

Круглый стол промышленников и предпринимателей Россия-ЕС
EU-Russia Industrialists' Round Table

РЕКОМЕНДАЦИИ

**Круглого стола промышленников Россия-ЕС
Рабочая группа 8
«Техническое регулирование»**

ПО СБЛИЖЕНИЮ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОГО
РЕГУЛИРОВАНИЯ МЕЖДУ ТАМОЖЕННЫМ СОЮЗОМ И
ЕВРОПЕЙСКИМ СОЮЗОМ.

RECOMMENDATIONS

**of the EU-Russia Industrialists' Round Table
Task Force 8
«Technical regulation»**

ON APPROXIMATION OF REGULATORY SYSTEMS IN THE SPHERE OF
TECHNICAL REGULATION BETWEEN THE CUSTOMS UNION AND
THE EUROPEAN UNION



ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Отредактировано и опубликовано под руководством КСП (Круглый стол промышленников)

– секретариат КСП ЕС: а/я 11406 Келлен Европа, авеню Jules Bordet 142, Брюссель, Бельгия

- секретариат КСП РФ: Профсоюзная ул. 23, 117997, Москва, Российская Федерация

Редактирование рекомендаций РГ 8 КСП (Целевой группы 8)

- РГ 8 КСП ЕС: Siemens AG, CT CSG TRS Ltd., Otto-Hahn-Ring 6, 80200, Мюнхен, Германия

- РГ 8 КСП РФ: РСПП, Котельническая наб., д.17, 109240 Москва, Российская Федерация.

Ответственность за содержание

- Авторы каждого раздела настоящих рекомендаций несут ответственность за содержание соответствующего раздела.

IMPRINT

Edited and Published under lead of IRT (Industrialists Round Table)

- IRT EU Secretariat: c/o Kellen Europe, Avenue Jules Bordet 142, 1140 Brussels, Belgium

- IRT RF Secretariat: Profsoyuznaya Str. 23, 117997 Moscow, Russian Federation

Management of editing the IRT/TF8 (Task Force 8) report

- IRT/TF8 EU: Siemens AG, CT CSG TRS Ltd., Otto-Hahn-Ring 6, 80200 Munich, Germany

- IRT/TF8 RF: RSPP, Kotel'nicheskaya nab, bld.17, 109240 Moscow, Russian Federation

Content Responsibility

- Authors of each section of this report document are responsible for the respective content



Приветственное слово

Данные рекомендации по сближению законодательства в области технического регулирования Европейского Союза, Российской Федерации и Таможенного союза были разработаны в рамках Рабочей группы 8 «Техническое регулирование» Круглого стола промышленников и предпринимателей Россия-ЕС (РГ 8 КСП) в период с января 2012 по ноябрь 2012 года.

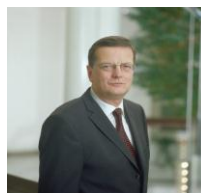
В работу группы были вовлечены эксперты из государств-членов ЕС и Российской Федерации, которые представляют различные отрасли промышленности, крупные компании, промышленные ассоциации, научные институты.

Работа велась в тесном взаимодействии с органами по стандартизации России и ЕС.

Подготовлены предложения по сближению законодательства в области стандартизации, аккредитации, оценки соответствия, а также по внесению изменений в Технические регламенты Таможенного союза и европейские Директивы.

Мы надеемся, что это сотрудничество представителей промышленности станет основой для дальнейшего успешного взаимодействия в области технического регулирования между двумя экономическими партнерами. Оно послужит налаживанию лучшего взаимопонимания между двумя системами, более тесной совместной работе по созданию и обороту безопасной продукции и устранению торговых барьеров.

Др. Д. Пумпянский
D. Pumpyanskiy
Председатель Совета директоров ОАО «ТМК»/CEO
of TMK,
Вице-президент РСПП / Vice-president, RSPP
Сопредседатель РГ 8 КСП/ Cochairman IRT TF 8



Foreword

These Recommendations on approximation of the Russia, Customs Union and EU legislation in the field of technical regulations were developed in the framework of Task Force 8 “Technical regulation” of the EU-Russia Industrialists’ Round Table (IRT TF 8) between January 2012 and November 2012.

