**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА**

**ПРОТОКОЛ № 10**

заседания Комиссии по идентификации продукции

(отнесение продукции к областям применения технических регламентов Таможенного союза в области железнодорожного транспорта)

|  |  |
| --- | --- |
| 22 мая 2025 г. | г. Коломна |

Председательствовал:

врио руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта

В.Б. Гулин

Секретарь – Мастыев И.Ю.

Присутствовали: 33 человека (список прилагается)

|  |
| --- |
| **I. Рассмотрение обращений организаций о необходимости обязательного подтверждения соответствия продукции требованиям технических регламентов Таможенного союза в области****железнодорожного транспорта** |
| Гулин В.Б., Юдин Е.В., Агафонова Н.А., Козаченко Е.Е., Никольская Л.Ю., Семенов Е.Ю., Тимков С.И., Харшиди В.Л. |

**1. Обращение ООО «РС КОМПОНЕНТ» об идентификации колодки
тормозной металлокерамической производства Китайской Народной
Республики (далее – КНР)*.***

В соответствии с приложением № 1 технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» ТР ТС 001/2011 (далее - ТР ТС 001/2011) объектами технического регулирования указанного технического регламента являются:

- колодки тормозные композиционные для железнодорожного подвижного состава;

- колодки тормозные составные (чугунно-композиционные) для железнодорожного подвижного состава;

- колодки тормозные чугунные для железнодорожного подвижного состава.

При этом, колодки тормозные металлокерамические не включены
в ТР ТС 001/2011.

Вместе с тем, перечнем стандартов, в результате применения которых обеспечивается соблюдение требований ТР ТС 001/2011, утвержденным решением Евразийской экономической комиссии от 16.07.2024 № 81 (далее – Решение ЕЭК № 81), для подтверждения соответствия продукции «Колодки тормозные композиционные для железнодорожного подвижного состава» применяется стандарт ГОСТ 33421-2015 «Колодки тормозные композиционные и металлокерамические для железнодорожного подвижного состава. Общие технические условия».

**Решили:**

1) Принять к сведению, что колодки тормозные металлокерамические не включены в перечень объектов технического регулирования на которые распространяются требования ТР ТС 001/2011.

2) Отметить, что колодки тормозные вне зависимости от материала их изготовления непосредственно влияют на безопасность движения железнодорожного транспорта.

3) Рекомендовать ФБУ «РС ФЖТ» обратиться в Минтранс России с предложением внести изменения в ТР ТС 001/2011 (приложения № 1, № 3, № 7) в части исключения наименования материала изготовления колодок тормозных для железнодорожного подвижного состава. Предлагается внести в ТР ТС 001/2011 новый объект технического регулирования «Колодки тормозные для железнодорожного подвижного состава», исключив объекты технического регулирования «Колодки тормозные композиционные для железнодорожного подвижного состава», «Колодки тормозные составные (чугунно‑композиционные) для железнодорожного подвижного состава», «Колодки тормозные чугунные для железнодорожного подвижного состава».

4) Рекомендовать ООО «РС КОМПОНЕНТ» обратиться в Минпромторг России за разъяснением о возможности ввоза на территорию Российской Федерации колодок тормозных металлокерамических производства КНР.

5) Повторно рассмотреть вопрос об идентификации колодки тормозной металлокерамической производства КНР на очередном заседании Комиссии по идентификации продукции (далее - Комиссия).

**2. Обращение ООО «АКСИОН РУС» об идентификации шпал композитных для железных дорог широкой колеи*.***

В соответствии с приложениями № 3 и № 4 технического регламента Таможенного союза «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» ТР ТС 003/2011 (далее - ТР ТС 003/2011) обязательной сертификации подлежат шпалы железобетонные для железных дорог колеи 1520 мм., декларированию соответствия подлежат шпалы деревянные для железных дорог широкой колеи, пропитанные защитными средствами.

В соответствии с перечнем стандартов, в результате применения которых обеспечивается соблюдение требований ТР ТС 003/2011, утвержденным Решением ЕЭК № 81, для подтверждения соответствия указанной продукции применяются стандарты, соответственно:

- ГОСТ 33320-2015 «Шпалы железобетонные для железных дорог. Общие технические условия», который распространяется на железобетонные шпалы для железнодорожных путей общего и необщего пользования;

- ГОСТ Р 58615-2019 «Шпалы деревянные для железных дорог широкой колеи. Технические условия».

**Решили:**

1) Принять к сведению, что шпалы композитные для железных дорог широкой колеи не включены в перечень объектов технического регулирования на которые распространяются требования ТР ТС 003/2011.

