



Союз производителей и пользователей железнодорожного подвижного состава
«ОБЪЕДИНЕНИЕ ВАГНОСТРОИТЕЛЕЙ»

ОГРН 1037739047862 ИНН 7709339075 КПП 770801001

Россия, 107078, г. Москва, улица Садовая-Спасская, д.21/1, 3 этаж, помещение 1, комната 4

Адрес для корреспонденции: 107078, г. Москва, ул. Новая Басманная, д.15 стр.1, а/я № 63

Телефон: +7-499-643-82-20, +7-499-643-82-21

Адрес электронной почты: info@souzoys.com Сайт: www.souzoys.com

Исх. № 195 от « 08 » августа 2023 г.

На исх. № _____ от « _____ » _____ 2023 г.

*О рассмотрении проекта
изменений № 2 ТР ТС 001/2011*

**Директору Департамента технического
регулирования и аккредитации ЕЭК**

Т.Б. Нурашеву

Уважаемый Тимур Бекбулатович!

Союз «Объединение вагоностроителей» рассмотрел проект изменений № 2 технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011), размещенный на правовом портале обсуждения документов ЕАЭС, и направляет свои предложения в части установления процедуры и условий продления срока службы железнодорожного подвижного состава для внесения в проект изменений № 2 технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011), а также замечания по проекту изменения № 2 ТР ТС 001/2011.

В первую очередь считаем необходимым отметить, что существующая процедура продления (через назначение нового) назначенного срока службы в соответствии с действующей редакцией ТР ТС 001/2011 безопасна, разумна и достаточна, а также апробирована в Российской Федерации и имеет положительный опыт применения с 2014 года. Применяемая процедура продления назначенного срока службы сводится к принципу, что такое продление возможно исключительно при условии модернизации железнодорожного подвижного состава и проведения оценки соответствия (сертификации) продукции в порядке, установленном разделом VII «Оценка соответствия» ТР ТС 001/2011.

При этом единица железнодорожного подвижного состава подлежит исключению из эксплуатации по истечении назначенного срока службы, установленного в конструкторской документации завода-изготовителя, а решение о продлении (через назначение нового) назначенного срока службы должно быть принято на основе вновь разработанной конструкторской документации с обязательным присвоением нового индекса (модели).

Модернизация железнодорожного подвижного состава (в том числе с продлением (через назначение нового) назначенного срока службы) в свою очередь должна осуществляться по требованиям ГОСТ 15.902-2014 с реализацией



всего комплекса установленных мероприятий (разработка конструкторской документации, изготовление и приемка опытного образца, разработка и согласование программ и методик предварительных и приемочных испытаний, проведение комплекса испытаний с оформлением протоколов, предъявление приемочной комиссии с оформлением соответствующего акта).

Наряду с указанным подчеркиваем, что процедура продления назначенного срока службы применима исключительно к подвижному составу в целом и не может применяться к составным частям и деталям.

С учетом вышеизложенного, а также с целью однозначного трактования требований безопасности к железнодорожному подвижному составу, в отношении которого принято решение о выполнении процедуры продления назначенного срока службы и (или) назначенного ресурса, Союз «Объединение вагоностроителей» считает необходимым дополнить проект изменений № 2 ТР ТС 001/2011 следующей информацией:

1. 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 ресурса железнодорожного подвижного состава;

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;

д) проведения комплекса расчетов на основе апробированных методик;

е) выбора материалов при проведении процедуры продления назначенного срока службы (назначенного ресурса);

ж) определения условий и способов утилизации железнодорожного подвижного состава после процедуры продления назначенного срока службы и(или) назначенного ресурса.

Выбор вида комплекса работ, согласно перечислениям а) и б) пункта 11а, осуществляется в соответствии с требованиями законодательства государств-членов Союза о железнодорожном транспорте».

2. Пункт 19 изложить в редакции:

«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».

3. Пункт 121 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».

Также в целях однозначного трактования положений технического регламента в части продления назначенного срока службы направляем предложения по дополнению проекта изменений № 2 ТР ТС 001/2011:

1. Внести изменения в терминологию:

«назначенный срок службы» – календарная продолжительность эксплуатации продукции, при достижении которой эксплуатация продукции должна быть прекращена независимо от ее технического состояния;

«назначенный ресурс» – суммарная наработка продукции, при достижении которой эксплуатация продукции должна быть прекращена независимо от ее технического состояния;

«предельное состояние» – состояние продукции, при котором ее дальнейшая эксплуатация недопустима или нецелесообразна, или восстановление ее работоспособного состояния невозможно или нецелесообразно.

2. Перечисление е) статьи 11 изложить в редакции:

«11. Безопасность продукции должна обеспечиваться путем:

е) установления критериев предельных состояний продукции в конструкторской документации;».

3. 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.

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.)»).

4. Общие корректировки.

4.1. Первое предложение пункта 69 изложить в редакции (по аналогии с изменением пункта 74, принятым в рамках заседания Рабочей группы от 25-27 января 2023 года):

«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, боксования и юза колесных пар...».

4.2. Внести изменения в перечень документов, на основе которых разработан проект изменений № 2 ТР ТС 001/2011:

– **дополнить пункты 22, 23 следующим уточнением:**

22 ГОСТ Р 51659-2000 Вагоны-цистерны магистральных железных дорог колес 1520 мм. Общие технические условия (до 01.06.2024).

23 ГОСТ 26725-97 Полувагоны четырехосные универсальные магистральных железных дорог колес 1520 мм. Общие технические условия (до 01.06.2024).

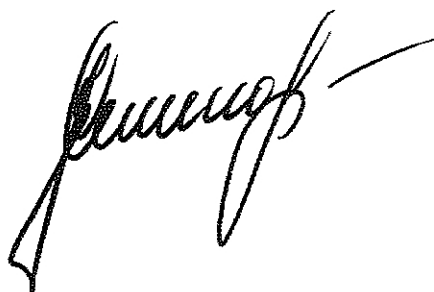
– **дополнить перечень документов:**

ГОСТ 10674-2022 Вагоны-цистерны. Общие технические условия.

ГОСТ 26725-2022 Полувагоны. Общие технические условия.

Просим учесть позицию Союза «Объединение вагоностроителей» при формировании окончательной редакции проекта изменений № 2 ТР ТС 001/2011 «О безопасности железнодорожного подвижного состава».

Исполнительный директор



Е.Ю. Семенов