The experts involved in this activity came from Member States of the European Union and from the Russian Federation. They are from different industry’s sectors and participated as delegates of companies, associations and scientific institutes.

Work was conducted in close interaction with standardization bodies of Russia and the EU.

Recommendations on the approximation of the legislation in the field of standardization, accreditation, conformity assessment, market surveillance, and also on modification of Technical regulations of the Customs Union and the European Directives are prepared.

We hope this attempt of cooperation of industrialists will encourage further fruitful cooperation in this area of technical regulation between the two economical spaces. It can contribute to a better understanding of both systems and closer collaboration in the manufacture and supply of safe products and elimination of technical barriers in trade in a future common economic space.

Др. Х.-Й. Грундманн
H.-J. Grundmann
Глава направления Оценки соответствия
продукции, СИМЕНС АГ
Chief Compliance Office Operations Siemens AG
Сопредседатель РГ 8 КСП/
Cochairman IRT TF 8



Аннотация

Рабочая группа 8 «Техническое регулирование» Круглого стола промышленников и предпринимателей Россия-ЕС (РГ 8 КСП) подготовила Рекомендации по гармонизации технического законодательства ЕС и России.

Для анализа были выбраны четыре основных (горизонтальных) направления – стандартизация, аккредитация, надзор за рынком, оценка соответствия, которые способствуют снятию технических барьеров в торговле и внедрению инноваций.

В настоящее время идет процесс формирования технического законодательства Таможенного Союза. В 2011 году было принято 24 технических регламента Таможенного союза. В октябре 2011 года при формировании плана работы РГ 8 КСП для анализа были выбраны 11 приоритетных технических регламентов, касающихся машин и оборудования, колесных транспортных средств, железнодорожного транспорта, строительного сектора, оборудования, работающего под давлением, оборудования, работающего во взрывоопасных средах, электромагнитной совместимости, низковольтного оборудования, энергоэффективности бытовых приборов.

Все указанные регламенты Таможенного союза были переведены силами РГ 8 КСП на английский язык. Кроме того, ряд директив и других документов Европейского союза были переведены с английского на русский язык. Общий объем переведенных документов составил более 3 500 страниц.

В составлении Рекомендаций приняли участие более 90 экспертов от промышленности с российской и европейской стороны, которые получили возможность ознакомиться с техническим законодательством Таможенного союза и Европейского Союза, приобрели бесценный опыт совместной работы и взаимодействия с органами власти двух экономических образований.

Summary

Task Force 8 „Technical Regulation“ of the EU-Russia Industrialists Round Table (IRT TF 8) prepared recommendations on the approximation of technical legislations of the EU and Russia.

Four main (horizontal) subjects were chosen for analysis: standardisation, accreditation, market surveillance, and conformity assessment. They are important for the removal of technical barriers to trade and innovation.

Today the formation of technical legislation of the Customs Union is in progress. In 2011, 24 Technical Regulations of the Customs Union were approved. In October 2011, 11 priority technical regulations relating to machines and equipment, wheeled vehicles, railways, construction, pressure equipment, equipment operating in explosive environments, electromagnetic compatibility, low voltage equipment, energy efficiency of appliances. were chosen for the analysis for the activity plan of IRT TF 8

All these regulations of the Customs Union were translated by IRT TF 8 into English. In addition a number of European Directives and other documents of the European Union have been translated from English into Russian. Total volume of translated documents is exceeding 3 500 pages.

More than 90 experts from Russian and European industries participated in the development of recommendations and had the opportunity to become acquainted with the technical legislation of the Customs Union and the European Union, and gained invaluable experience in collaboration and cooperation with the authorities of the two economic spaces.