2) Отметить, что шпалы для железных дорог вне зависимости
от материала их изготовления непосредственно влияют на безопасность движения железнодорожного транспорта.

3) Рекомендовать ФБУ «РС ФЖТ» обратиться в Минтранс России с предложением включить в технический регламент Таможенного союза
«О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» ТР ТС 002/2011 (приложения № 1, № 3, № 7) и ТР ТС 003/2011 (приложения № 1, № 3, № 5) объект технического регулирования «Шпалы композитные для железных дорог широкой колеи».

4) Рекомендовать ООО «АКСИОН РУС» инициировать разработку стандарта на шпалы композитные для железных дорог широкой колеи.

**3. Обращение АО «Калугапутьмаш» об идентификации электронагревательного оборудования, применяемого при изготовлении специального железнодорожного подвижного состава*.***

В соответствии с приложением № 3 ТР ТС 001/2011 обязательной сертификации подлежит продукция «Устройства электронагревательные для систем отопления железнодорожного подвижного состава».

В соответствии с перечнем стандартов, в результате применения которых обеспечивается соблюдение требований ТР ТС 001/2011, утвержденным Решением ЕЭК № 81, для подтверждения соответствия устройств электронагревательных для систем отопления железнодорожного подвижного состава применяются пункты ГОСТ 33596-2015 «Устройства электронагревательные для систем отопления железнодорожного подвижного состава. Требования безопасности и методы контроля».

В соответствии с разделом 3 ГОСТ 33596-2015:

«нагревательный элемент» – неразборный резистивный элемент (нагревательная спираль, трубчатый нагревательный элемент, тепловая панель, нагревательный кабель и др.), являющийся основной частью главной цепи электронагревательного устройства и обеспечивающий преобразование электрической энергии в тепловую;

«электронагревательное устройство» – изделие, предназначенное для преобразования электрической энергии в тепловую с целью отопления внутренних помещений подвижного состава и обогрева элементов его оборудования;

«электрическая печь» – электронагревательное устройство для нагрева воздушной среды, у которого отвод тепла от нагревательных элементов осуществляется конвекционным воздушным потоком, инициированным нагревом самой печи;

«электрокалорифер» – электронагревательное устройство для нагрева воздушной среды, у которого отвод тепла от нагревательных элементов осуществляется воздушным потоком, создаваемым вентилятором.

**Решили:**

Устройства электронагревательные, применяемые при изготовлении специального железнодорожного подвижного состава, подлежат обязательной оценке соответствия требованиям ТР ТС 001/2011.

**Голосовали:**

За – 15;

Против – 0.

**4. Обращение АО «Вагоностроительный завод» об идентификации упора 18‑9999.50.10.000 СБ для тележек грузовых вагонов.**

В соответствии с приложением № 3 ТР ТС 001/2011 обязательной сертификации подлежит продукция «Клинья фрикционные тележек грузовых вагонов».

В соответствии с перечнем стандартов, в результате применения которых обеспечивается соблюдение требований ТР ТС 001/2011, утвержденным Решением ЕЭК № 81, для подтверждения соответствия клиньев фрикционных тележек грузовых вагонов применяются пункты ГОСТ 34503‑2018 «Клинья фрикционные тележек грузовых вагонов. Общие технические условия».

В соответствии с ГОСТ 34503‑2018 фрикционный клин – составная часть фрикционного гасителя колебаний, обеспечивающая силы трения в рессорном подвешивании за счет прижатия упругими элементами рессорного подвешивания ее вертикальной поверхности непосредственно или через промежуточные детали к боковой раме, а наклонной поверхности - непосредственно или через промежуточные детали к надрессорной балке.

**Решили:**

Учитывая что упор 18-9999.50.10.000 СБ производства АО «Вагоностроительный завод» не реализует функционал фрикционного клина, указанный узел тележек грузовых вагонов не является объектом технического регулирования ТР ТС 001/2011 и не подлежит обязательной оценке соответствия требованиям ТР ТС 001/2011.

**Голосовали:**

За – 15;

Против – 0.

**5. Обращение АО «Трансмашхолдинг» об идентификации рельсового автобуса на водородных топливных элементах.**

В соответствии с приложением № 2 ТР ТС 001/2011 обязательной сертификации подлежит группа продукции «Дизель-поезда, автомотрисы, рельсовые автобусы, их вагоны».

Пунктом 4 ТР ТС 001/2011 установлено понятие «моторвагонный подвижной состав» – моторные и немоторные вагоны, из которых формируются электропоезда, дизель-поезда, автомотрисы, рельсовые автобусы, дизель-электропоезда, электромотрисы, предназначенные для перевозки пассажиров и (или) багажа, почты.

**Решили:**

1) По мнению Комиссии, рельсовый автобус на водородных топливных элементах подлежит обязательной оценке соответствия требованиям ТР ТС 001/2011.

2) Учитывая инновационность рассматриваемой продукции, а также принимая во внимание информацию АО «Трансмашхолдинг» о разработке предварительных национальных стандартов ПНСТ 1.2.045-1.226.23 «Тяговый подвижной состав на водородных топливных элементах железнодорожный. Часть 1. Энергоустановка на основе топливных элементов. Технические требования и методы контроля» и ПНСТ 1.2.045-1.224.23 «Тяговый подвижной состав на водородных топливных элементах железнодорожный. Часть 2. Система хранения водорода. Технические требования и методы контроля», рекомендовать АО «Трансмашхолдинг» до подачи заявки на сертификацию рельсового автобуса на водородных топливных элементах в орган по сертификации разработать соответствующие национальные стандарты с последующим их включением в перечни стандартов, необходимых для реализации требований ТР ТС 001/2011, утвержденных Решением ЕЭК № 81

3) Рекомендовать АО «Трансмашхолдинг» проработать с Ростехнадзором вопрос оценки соответствия составных частей рассматриваемого рельсового автобуса, связанных с применением водорода.

**6. Обращение АО «Калугапутьмаш» об идентификации путеукладочного комплекса ПК-800 на комбинированном ходу.**

ТР ТС 001/2011 распространяется на вновь разрабатываемые (модернизируемые), изготавливаемые железнодорожный подвижной состав с конструкционной скоростью до 200 км/ч включительно и его составные части, выпускаемые в обращение на таможенной территории Евразийского экономического союза для использования на железнодорожных путях общего и необщего пользования с шириной колеи 1520 мм. Железнодорожный подвижной состав включает в себя, в том числе, специальный железнодорожный подвижной состав.

В соответствии с пунктом 4 ТР ТС 001/2011 «специальный железнодорожный подвижной состав» – железнодорожный подвижной состав, предназначенный для обеспечения строительства и функционирования инфраструктуры железнодорожного транспорта и железнодорожных путей необщего пользования, производства работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств железных дорог и включающий в себя несъемные самоходные подвижные единицы на железнодорожном ходу (мотовозы, дрезины, специальные автомотрисы, железнодорожно-строительные машины с автономным двигателем и тяговым приводом), а также транспортеры, несамоходные подвижные единицы на железнодорожном ходу (железнодорожно-строительные машины без тягового привода, прицепы и специальный железнодорожный подвижной состав, включаемый в хозяйственные поезда и предназначенный для производства работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств железнодорожного транспорта).

**Решили:**

По мнению Комиссии, путеукладочный комплекс ПК-800 на комбинированном ходу не подлежит обязательной оценке соответствия требованиям ТР ТС 001/2011.

**Голосовали:**

За – 15;

Против – 0.

|  |
| --- |
| **II. Разное** |
| Гулин В.Б., Юдин Е.В., Агафонова Н.А., Козаченко Е.Е. |

**7. Вопросы АО «Трансмашхолдинг»:**

- о необходимости переоформления действующих деклараций о соответствии требованиям ТР ТС 001/2011 (оформленных в соответствии со стандартами, установленными в перечнях поддерживающих стандартов) в связи с вступлением в действие новых нормативных документов взамен ранее применяемых, но не включенных в перечень поддерживающих стандартов;

- о необходимости переоформления декларации о соответствии в случае, если ссылка на прекращенный стандарт приведена в «поле 5» обозначение и наименование, в соответствии с которым изготовлена продукция (решение Коллегии ЕЭК от 25 декабря 2012 г. № 293).

В соответствии с пунктом 14 Порядка регистрации, приостановления, возобновления и прекращения действия деклараций о соответствии продукции требованиям технических регламентов Евразийского экономического союза, утвержденного Решением Коллегии ЕЭК от 20 марта 2018 г. № 41 (далее – Порядок) внесение изменений в зарегистрированную декларацию о соответствии не допускается. При необходимости внесения изменений заявитель принимает новую декларацию о соответствии и осуществляет ее регистрацию согласно настоящему Порядку.

В соответствии с пунктом 15 Порядка замена декларации о соответствии (приложений к ней) без проведения дополнительных или повторных исследований (испытаний) и измерений продукции осуществляется в случаях, установленных пунктом 114 типовых схем оценки соответствия, утвержденных Решением Совета ЕЭК от 18 апреля 2018 г. № 44.

**Решили:**

1) Отметить, что вопросы АО «Трансмашхолдинг» не относятся к компетенции и функциям Комиссии.

2) Секретариату Комиссии обратиться в Евразийскую экономическую комиссию о возможности рассмотрения вопросов замены деклараций о соответствии на площадке ЕЭК.

**8. Вопрос ФБУ «РС ФЖТ» о формировании реестра подлинников конструкторской документации.**

**Решили:**

Все члены Комиссии поддержали необходимость формирования реестра ремонтной документации.

|  |  |
| --- | --- |
| Председатель Комиссии | В.Б. Гулин |
|  |  |
| Заместитель председателя Комиссии | Е.В. Юдин |
|  |  |
| Заместитель председателя Комиссии | Н.А. Агафонова |
|  |  |
| Секретарь Комиссии | И.Ю. Мастыев |

|  |
| --- |
| Присутствовали: |
| **Члены Комиссии:** |
| АгафоноваНаталья Анатольевна | - | первый заместитель руководителя ФБУ «РС ФЖТ» (заместитель председателя Комиссии) |
| Арнаутов Роман Анатольевич | - | Начальник отдела стратегического управления качеством Центра технического аудита - структурного подразделения ОАО «РЖД» |
| Вахтерова Ирина Леонидовна | - | заместитель начальника Правового управления Ространснадзора |
| Качалина Елизавета Дмитриевна | - | заместитель начальника Управления аккредитации и государственного контроля Росаккредитации |
| Киреев Алексей Анатольевич | - | заместитель начальника отдела по опасным грузам и чрезвычайным ситуациям Управления государственного надзора Ространснадзора |
| КозаченкоЕвгений Евгеньевич | - | директор Департамента технического регулирования АО «ТМХ» |
| Никольская Лариса Юрьевна | - | заместитель начальника Департамента технической политики ОАО «РЖД» |
| Полях Евгений Юрьевич | - | начальник отдела сертификации и лицензирования Департамента технической политики ОАО «РЖД» |
| СеменовЕвгений Юрьевич | - | исполнительный директор Союза «Объединение вагоностроителей» |
| СтанилевичВладимир Витальевич | - | заместитель начальника отдела инфраструктуры и технических средств Управления инфраструктуры и перевозок Росжелдора |
| ТимковСергей Иванович | - | заместитель генерального конструктора по технической безопасности и сертификации АО МТЗ ТРАНСМАШ |
| Харшиди Вадим Львович | - | заместитель руководителя ФБУ «РС ФЖТ» |
| Юдин Евгений Васильевич | - | начальник Управления государственного надзора Ространснадзора (заместитель председателя Комиссии) |
|  |  |  |
| **Приглашенные:** |
| Алымов Алексей Иванович | - | начальник бюро компоновок АО «Калугапутьмаш» ОСП г. Тула |
| Антонов Денис Михайлович | - | главный конструктор проекта конструкторское бюро по экипажной части ООО «ТМХ Инжиниринг» |
| Бабаханов Ханлар Шахлар Оглы | - | генеральный директор ООО «АКСИОН РУС» |
| Балабкин Виктор Владимирович | - | начальник Бюро кабин АО «Калугапутьмаш» |
| Бойко Алексей Сергеевич | - | главный технолог АО «Вагоностроительный завод» |
| ГребенниковаАлександра Сергеевна  | - | начальник отдела организации испытательной деятельности Департамента технической политикиАО «ТМХ» |
| Епифанов Денис Владимирович | - | руководитель Центра компетенций систем и компонентов АО «Калугапутьмаш» |
| Звонарев Дмитрий Александрович | - | руководитель группы сертификации АО «Калугапутьмаш» |
| Истинов Дмитрий Владимирович | - | главный специалист ГПиСП АО «Коломенский завод» |
| Исянов Владимир Ряисьевич | - | и.о. технического директора АО «Коломенский завод» |
| Контузоров Виталий Васильевич | - | начальник отдела организационно-методического обеспечения ФБУ «РС ФЖТ» |
| Коченов Егор Александрович | - | главный государственный инспектор отдела контроля и надзора на железнодорожном транспорте Управления государственного железнодорожного надзора Ространснадзора |
| Марковец Игорь Валерьевич | - | начальник отдела контроля качества ООО «АКСИОН РУС» |
| Нарышев Владимир Владимирович | - | представитель Ростехнадзора |
| Сляднев Александр Борисович | - | руководитель направления - руководитель проекта по рельсовому автобусу на водородных топливных элементах ООО «ТМХ-Пассажирский транспорт» |
| Сураев Олег Андреевич | - | исполнительный директор ООО «РС Компонент» |
| Тарасов П.А. | - | руководитель проекта АО «Тверской вагоностроительный завод» |
| Яковлев Вадим Николаевич | - | генеральный директор АО «Коломенский завод» |