

ПРИНЯТ  
Решением Совета  
Евразийской экономической комиссии  
от 20 г. №

**ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ**  
**Евразийского экономического союза**  
**«О безопасности подвижного состава метрополитена»**  
**(ТР ЕАЭС /20 )**

I. Область применения

1. Настоящий технический регламент разработан в соответствии с Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года в целях обеспечения защиты жизни и (или) здоровья человека, имущества, окружающей среды, предупреждения действий, вводящих в заблуждение потребителей, а также в целях обеспечения энергетической эффективности и ресурсосбережения.

Настоящий технический регламент устанавливает единые обязательные для применения и исполнения на таможенной территории Евразийского экономического союза (далее - Союз) требования к подвижному составу метрополитена и его составным частям на всех этапах жизненного цикла (проектирования, производства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки и утилизации), выпускаемого в обращение на таможенной территории Союза, а также правила и формы оценки (подтверждения) его соответствия, правила идентификации, требования к маркировке и правилам ее нанесения.

2. Настоящий технический регламент Союза распространяется на вновь разрабатываемые, модернизируемые, изготавливаемые вагоны метрополитенов (и их объединение в поезд) и их составные части,

выпускаемые в обращение на таможенной территории Союза для использования на метрополитенах.

Объектами технического регулирования настоящего технического регламента являются вагоны метрополитена и их составные части, непосредственно влияющие на безопасность. Полный перечень объектов технического регулирования настоящего технического регламента приведен в приложении № 1.

3. Настоящий технический регламент не распространяется на специальный (технологический) подвижной состав организаций метрополитена, предназначенный для перемещения людей и материальных ценностей на территории этих организаций, выполнения операций с подвижным составом метрополитена и выполнения различных технологических работ на инфраструктуре для собственных нужд организаций.

Требования к эксплуатации подвижного состава метрополитена в части обеспечения безопасности движения устанавливаются правилами технической эксплуатации метрополитенов и руководством по эксплуатации конструкторской документации (эксплуатационные документы) на подвижной состав и его составные части.

## II. Основные понятия

4. Для целей применения настоящего технического регламента используются понятия, которые означают следующее:

«автоматическая локомотивная сигнализация с автоматическим регулированием скорости (АЛС-АРС)» – система устройств, обеспечивающая:

- прием из рельсовых цепей на поездные устройства сигнальных команд о предельно допустимой скорости движения в зависимости от

занятости или свободности впереди лежащих участков пути, готовности или неготовности маршрута;

- сигнальное показание в кабине управления поездом о предельно допустимой скорости, при наличии свободного участка длиной не менее расчётного тормозного при торможении от устройств АЛС-АРС с предельно допустимой скорости, или запрещающее движение и требующее остановки;

- непрерывный контроль за соблюдением допустимой скорости и автоматическое торможение при превышении поездом этой скорости;

- автоматическое прекращение торможения поезда после снижения скорости до предельно допустимой и (или) при условии подтверждения машинистом бдительности;

- автоматическое торможение поезда до полной его остановки при неподтверждении машинистом восприятия торможения от устройств АЛС-АРС в следующих ситуациях: перед занятым участком пути, перед участком пути, на котором нарушена целостность рельсовой цепи, при нарушении приёма сигнальных команд поездом, перед светофором, имеющим показание «один красный огонь», при превышении скорости;

- контроль бдительности машиниста при отключённых поездных устройствах АРС;

- невозможность скатывания поезда после его остановки;

- невозможность движения поезда со скоростью более 20 км/час при нажатой педали (кнопке) бдительности при подаче в рельсовую цепь сигнальной команды, запрещающей движение, или при отсутствии в ней частоты;

- прием из рельсовых цепей команды, запрещающей движение, при открытом положении станционных дверей на станции закрытого типа;

«автоматизированная система управления движением поездов (АСУД) с бортовыми устройствами автоматического управления поездом (АУП) и автоматической защиты поезда (АЗП)» – система устройств, обеспечивающая:

- прицельное торможение на платформенном участке;
- автоматическое регулирование скорости поезда (при попытке превышения скорости в ручном режиме, система должна обеспечивать понижение до заданной программой скорости без автоматического включения служебного или экстренного торможения);
- автоматическое применение экстренного торможения при попытке заезда состава на занятый блок-участок;
- автоматическое применение экстренного торможения при возникновении неисправности устройства мониторинга с интерфейсом «человек-машина»);
- автоматическое применение экстренного торможения при отключении электропитания бортовой системы АУП/АЗП;
- автоматическое служебное торможение при блокировании системой/оператором системы текущего блок-участка;
- автоматическое служебное торможение при блокировании системой/оператором системы впереди-лежащего блок-участка;
- срабатывание дублирующего модуля беспроводной связи при выключении/неисправности основного;
- автоматическое применение экстренного торможения при сбое беспроводной связи во время движения состава;
- автоматическое применение экстренного торможения при неисправности датчиков скорости;
- автоматическое применение экстренного торможения при несоответствии направления движения во время ведения поезда;

- автоматическое применение экстренного торможения при движении состава задним ходом по станционному блок-участку под управлением машинистом;

- автоматическое применение экстренного торможения при движении состава задним ходом по перегонному блок-участку под управлением машинистом;

- автоматическое применение экстренного торможения при возникновении неисправности бортового устройства АУП/АЗП во время движения под управлением машинистом в ручном режиме;

- автоматическое применение экстренного торможения при самопроизвольном откате состава назад;

- автоматическое применение экстренного торможения при начале открывания дверей во время движения поезда;

- соответствие фактического направления движения и скорости состава с информацией, отображаемой на мониторе машиниста;

- автоматическое открывание дверей исключительно со стороны платформы;

- экстренное торможение при превышении составом заданной скорости на текущем блок участке движения;

- экстренное торможение всех составов с АРМ-а центрального оператора системы.

«вагон метрополитена» – вагон, предназначенный для эксплуатации на линиях метрополитенов;

«габарит подвижного состава метрополитена» – предельное поперечное (перпендикулярное оси пути) очертание, внутри которого, должен помещаться подвижной состав, (с учетом максимальных нормируемых допусков и износов, а также бокового наклона на рессорах), установленный на прямом горизонтальном пути и в

кривой расчетного радиуса, как в ненагруженном, так и в нагруженном состоянии;

«длина тормозного пути при экстренном торможении» – путь вагона или нерасцепляемой группы вагонов с момента восприятия сигнала на торможение по командам системы безопасности движения, постановки органа управления торможением в положение максимальной тормозной силы (или положение «экстренное торможение») до полной остановки;

«инновационная продукция» – продукция, технологические характеристики (функциональные признаки, конструктивное выполнение, дополнительные операции, а также состав применяемых материалов и компонентов) либо предполагаемое использование которой является принципиально новым или существенно отличаются от аналогичной ранее производимой продукции;

«кабина управления» – отделенная перегородками часть кузова подвижного состава метрополитена, в которой расположены приборы и устройства для управления подвижным составом метрополитена;

«кран экстренного торможения» («стоп-кран», «стоп-кнопка») – устройство, служащее для приведения в действие автоматических пневматических тормозов в случае необходимости экстренной остановки;

«метрополитен» – вид внеуличного транспорта, движение подвижного состава которого осуществляется на электротяге по двум рельсам;

«модернизация подвижного состава метрополитена» – комплекс работ по улучшению технико-экономических характеристик существующего подвижного состава метрополитена путем замены его составных частей на более совершенные изменяющие технические

характеристики;

«накаточный башмак» – приспособление, применяемое для подъёма (закатывания) на рельсы подвижного состава метрополитена в случае его схода с рельс;

«обоснование безопасности» – документ, содержащий анализ риска, а также сведения из конструкторской, эксплуатационной, технологической документации о минимально необходимых мерах по обеспечению безопасности, сопровождающий продукцию на всех стадиях жизненного цикла и дополняемый сведениями о результатах оценки рисков на стадии эксплуатации после проведения ремонта;

«поезд метрополитена» – состав, сформированный из вагонов метрополитена, способный к автономной работе на линии, имеющий установленные сигналы и присвоенный номер;

«ремонтные документы» – документы, содержащие данные для проведения ремонтных работ на специализированных предприятиях;

«составная часть подвижного состава метрополитена» – деталь, материалы, сборочная единица, комплекс или их комплект, входящие в конструкцию подвижного состава метрополитена и обеспечивающие его безопасную эксплуатацию, безопасность обслуживающего персонала и (или) пассажиров;

«стояночный тормоз» – устройство с ручным или автоматическим приводом, расположенное на единице подвижного состава метрополитена и предназначенное для закрепления ее на стоянке с целью предотвращения самопроизвольного ухода;

«устройства, комплексы и системы управления, контроля и безопасности подвижного состава метрополитена, их программные средства» – аппаратные, программно-аппаратные и программные средства, осуществляющие функции безопасности и управления;

«эксплуатационные документы» – документы, предназначенные для использования при эксплуатации, обслуживании и ремонте изделия в процессе эксплуатации.

### III. Правила обращения продукции на таможенной территории Союза

5. Подвижной состав метрополитена и (или) его составные части выпускаются в обращение на таможенной территории Союза при их соответствии требованиям настоящего технического регламента и требованиям иных технических регламентов Союза (Таможенного союза), действие которых на них распространяется, и при условии, что они прошли оценку соответствия согласно статье 6 настоящего технического регламента.

6. Подвижной состав метрополитена и его составные части, указанные в приложении №1, соответствие которых требованиям настоящего технического регламента не подтверждено, не должны быть маркированы единым знаком обращения продукции на рынке Союза, не должны допускаться к выпуску в обращение на рынке Союза и вводиться в эксплуатацию.

7. Допускается без документов об обязательной оценке соответствия выпуск в обращение вагонов метрополитена и их составных частей, ввозимых в качестве запасных частей для обслуживания и ремонта подвижного состава метрополитена, введенного в эксплуатацию до вступления в силу настоящего технического регламента.

#### IV. Требования к объектам технического регулирования

8. Настоящий технический регламент с учетом степени риска причинения вреда устанавливает минимально необходимые требования к вагонам метрополитена и их составным частям (продукции на рынке), выполнение которых обеспечивает:

- а) безопасность излучений;
- б) биологическую безопасность;
- в) взрывобезопасность;
- г) механическую безопасность;
- д) пожарную безопасность;
- е) термическую безопасность;
- ж) химическую безопасность;
- з) электрическую безопасность;
- и) электромагнитную совместимость в части обеспечения безопасности работы приборов и оборудования;
- к) единство измерений.

9. При проектировании подвижного состава метрополитена и его составных частей должна оцениваться степень риска расчетным, экспериментальным и экспертным путем, в том числе на основании данных эксплуатации аналогичной продукции.

10. Безопасность подвижного состава метрополитена и его составных частей должна обеспечиваться путем:

- а) проведения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ с применением апробированных технических решений;
- б) установления критериев предельных состояний продукции;

в) выбора материалов и веществ, учитываемых при проектировании и применяемых при производстве продукции с учетом параметров и условий эксплуатации;

г) установления назначенных сроков службы и (или) ресурсов продукции (гамма - процентного ресурса), а также проведения технических обслуживаний и ремонтов, обеспечивающих поддержание безопасного состояния продукции на весь срок службы;

д) проведения испытаний основных узлов подвижного состава на соответствие требованиям безопасности;

е) отработки методов контроля при производстве;

ж) проведения испытаний;

з) определения условий и способов утилизации продукции;

и) проведения оценки соответствия продукции требованиям настоящего технического регламента.

11. Подвижной состав метрополитена и его составные части по прочности, устойчивости и техническому состоянию должны обеспечивать безопасное и плавное движение поездов с наибольшими скоростями в пределах допустимых для конкретных моделей (серий) вагонов.

12. Подвижной состав метрополитена и его составные части должны обеспечивать:

а) соблюдение габарита подвижного состава метрополитена сопрягающегося с габаритами приближения строений;

б) безопасную эксплуатацию с учетом внешних климатических и механических воздействий согласно требованиям к конструкции подвижного состава метрополитена;

- в) техническую совместимость с инфраструктурой метрополитена и другим подвижным составом метрополитена, эксплуатируемым на этой инфраструктуре;
- г) устойчивость от схода колеса с рельса;
- д) устойчивость от опрокидывания в криволинейных участках пути;
- е) предотвращение самопроизвольного ухода с места стоянки;
- ж) сцепление вагонов в поездах для передачи продольных усилий на режимах тяги и торможения;
- з) сцепление подвижного состава метрополитена в криволинейных участках пути;
- и) допускаемый тормозной путь при экстренном торможении;
- к) предотвращение падения составных частей подвижного состава метрополитена на путь;
- л) не превышение предельно допускаемых значений сил тяги, торможения и величин ускорения;
- м) санитарно-эпидемиологическую и экологическую безопасность;
- н) электромагнитную совместимость электрооборудования в части обеспечения безопасности работы приборов и оборудования;
- о) электромагнитную совместимость электрооборудования с устройствами автоматики и телемеханики метрополитена, электросвязи инфраструктуры метрополитена и воздействия на жизнь и здоровье пассажиров и машиниста;
- п) выполнение требований пожарной безопасности;
- р) прочность при эксплуатационных режимах нагружения и воздействиях;
- с) отсутствие пластических деформаций при приложении продольных и вертикальных расчетных динамических нагрузок;

т) сопротивление усталости при малоцикловых и многоцикловых режимах нагружения;

у) безопасность и надежность работы электрооборудования во всем диапазоне режимов эксплуатации (при номинальных и граничных режимах электроснабжения);

ф) отсутствие касаний составных частей подвижного состава метрополитена между собой и с элементами инфраструктуры метрополитена, не предусмотренных конструкторской документацией.

13. При проектировании подвижного состава метрополитена и его составных частей проектировщик (разработчик) должен выбирать решения, обеспечивающие установленный законодательством государств - членов ЕАЭС допустимый уровень вредных и (или) опасных воздействий на жизнь и здоровье человека, животных и растений.

14. Выбранные проектировщиком (разработчиком) конструкции подвижного состава метрополитена и его составных частей должны быть безопасны в течение назначенного срока службы и (или) ресурса, назначенного срока хранения, а также выдерживать воздействия и нагрузки, которым они могут подвергаться в процессе эксплуатации.

15. При проектировании подвижного состава метрополитена проектировщик (разработчик) должен предусматривать программные средства, обеспечивающие безопасность функционирования подвижного состава метрополитена и его составных частей.

16. При модернизации подвижного состава и составных частей должно быть обеспечено выполнение требований безопасности, предусмотренных настоящим техническим регламентом.

17. При внесении изменений в конструкторскую документацию, в технологию изготовления подвижного состава метрополитена и его

составных частей должны быть соблюдены требования безопасности, предусмотренные настоящим техническим регламентом.

18. Подвижной состав метрополитена и его составные части должны иметь необходимые (хорошо различимые) идентификационные и предупреждающие надписи и маркировку, которые должны быть повторены и пояснены в эксплуатационных документах.

19. Подвижной состав метрополитена в соответствии с конструкторской документацией должен иметь следующую маркировку, обеспечивающую идентификацию продукции:

- а) единый знак обращения продукции на рынке Союза (при наличии действующего сертификата);
- б) наименование изготовителя и (или) его товарный знак;
- в) наименование изделия и (или) обозначение серии или типа, номер;
- г) дата изготовления (месяц, год);
- д) число мест для пассажиров
- е) масса тары.

На кузове вагона должны быть нанесены условные обозначения разобщительных кранов, на воздушных резервуарах – надпись о гидравлических испытаниях, на контрольных приборах – отметки об освидетельствовании, надписи об освидетельствовании резервуаров и контрольных приборов, условные обозначения разобщительных кранов, число мест для пассажиров, масса тары.

20. Составные части подвижного состава метрополитена в соответствии с конструкторской документацией должны иметь маркировку, обеспечивающую идентификацию продукции, в том числе:

- а) единый знак обращения продукции на рынке Союза (при наличии действующего сертификата и (или) декларации) (допускается

нанесение знака обращения только на товаросопроводительной документации);

б) наименование изготовителя или его товарный знак;

в) наименование продукции и (или) обозначение серии или типа, номер (при необходимости) и (или) обозначение по КД;

г) дата изготовления.

Допускается нанесение маркировки только на упаковку и указание в прилагаемых к составным частям подвижного состава метрополитена эксплуатационных документах, если ее невозможно (или нецелесообразно) наносить непосредственно на составные части подвижного состава метрополитена ввиду особенностей их конструкции или условий эксплуатации.

21. Средства измерений, относящиеся к сфере государственного регулирования обеспечения единства измерений, установленные на подвижном составе метрополитена, должны быть утвержденного типа и иметь знак поверки и (или) свидетельство о поверке в соответствии с законодательством об обеспечении единства измерений Союза.

22. Колесные пары подвижного состава метрополитена в соответствии с конструкторской документацией должны иметь на оси четко поставленный знак (способ) формирования и полного освидетельствования колесной пары, а также клейма о приемке ее при формировании. Знаки и клейма ставятся в местах, установленных конструкторской документацией. Должна быть исключена возможность случайных изменений информации.

23. Изделия остекления кабины машиниста подвижного состава метрополитена, в соответствии с конструкторской документацией, должны иметь следующую маркировку:

- а) знак обращения на рынке Союза;
- б) наименование изготовителя и (или) его товарный знак;
- в) обозначения вида стекла;
- г) класс защиты.

24. Маркировка и эксплуатационные документы выполняются на русском языке и при наличии соответствующих требований в законодательстве государства – члена Союза на государственном языке (государственных языках) государства-члена, на территории которого реализуется продукция.

25. Составные части подвижного состава метрополитена, для которых предусмотрена необходимость разработки эксплуатационной документации, выпускаются в обращение только при ее наличии.

26. Подвижной состав метрополитена, расположение и монтаж его оборудования должны обеспечивать безопасность обслуживающего персонала при эксплуатации, осмотре, техническом обслуживании, ремонте.

27. Устройства, комплексы и системы управления, контроля и безопасности подвижного состава метрополитена должны обеспечивать его работоспособное состояние во всех предусмотренных режимах работы и при всех внешних воздействиях, предусмотренных условиями эксплуатации для данной продукции.

28. Устройства, комплексы и системы управления, контроля и безопасности подвижного состава метрополитена, и их программные средства должны включать в себя средства сигнализации и информирования, предупреждающие о нарушениях исправного состояния подвижного состава метрополитена и его составных частей, которые могут привести к возникновению ситуаций, угрожающих безопасности.

Устройства, комплексы и системы управления, контроля и безопасности подвижного состава метрополитена должны исключать создание опасных ситуаций при возможных логических ошибках обслуживающего персонала.

29. Программные средства устройств, комплексов и систем управления, контроля и безопасности подвижного состава метрополитена, как встраиваемые, так и поставляемые на материальных носителях, должны обеспечивать: работоспособность после перезагрузок, вызванных сбоями и (или) отказами технических средств, целостность при собственных сбоях, защищенность от вредоносного программного обеспечения, несанкционированного доступа, последствий отказов, ошибок и сбоев в процессе эксплуатации, при хранении, вводе, обработке и выводе информации, возможности случайных изменений информации и соответствие свойствам и характеристикам, описанным в сопроводительной документации.

30. Программные средства устройств, комплексов и систем управления, контроля и безопасности подвижного состава метрополитена (реализующих функции безопасности) должны иметь версию, указанную в декларации о соответствии этих программных средств, требованиям настоящего технического регламента.

31. Устройства, комплексы и системы управления, контроля и безопасности подвижного состава метрополитена и их программные средства, в случаях работы тягового привода и другого оборудования при неисправностях аппаратов электрической и (или) пневматической частей, сбой программного обеспечения, не должны допускать изменений характеристик и режимов работы, которые могут привести к нарушению безопасного состояния подвижного состава метрополитена. Сбой системы управления при исправной работе

бортовых устройств безопасности не должен приводить к нарушению безопасного состояния подвижного состава метрополитена.

32. Приборы и устройства для управления подвижным составом метрополитена должны быть:

а) снабжены надписями и (или) символами в соответствии с конструкторской документацией;

б) спроектированы и размещены так, чтобы исключалось произвольное их повреждение, включение, выключение или переключение;

в) размещены с учетом значимости выполняемых функций, последовательности и частоты использования.

33. Подвижной состав метрополитена должен быть оборудован следующими устройствами:

а) поездная радиосвязь;

б) автоматизированная система управления, обеспечивающая контроль скорости движения;

в) регистраторы параметров движения;

г) устройства автоматической локомотивной сигнализации с автоматическим регулированием скорости (АЛС-АРС) или автоматизированная система управления движением поездов (АСУД) с бортовыми устройствами автоматического управления поездом (АУП) и автоматической защиты поезда (АЗП) на основе связи по волоконно-оптической линии и радиоканалу между бортовыми и напольными устройствами;

д) электропневматический тормоз;

е) связь «пассажир-машинист»;

ж) сигнализация контроля закрытия дверей;

з) автоматическая пожарная сигнализация;

- и) стояночный тормоз;
- к) система видеонаблюдения;
- л) принудительной аварийной вентиляцией пассажирских салонов;
- м) устройством экстренного торможения (стоп-кран или кнопка);
- н) техническими средствами информирования пассажиров.

34. Автоматическая локомотивная сигнализация на подвижном составе метрополитена должна дополняться устройствами безопасности, обеспечивающими контроль установленных скоростей движения, периодическую проверку бдительности машиниста, препятствующими самопроизвольному уходу поезда с места его стоянки. В случаях потери машинистом способности управления поездом метрополитена указанные устройства должны обеспечивать автоматическую остановку поезда.

35. Конструкция кабины управления должна обеспечивать:

а) беспрепятственный обзор машинисту, находящемуся в положении «сидя» и «стоя», пути следования, напольных сигналов и контактного рельса;

б) беспрепятственный обзор в пределах нормированной зоны из кабины управления в любое время года и суток, при любых погодных условиях (для открытых участков), на всех скоростях движения.

36. Стекла кабины машиниста должны быть надежно закреплены в окнах и герметизированы.

37. Пульт управления и рабочее место машиниста должны соответствовать требованиям эргономики, обеспечивающим удобство управления из положения «сидя» и обеспечивать видимость показаний приборов и устройств управления, измерительных приборов, световых индикаторов при отсутствии бликов от прямого или отраженного света.

Кабина должна иметь систему охранной сигнализации и должна быть оборудована устройством, исключающим доступ в нее посторонних лиц.

38. Подвижной состав метрополитена должен быть оборудован системами общего, местного и аварийного освещения. Должна быть предусмотрена возможность ручного и аварийного включения освещения. Система аварийного освещения должна автоматически переключаться на автономный источник питания (аккумуляторную батарею) при отсутствии напряжения в основном источнике питания.

Параметры освещенности в кабине машиниста, яркость шкал измерительных приборов должны быть в пределах допустимых значений.

39. Аварийное покидание подвижного состава метрополитена должно быть предусмотрено через торцевые двери и лобовую часть кабины машиниста с использованием откидного трапа. В случае отсутствия возможности эвакуации через лобовую часть кабины машиниста, должен обеспечиваться выход пассажиров на путь при помощи боковых ступеней и поручней из отдельных боковых дверей салона.

40. Для открытия (закрытия) аварийного выхода должно быть достаточно усилия одного человека.

41. Остекление пассажирского салона подвижного состава метрополитена должно обеспечивать безопасность в случае воздействия ударной волны на подвижной состав метрополитена во время его стоянки или в пути следования.

42. Подвижной состав метрополитена должен быть оборудован автоматическими тормозами, обеспечивающими при торможении

состава замедление или остановку в пределах расчетного тормозного пути.

Автоматические тормоза подвижного состава метрополитена должны обладать необходимой функциональностью и надежностью при всех условиях эксплуатации, указанных в технической документации, обеспечивать плавность торможения, а также остановку поезда при нарушении целостности тормозной магистрали или при несанкционированном расцеплении единиц подвижного состава метрополитена.

43. Автоматические тормоза должны обеспечивать возможность применения различных режимов торможения в зависимости от загрузки подвижного состава метрополитена и профиля пути.

44. Поезда метрополитена должны быть оборудованы стояночными тормозами, обеспечивающими их удержание на регламентированном уклоне. Допускается применение автоматических стояночных тормозов.

45. Составные части подвижного состава метрополитена, разъединение или излом которых может вызвать их падение на путь или выход из габарита подвижного состава метрополитена, должны иметь предохранительные устройства, не допускающие падение на путь составных частей и нарушение габарита.

46. Главные воздушные резервуары и аккумуляторные батареи подвижного состава метрополитена должны быть установлены вне кабины машиниста и пассажирских салонов.

47. Действие электродинамического тормоза должно быть согласовано с работой пневматических и электропневматических тормозов при осуществлении служебного или экстренного торможения. При отказе электродинамического тормоза должно быть обеспечено его

автоматическое замещение электропневматическим или пневматическим тормозом.

48. Подвижной состав метрополитена и его составные части должны устойчиво работать и сохранять работоспособность при температурах окружающего воздуха в пределах допустимых значений, указанных в нормативной и технической документации.

49. Подвижной состав метрополитена должен быть оборудован сцепным устройством, исключающим самопроизвольное разъединение единиц подвижного состава метрополитена и обеспечивающим его эвакуацию в экстренных случаях.

50. Механические свойства колес, осей и несущих элементов тележек должны обеспечивать их механическую безопасность в течение назначенного срока службы. Колеса и оси колесных пар, несущие элементы тележек подвижного состава метрополитена должны иметь необходимые запасы прочности, которые обеспечивают стойкость к образованию и развитию дефектов (трещин) в течение указанного в конструкторской документации срока их полного освидетельствования или срока службы.

51. Системы жизнеобеспечения кабины управления и внутренних помещений пассажирских салонов (отопление, вентиляция, кондиционирование, освещение, система шумо- и виброзащиты, воздухоочистки и обеззараживания) должны быть спроектированы, изготовлены, отрегулированы и установлены таким образом, чтобы при эксплуатации выходные характеристики их работы (показатели микроклимата, уровни шума, вибрации, инфразвука, электромагнитного излучения, освещенности, состава воздушной среды) не превышали допустимых значений.

Применение жидкостей (кислоты, щелочи, сжиженные газы) и горюче-смазочных материалов в процессе производства, эксплуатации, технического обслуживания и ремонта подвижного состава метрополитена и его составных частей не должно приводить к возникновению опасных воздействий на жизнь и здоровье человека.

Уровни внешнего шума и инфразвука от подвижного состава метрополитена на территориях, прилегающих к открытым участкам пути, не должны превышать допустимых значений.

Параметры вибрации от подвижного состава в помещениях жилых и общественных зданий, расположенных на территориях, прилегающих к открытым участками пути и участками мелкого заложения, не должны превышать допустимых значений.

52. Пассажи́рские сидения должны быть прочно закреплены и выдерживать без повреждения продольную нагрузку при экстренном торможении. В случае поперечного размещения пассажирских сидений они должны быть прочно закреплены и исключать возможность их опрокидывания, в том числе при экстренном торможении. Материалы, используемые при обивке пассажирских сидений, не должны наносить вреда здоровью пассажиров, должны препятствовать накоплению загрязнений и позволять проводить гигиеническую обработку. Пространство под сиденьями должно быть открытым для выявления оставленных пассажирами предметов.

53. В конструкции кузова подвижного состава метрополитена должны быть предусмотрены места для его подъема домкратами. Поверхность, предназначенная для соприкосновения с головками домкратов, должна препятствовать их скольжению.

Должна быть предусмотрена возможность подъема каждой единицы подвижного состава метрополитена при сходе колесных пар

с рельсов с помощью кранов и домкратов и накаточных башмаков, а также возможность ее транспортирования при заклиненной колесной паре.

54. Выступающие детали конструкции и оборудования подвижного состава метрополитена и его составных частей не должны иметь острых ребер, кромок и углов, способных травмировать пассажиров.

Подножки и поручни подвижного состава метрополитена должны быть надежно закреплены. Поверхность ступенек, площадок, подножек и настилов должна препятствовать скольжению.

55. Материалы и вещества, применяемые для отделки внутренних поверхностей пассажирских салонов, не должны превышать допустимых значений степени риска возникновения и развития пожара и воздействия на людей опасных факторов пожара. Перегородка, отделяющая пассажирский салон от кабины машиниста, должна быть огнезадерживающей.

56. В вагонах метрополитена должен обеспечиваться безопасный проход обслуживающего персонала и пассажиров в аварийных ситуациях из вагона в вагон по переходным площадкам. Конструкция переходных площадок должна исключать возможность падения на путь.

57. Кресло машиниста должно иметь прочное крепление к полу и конструкцию, исключаящую возможность его деформации и опрокидывания, в том числе при экстренном торможении. Кресло машиниста подвижного состава метрополитена должно соответствовать эргономическим требованиям, иметь систему виброгашения, регулироваться по вертикали и горизонтали (вдоль продольной оси подвижного состава), фиксироваться в заданном положении и иметь откидные подлокотники.

Материалы, используемые при обивке кресел, не должны наносить вреда здоровью машиниста.

58. Вращающиеся части электрических машин, вентиляторов, компрессоров и другого оборудования подвижного состава метрополитена должны быть ограждены специальными устройствами, исключающими случайный контакт обслуживающего персонала и пассажиров с движущимися частями оборудования.

59. Электрооборудование подвижного состава метрополитена должно иметь защиту и сигнализацию, срабатывающую при перегрузках, коротких замыканиях, замыканиях на землю, при возникновении перенапряжений электрооборудования, а также при снятии напряжения в контактной сети при рекуперативном торможении, буксовании и юзе колесных пар. Срабатывание защиты должно исключать повреждение электрооборудования и не должно приводить к опасным последствиям: недопустимому нагреву, приводящему к задымлению или возгоранию, и (или) перенапряжениям, приводящим к пробое изоляции электрооборудования.

60. Металлические оболочки электрооборудования, а также все ограждения (включая трубы, кондуиты, короба), конструкции для крепления токоведущих частей, которые в случае неисправности могут оказаться под напряжением, превышающим допустимые значения, должны заземляться на корпус подвижного состава метрополитена. Незащищенные (неизолированные) части электрооборудования подвижного состава метрополитена, находящиеся под напряжением, должны иметь защиту от случайного доступа к ним обслуживающего персонала и (или) пассажиров, кроме рельсового токоприемника.

61. Подвижной состав метрополитена должен быть оборудован специальными местами для хранения комплекта электротехнических

средств, а также другого специального оборудования, необходимого для технического обслуживания и безопасной эксплуатации подвижного состава.

62. Уровень электромагнитных помех, создаваемый подвижным составом метрополитена и его составными частями, не должен превышать значений, в пределах которых эти помехи не оказывают влияние на работоспособность объектов инфраструктуры метрополитена и эксплуатируемого на ней подвижного состава.

63. Место установки аккумуляторных элементов должно быть взрывобезопасным.

64. Подвижной состав метрополитена должен быть оборудован системой обнаружения пожара и автоматическими установками пожаротушения, а также специальными местами для размещения ручных огнетушителей, противопожарного инвентаря:

а) установками пожаротушения с автоматическим и ручным управлением должны быть оборудованы аппаратные отсеки, элементы подвагонного оборудования;

б) установка пожаротушения должна включаться только после отключения в вагоне силового напряжения. В кабине управления, из которой во время срабатывания извещателя машинист управляет поездом, пожаротушение осуществляется только с применением ручного огнетушителя;

в) пожарная сигнализация должна выдавать акустическую и оптическую информацию с указанием места возникновения загорания, автоматически определять неисправность (короткое замыкание, обрыв) в линиях связи извещателей с приемно-контрольным прибором, а также должна быть обеспечена возможность периодической проверки их исправности;

г) пассажирские салоны должны быть оборудованы элементами ФЭС (фотолюминесцентные эвакуационные системы) установленные таким образом, чтобы пассажиры имели возможность:

- ориентироваться в темном вагоне при аварийном отключении освещения;

- определять места размещения ручных огнетушителей, переговорных устройств, и т.п.;

- передвигаться по составу к головному или хвостовому вагону;

д) места установки ручных огнетушителей в пассажирских салонах должны быть оборудованы автоматической системой определения наличия огнетушителя в вагоне.

65. Подвижной состав метрополитена должен быть оборудован расположенными непосредственно в пассажирском салоне устройствами для связи пассажиров с машинистом.

66. Пассажирский салон должен быть оборудован автоматическими боковыми двухстворчатыми дверями с централизованным управлением. При закрытии и открытии в крайнем положении двери должны иметь замедление движения.

Каждая дверь должна быть оборудована индивидуальной системой противозажатия пассажиров и багажа, каждый дверной проем двухстворчатых дверей должен быть оборудован снаружи и изнутри вагона световым и звуковым индикатором предупреждения закрытия дверей.

В салоне должны быть установлены устройства, обеспечивающие ручную разблокировку дверей.

67. В составе поезда метрополитена должно быть не менее двух мест для проезда пассажиров в инвалидных креслах-колясках (не менее чем по одному в каждом головном вагоне), оборудованных

устройствами, препятствующими самопроизвольному перемещению кресел-колясок в продольном направлении или их опрокидыванию при резком ускорении и торможении поезда.

Места размещения инвалидов в креслах-колясках должны быть оборудованы горизонтальными поручнями на боковых стенах.

Места в салоне, предназначенные для размещения инвалидов в креслах-колясках, должны быть оборудованы устройствами связи с локомотивной бригадой.

Размещение инвалидов в креслах-колясках в пассажирском салоне не должно препятствовать перемещению по салону других пассажиров.

68. Лобовые части головных вагонов подвижного состава метрополитена должны быть оборудованы сигнальными огнями красного цвета с правой и левой стороны. Головные вагоны состава должны быть обозначены прозрачно-белыми огнями фонарей, а при наличии прожектора, расположенного в верхней части кузова, кроме того, его прозрачно-белым огнём (огнями).

Подвижной состав метрополитена должен быть оборудован звуковыми сигнальными устройствами. Устройство для включения звукового сигнала должно располагаться в зоне оптимальной досягаемости машиниста. Система управления звуковыми сигналами должна иметь дублирование – включать в себя устройства для непосредственного прямого управления воздушным клапаном тифона путем механического воздействия.

69. В эксплуатационных документах подвижного состава метрополитена и его составных частей (для подвижного состава - в руководстве по эксплуатации) должны содержаться рекомендации по безопасной утилизации подвижного состава метрополитена и его

составных частей по истечении назначенного срока службы (ресурса), а также материалов и веществ, применяемых в них.

#### V. Обеспечение соответствия объектов технического регулирования требованиям технического регламента

70. Соответствие продукции настоящему техническому регламенту обеспечивается выполнением его требований непосредственно либо выполнением требований стандартов, включенных в Перечень международных и региональных (межгосударственных) стандартов, а в случае их отсутствия – национальных (государственных) стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Союза.

Методы исследований (испытаний) и измерений продукции устанавливаются стандартами, включенными 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 Союза и осуществления оценки соответствия объектов технического регулирования.

#### VI. Оценка соответствия

71. Оценка (подтверждение) соответствия продукции, выпускаемой в обращение на таможенной территории Союза, проводится в форме обязательного подтверждения соответствия.

72. Подтверждение соответствия продукции требованиям

настоящего технического регламента носит обязательный характер и осуществляется в формах:

- а) сертификация;
- б) декларирование соответствия.

Допускается осуществлять обязательное подтверждение соответствия продукции в форме сертификации, вместо декларирования соответствия, по письменному обращению заявителя в органы по сертификации.

73. Подтверждение соответствия продукции установленным в настоящем техническом регламенте требованиям в рамках Союза осуществляют аккредитованные органы по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия), включенные в Единый реестр органов по оценке соответствия Союза (далее – органы по сертификации).

74. Необходимые испытания и измерения параметров продукции при осуществлении сертификации проводятся испытательными лабораториями (центрами), включенными в Единый реестр органов по оценке соответствия Союза (далее - аккредитованные испытательные лаборатории (центры)).

75. Аккредитованная испытательная лаборатория (центр) проводит исследования (испытания) и измерения продукции в пределах своей области аккредитации на условиях договора, заключаемого с органом по сертификации или заявителем (кроме случаев совмещения в одном лице испытательной лаборатории (центра) и органа по сертификации). Аккредитованные испытательные лаборатории (центры) оформляют результаты исследований (испытаний) и измерений соответствующими протоколами испытаний и передают их в орган по сертификации. В соответствии с порядком проведения сертификации, орган по

сертификации принимает решение о выдаче или об отказе в выдаче сертификата соответствия.

Применяемые при испытаниях испытательное оборудование и средства измерений должны соответствовать требованиям законодательства об обеспечении единства измерений государства – члена Союза.

76. В случае применения при оценке соответствия продукции положений стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технических регламентов Союза, оценка соответствия требованиям настоящего технического регламента может осуществляться с учетом этих стандартов. Неприменение стандартов (упомянутых в пункте 70), в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований настоящего технического регламента, не может оцениваться как несоблюдение требований настоящего технического регламента. В этом случае допускается применение иных документов для оценки соответствия продукции требованиям настоящего технического регламента в соответствии с пунктом 88 настоящего раздела. Под иными документами понимаются документы по стандартизации, обоснования безопасности, нормативные и технические документы в соответствии с национальным законодательством страны.

77. Перечень подвижного состава метрополитена и его составных частей, подлежащих сертификации, приведен в приложении № 2.

Перечень составных частей подвижного состава метрополитена, подлежащих декларированию соответствия на основании доказательств, полученных с участием органа по сертификации и (или)

аккредитованной испытательной лаборатории (центра), приведен в приложении № 3.

Перечень составных частей подвижного состава метрополитена, подлежащих декларированию соответствия на основании собственных доказательств, приведен в приложении № 4.

78. Перечень схем сертификации продукции приведен в приложении № 5, а перечень схем декларирования – в приложении № 6.

79. Сертификация осуществляется органом по сертификации на основании договора, заключаемого с заявителем.

При сертификации заявителем может быть, зарегистрированное в соответствии с законодательством Союза на его территории, юридическое лицо (физическое лицо в качестве индивидуального предпринимателя), являющееся изготовителем или продавцом либо выполняющее функции иностранного изготовителя на основании договора, заключаемого с ним в части обеспечения соответствия поставляемой продукции требованиям настоящего технического регламента и в части ответственности за несоответствие поставляемой продукции требованиям настоящего технического регламента.

80. Подвижной состав метрополитена и его составные части, прошедшие модернизацию, подлежат подтверждению соответствия на соответствие требованиям, установленным в настоящем техническом регламенте.

81. Виды и объем испытаний определяются стандартами, содержащими правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения настоящего технического регламента и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции.

Сроки проведения работ по оценке соответствия определяются договором между органом по сертификации и заявителем.

При сертификации единичного изделия и партии продукции срок действия сертификата не устанавливается. В остальных случаях срок действия сертификата составляет не более 5 лет.

82. При декларировании соответствия заявителем может быть зарегистрированное в соответствии с законодательством Союза на его территории юридическое лицо (физическое лицо в качестве индивидуального предпринимателя), являющееся изготовителем или продавцом либо выполняющее функции иностранного изготовителя на основании договора, заключенного с ним в части обеспечения соответствия поставляемой продукции требованиям настоящего технического регламента и в части ответственности за несоответствие поставляемой продукции требованиям настоящего технического регламента.

83. Декларирование соответствия включает следующие виды работ:

а) формирование заявителем, принимающим декларацию о соответствии, комплекта доказательственных документов, подтверждающих соответствие продукции, в состав которого для схемы бд в обязательном порядке включается сертификат соответствия на систему менеджмента (копию), выданный органом по сертификации систем менеджмента государства-члена Союза;

б) осуществление производственного контроля;

в) испытания образцов продукции в аккредитованной испытательной лаборатории (центре), если это предусмотрено схемой декларирования;

г) принятие заявителем декларации о соответствии и регистрация ее в соответствии с правилами, установленными Евразийской экономической комиссией и национальным законодательством Союза;

д) обеспечение заявителем стабильности функционирования системы менеджмента и условий производства для изготовления продукции, соответствующей требованиям настоящего технического регламента (для схемы бд);

е) нанесение единого знака обращения продукции на рынке Союза.

84. При декларировании соответствия на основании собственных доказательств заявитель, принимающий декларацию о соответствии, самостоятельно формирует комплект доказательственных материалов, содержащий:

а) копии документов, подтверждающих государственную регистрацию юридического лица или государственную регистрацию физического лица в качестве индивидуального предпринимателя, в соответствии с законодательством Союза;

б) конструкторскую и технологическую документацию;

в) обоснование безопасности;

г) акт отбора типовых образцов продукции, оформленный заявителем;

д) протоколы испытаний продукции, полученные в лаборатории заявителя, изготовителя или сторонней испытательной лаборатории (центре);

е) технические условия и (или) стандарты организаций (или заменяющий их документ), в соответствии с которыми изготавливается продукция;

ж) документы, подтверждающие безопасность составных частей,

влияющих на безопасность продукции в целом;

з) иные документы (результаты расчетов по апробированным методикам, эксплуатации аналогов), использованные заявителем для подтверждения соответствия продукции;

и) сертификат соответствия на систему менеджмента (копию), выданный органом по сертификации систем менеджмента государства-члена Союза (для схемы бд);

к) документы, подтверждающие проведение производственного контроля (если предусмотрено схемой декларирования соответствия).

85. При декларировании соответствия продукции на основании собственных доказательств и доказательств, полученных с участием органа по сертификации и (или) аккредитованной испытательной лаборатории (центра), заявитель по своему выбору в дополнение к собственным доказательствам, сформированным в соответствии с пунктом 84 настоящего раздела, включает в доказательственные материалы протоколы исследований (испытаний) и измерений, проведенных в аккредитованной испытательной лаборатории (центре), сертификат системы менеджмента качества, в отношении которого предусматривается контроль органа по сертификации, выдавшего данный сертификат, если это предусмотрено схемой декларирования.

При декларировании соответствия идентификацию продукции проводит аккредитованная испытательная лаборатория (центр).

Отбор образцов продукции для испытаний проводится заявителем в соответствии с требованиями, установленными стандартами, содержащими правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения настоящего технического регламента и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции.

Образцы продукции, отобранные для испытаний, по конструкции, составу и технологии изготовления должны быть идентичны продукции, поставляемой потребителю (заказчику).

86. Срок действия декларации о соответствии составляет не более 5 лет. Основаниями для принятия решения об отказе в регистрации декларации являются:

а) непредставление или представление не в полном объеме документов, указанных в пунктах 84, 85;

б) недостоверность сведений, содержащихся в представленных документах;

в) невозможность отнести продукцию к области применения настоящего технического регламента;

г) направление заявителем декларации о соответствии на регистрацию в орган по сертификации, область аккредитации которого не распространяется на указанную продукцию;

д) несоблюдение заявителем требований по оформлению декларации о соответствии, предусмотренных единой формой;

е) отсутствие нормы настоящего технического регламента, устанавливающей, что соответствие определенного вида продукции его требованиям может быть подтверждено в форме принятия декларации о соответствии;

ж) несоответствие заявителя, принявшего декларацию о соответствии, положениям настоящего технического регламента, устанавливающим круг заявителей при декларировании соответствия.

87. Заявитель обязан указывать в сопроводительной документации сведения о сертификате соответствия или декларации о соответствии и предъявлять заинтересованным лицам копии заверенных им деклараций о соответствии и (или) сертификатов соответствия.

88. В случае если заявитель при подтверждении соответствия продукции не применяет или применяет частично стандарты, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований настоящего технического регламента, то вместе с заявкой он предоставляет:

- а) обоснование безопасности продукции требованиям настоящего технического регламента;
- б) документы, содержащие результаты проведенных испытаний;
- в) сертификат соответствия системы менеджмента качества (копию сертификата), (если это предусмотрено схемой сертификации или декларирования).

89. Процедура проведения сертификации включает:

- а) представление заявителем в орган по сертификации заявки на проведение сертификации продукции с приложением установленного комплекта документов;
- б) оценку заявки на проведение сертификации органом по сертификации, экспертизу документации, определение необходимости и объема испытаний, иных проверок, обоснования безопасности, принятие решения в отношении указанной заявки и направление решения заявителю;
- в) проведение отбора образцов и, при необходимости, идентификации продукции, проведение испытаний продукции в аккредитованной испытательной лаборатории (центре) по договору, заключаемому с органом по сертификации. При сертификации модификаций продукции, изготавливаемой тем же производителем, орган по сертификации вправе зачесть частично или полностью результаты испытаний ранее сертифицированной продукции при отсутствии в конструкции и технологии изготовления отличий,

влияющих на безопасность. При этом обоснование зачета должно быть отражено в экспертном заключении;

г) анализ состояния производства продукции, если это предусмотрено схемой сертификации;

д) обобщение органом по сертификации результатов испытаний, анализа состояния производства (для схемы 3с) и результатов анализа технической документации (для схемы 2с);

е) принятие решения о выдаче сертификата соответствия либо обоснование отказа в выдаче сертификата соответствия;

ж) оформление, регистрацию и выдачу сертификата соответствия либо направление заявителю отказа в выдаче сертификата соответствия;

з) осуществление в соответствии со схемами сертификации инспекционного контроля продукции, а также применения сертификата соответствия и единого знака обращения продукции на рынке Союза.

90. Заявка на проведение сертификации оформляется заявителем на русском языке и, при необходимости, на государственном(ых) языке(ах) Союза и должна содержать:

а) наименование, местонахождение и реквизиты заявителя;

б) наименование, местонахождение и реквизиты изготовителя в случае, если заявитель не является изготовителем продукции;

в) сведения о продукции и идентифицирующие ее признаки (наименование, код в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Союза (далее - ТН ВЭД ЕАЭС), техническое описание продукции, эксплуатационные документы и другую техническую документацию в соответствии с пунктами 91 и 93 настоящего раздела, описывающую продукцию, а также декларируемое количество (серийное производство, партия или единица продукции), тип производства (серийное производство, установочная серия) или

объем сертифицируемой продукции (партия с указанием объема, единица продукции с указанием идентифицирующих признаков);

г) указание на положения настоящего технического регламента, требованиям которых соответствует предъявляемая продукция для метрополитенов;

д) схему сертификации;

е) обязательства заявителя о выполнении правил и условий сертификации;

ж) дополнительные сведения по усмотрению заявителя;

з) перечень прилагаемых к заявке документов.

91. Для вновь разрабатываемой продукции вместе с заявкой на проведение сертификации заявителем представляется в орган по сертификации следующая документация:

а) техническое задание на создание образца продукции (при его наличии);

б) технические условия и (или) стандарты организаций (или заменяющий их документ, по которому изготовлена продукция);

в) программа предварительных испытаний<sup>1</sup>;

г) протокол предварительных испытаний<sup>1</sup>

д) комплект конструкторской и технологической документации, эксплуатационных документов (в объеме, согласованном с органом по сертификации);

е) акт готовности образца продукции к проведению приемочных испытаний<sup>1</sup>;

ж) программа приемочных испытаний<sup>1</sup>;

з) протоколы приемочных испытаний;

---

<sup>1</sup> Предоставляются в случае, если заявитель планирует совместить приемочные и сертификационные испытания.

и) акт приемочной комиссии;

к) план мероприятий по устранению выявленных приемочной комиссией недостатков (при наличии) и документы, подтверждающие его реализацию;

л) предложение о способе и месте нанесения единого знака обращения продукции на рынке ЕАЭС.

Документация может предоставляться по мере ее оформления и утверждения.

92. При принятии решения о совмещении приемочных и сертификационных испытаний документы, указанные в подпунктах "б", "д", "з" – пункта 93 настоящего раздела, представляются после проведения приемочных испытаний и реализации плана мероприятий по устранению выявленных недостатков.

93. Для серийно выпускаемой продукции вместе с заявкой на проведение сертификации заявителем представляется в орган по сертификации следующая документация:

а) технические условия и (или) стандарты организации (или заменяющий их документ, по которому изготовлена продукция);

б) конструкторская документация (в объеме, согласованном с органом по сертификации);

в) протокол приемочных (квалификационных) испытаний;

г) акт квалификационной комиссии, а в случае первичной сертификации - также акт приемочной комиссии или документы, их заменяющие;

д) план мероприятий по устранению выявленных приемочной (квалификационной) комиссией недостатков (при наличии) и документы, подтверждающие его реализацию;

---

- е) анкета для оценки состояния производства продукции;
- ж) объем выпуска продукции;
- з) сведения о рекламациях;
- и) предложение о способе и месте нанесения единого знака обращения продукции на рынке ЕАЭС.

Документация, указанная в подпунктах «в», «г», «д», предоставляется при первичной сертификации.

94. Документы, представляемые в орган по сертификации при проведении работ по подтверждению соответствия, оформляются с указанием реквизитов заявителя и идентификационного номера и заверяются подписью заявителя или его уполномоченного представителя.

Копии предоставляемых документов прошиваются и заверяются с указанием:

- надписи или штампа «Копия верна» («Верно»);
- подписи заявителя или уполномоченного представителя заявителя;
- расшифровки подписи с указанием фамилии, имени, отчества и должности подписанта;
- даты заверения;
- печати (в случае наличия).

При отсутствии прошивки заверяется каждый лист документа.

Документы могут быть представлены в электронной форме, подписанные электронной подписью.

95. При сертификации продукции могут учитываться результаты приемочных и других испытаний заявленной продукции или аналогичных образцов продукции при условии, что они проводились в аккредитованных испытательных лабораториях (центрах) по согласованному с органом по сертификации программам. В этом случае

заявитель должен подать заявку на проведение сертификации до начала проведения испытаний и представить в орган по сертификации график проведения испытаний. О начале и ходе проведения испытаний испытательная лаборатория (центр) должна информировать орган по сертификации. Указанные испытания могут быть учтены при сертификации только в том случае, если по их результатам в конструкцию продукции и технологию его изготовления не были внесены существенные изменения, требующие проведения повторных испытаний.

96. Орган по сертификации рассматривает заявку на проведение сертификации и в срок, не превышающий 1 месяца после ее получения, направляет заявителю решение по заявке.

97. Положительное решение в отношении заявки на проведение сертификации должно включать в себя основные условия сертификации, в том числе информацию:

- а) о схеме сертификации;
- б) о сроках проведения сертификации;
- в) о стандартах, применяемых при сертификации;
- г) об условиях и порядке проведения анализа состояния производства продукции, если это предусмотрено схемой сертификации;
- д) о порядке отбора образцов продукции;
- е) о порядке проведения испытаний образцов продукции.

98. Основаниями для принятия органом по сертификации решения об отказе в проведении сертификации являются:

- а) непредставление или представление не в полном объеме документов, указанных в пунктах 91, 93 и 94 настоящего раздела;

б) недостоверность сведений, содержащихся в представленных документах;

в) невозможность отнести продукцию к области применения настоящего технического регламента;

г) направление заявителем заявки на сертификацию в орган по сертификации, область аккредитации которого не распространяется на указанную продукцию;

д) несоответствие заявителя, подавшего заявку на сертификацию, положениям настоящего технического регламента, устанавливающим круг заявителей при сертификации продукции.

99. При осуществлении сертификации идентификацию продукции и отбор образцов продукции проводит орган по сертификации. Отбор образцов продукции для испытаний проводится в соответствии с требованиями, установленными стандартами, содержащими правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения настоящего технического регламента и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции.

Образцы продукции, отобранные для испытаний, должны быть по конструкции, составу и технологии изготовления идентичны продукции, предназначенной для поставки потребителю (заказчику).

100. Акт отбора образцов должен содержать:

а) номер и дату составления акта отбора образцов;

б) наименование и адрес организации, где производился отбор образцов;

в) наименование продукции, тип, модель и модификация;

г) единицу величины измерений;

д) размер (объем) партии, из которой производился отбор;

е) результат наружного осмотра партии (внешний вид, состояние упаковки и маркировки, результаты оценки сертификационных показателей, определяемых визуальным контролем);

ж) дату выработки партии;

з) обозначение и наименование стандарта, в соответствии с которым отобраны образцы;

и) количество и номера отобранных образцов;

к) место отбора образцов;

л) документы изготовителя об окончательной приемке продукции;

м) реквизиты и подписи представителей органа по сертификации и заявителя или изготовителя;

н) наименование, местонахождение заявителя и изготовителя.

101. К акту отбора образцов продукции, в состав которой входят составные части, подлежащие обязательному подтверждению соответствия, прилагается их перечень и перечень сертификатов соответствия (деклараций о соответствии) отдельных составных частей и перечень чертежей, по которым они изготавливаются.

Отобранные образцы продукции маркируют (при необходимости) и направляют на испытания с сопроводительным письмом и актом отбора. При необходимости могут выполняться пломбирование, а также маркировка отдельных составных частей, входящих в отобранную продукцию.

102. При проведении идентификации сравнивают основные характеристики образцов продукции, указанные в заявке на проведение сертификации, с фактическими характеристиками, приведенными в маркировке и в сопроводительной документации, включающими:

а) наименование, тип, модель и модификацию;

б) наименование изготовителя или данные о происхождении продукции;

в) документ, по которому выпускается продукция;

г) показатели назначения и другие основные показатели;

д) принадлежность к соответствующей партии.

103. Соответствие продукции требованиям настоящего технического регламента устанавливается на основании результатов необходимых видов и категорий испытаний, проводимых в аккредитованных испытательных лабораториях (центрах).

При обязательном подтверждении соответствия ограниченной партии продукции, за исключением единиц подвижного состава метрополитена, а также колесных пар и их комплектующих, автосцепных устройств, рам тележек вагонов подвижного состава метрополитена, аппаратов защиты подвижного состава метрополитена от токов короткого замыкания, орган по сертификации вправе наряду с другими документами, подтверждающими соответствие продукции требованиям настоящего технического регламента, принимать к рассмотрению протоколы испытаний продукции, проведенных в третьих странах, при условии, что испытания проводились с учетом требований настоящего технического регламента и стандартов. При необходимости проводятся дополнительные испытания.

104. По решению органа сертификации допускается проведение экспертизы доказательной документации взамен испытаний продукции в случаях:

возможности распространения результатов испытаний аналогичных образцов продукции;

повторной сертификации продукции по испытаниям (давностью более 5 лет). В данном случае результаты испытаний могут быть

приняты при повторной сертификации при отсутствии изменений в конструкторской и (или) технологической документации.

Для подтверждения соответствия по показателям, определяемым конструкцией продукции, могут применяться результаты сертификационных испытаний, проведенных при сертификации данной продукции ранее, при условии, что в конструкцию и (или) технологию изготовления не были внесены изменения, влияющие на эти сертификационные показатели.

105. Не подлежит сертификации разрабатываемая продукция для подвижного состава метрополитена, конструкторской документации, на которую присвоена литера «О».

Для остальной продукции, проведение подтверждения соответствия требованиям настоящего технического регламента является обязательным.

106. В случае отсутствия аккредитованной независимой испытательной лаборатории (центра) допускается проведение испытаний в целях сертификации в испытательных лабораториях (центрах), аккредитованных только на техническую компетентность. Такие испытания проводятся под контролем представителей органа по сертификации. Объективность таких испытаний наряду с испытательной лабораторией (центром), аккредитованной только на техническую компетентность, обеспечивает орган по сертификации, поручивший указанной испытательной лаборатории (центру) их проведение.

107. Протокол испытаний должен содержать:

а) наименование и обозначение документа, при этом обозначение документа повторяется на каждой странице;

б) наименование и адрес аккредитованной испытательной лаборатории (центра), сведения об ее аккредитации (номер, дата выдачи аттестата аккредитации);

в) сведения об органе по сертификации, поручившем проведение испытаний;

г) наименование и адрес заявителя;

д) наименование, обозначение (описание, маркировку), результаты идентификации, сведения об изготовителе и дату изготовления продукции;

е) дату получения продукции на проведение испытаний;

ж) проверяемые показатели и требования к ним, а также сведения о нормативных документах, содержащих эти требования;

з) дату (период) проведения испытаний;

и) сведения об использованных при испытаниях стандартных и нестандартных методах и методиках испытаний;

к) сведения о хранении продукции до проведения испытаний, условиях окружающей среды, а также о подготовке продукции к испытаниям;

л) сведения об использованном собственном и арендуемом испытательном оборудовании и средствах измерений;

м) сведения об испытаниях, выполненных другой аккредитованной испытательной лабораторией (центром);

н) результаты проведения испытаний, подкрепленные при необходимости таблицами, графиками, фотографиями и другими материалами;

о) заявление о том, что протокол испытаний касается только образцов, подвергнутых испытаниям;

п) доказательственные материалы по полученным результатам, включая первичные зарегистрированные данные в виде таблиц и (или) графиков (при необходимости);

р) процедуру проведения обработки первичных данных с указанием всех критериев обработки и полученных промежуточных данных (при необходимости);

с) подпись руководителя аккредитованной испытательной лаборатории (центра), заверенную печатью организации;

т) подписи и должности ответственных исполнителей, проводивших испытания;

у) подпись и должность лица (лиц), ответственного за подготовку протокола испытаний от имени аккредитованной испытательной лаборатории (центра) (при необходимости);

ф) подпись представителя органа по сертификации при проведении испытаний в соответствии с пунктом 106 настоящего раздела;

х) дату выпуска протокола испытаний (отчета);

ц) сведения о том, что внесение изменений в протокол испытаний оформляется отдельным документом (приложение к протоколу, новый протокол, отменяющий и заменяющий предыдущий);

ч) заявление, запрещающее возможность частичной перепечатки протокола испытаний.

108. К протоколу испытаний должна быть приложена заверенная копия акта отбора образцов и копия акта о готовности продукции к испытаниям.

Протокол испытаний не должен содержать рекомендации или предложения, вытекающие из полученных результатов испытаний.

109. Оригиналы протоколов испытаний, оформленные в соответствии с требованиями пункта 107 настоящей статьи, представляют в орган по сертификации в 2 экземплярах (первый направляется в дело по сертификации, второй - заявителю). Копии протоколов испытаний подлежат хранению аккредитованной испытательной лабораторией (центром) не менее срока действия сертификата соответствия, если иное не установлено соответствующими нормативными документами и документами аккредитованной испытательной лаборатории (центра).

110. Анализ состояния производства продукции проводится с целью установления необходимых условий для изготовления продукции со стабильными характеристиками, обеспечивающими безопасную эксплуатацию, и проверяемыми при сертификации.

Для проверки стабильности соответствия продукции подтвержденным при сертификации (декларировании) требованиям безопасности, изготовитель предоставляет протоколы приемочных, приемосдаточных и других испытаний, подтверждающие соответствие продукции требованиям технического регламента.

111. Анализ состояния производства должен выполняться не ранее, чем за 12 месяцев до дня выдачи сертификата соответствия, если проведение анализа состояния производства предусмотрено схемой сертификации.

112. Анализ состояния производства продукции проводится в отношении:

- а) технологических процессов;
- б) конструкторской и технологической документации;
- в) средств технологического оснащения;
- г) технологических режимов;

- д) управления средствами технологического оснащения;
- е) управления метрологическим оборудованием;
- ж) методик испытаний и измерений;
- з) порядка проведения входного контроля сырья и комплектующих изделий;
- и) порядка проведения контроля продукции в процессе ее производства, включая приемо-сдаточные испытания;
- к) управления несоответствующей продукцией;
- л) порядка работы с рекламациями
- м) компетентности персонала;
- н) взаимодействие с потребителями;
- о) идентификации продукции и прослеживаемости;
- п) управления документацией;
- р) специальных процессов маркировки;
- с) маркировки.

113. По итогам анализа состояния производства продукции составляется акт о результатах анализа состояния производства сертифицируемой продукции, в котором указываются:

- а) результаты проверки;
- б) дополнительные материалы, использованные при анализе состояния производства продукции;
- в) общая оценка состояния производства продукции;
- г) необходимость и сроки выполнения корректирующих мероприятий.

114. Акт о результатах анализа состояния производства сертифицируемой продукции составляется в двух экземплярах, один хранится в органе по сертификации, второй – направляется заявителю.

115. Орган по сертификации после анализа протокола испытаний и результатов анализа состояния производства продукции (если это установлено схемой сертификации), а также других доказательственных материалов готовит решение о выдаче (об отказе в выдаче) сертификата соответствия.

116. Основаниями для принятия органом по сертификации решения об отказе в выдаче сертификата соответствия являются:

а) несоответствие продукции требованиям настоящего технического регламента;

б) отрицательный результат анализа состояния производства продукции (если это установлено схемой сертификации);

в) наличие недостоверной информации в представленных документах.

117. На основании решения о выдаче сертификата соответствия орган по сертификации оформляет сертификат соответствия, регистрирует его в Едином реестре выданных сертификатов соответствия и зарегистрированных деклараций о соответствии, оформленных по единой форме, в установленном порядке и выдает заявителю. Сертификат действителен только при наличии регистрационного номера.

Срок выдачи сертификата соответствия не должен превышать 30 рабочих дней с даты получения органом по сертификации протоколов испытаний и при необходимости документов об устранении выявленных при сертификации несоответствий.

118. Сертификаты соответствия вступают в силу со дня их регистрации в национальных частях Единого реестра выданных сертификатов соответствия и зарегистрированных деклараций о соответствии, оформленных по единой форме.

Сертификат соответствия может иметь приложение, содержащее перечень конкретных видов и типов продукции, на которые распространяется его действие.

Продукция, в состав которой входят составные части, подлежащие обязательному подтверждению соответствия, может быть маркирована единым знаком обращения продукции на рынке Союза только при наличии сертификатов соответствия или деклараций о соответствии на эти составные части. В приложении к сертификату соответствия делается запись о том, что маркирование продукции единым знаком обращения продукции на рынке Союза осуществляется только при наличии сертификатов соответствия или деклараций о соответствии на подлежащие обязательному подтверждению соответствия составные части.

Опытные образцы продукции, не имеющие сертификата соответствия или декларации о соответствии на отдельные составные части, допускается выпускать в подконтрольную эксплуатацию до получения сертификата соответствия или декларации о соответствии на отдельные составные части.

При внесении изменений в конструкцию (состав) продукции 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 и объеме проведения новых испытаний или проверки состояния производства этой продукции в той части, которая затронута этими изменениями.

После проведения дополнительных испытаний (исследований) и (или) анализа состояния производства орган по сертификации принимает решение о возможности сохранения действия сертификата

соответствия при изменениях, внесенных в конструкцию сертифицированного изделия и (или) технологию его изготовления. Все полученные в процессе оценки соответствия доказательственные материалы, свидетельствующие о соответствии измененной конструкции сертифицированного изделия и (или) технологии его изготовления требованиям настоящего технического регламента прикладываются к делу по сертификации, содержащему первичные доказательства её соответствия требованиям настоящего технического регламента.

119. Эксплуатационная документация, прилагаемая к сертифицированной продукции, а также товаросопроводительная документация должны содержать знак обращения продукции на рынке Союза, а также регистрационный номер сертификата соответствия, дату выдачи и срок действия.

120. По письменному обращению владельца сертификата соответствия с приложением доказательственных документов допускается его переоформление в случаях:

- реорганизации юридического лица - владельца сертификата соответствия или изготовителя продукции в форме слияния, присоединения, преобразования;
- изменения наименования юридического лица - владельца сертификата соответствия или изготовителя продукции;
- изменения адреса юридического лица - владельца сертификата соответствия или изготовителя продукции;
- изменения наименования (обозначения) продукции, конструкторской документации (при отсутствии необходимости проведения дополнительных сертификационных испытаний в случае отсутствия изменения конструкции и технологии изготовления

сертифицированной продукции);

- наличия в сертификате соответствия ошибок и неточностей (как по вине заявителя, представившего некорректную информацию, так и по вине органа по сертификации).

Орган по сертификации проводит анализ доказательственных документов для определения возможности переоформления сертификата соответствия без проведения дополнительных испытаний, экспертиз и анализа состояния производства принимает решение о выдаче переоформленного сертификата соответствия и отмене переоформляемого сертификата соответствия. В разделе «Дополнительная информация» переоформленного сертификата соответствия приводят реквизиты сертификата соответствия, взамен которого он был выдан.

Срок действия переоформленного сертификата соответствия не должен превышать срока действия переоформляемого сертификата. Переоформляемый сертификат прекращает свое действие с даты выдачи переоформленного сертификата соответствия.

121. Заявитель вправе в соответствии с законодательством Союза обращаться в орган по аккредитации с жалобами на неправомерные действия органов по сертификации и аккредитованных испытательных лабораторий (центров).

122. Инспекционный контроль продукции, если это предусмотрено схемой сертификации, осуществляет орган по сертификации, проводивший ее сертификацию. Инспекционный контроль проводится в форме периодических плановых и внеплановых проверок, обеспечивающих получение информации о сертифицированной продукции в виде результатов испытаний и проверки состояния производства продукции, о соблюдении условий и

правил применения сертификата соответствия и единого знака обращения продукции на рынке Союза в целях подтверждения того, что продукция для подвижного состава метрополитенов в течение времени действия сертификата соответствия продолжает соответствовать требованиям настоящего технического регламента.

123. Критериями определения периодичности и объема инспекционного контроля являются:

- а) степень потенциальной опасности продукции;
- б) результаты проведенной сертификации продукции;
- в) стабильность производства продукции;
- г) объем выпуска продукции;
- д) наличие сертифицированной системы менеджмента качества (производства) продукции;
- е) стоимость проведения инспекционного контроля.

124. Объем, периодичность, содержание и порядок проведения первого инспекционного контроля устанавливаются в решении органа по сертификации о выдаче сертификата соответствия, последующих инспекционных контролей – в решениях по результатам предыдущего инспекционного контроля.

125. Внеплановый инспекционный контроль проводится при наличии информации (подтверждающих документов) о случаях нарушения требований к безопасности продукции. Указанная информация может быть получена от потребителей, а также от органов, осуществляющих государственный контроль (надзор) за безопасностью продукции, на которую выдан сертификат соответствия. Объем работ при внеплановом инспекционном контроле продукции определяется необходимостью проверки технологических процессов, связанных с

обнаруженными недостатками в обеспечении безопасности продукции, и проводится органом по сертификации за свой счет.

126. Инспекционный контроль включает в себя:

- а) анализ материалов по сертификации продукции;
- б) анализ поступающей информации о сертифицированной продукции (в том числе результатов подконтрольной эксплуатации, если она предусмотрена);
- в) анализ влияния на показатели безопасности продукции изменений, внесенных в конструкцию и/или технологию изготовления продукции с момента последней проверки (при наличии);
- г) анализ правильности маркировки продукции и сопроводительной документации знаком обращения продукции на рынке Союза;
- д) анализ рекламаций на сертифицированную продукцию (при наличии);
- е) анализ корректирующих действий по устранению ранее выявленных несоответствий (при наличии);
- ж) анализ состояния производства продукции или анализ результатов инспекционного контроля органом по сертификации систем менеджмента за сертифицированной системой менеджмента;
- з) отбор и идентификацию образцов, проведение испытаний образцов и анализ полученных результатов.

127. Содержание, объем, порядок проведения испытаний и количество образцов определяет орган по сертификации, исходя из требований стандартов и сведений о качестве сертифицированной продукции. При отсутствии претензий и рекламаций к сертифицированной продукции испытания могут быть проведены

силами изготовителя или испытательной организации под контролем органа по сертификации в объеме приемо-сдаточных испытаний.

128. Результаты инспекционного контроля оформляют актом о проведении инспекционного контроля.

В акте о проведении инспекционного контроля на основании результатов работ, выполненных в соответствии с пунктом 58 настоящей статьи, делается заключение о соответствии продукции требованиям настоящего технического регламента, стабильности их выполнения и возможности сохранения выданного сертификата соответствия или о приостановлении (об отмене) действия сертификата соответствия, а также указывается содержание, объем, порядок проведения испытаний и количество образцов для испытаний при проведении следующего инспекционного контроля.

Допускается проведение испытаний при инспекционном контроле на типовом представителе продукции, изготавливаемой по технологии, аналогичной с технологией проверяемой сертифицированной продукцией.

Срок предоставления результатов испытаний образцов продукции, отобранных в ходе инспекционного контроля, устанавливает орган по сертификации с учетом объема испытаний. В случае отсутствия образцов сертифицированной продукции (типового представителя продукции) в период проведения инспекционного контроля и/или невозможности их отбора для проведения испытаний (о чем заявитель официально информирует орган по сертификации), проверка проводится в соответствии с пунктом 127 настоящей статьи, за исключением отбора и идентификации образцов, проведения испытаний образцов и анализа полученных результатов.

При возобновлении производства сертифицированной продукции заявитель информирует орган по сертификации о возможности выполнения отбора образцов продукции, их идентификации и проведения испытаний. Дальнейшие работы в данном случае осуществляются с учетом уже выполненных работ. В случае отсутствия результатов испытаний в течение шести месяцев с момента проведения инспекционного контроля, действие сертификата соответствия приостанавливается в соответствии с подпунктом «г» пункта 63 настоящей статьи.

Возобновление действия сертификата соответствия в таком случае возможно после создания условий и проведения инспекционного контроля (отбора, идентификации образцов сертифицированной продукции, испытаний и анализа результатов испытаний).

129. По результатам инспекционного контроля может быть принято одно из следующих решений:

а) сертификат соответствия продолжает действовать, если продукция для подвижного состава метрополитенов соответствует требованиям настоящего технического регламента;

б) действие сертификата соответствия приостановлено, если путем корректирующих мероприятий заявитель может в приемлемые сроки устранить обнаруженные причины несоответствия продукции требованиям настоящего технического регламента;

в) действие сертификата соответствия прекращено, если путем корректирующих мероприятий заявитель не может в приемлемые сроки устранить обнаруженные причины несоответствия продукции требованиям настоящего технического регламента. Решение о прекращении действия сертификата соответствия может быть также

принято в случае ликвидации владельца сертификата соответствия или изготовителя.

130. Прекращение (приостановление) действия сертификата соответствия вступает в силу со дня внесения соответствующей записи в Единый реестр выданных сертификатов соответствия и зарегистрированных деклараций о соответствии, оформленных по единой форме.

Прекращение (приостановление) действия сертификата соответствия может быть принято органом по сертификации также по заявлению владельца сертификата соответствия.

131. Решение о приостановлении действия сертификата соответствия, в случае невозможности проведения инспекционного контроля в обозначенные сроки по вине заявителя, орган по сертификации принимает в следующих случаях:

а) отказ заявителя от заключения договора с органом по сертификации на проведение инспекционного контроля;

б) отказ заявителя произвести оплату по договору с органом по сертификации на проведение инспекционного контроля;

в) отказ заявителя создать условия (предоставить помещения, необходимую информацию в соответствии с пунктом 61 настоящей статьи) для работы сотрудников органа по сертификации при проведении инспекционного контроля;

г) отсутствия выпуска продукции в течение одного года, отсутствия результатов испытаний продукции (типового представителя продукции) в течение шести месяцев с момента проведения инспекционного контроля.

132. Решение о прекращении действия сертификата соответствия орган по сертификации принимает в следующих случаях:

- а) ликвидации заявителя и/или изготовителя;
- б) невозможности устранения заявителем путем корректирующих мероприятий обнаруженных причин несоответствия продукции требованиям настоящего технического регламента.

133. В случае если владелец сертификата соответствия не производит сертифицированную продукцию в течение срока, превышающего один год, выпуск в обращение продукции может осуществляться только после проведения инспекционного контроля.

134. В случае приостановления действия сертификата соответствия:

- а) орган по сертификации:

информирует об этом органы Союза, осуществляющие функции по контролю и надзору в сфере метрополитена и заинтересованные организации;

устанавливает срок выполнения корректирующих мероприятий и контролирует их выполнение владельцем сертификата соответствия;

- б) владелец сертификата соответствия:

приостанавливает реализацию продукции до возобновления действия сертификата соответствия;

определяет количество и дислокацию отправленной потребителям продукции с отклонением от установленных требований;

уведомляет потребителей и иные заинтересованные организации о приостановлении использования продукции и сообщает порядок устранения выявленных недостатков;

устраняет выявленные недостатки на месте или обеспечивает возврат продукции для доработки изготовителем.

135. Информация о приостановлении или прекращении действия сертификата соответствия, а также о возобновлении действия

сертификата соответствия доводится органом по сертификации до сведения органов Союза, осуществляющих функции по контролю и надзору в сфере метрополитена и заинтересованных организаций.

136. Продукция для подвижного состава метрополитенов, действие сертификата соответствия на которую было прекращено, может быть повторно заявлена к проведению сертификации после выполнения заявителем необходимых корректирующих действий. При проведении повторной сертификации орган по сертификации может учитывать положительные результаты предыдущей сертификации.

## VII. Маркировка продукции единым знаком обращения на рынке Союза

137. Продукция, соответствующая требованиям настоящего технического регламента, а также требованиям других технических регламентов Союза (Таможенного союза), действие которых на нее распространяется, и прошедшая процедуру оценки соответствия, маркируется единым знаком обращения продукции на рынке Союза.

138. Маркировка единым знаком обращения продукции на рынке Союза осуществляется перед ее выпуском в обращение на рынке.

139. Единый знак обращения продукции на рынке Союза наносится на каждую единицу продукции.

Единый знак обращения продукции на рынке Союза наносится на само изделие, а также приводится в прилагаемых к нему эксплуатационных и товаросопроводительных документах.

Единый знак обращения продукции на рынке Союза наносится любым способом, обеспечивающим четкое и ясное изображение в течение всего срока службы продукции.

140. Допускается нанесение единого знака обращения продукции на рынке Союза только на упаковку и указание в прилагаемых к продукции эксплуатационных документах, если его невозможно нанести непосредственно на продукцию ввиду особенностей ее конструкции.

141. Маркировка продукции единым знаком обращения продукции на рынке Союза свидетельствует о ее соответствии требованиям всех технических регламентов Союза, распространяющихся данную на продукцию и предусматривающих нанесение единого знака обращения продукции на рынке Союза.

#### VIII. Государственный контроль (надзор) за соблюдением требований технического регламента

159. Государственный контроль (надзор) за соблюдением требований настоящего технического регламента проводится в соответствии с законодательством государств – членов Союза.

к техническому регламенту  
Евразийского экономического союза  
«О безопасности подвижного состава  
метрополитена» (ТР ЕАЭС /20 )

### Перечень объектов технического регулирования

<b>I. Подвижной состав метрополитена</b>	
1	Вагоны метрополитена (в составе поезда)
<b>II. Составные части подвижного состава метрополитена</b>	
1	Автоматический регулятор тормозной рычажной передачи (авторегулятор)
2	Аппараты защиты подвижного состава метрополитена от токов короткого замыкания и аварийных режимов
3	Блоки тормозные
4	Воздухораспределители
5	Выключатели автоматические быстродействующие
6	Гидравлические демпферы подвижного состава метрополитена
7	Диски тормозные подвижного состава метрополитена
8	Изделия остекления подвижного состава метрополитена (кабины машиниста)
9	Изделия резиновые уплотнительные для пневматических систем подвижного состава метрополитена (диафрагмы, манжеты, воротники, уплотнители клапанов, прокладки)
10	Колеса зубчатые редуктора
11	Колеса цельнокатаные для подвижного состава метрополитена
12	Колесные пары подвижного состава метрополитена
13	Колодки и накладки тормозные композиционные для подвижного состава метрополитена
14	Компрессоры для подвижного состава метрополитена
15	Контакты электропневматические и электромагнитные силовых цепей

16	Корпус буксы и его заготовка
17	Корпус редуктора и его заготовка
18	Кресла машинистов
19	Механизм клещевой дискового тормоза
20	Оси чистовые подвижного состава метрополитена
21	Подшипники качения для букс подвижного состава метрополитена
22	Предохранители силовых цепей подвижного состава метрополитена
23	Преобразователи статические
24	Противоюзное устройство подвижного состава метрополитена
25	Пружины рессорного подвешивания подвижного состава метрополитена
26	Разъединители, короткозамыкатели, отделители, переключатели, заземлители силовых цепей
27	Рама тележки вагона подвижного состава метрополитена
28	Регуляторы давления
29	Резервуары воздушные
30	Резисторы пусковые, электрического тормоза, демпферные
31	Стеклоочистители для подвижного состава метрополитена
32	Стояночный тормоз подвижного состава метрополитена
33	Сцепка (автосцепка) подвижного состава метрополитена
34	Тележки моторных и прицепных вагонов метрополитена
35	Тормозные краны машиниста
36	Тяговые электродвигатели
37	Универсальные выключатели автостопа
38	Устройство автоматического регулирования тормозной силы в зависимости от загрузки (авторежим)
39	Устройства, комплексы и системы управления, контроля и безопасности подвижного состава метрополитена, и их программные средства
40	Устройства поездной радиосвязи
41	Цилиндры тормозные

## Приложение № 2

к техническому регламенту  
Евразийского экономического союза  
«О безопасности подвижного состава  
метрополитена» (ТР ЕАЭС /20 )

**Перечень объектов технического регулирования,  
подлежащих сертификации**

<b>I. Подвижной состав метрополитена</b>	
1	Вагоны метрополитена (в составе поезда)
<b>II. Составные части подвижного состава метрополитена</b>	
1	Автоматический регулятор тормозной рычажной передачи (авторегулятор)
2	Аппараты защиты подвижного состава метрополитена от токов короткого замыкания и аварийных режимов
3	Блоки тормозные
4	Воздухораспределители
5	Выключатели автоматические быстродействующие
6	Диски тормозные подвижного состава метрополитена
7	Колеса зубчатые редуктора
8	Изделия остекления подвижного состава метрополитена (кабины машиниста)
9	Компрессоры для подвижного состава метрополитена
10	Колеса цельнокатаные для подвижного состава метрополитена
11	Колесные пары подвижного состава метрополитена
12	Механизм клещевой дискового тормоза
13	Оси чистовые подвижного состава метрополитена
14	Подшипники качения для букс подвижного состава метрополитена
15	Преобразователи статические

16	Пружины рессорного подвешивания подвижного состава метрополитена
17	Разъединители, короткозамыкатели, отделители, переключатели, заземлители силовых цепей
18	Резервуары воздушные
19	Сцепка (автосцепка) подвижного состава метрополитена
20	Тележки моторных и прицепных вагонов подвижного состава метрополитена
21	Тормозные краны машиниста
22	Тяговые электродвигатели
23	Универсальные выключатели автостопа
24	Устройства поездной радиосвязи
25	Цилиндры тормозные

## Приложение № 3

к техническому регламенту  
Евразийского экономического союза  
«О безопасности подвижного состава  
метрополитена» (ТР ЕАЭС /20 )

**Перечень составных частей подвижного  
состава метрополитена, подлежащих декларированию соответствия на  
основании собственных доказательств и доказательств, полученных  
с участием органа по сертификации и (или) аккредитованной  
испытательной лаборатории (центра)**

1	Гидравлические демпферы подвижного состава метрополитена
2	Изделия резиновые уплотнительные для тормозных пневматических систем (диафрагмы, манжеты, воротники, уплотнители клапанов, прокладки)
3	Кресла машинистов
4	Контакты электропневматические и электромагнитные силовых цепей
5	Предохранители силовых цепей подвижного состава метрополитена
6	Рама тележки вагона подвижного состава метрополитена
7	Регуляторы давления
8	Резисторы пусковые, электрического тормоза, демпферные
9	Стояночный тормоз подвижного состава метрополитена
10	Устройство автоматического регулирования тормозной силы в зависимости от загрузки (авторежим)
11	Устройства, комплексы и системы управления, контроля и безопасности подвижного состава метрополитена, и их программные средства

## Приложение № 4

к техническому регламенту  
Евразийского экономического союза  
«О безопасности подвижного состава  
метрополитена» (ТР ЕАЭС /20 )

**Перечень составных частей подвижного  
состава метрополитена, подлежащих декларированию соответствия  
на основании собственных доказательств**

1	Колодки и накладки тормозные композиционные для подвижного состава метрополитена
2	Корпус буксы и его заготовка
3	Корпус редуктора и его заготовка
4	Противоюзное устройство подвижного состава метрополитена
5	Стеклоочистители подвижного состава метрополитена

## Приложение № 5

к техническому регламенту  
Евразийского экономического союза  
«О безопасности подвижного состава  
метрополитена» (ТР ЕАЭС /20 )

## Перечень схем сертификации продукции

Номер схемы	Элемент схемы			Применение	Документ, подтверждающий соответствие
	Испытания продукции	Оценка производства	Инспекционный контроль		
1С	Испытания образцов продукции	Анализ состояния производства	Испытания образцов продукции и (или) анализ состояния производства	Для продукции, выпускаемой серийно. Заявитель - изготовитель, уполномоченное изготовителем лицо	Сертификат соответствия на продукцию, выпускаемую серийно
2С	Испытания образцов продукции	Сертификация системы менеджмента	Испытания образцов продукции и контроль системы менеджмента		
3С	Испытания образцов продукции	Не проводится	Не проводится	Для партии продукции (единичного изделия). Заявитель – продавец (поставщик), изготовитель, уполномоченное изготовителем лицо	Сертификат соответствия на партию продукции
4С	Испытания единичного изделия	Не проводится	Не проводится		Сертификат соответствия на единичное изделие

## Приложение № 6

к техническому регламенту  
Евразийского экономического союза  
«О безопасности подвижного состава  
метрополитена» (ТР ЕАЭС /20 )

## Перечень схем декларирования соответствия продукции

Номер схемы	Элемент схемы			Применение	Документ, подтверждающий соответствие
	Испытание продукции, исследование типа	Оценка производства	Производственный контроль		
1Д	Испытания образцов продукции осуществляет изготовитель	Не проводится	Производственный контроль осуществляет изготовитель	Для продукции, выпускаемой серийно Заявитель-изготовитель Союза или уполномоченное иностранное изготовителем лицо на территории Союза	Декларация о соответствии на продукцию, выпускаемую серийно
2Д	Испытания партии продукции (единичного изделия) осуществляет заявитель	Не проводится	Не проводится	Для партии продукции (единичного изделия), Заявитель-изготовитель, продавец (поставщик) Союза или уполномоченное иностранное изготовителем лицо на территории Союза.	Декларация о соответствии на партию (единичное изделие)
3Д	Испытания образцов продукции в аккредитованной испытательной лаборатории (центре)	Не проводится	Производственный контроль осуществляет изготовитель	Для продукции, выпускаемой серийно, Заявитель-изготовитель Союза или уполномоченное иностранное изготовителем лицо на территории Союза	Декларация о соответствии на продукцию, выпускаемую серийно
	Испытания партии продукции (единичного изделия) в аккредитованной испытательной	Не проводится	Не проводится	Для партии продукции (единичного изделия), Заявитель-изготовитель, продавец (поставщик) Союза или уполномоченное иностранное изготовителем лицо	Декларация о соответствии на партию продукции (единичное

4Д	лаборатории (центре)			на территории Союза	изделие)
5Д	Исследование (испытание) типа	Не проводится	Производственный контроль осуществляет изготовитель	Для продукции, выпускаемой серийно Заявитель-изготовитель Союза или уполномоченное иностранным изготовителем лицо на территории Союза	Декларация о соответствии на продукцию, выпускаемую серийно
6Д	Испытания образцов продукции в аккредитованной испытательной лаборатории (центре)	Сертификация системы менеджмента и инспекционный контроль органом по сертификации систем менеджмента	Производственный контроль осуществляет изготовитель		

Приложение N 7  
к техническому регламенту  
Евразийского экономического союза  
"О безопасности подвижного  
состава метрополитена"

**Перечень отдельных положений технического регламента ЕАЭС о  
безопасности подвижного состава метрополитена, применяемых при  
обязательном подтверждении соответствия составных частей подвижного  
состава метрополитена**

	Составные части железнодорожного подвижного состава *	Обозначение статьи, пункта и подпункта технического регламента ЕАЭС «О безопасности подвижного состава метрополитена»
1	Автоматический регулятор тормозной рычажной передачи (авторегулятор)	Статья 4: 12б, 14, 20, 43, 48, 69
2	Аппараты защиты подвижного состава метрополитена от токов короткого замыкания	Статья 4: 12б, 12в, 12н, 12о, 12у, 14, 20, 48, 59, 69
3	Блоки тормозные	Статья 4: 12б, 14, 20, 48, 69
4	Вагоны метрополитена (в составе поезда)	Статья 4: 9, 11, 12а, 12б, 12в, 12г, 12д, 12е, 12ж, 12з, 12и, 12к, 12л, 12м, 12н, 12о, 12п, 12р, 12с, 12т, 12у, 12ф, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 21, 24, 26, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69
5	Воздухораспределители	Статья 4: 14, 20, 48, 69
6	Выключатели автоматические быстродействующие	Статья 4: 12б, 12в, 12н, 12о, 12у, 14, 20, 26, 59, 48, 69
7	Гидравлические демпферы подвижного состава метрополитена	Статья 4: 12б, 12т, 14, 20, 48, 69
8	Диски тормозные подвижного состава метрополитена	Статья 4: 12б, 14, 20, 48, 69
9	Изделия остекления подвижного состава метрополитена	Статья 4: 12б, 12р, 14, 23, 36, 41, 48, 69
10	Изделия резиновые уплотнительные для пневматических систем подвижного состава метрополитена (диафрагмы, манжеты, воротники, уплотнители клапанов, прокладки)	Статья 4: 12б, 14, 20, 48, 69
11	Колеса зубчатые редуктора	Статья 4: 12б, 12р, 12т, 14, 20, 48, 69
12	Колеса цельнокатаные для подвижного состава метрополитена	Статья 4: 12б, 12г, 12р, 12с, 12т, 14, 48, 50, 69

13	Колесные пары подвижного состава метрополитена	Статья 4: 12б, 12г, 12р, 14, 22, 48, 69
14	Колодки и накладки тормозные композиционные для подвижного состава метрополитена	Статья 4: 12б, 12р, 14, 20, 48, 69
15	Компрессоры для подвижного состава метрополитена	Статья 4: 12б, 14, 20, 48, 69
16	Контакты электропневматические и электромагнитные силовых цепей	Статья 4: 12б, 12у, 14, 20, 27, 48, 69
17	Корпус буксы и его заготовка	Статья 4: 12б, 12р, 12с, 14, 20, 48, 69
18	Корпус редуктора и его заготовка	Статья 4: 12б, 12к, 12р, 14, 20, 45, 48, 69
19	Кресла машинистов	Статья 4: 12б, 14, 17, 20, 48, 58, 69
20	Механизм клещевой дискового тормоза	Статья 4: 12б, 12р, 14, 12, 48, 69
21	Оси чистовые подвижного состава метрополитена	Статья 4: 12б, 12р, 12с, 12т, 14, 22, 48, 50, 69
22	Подшипники качения для букс подвижного состава метрополитена	Статья 4: 12б, 12р, 12с, 12т, 14, 48, 69
23	Предохранители силовых цепей подвижного состава метрополитена	Статья 4: 12б, 12в, 12н, 12о, 12у, 14, 20, 48, 59, 69
24	Преобразователи статические	Статья 4: 12б, 12н, 12о, 14, 20, 62, 69
25	Противоюзное устройство подвижного состава метрополитена	Статья 4: 12б, 14, 20, 48, 69
26	Пружины рессорного подвешивания подвижного состава метрополитена	Статья 4: 12б, 12р, 12т, 17, 20, 48, 69
27	Разъединители, короткозамкватели, отделители, переключатели, заземлители силовых цепей	Статья 4: 12б, 12н, 12о, 12у, 14, 20, 69
28	Рама тележки подвижного состава метрополитена	Статья 4: 12б, 12р, 12с, 12т, 14, 20, 48, 50, 69
29	Регуляторы давления	Статья 4: 12б, 14, 20, 48, 69
30	Резервуары воздушные	Статья 4: 12б, 14, 20, 48, 69
31	Резисторы пусковые, электрического тормоза, демпферные	Статья 4: 12б, 12н, 12о, 14, 20, 62, 69
32	Стеклоочистители для подвижного состава метрополитена	Статья 4: 12б, 14, 20, 48, 69
33	Стояночный тормоз подвижного состава метрополитена	Статья 4: 12б, 14, 20, 48, 69
34	Сцепка подвижного состава	Статья 4: 12б, 12ж, 12з, 12р, 12с, 12т, 12ф, 14, 20,

	метрополитена	48, 69
35	Тележки моторных и прицепных вагонов метрополитена	Статья 4: 12а, 12б, 14, 17, 20, 48, 69
36	Тормозные краны машиниста	Статья 4: 12б, 14, 20, 48, 69
37	Тяговые электродвигатели	Статья 4: 12б, 12н, 12о, 12р, 12у, 14, 20, 45, 48, 59, 69
38	Универсальные выключатели автостопа	Статья 4: : 12б, 12е, 14, 20, 27, 28, 31, 34, 48, 69
39	Устройство автоматического регулирования тормозной силы в зависимости от загрузки (авторежим)	Статья 4: 12б, 14, 20, 42, 43, 48, 69
40	Устройства управления, контроля и безопасности подвижного состава метрополитена	Статья 4: 12б, 12в, 12л, 14, 20, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 48, 69
41	Устройства поездной радиосвязи	Статья 4: 12б, 12в, 14, 20, 48, 69
42	Цилиндры тормозные	Статья 4: 12б, 14, 20, 48, 69

\* Объект технического регулирования подлежит обязательному подтверждению соответствия, если данное оборудование установлено на подвижном составе метрополитена.