Подготовленные Рекомендации можно рассматривать как очередной серьезный шаг на пути сближения систем технического регулирования России и ЕС. В дальнейшем основными направлениями работы в этой области должны стать:

- Сближение систем стандартизации России, Таможенного союза и ЕС.
- Реализация положений Соглашения о взаимодействии между Росстандартом и CEN-CENELEC.
- Координация участия европейской и российской промышленности в разработке европейских и межгосударственных стандартов (стандартов Таможенного союза).
- Продолжение работы по ряду выбранных направлений, включая стандартизацию, оценку соответствия, аккредитацию, надзор за рынком, некоторые технические регламенты Таможенного союза. Например в области транспортного машиностроения, упаковки, безопасности машин и оборудования.
- Организация работы по гармонизации разрабатываемых Технических регламентов и соответствующих Европейских Директив, в том числе в области безопасности трубопроводов и газораспределения, транспортной и строительной отрасли, безопасности химической продукции и других.
- Сближение законодательных требований России и ЕС в области технического регулирования в части состава требований, номенклатуры продукции, подлежащей техническому регулированию, форм и методов оценки ее соответствия, а также требований по аккредитации органов оценки соответствия с целью взаимного признания результатов.

The recommendations can be considered as the next major step towards convergence of regulatory systems of Russia and the EU. In the future the basic directions of work in this field should be:

- Approximation of the standardisation systems of the Customs Union, of Russia, and the EU.
- Implementation of the provisions of the Mutual Agreement on Cooperation between Rosstandart and CEN-CENELEC.
- Coordination of the participation of European and Russian industry in the development of European and Interstate standards (standards of the Customs Union).
- Continuation of activities on a number of selected areas, including standardisation, conformity assessment, accreditation, market surveillance, and some selected technical regulations of the Customs Union. For example in the field of transport engineering, packaging, safety of machinery and equipment.
- Organisation of activities in some areas on the approximation of technical regulations and the relevant European Directives, including security of pipelines and gas distribution, transport and construction industries, chemical products and others.
- Approximation of the legislation requirements of Russia and the EU in the field of technical regulation, in particular the requirements, products that are the subject to technical regulations, forms and methods of conformity assessment, and requirements for accreditation of conformity assessment bodies with a view to mutual recognition of the results.

А. Лоцманов

A.Lotsmanov

Первый заместитель Председателя
Комитета РСПП по техническому
регулированию, стандартизации и оценке
соответствия/ First deputy Chairman of the
RSP's committee for technical regulation,
standardization and conformity assessment,
Сокоординатор РГ 8 КСП/
Sherpa, IRT TF 8

М. Райгль

M. Reigl

Руководитель отдела Корпоративной
стандартизации и законодательства,
СИМЕНС АГ/Head of Corporate
Standardization & Regulation, SIEMENS AG,
Сокоординатор РГ 8 КСП/
Sherpa, IRT TF 8





Содержание

Content

Приветственное слово	3	Foreword	3
Аннотация	4	Summary	4
Введение	7	Introduction	7
Краткий обзор проекта	8	Project Overview	8
Краткий обзор Рабочих групп	10	Overview of Working Groups	10
Горизонтальные Рабочие группы	12	Horizontal Working Groups	12
РГ Н01 Стандартизация	13	WG H01 Standardisation	13
РГ Н02 Аккредитация	17	WG H02 Accreditation	17
РГ Н03 Надзор за рынком	20	WG H03 Market Surveillance	20
РГ Н04 Оценка соответствия	23	WG H04 Conformity Assessment	23
Отраслевые рабочие группы	28	Sectorial Working Groups	28
РГ 01 Низковольтное оборудование	30	WG 01 Low Voltage	30
РГ 12 Колесные транспортные средства	32	WG 12 Wheeled Vehicles	32
РГ 13 Электромагнитная совместимость	34	WG 13 EMC	34
РГ 14 Машины и оборудование	38	WG 14 Machinery	38
РГ 16 Оборудование, работающее во взрывоопасных средах	43	WG 16 Equipment working in the explosive atmospheres	43
РГ 28 Оборудование, работающее под давлением	46	WG 28 Pressure Equipment	46
РГ 42 Строительство	50	WG 42 Buildings	50
РГ 47 Энергоэффективность	53	WG 47 Energy Efficiency	53
РГ Железнодорожный транспорт	58	WG Railway	58
Эксперты	68	Acknowledgements Experts	68
Сокращения	72	Abbreviations	72
Библиография	76	Bibliography	76
Приложения: Сравнительный анализ, предоставленный некоторыми рабочими группами:		Annexes: Comparative analysis provided by several sectoral working groups	
Приложение 1	79	Annex 1	79
РГ 14 Машины и оборудование		WG 14 Machinery	
Приложение 2	92	Annex 2	123
РГ 16 Оборудование, работающее во взрывоопасных средах.		WG 16 Explosive Atmospheres	
Приложение 3	153	Annex 3	153
РГ 47 Энергоэффективность		WG 47 Energy Efficiency	
Приложение 4	156	Annex 4	156
РГ Железнодорожный транспорт		WG Railway	

Введение

На саммите Россия – ЕС (май 2001 года) была учреждена совместная Группа высокого уровня (ГВУ) по Общему европейскому экономическому пространству (ОЕЭП). Так началась история интенсивных интеграционных взаимодействий России и ЕС. Эта история была продолжена принятием в мае 2005 года «Дорожной карты» по общему экономическому пространству (ОЭП), подписанной Президентом РФ Владимиром Путиным и рядом видных европейских руководителей. При этом среди приоритетных направлений построения ОЭП были заявлены: техническое регулирование, стандартизация и оценка соответствия - с упором на гармонизацию законодательства в этих направлениях деятельности. Была поставлена задача формирования ОЭП «с учетом диалога деловых кругов, ведущегося в рамках Круглого стола промышленников России и ЕС».

Поэтому создание в декабре 2010 года в рамках Круглого стола промышленников России и ЕС (КСП) специальной рабочей группы по техническому регулированию и стандартизации РГ 8 КСП (IRT TF 8), которую возглавили Председатель Комитета РСПП по техническому регулированию, стандартизации и оценке соответствия Д.А. Пумпянский и г-н Ханс-Йорг Грундманн - Генеральный директор Дивизиона соответствие, СИМЕНС АГ, стало еще одним важным шагом на пути развития интеграционных взаимодействий России и ЕС.

При этом деятельность указанной рабочей группы призвана дополнить взаимодействие сторон по линии Регулятивного диалога, организованного органами власти. Тем самым создаются условия для взаимодействия сторон в рамках государственно-частного партнерства (ГЧП), что призвано способствовать значительному повышению эффективности усилий по созданию ОЭП России и ЕС, включая решение задач по гармонизации законодательных основ систем технического регулирования, стандартизации и оценки соответствия.

Introduction

At the Russia - EU summit (in May, 2001) the High level Group (HLG) on the Common European Economic Space (CEES) between Russia and the EU was founded. Thus the history of intensive integration interactions between Russia and EU began. This history has been continued by acceptance in May, 2005 of the "Road map" on the Common Economic Space (CES) signed by the President of Russian Federation Vladimir Putin and a number of visible European heads. Thus among priority directions of construction CES were announced technical regulation, standardization and conformity assessment with focus on legislation approximation in these lines of activity. Thus there was a task of CES's formation "taking into account the dialogue of business circles" conducted within the frameworks of the Round table of industrialists of Russia and EU.

Therefore the creation in December, 2010 within the framework of the Round table of industrialists of Russia and EU (IRT) special task force on technical regulation and standardization TF 8 IRT which have been headed by Dr. Dmitry Pumpianskiy, the Chairman of RSPP's Committee for technical regulation, standardization and conformity assessment, and Dr. Hans-Jorg Grundmann, the Head of the division Compliance of SIEMENS AG. This task force became one more important step on development of integration interactions between Russia and EU.

Thus activity of the mentioned working group urged to force the interaction of the parties in the area of Regulatory dialogue organized by government authorities. Thereby conditions for interaction of the parties within the frameworks of state-private partnership (SPP) are created to promote substantial increase of efficiency of efforts on creation of CES between Russia and the EU, including the solution of problems on harmonisation of legislative bases of systems of technical regulation, standardization and conformity assessment.

Краткий обзор проекта

После разработки и согласования схемы работы и системы руководства различными Рабочими группами, приблизительно 90 экспертов из различных европейских и российских компаний, торговых ассоциаций и научных организаций приняли участие в анализе и подготовке последующих заключений и рекомендаций.

Цель проекта

РГ 8 КСП включает как 4 Рабочие группы по горизонтальным направлениям, определяющим основные условия применения Технических регламентов Таможенного союза (ТР ТС) и 11 отраслевых Рабочих групп, анализирующих ТР ТС по выбранным направлениям и расположенных в приоритетном порядке согласно степени делового интереса российских и европейских отраслей промышленности. Каждую Рабочую группу возглавляет координатор и заместитель координатора с российской и европейской стороны.

Цели

Главные цели, поставленные пред РГ 8 КСП руководством КСП:

- способствовать учреждению общего евразийского рыночного пространства;
- способствовать устранению нетарифных барьеров в торговле между Россией, Таможенным союзом и Европейским союзом, чтобы помочь ускорить вступление России ВТО;
- внести и сформулировать рекомендации промышленности и приоритеты для выравнивания и сближения технического законодательства России, Таможенного союза и Европейского союза;
- разработать предложения и рекомендации для следующих областей возможного сближения и выравнивания технического законодательства:
 - Взаимное признание схем аккредитации согласно, например, IAF и EA.
 - Взаимное признание оценки соответствия и систем сертификации.
 - Одинаковое понимание минимальных требований для надзора за рынком.
 - Стандартизация, включая совместную работу в области международной стандартизации.

Project Overview

After setting the outline and leadership of the various Working Groups, about 90 experts from various European and Russian companies, trade associations and other institutions contributed to the elaboration of analysis and subsequent conclusions and recommendations.

Scope and Project Setup

IRT TF8 covers 4 horizontal quality infrastructures Working Groups that determine the framework conditions for the implementation of Technical Regulations of the Customs Union (CU TRs) and a selection of 11 sectoral Working Groups addressing CU TRs, prioritized according to the particular business interest of Russian and European industries. Each Working Group is led by a convenor and a deputy convenor from the Russian and the European side.

Objectives

The overall goals for the IRT TF 8, as set by the IRT leadership, are:

- to contribute to the establishment of a common Eurasian market space
- to contribute to the removal of non-tariff barriers to trade between Russia, the Customs Union and the European Union in order to help promote Russia's accession to the WTO;
- to contribute and formulate industry requirements and priorities for the alignment and approximation of Russian, Customs Union and European Union technical legislation;
- to elaborate proposals and recommendations for the following areas of possible alignment and harmonization:
 - Mutual recognition of accreditation schemes according to e.g. IAF and EA.
 - Mutual recognition of conformity assessment and certification schemes.
 - Common understanding of minimum requirements for market surveillance.
 - Standardization, including common activity in the area of international standardization.



График работ

- 10.10.2011 Первая встреча РГ 8 КСП
Место: Мюнхен (Германия)
Результат: Определение целей и предварительного плана работ.
- 14.12.2011 Встреча рабочих групп РГ 8 КСП
Место: Брюссель (Бельгия)
Результат: сформированы рабочие группы, определены координаторы, назначены участники групп, утвержден план работы.
- 27.04.2012 Конференция по сближению технического законодательства России и ЕС
Место: Москва (Россия)
Результат: представлены хорошие промежуточные итоги работы рабочих групп
- 24.10.2012 Конференция «Сближение технического законодательства России и ЕС».
Место: Казань (Россия)
Результат: Рабочие группы представили хорошие результаты и рекомендации.

Перспективы

Дальнейшая работа по вопросам стандартизации, оценки соответствия, надзора за рынком, а также по техническим регламентам Таможенного союза, представляющим взаимный интерес под эгидой Business Europe и Бизнес диалога между Россией, Белоруссией и Казахстаном.

Schedule

- 2011-10-10 Kick-Off Meeting of IRT TF8
Location: Munich (Germany)
Result: Definition of objectives and draft of the working plan.
- 2011-12-14 Kick-Off IRT TF8 WGs

Location: Brussels (Belgium)
Result: Working Groups defined, convenors and group members nominated, adopted the plan.
- 2012-04-27 Conference on approximation of technical legislation between Russia and EU

Location: Moscow (Russia)
Result: Most Working Groups presented good intermediate results.
- 2012-10-24 Conference on approximation of technical legislation between Russia and EU

Location: Kazan (Russia)
Result: 12 of 15 Working Groups presented good findings and conclusions.

Outlook

Future work under the auspices of Business Europe and Business Dialogue between Russia, Belarus and Kazakhstan on issues of standardisation, accreditation, conformity assessment, market surveillance and technical regulations of the Custom Union, that are the subject of priorities.

ОБЗОР РАБОЧИХ ГРУПП

РГ	Название	Координатор/ Заместитель Координатора		Переведенные документы/кол- во страниц		Кол-во встреч	Итогов ый отчет
		РФ	ЕС	Рус- Анг	Анг-Рус		
Н 01	Стандартизация	Андрей Лоцманов	Isabelle Heller	5/240	4/300	4	V
Н 02	Аккредитация	Александр Дейнеко	Martin Stadler	1/14		1	V
Н 03	Надзор за рынком	Алексей Солдатов	Dr. Alexandra Schleier	2/120	3/70	2	V
Н 04	Оценка соответствия	Иосиф Аронов	Uwe Kampet	1/21		0	V
1	Низковольтное оборудование	Александр Онищук	Wim De- Kesel	4/120	3/80	3	V
2	Железнодорожный транспорт	Олег Сеньковский	Dr. Rolf Epstein	3/240		5	V
12	Колесные транспортные средства	Игорь Коровкин	Bernd Gottselig			3	V
13	Электромагнитная совместимость	Александр Онищук	Dr. Thomas Fischer	1/23		5 Рус*	V
14	Машины и оборудование	Проф. Павел Филиппов	Philippe Juhel	1/57		5	V
16	Оборудование, работающее во взрывоопасных средах	Александр Залогин	Heimo Huhle	1/240		5	V
28	Оборудование, работающее под давлением	Игорь Нечаев	Dr. Frank Wohnsland	1/44		1	V
42	Строительство	Лариса Барина	René Oly		8/2100	1	V
47	Энергоэффективно сть	Александр Онищук	Dr. Ralph Sporer	1/26		3 Рус	V

❖ Рус – проведение встреч, в которых принимали участие только российские эксперты, в остальных случаях встречи были двусторонними.

Важным итогом деятельности РГ 8 КСП стало то, что Европейские эксперты получили возможность ознакомиться с документами Таможенного союза, переведенными на английский язык, и проанализировать их.

OVERVIEW OF WORKING GROUPS

WG	Item	Convenors/ Deputy convenors		Translated documents/ No pages		Meetings	Final report
		RF	EU	Ru-En	En-Ru		
H 01	Standardisation	Andrey Lotsmanov	Isabelle Heller	5/240	4/300	4	V
H 02	Accreditation	Alexander Dyeneko	Martin Stadler	1/14		1	V
H 03	Market Surveillance	Alexey Soldatov	Dr. Alexandra Schleier	2/120	3/70	2	V
H 04	Conformity Assessment	Dr. Iossif Aronov	Uwe Kampet	1/21		0	V
1	Low Voltage	Alexander Onischuk	Wim De- Kesel	4/120	3/80	3	V
2	Railways	Oleg Senkovskiy	Dr. Rolf Epstein	3/240		5	V
12	Wheeled Vehicles	Igor Korovkin	Bernd Gottselig			3	V
13	Electromagnetic Compiability	Alexander Onischuk	Dr. Thomas Fischer	1/23		5 RU*	V
14	Machinery	Prof. Pavel Filippov	Philippe Juhel	1/57		5	V
16	Explosive Atmosphere	Alexander Zalogin	Heimo Huhle	1/240		5	V
28	Pressure Equipment	Igor Nechaev	Dr. Frank Wohnsland	1/44		1	V
42	Construction	Larisa Barinova	René Oly		8/2300	1	V
47	Energy Efficiency	Alexander Onischuk	Dr. Ralph Sporer	1/26		3 RU	V

❖ Ru – meetings only with Russian participants, the others are joint meeting.

The one benefit of IRT TF 8 activities was that European experts receive the possibility to look through CU documents translated into English and make the analysis.

**Результаты и выводы
рабочих групп по
горизонтальным направлениям**

РГ Н01 Стандартизация
РГ Н02 Аккредитация
РГ Н03 Надзор за рынком
РГ Н04 Оценка соответствия

**Results and conclusions of the
horizontal Working Groups**

WG H01 Standardisation
WG H02 Accreditation
WG H03 Market Surveillance
WG H04 Conformity assessment

РГ 8 КСП РГ Н01 Стандартизация

Координаторы
А. Лоцманов (РФ), I. Heller (ЕС)

Цель

Разработка рекомендаций по сближению систем стандартизации РФ и Таможенного союза с европейской системой стандартизации и роль стандартов в поддержке технических регламентов:

- Организация системы стандартизации в РФ и в Таможенном союзе;
- Взаимодействие органов по стандартизации РФ и Таможенного союза с европейскими и международными организациями по стандартизации (СЕН, СЕНЕЛЕК, ETSI; ИСО, МЭК, ИТУ-Т);
- Участие промышленности и других общественных заинтересованных сторон в технических комитетах в РФ и в Таможенном Союзе;
- Значение стандартизации для поддержки внедрения технических регламентов РФ и ТС;
- Статус стандартов ГОСТ Р и межгосударственных стандартов и их актуальность.

Законодательные рамки - терминология

Стандартизация обеспечивает единство подходов и положений для всех заинтересованных сторон, включая государственные органы.

Стандартизация – один из основных элементов, на которые опирается система технического регулирования.

Вопросы стандартизации в России регулируются Федеральным законом от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании» (далее - Закон № 184-ФЗ).

Однако из сферы действия этого закона исключен целый ряд отраслей и видов деятельности: связь, образование, бухгалтерский учет, аудит, эмиссия ценных бумаг и т.д.

IRT TF 8 WG H01 Standardisation

Convenors
A. Lotsmanov (RF), I. Heller (EU)

Scope

Elaboration of recommendations on alignment of the Russian Federation and the Customs Union standardisation systems with the EU standardisation system and on the role of standards in supporting technical regulation:

- Organisation of the standardisation system in RF and CU
- Co-operation of RF and CU standardisation organisations with the European and international standardisation organisations (CEN, CENELEC, ETSI; ISO, IEC, ITU-T)
- Participation of industry and other stakeholders in RF and CU standardisation technical committees.
- Role of standardisation in supporting implementation of CU / RF TRs
- Status of GOST-R standards and interstate standards and their relevance

Legislative framework - Terminology

Standardisation provides a common reference for all the stakeholders, including the public authorities.

Standardisation is one of the pillars on which a technical regulation system can rely on.

Standardisation issues in Russia are regulated by the Federal law № 184-FZ “On technical regulation” of 27.12.2002 (hereinafter - the law № 184-FZ).

However many different fields and activities are excluded from the scope of application of the law № 184-FZ such as communication, education, accounting, audit, issue of securities, etc.

Законом № 184-ФЗ устанавливается также, что стандарты могут применяться только на добровольной основе. