



010000. Астана қаласы, Мәңгілік ел даңғылы, 11  
тел.: 8(7172) 75-05-38, 75-05-01

010000. город Астана, проспект Мәңгілік ел, 11  
тел.: 8(7172) 75-05-38, 75-05-01

25.07.2018 № 26-2-06/  
01-3555-КТРМ

На письма № 16-791 и № 16-792  
от 15 мая 2018 года.

**Евразийская экономическая  
комиссия**

119121, г. Москва, Смоленский б-р,  
д. 3/5, стр. 1

Комитет технического регулирования и метрологии Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан, рассмотрев проекты технических регламентов Евразийского экономического союза «О безопасности подвижного состава метрополитена» и «О безопасности легкорельсового транспорта, трамвая» (далее – проекты ТР ЕАЭС), находящихся на публичном обсуждении, в пределах компетенции направляет замечания и предложения согласно приложению.

*Относительно проектов перечней стандартов к проектам ТР ЕАЭС:*

В проекте Перечней стандартов к ТР ЕАЭС «О безопасности легкорельсового транспорта, трамвая»:

- ГОСТ 9219-88 «Аппараты электрические тяговые. Общие технические требования» *заменить* на ГОСТ 9219-95 «Аппараты электрические тяговые. Общие технические условия»;

- ГОСТ 2.601-2006 «Единая система конструкторской документации. Эксплуатационные документы» *заменить* на ГОСТ 2.601-2013 «Единая система конструкторской документации. Эксплуатационные документы»;

- ГОСТ 12.2.007.6-75 «Система стандартов безопасности труда. Аппараты коммутационные низковольтные. Требования безопасности» *заменить* на ГОСТ 12.2.007.6-93 «Система стандартов безопасности труда. Аппараты электрические коммутационные на напряжение до 1000 В. Требования безопасности»;

- ГОСТ 11206-77 «Контакты электромагнитные низковольтные. Общие технические условия» *заменить* на ГОСТ 11206-93 «Контакты электромагнитные низковольтные. Общие технические условия».

003196



310856 737105

Евразийская экономическая  
комиссия  
№ 12014 от 26.07.2018  
2+8

24.07.2018

В Перечень стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований ТР ЕАЭС «О безопасности подвижного состава метрополитена» включить национальный стандарт Республики Казахстан СТ РК ИЕС 62267-2012 «Железные дороги. Автоматизированный городской управляемый транспорт (AUGT). Требования безопасности».

Из Перечня стандартов к ТР ЕАЭС «О безопасности подвижного состава метрополитена» исключить СП 2.5.1337-03 Санитарные правила эксплуатации метрополитенов и НПБ 109-96 «Нормы пожарной безопасности. Вагоны метрополитена. Требования пожарной безопасности», так как данные документы не являются межгосударственными или национальными стандартами.

Приложение: на \_\_ листах.

Председатель



А. Шаккалиев

Исп.: Садыков С.  
тел.: +7(7172) 75 05 10  
s.sadykov@mid.gov.kz

**Замечания и предложения  
к проекту технического регламента Евразийского экономического союза  
«О безопасности легкорельсового транспорта, трамвая»**

№ п/п	Структурный элемент ТРТС	Редакция проекта технического регламента	Предлагаемая редакция	Комментарии
1.	Абзац 2 пункта 2	Действие настоящего технического регламента не распространяется на ЛТС, с даты выпуска которых прошло 30 и более лет.	Технический регламент не распространяется на находящийся в эксплуатации ЛТС (в том числе на модернизируемый в эксплуатации ЛТС) и на составные части ЛТС, ввозимые в качестве запасных частей для обслуживания и ремонта ЛТС, введенного в эксплуатацию до вступления в силу настоящего технического регламента.	В настоящее время в эксплуатации находятся вагоны срок службы которых менее 30 лет, для которых требования, устанавливаемые проектом ТР ЕАЭС являются не исполнимыми. Кроме того модернизация ЛСТ, находящихся в эксплуатации, должна осуществляться в соответствии с национальным законодательством государств-членов.
2.	III. Правила обращения продукции на таможенной территории Союза и правила ввода в эксплуатацию	Отсутствует	«Допускается без документов об обязательной оценке соответствия выпуск в обращение ЛТС и составных частей, ввозимых в качестве запасных частей для обслуживания и ремонта ЛТС, введенного в эксплуатацию до вступления в силу настоящего технического регламента.».	
3.	Пункт 16	16. При проектировании ЛТС проектировщик (разработчик) должен предусматривать программные средства, обеспечивающие безопасность функционирования ЛТС и его компонентов и применение аппаратуры спутниковой навигации.	Исключить или обосновать установление данного требования	

