ДТР)</p>	<p>Подпункт в) пункта 72 ТР ТС изложить в следующей редакции: «в) проведение идентификации продукции и (или) отбор образцов продукции (типовых образцов продукции) (далее - образцы продукции);».</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: По аналогии в Пунктом 11 рассматриваемого приложения 3 к решению Совета ЕЭК в отношении изменения 2 в ТР ТС в части подпункта в) пункта 54 ТР ТС.</p>	<p>Принято в редакции: «в) проведение органом по сертификации идентификации продукции и (или) отбора образцов продукции;»</p>
<p>Пункт 75 подпункт «а» ТР ТС 003/2011</p>	<p>ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)</p>	<p>75. К заявке прилагаются следующие документы: а) для серийно выпускаемой продукции: ... копия договора с изготовителем (в том числе с иностранным изготовителем), предусматривающего обеспечение соответствия поставляемой на таможенную территорию Союза продукции требованиям настоящего технического регламента и ответственность за несоответствие такой продукции указанным требованиям (для уполномоченного изготовителем лица);</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: В соответствии с пунктом 14 Типовых схем оценки соответствия, утвержденных Решением Совета ЕЭК от 18.04.2018 № 44</p>	<p>Принято</p>
<p>Пункт 75 последний абзац ТР ТС 003/2011</p>	<p>ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)</p>	<p>75. К заявке прилагаются следующие документы: ... По решению органа по сертификации допускается замена испытаний продукции результатами экспертизы о распространении результатов испытаний аналогичных образцов продукции, приведенных в протоколах сертификационных испытаний давностью не более 5 лет. Экспертиза проводится органом по сертификации или по решению органа по сертификации иной организацией, в качестве которой может</p>	<p>Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС.</p>

1	2	3	4
		выступать другой орган по сертификации, аккредитованная испытательная лаборатория (центр) или аккредитованный орган инспекции, область аккредитации которых распространяется на продукцию.	(см. заключение разработчика по включению подпункта «Г1» в пункт 142 ТР ТС 001/2011)
Пункт 101 ТР ТС 003/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	<p>Изложить в редакции: «Сертификат соответствия продукции, составные части которой подлежат подтверждению соответствия требованиям настоящего технического регламента, может быть выдан при условии, если данные составные части прошли процедуру оценки соответствия требованиям настоящего технического регламента.»</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: В соответствии с Решением Совета ЕЭК от 25.11.2022 № 177</p>	Принято
Пункт 102 ТР ТС 003/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	<p>102. При внесении изменений в конструкцию (состав) продукции и (или) технологию ее производства, которые могут повлиять на соответствие продукции требованиям настоящего технического регламента, заявитель заранее извещает об этом орган по сертификации, который принимает решение о необходимости проведения дополнительных исследований (испытаний) и измерений продукции и (или) анализа состояния производства этой продукции.</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Редакционная правка</p>	Принято
Пункт 105 ТР ТС 003/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	<p>105. Замена или выдача дубликата сертификата соответствия осуществляется в порядке, предусмотренном типовыми схемами. Замена сертификата соответствия в случаях: а) изменения обозначения и (или) наименования документа (документов), в соответствии с которым изготовлена продукция (стандарт, стандарт организации, технические условия или иной документ); б) изменения стандарта (стандартов) (в том числе обозначения и (или) наименования), включенного в перечень стандартов, в результате применения которых обеспечивается соблюдение требований настоящего технического регламента, осуществляется после оценки влияния данных изменений на соответствие продукции требованиям настоящего технического регламента, проведенной в соответствии с пунктом 102 настоящего технического регламента. В случае отсутствия влияния данных изменений на соответствие продукции требованиям настоящего технического регламента орган по сертификации принимает решение о замене сертификата соответствия продукции и (или) приложений к нему без выполнения процедур, предусмотренных подпунктами "а" - "ж" пункта 72 настоящего технического регламента</p>	Принято
Приложение 5 ТР ТС 003/2011	ООО «ЕВРАЗ ТК» (от 12.07.2023 № 05-07/ДТР)	<p>В приложении № 5 к ТР ТС 003/2011 «ПЕРЕЧЕНЬ положений технического регламента Таможенного союза «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (ТР ТС 003/2011), применяемых при подтверждении соответствия элементов составных частей подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта (продукции) требованиям указанного технического регламента» дополнить уточнением (продукция) после слова «транспорта» и исключить пункт 15 ТР ТС из перечня в пункте 42 «Рельсы железнодорожные остряковые» и в пункте 43 «Рельсы железнодорожные».</p>	Принято к сведению. Продолжить обсуждение указанного предложения в процессе разработки проекта изменений с участием уполномоченных органов государств-членов ЕАЭС

1	2	3	4		
		<p>ОБОСНОВАНИЕ: 1. Дополнение словом «продукции» повысит однозначность применения приложения № 5 к ТР ТС 003/2011.</p> <p>2. Пункт 15 ТР ТС не имеет методов установления НСС/НР, методов определения критериев предельного состояния, которые обеспечивают состояние безопасности в период эксплуатации от ввода до утилизации, а также отсутствуют верифицированные методы подтверждения соответствия, что создаёт ситуацию неисполнимости указанного требования ТР ТС при проведении процедур оценки соответствия (обязательной сертификации) рельсов остряковых и рельсов железнодорожных, а значит невозможность получения сертификата соответствия без доказательств сохранения безопасного состояния указанной продукции, которая подвергается многофакторным воздействиям в эксплуатации.</p> <p>3. Установление решением Совета ЕЭК некоего периода на неприменение требования данного пункта 15 при подтверждении соответствия не решает проблемы, так как нет технических средств обнаружения трещин менее критической протяжённости, и не предвидится в ближайшие годы. Это потребует таких критериев предельных состояний, что все рельсы ДР (дефектные рельсы) будут приравниваться к ОДР (остро дефектные рельсы), которые необходимо изымать из эксплуатации в течение первых суток. Примерно таких рельсов в эксплуатации несколько десятков тысяч, срочная замена которых требует обязательной остановки движения, а значит и существенного снижения пропускных способностей по техническому состоянию рельсов.</p> <p>4. Требований, подлежащих обязательному подтверждению соответствия безопасности до достижения критериев предельных состояний нет ни в одном из применяемых в ЕАЭС ТР ТС.</p>			
Приложение 5 ТР ТС 003/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	<p>Позиция «42. Рельсы железнодорожные остряковые» исключить требование по пункту 13 «б» - техническая совместимость с железнодорожным подвижным составом</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Рельсы железнодорожные остряковые являются полуфабрикатом, предназначенным для дальнейшей механической и термической обработки. Некорректно применять требование по совместимости к продукции, подвергнутой дальнейшей переработке, в том числе изменению геометрических размеров.</p>	Принято		
Приложение 5 ТР ТС 003/2011	ФБУ "РС ФЖТ" (от 21.08.2023 № 11981)	<p>Позиции 17, 22, 39, 46 В перечне положений технического регламента заменить «пункт 29» на «подпункт «ж» пункта 29».</p> <p>Например:</p> <table border="1" data-bbox="645 1238 1668 1334"> <tr> <td data-bbox="645 1238 1160 1334">17. Дешифраторы и блоки дешифраторов числовой кодовой автоблокировки</td> <td data-bbox="1160 1238 1668 1334">пункты 15, 21, подпункт «ж» пункта 29, 32 и 33</td> </tr> </table> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Поскольку требования остальных подпунктов не распространяются на данные виды продукции</p>	17. Дешифраторы и блоки дешифраторов числовой кодовой автоблокировки	пункты 15, 21, подпункт «ж» пункта 29, 32 и 33	Принято
17. Дешифраторы и блоки дешифраторов числовой кодовой автоблокировки	пункты 15, 21, подпункт «ж» пункта 29, 32 и 33				
Приложения 1, 3 и 5	ФБУ "РС ФЖТ" (от	Название продукции «Автоматизированные системы оперативного управления	Принято		

1	2	3	4
<p>(позиции 31, 1 и 1 соответственно) к ТР ТС 003/2011</p>	<p>21.08.2023 № 11981)</p>	<p>технологическими процессами, связанными с обеспечением безопасности движения и информационной безопасностью» заменить на «Аппаратура автоматизированных систем оперативного управления технологическими процессами, связанными с обеспечением безопасности движения поездов и информационной безопасностью»</p> <p>ОБОСНОВАНИЕ: Автоматизированная система оперативного управления технологическими процессами, связанными с обеспечением безопасности движения поездов - это автоматизированный аппаратно-программный комплекс, состоящий в общем случае из:</p> <ul style="list-style-type: none"> - аппаратуры (оборудования); - программных средств; - персонала. <p>Аппаратура (оборудование) состоит из:</p> <ul style="list-style-type: none"> - периферийной аппаратуры (оборудования) состоящей из следящих и исполнительных устройств - индуктивно-проводные датчики, светофоры, стрелочные переводы (в частности привод стрелочного перевода) и т.д.; - коммутирующего оборудования (аппаратуры) - кабели, разъемы, коммутаторы, реле и т.д.; <p>оборудования (аппаратуры), обеспечивающего обработку информации, и средств автоматизации (автоматизированных рабочих мест персонала).</p> <p>Так же в ряде случаев в аппаратную часть систем может входить бортовое оборудование подвижного состава (соответствие оценивается ТР ТС 001/2011).</p> <p>Требования, предъявляемые к персоналу подразделений железнодорожного транспорта, связанные с обеспечением безопасности движения, техническими регламентами в сфере ж/д не регулируются.</p> <p>Учитывая уникальный состав самой автоматизированной системы оперативного управления технологическими процессами для каждой станции или перегонов железнодорожного транспорта, невозможно провести работы по подтверждению соответствия для серийного выпуска этой продукции.</p>	