



**ООО «Транспортно-производственная компания  
«Промтехдепо»**

**РЕМОНТ, ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ, АРЕНДА, ПРИОБРЕТЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ  
ТЕХНИКИ, УСЛУГИ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ, РЕМОНТ ПУТИ.**

ИНН 7716191951, КПП771601001, ОГРН 1037739561155

119002 Россия, Москва, Калошин пер., д.10, стр.1

Тел./факс: (499) 969-81-85, 969-81-89

E-mail: [tpkdepo@mail.ru](mailto:tpkdepo@mail.ru) [www.ptdepo.ru](http://www.ptdepo.ru)

Исх. 39/03-АС от 29.03.2018г.

В соответствии с техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011) (далее - Технический регламент) и истекающим сроком действия переходного периода, со «02» августа 2018 г. вводится запрет на эксплуатацию локомотивов с истекшим назначенным сроком службы, а сама процедура продления срока службы будет возможна только при модернизации подвижного состава, с последующей сертификацией.

Однако, процедура модернизации и сертификации повлечет за собой следующие проблемы и риски для промышленных предприятий и в целом негативно повлияет на развитие ж.д. отрасли, а именно:

**Во-первых**, процесс модернизации подвижного состава является финансово затратным мероприятием, и, в среднем, по стоимости сравним с покупкой нового локомотива той же серии. Следовательно, сама процедура продления назначенного срока службы становится экономически нецелесообразной. Вынужденное покупка нового локомотивного парка промышленными предприятиями, повлечет за собой увеличение стоимости продовольственных и промышленных товаров, производимых данными предприятиями, что в свою очередь скажется на конечных потребителях товаров. Более того, из-за нехватки средств на обновление парка, данный запрет приведет многие предприятия к частичной или полной остановке.

**Во-вторых**, из-за высокой стоимости модернизации, сравнимой с ценами на новые локомотивы, увеличится спрос на продукцию локомотивостроительных заводов, которые, в свою очередь, не смогут обеспечить в полной мере потребность заказчиков, что приведет к росту цен на изготавливаемые локомотивы, и как следствие, всем вышеперечисленным негативным последствиям.

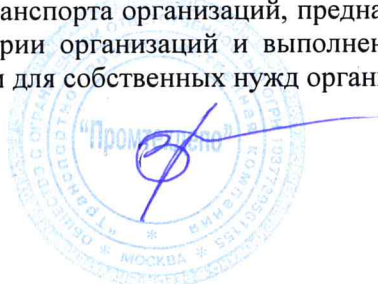
**В-третьих**, начиная со «02» августа 2018 г. возникнет следующая абсурдная ситуация: локомотивы, назначенный срок службы которых, истек до вступления в полную силу Технического регламента, и которые, по какой-либо причине, например из-за недостаточности финансового обеспечения собственника, не смогли пройти процедуру продления по новой форме, с модернизацией локомотива, будут списаны. В свою очередь, локомотивы, которые успели пройти процедуру продления в старом виде, будут продолжать эксплуатироваться. То есть, локомотивы более позднего года производства, начиная с 1993 и по 2003 г.в. (в зависимости от серии), будут списаны, тогда как локомотивы выпуска 1970-1980х годов, прошедших процедуру продления назначенного срока службы, будут продолжать работать на железнодорожных путях.

Исходя из вышесказанного, ООО «ТПК «Промтехдепо» считает целесообразным, маневровые локомотивы, эксплуатирующиеся на путях необщего пользования, а так же локомотивы, выходящие с путей необщего пользования на выставочные пути станций примыкания (общего пользования) с целью подачи и уборки вагонов, вывести из под Действия Технического регламента, и обеспечить регулирование процедуры продления срока их службы национальными нормативными документами, которые будут соответствовать требованиям Положения о порядке продления назначенного срока службы локомотивов (П.15.01-2009), утвержденного Протоколом от 20-21 октября 2010 г.

**В связи с этим, предлагаем изложить 2-ой абзац пункта 2, статьи 1, Технического регламента в следующей редакции:**

«Настоящий технический регламент не распространяется на вагоны санитарные, врачебных и диагностических поездов, тяговый железнодорожный подвижной состав, эксплуатируемый на путях необщего пользования, и выходящий на станционные (выставочные) пути общего пользования с целью осуществления операций по подаче - уборке вагонов, 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».

Генеральный директор



**З.С. Богданович**