4.	Статья 4 Требования к продукции Пункт 34	Места размещения и крепления личного багажа пассажиров должны быть выполнены с таким расчетом, чтобы не травмировать пассажиров при экстренном торможении и (или) аварийной эвакуации. Планировка пассажирских помещений, компоновка мест для пассажиров должна отвечать требованиям эргономики и системотехники.	Места размещения и крепления личного багажа пассажиров должны быть выполнены с таким расчетом, чтобы не травмировать пассажиров при экстренном торможении и (или) аварийной эвакуации. Планировка пассажирских помещений, компоновка мест для пассажиров и пассажиров с ограниченными возможностями должна отвечать требованиям эргономики и системотехники.		
5.	II. Основные понятия	«Изготовитель», изготовителем лицо»	«Уполномоченное	Исключить	Данные термины имеются в Договоре о ЕАЭС, в этой связи включение их в ТР ЕАЭС считаем нецелесообразным
6.	II. Основные понятия	«Несоответствие»		Исключить или определить целесообразность включения данного термина	
7.	VII. Правила идентификации продукции, выпускаемой в обращение на таможенной территории Союза			Дополнить пунктом, что маркировка, указанная в пунктах 150 и 151 должна выполняться на русском языке и при наличии соответствующих требований в законодательстве государств-членов на государственном (государственных) языке (языках) государства-члена на территории которого эксплуатируется ЛТС.	В целях приведения в соответствие с Договором о ЕАЭС
8.	Пункт 19	19. ЛТС и его компоненты должны иметь хорошо различимые идентификационные и предупреждающие надписи и маркировку, которые должны быть повторены и пояснены в руководстве по эксплуатации.			в проекте ТР ЕАЭС отсутствуют конкретные требования к маркировке ЛТС и его компонентов. Вместе с тем маркировка ЛТС и его компонентов, а также руководство по эксплуатации должны выполняться на русском языке и при наличии

				соответствующих требований в законодательстве государств-членов на государственном (государственных) языке (языках) государства-члена на территории которого эксплуатируется ЛТС. В целях приведения в соответствие с Договором о ЕАЭС
9.	Пункт 88	88. Заявка на проведение сертификации оформляется заявителем на русском языке и при необходимости на государственном(ых) языке(ах) государств-членов Союза и должна содержать:	88. Заявка на проведение сертификации оформляется заявителем на русском языке и при наличии соответствующих требований в законодательстве государств-членов на государственном (государственных) языке (языках) государства-члена на территории которого эксплуатируется ЛТС и должна содержать:	В целях приведения в соответствие с Договором о ЕАЭС
10.	Пункт 18	В случае внесения изменений в конструкцию или технологию изготовления ЛТС и (или) его компонентов, влияющих на безопасность, а также при модернизации, должно быть проведено обязательное подтверждение соответствия продукции в порядке, установленном в разделе VI настоящего технического регламента.	Вместе с тем раздел Оценка соответствия состоит из двух частей: 1. Проверка выполнения требований к легкорельсовым транспортным средствам и их компонентам при выпуске в обращение; 2. Проверка выполнения требований к ЛТС в случае их модернизации; Таким образом, требуется уточнить порядок проведения оценки соответствия при модернизации ЛТС	
11.	Абзац 1 пункта 34	34. Места размещения и крепления личного багажа пассажиров должны быть выполнены с таким расчетом, чтобы не травмировать пассажиров при экстренном торможении и	«Места размещения и крепления личного багажа пассажиров должны быть выполнены с таким расчетом, чтобы не травмировать пассажиров	в трамваях не предусмотрены места для перевозки личного багажа пассажиров и следовательно, данные

		(или) аварийной эвакуации.	при экстренном торможении и (или) аварийной эвакуации (применительно к ЛТС, кроме трамваев)	требования не должны применяться
12.	Пункт 124	124. Внеплановый инспекционный контроль проводится при наличии информации (подтверждающих документов) о претензиях 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 изготовителем на безвозмездной основе.	исключить слова «и проводится изготовителем на безвозмездной основе»	не является предметом регулирования проекта ТР ЕАЭС
13.	Раздел VI Оценка соответствия			требуется уточнение указания ссылок на следующие пункты: - в подпункте ф) пункта 104 ссылка на пункт 52; - в пункте 106 ссылка на пункт 107; - в пункте 130 ссылка на пункт 71; - в пункте 139 ссылка на пункт 141 и приложение № 6; - в пункте 145 ссылка на пункт 149.

