

07.08.2023 № МП/5263

Директору департамента технического
регулирования и аккредитации
Евразийской экономической комиссии

Нурашеву Т.Б.

*О проект решения Совета ЕЭК О внесении
изменений в Решение Комиссии Таможенного
союза от 15 июля 2011 г. № 710 в части
приложения 2*

Уважаемый Тимур Бекбулатович!

Департаментом технического регулирования и аккредитации Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) подготовлен и 31 мая 2023 года размещён для общественного обсуждения на сайте ЕАЭС проект решения Совета ЕЭК «О внесении изменений в Решение Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710», включая приложение №2, согласно которому вносятся изменения в технический регламент Таможенного союза «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» (ТР ТС 002/2011), утвержденный Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 в технический регламент Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011) (далее – проект приложения №2). Данные изменения направлены на установление механизмов и процедур продления срока службы железнодорожного подвижного состава и его составных частей. По результатам рассмотрения сообщая следующее.

Проектом приложения №2 вносятся изменения в понятийный аппарат технического регламента:

1. Вводится общее понятие «модернизация железнодорожного подвижного состава» и включает в себя в том числе продление срока службы. Также уточняется, что модернизация проводится двумя путями (ранее одним) – внесение изменений в конструкцию ИЛИ замена составных частей на более совершенные. При этом однозначно указывается, что в этом случае происходит присвоение нового обозначения (индекса или модели). После модернизации продукция должна пройти оценку соответствия (сертификацию). Ранее существовавшее понятие «модернизация с продлением срока службы» при этом исключается.

В предложенной редакции норма имеет неоднозначное толкование и допускает прочтение, что:

- модернизация всегда производится с продлением назначенного срока службы;
- замена составных частей на подвижном составе на более совершенные всегда является модернизацией с вытекающими требованиями (наличие конструкторской документации, прохождение процедуры сертификации, присвоение нового обозначения индекса или модели).



318559 491102

Вместе с тем, требования о замене составных частей на более совершенные при плановых видах ремонта регулярно вносятся в документы Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества Независимых Государств. Так, в настоящее время, установке на грузовые вагоны подлежат следующие узлы и детали улучшающие характеристики вагона, но не являющиеся модернизацией подвижного состава:

- диски колесные с криволинейным профилем (при этом есть вариации по форме и заводам-изготовителям);
- диски колесные повышенной твердости (марка «Т»);
- укомплектование буксовых узлов колесных пар подшипниками сдвоенными 130*250*160 мм кассетного типа (корпус буксы или адаптер);
- установка безрезьбового соединения в тормозную систему вагона;
- установка поглощающих аппаратов (ЭПА) более высоко класса, чем были предусмотрены при производстве вагона;
- установка клапана ПВК повышенной пропускной способности.

При введении понятия модернизации железнодорожного подвижного состава в редакции, предложенной в проекте приложения №2, все вышеуказанные работы по установке более совершенных составных частей, потребуют проведения процедуры оценки соответствия, что повлечет кратное увеличение затрат владельцев подвижного состава и соответственно рост стоимости услуг, а также под вопрос о легитимности будут поставлены проведенные ранее работы по установке указанных составных частей при плановых видах ремонта.

Учитывая указанное, а также основную цель, изложенную в пояснительной записке к проекту - установление механизмов и процедур продления срока службы железнодорожного подвижного состава и его составных частей, 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). Модернизация железнодорожного подвижного состава может быть произведена с продлением назначенного срока службы.»

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.

2. Понятия «назначенный срок службы» и «назначенный ресурс» дополняются существенной оговоркой «если не было принято решение о возможности ее дальнейшего использования». В целом данные положения коррелируются с изложенными определениями в ГОСТ 32192-2013 «Надежность в железнодорожной технике. Основные понятия. Термины и определения», но оставляют нормативный пробел в части вопроса кем и на основании каких документов может приниматься решение о возможности дальнейшего использования продукции?

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»

3. 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. Предлагаем уточнить в этой части подпункт е) пункта 11 изложив: «е) установления критериев предельных состояний продукции в соответствии с конструкторской документацией (ремонтной)»

С целью исключения неоднозначного толкования, являющегося коррупциогенным фактором для злоупотреблений при правоприменении обязательных требований, просим учесть вышеприведённые замечания при доработке проекта приложения №2 о внесении изменений в технический регламент Таможенного союза «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» (ТР ТС 002/2011), утвержденный Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710.

С уважением,

Заместитель генерального директора
по взаимодействию с органами
государственной власти –
директор Московского представительства



И.А. Пачосик

Исп. Солодовников Александр Александрович, доб. 1322