**Замечания и предложения  
к проекту технического регламента ЕАЭС «О безопасности подвижного состава метрополитена»**

Статья, пункт ТР ЕАЭС	Действующая редакция ТР ЕАЭС	Замечания и предложения в ТР ЕАЭС	Обоснование
Абзац 2 пункта 3	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.	Требования к эксплуатации легкорельсовых транспортных средств в части обеспечения безопасности движения устанавливаются законодательством государств – членов Союза	требования к эксплуатации легкорельсовых транспортных средств, в части обеспечения безопасности движения, должны устанавливаться в соответствии с национальным законодательством государств – членов Союза
Пункт 3	Отсутствует	Технический регламент не распространяется на ранее введенные в эксплуатацию вагоны метрополитенов (и их объединение в поезд) (в том числе на модернизируемые вагоны метрополитенов), а также на вагоны метрополитенов, приобретаемые дополнительно к эксплуатируемому подвижному составу метрополитена и на составные части, ввозимые в качестве запасных частей для обслуживания и ремонта подвижного состава метрополитена, введенного в эксплуатацию до вступления в силу настоящего технического регламента.	находящийся в эксплуатации подвижной состав метрополитена в г. Алматы выполнялся специально под технические условия, составленные с учётом габаритных параметров тоннельных перегонов, эстакад, и учитывает специфику местности и инфраструктуры города. В свою очередь, эксплуатируемый подвижной состав метрополитена и их составные части являются иностранного производства, то есть стран,

не являющихся членами Евразийского экономического союза.

В связи с чем закупаемые комплектующие (запасные части для ремонта и замены) для обслуживания подвижных составов, находящихся в эксплуатации, а также сами подвижные составы, введенные в эксплуатацию до вступления в силу технических регламентов выполняются без учета требований рассматриваемых проектов технических регламентов ЕАЭС.

В настоящее время планируется приобретение 8-ми электроподвижных составов производства компанией «Hyundai Rotem», бортовое оборудование, которого интегрирует с существующей системой АСУД. При этом вновь строящиеся станции второй очереди, которые будут введены в эксплуатацию в 2022 г. и по проекту предусмотрено эксплуатация существующей системы АСУД.



			<p>Электроподвижные составы других производителей не могут быть совместимы с существующей системой АСУД, из-за отсутствия кодов доступа к бортовому оборудованию, которые являются интеллектуальной собственностью компании «Hyundai Rotem».</p> <p>Таким образом, метрополитен в г. Алматы не сможет пройти оценку соответствия требованиям ТР ЕАЭС.</p>
Раздел II	отсутствует	«секция моторвагонного подвижного состава» - составная часть моторвагонного подвижного состава, состоящая из нескольких совместно работающих моторных и немоторных вагонов.	Современные подвижные составы метрополитенов состоят из нескольких секций.
Раздел IV, пункт 33, подпункт е)	<p>33. Подвижной состав метрополитена должен быть оборудован следующими устройствами:</p> <p>...</p> <p>е) связь «пассажир-машинист»;</p> <p>...</p>	<p>33. Подвижной состав метрополитена должен быть оборудован следующими устройствами:</p> <p>...</p> <p>е) связь «пассажир-машинист» и (или) «пассажир-диспетчер»;</p> <p>...</p>	В случае управления поездом метрополитена в автоматическом режиме, нахождение машиниста в поезде не предусматривается.
Раздел IV, пункт 34	34. Автоматическая локомотивная сигнализация на подвижном составе метрополитена должна дополняться устройствами безопасности, обеспечивающими контроль установленных скоростей движения, периодическую проверку бдительности машиниста, препятствующими	34. Автоматическая локомотивная сигнализация на подвижном составе, за исключением случаев автоматического движения подвижного состава метрополитена, должна дополняться устройствами безопасности, обеспечивающими контроль установленных скоростей движения,	В случае управления поездом метрополитена в автоматическом режиме

	самопроизвольному уходу поезда с места его стоянки. В случаях потери машинистом способности управления поездом метрополитена указанные устройства должны обеспечивать автоматическую остановку поезда.	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.	
Раздел IV, пункт 65	65. Подвижной состав метрополитена должен быть оборудован расположенными непосредственно в пассажирском салоне устройствами для связи пассажиров с машинистом.	65. Подвижной состав метрополитена должен быть оборудован расположенными непосредственно в пассажирском салоне устройствами для связи пассажиров с машинистом и (или) пассажиров с диспетчером.	В случае управления поездом метрополитена в автоматическом режиме
Раздел IV, пункт 67, третий абзац	Места в салоне, предназначенные для размещения инвалидов в креслах-колясках, должны быть оборудованы устройствами связи с локомотивной бригадой.	Места в салоне, предназначенные для размещения инвалидов в креслах-колясках, должны быть оборудованы устройствами связи с локомотивной бригадой, а в случае автоматического движения подвижного состава метрополитена, устройствами связи с диспетчером.	В случае управления поездом метрополитена в автоматическом режиме
Приложение №7		Откорректировать ссылки на пункты и подпункты технического регламента ЕАЭС, которые применяются при обязательном подтверждении соответствия составных частей подвижного состава метрополитена.	В третьей графе таблицы приложения № 7 указывается статья 4 с соответствующими пунктами, которые отсутствуют в вынесенной на публичное обсуждение редакции проекта ТР ЕАЭС.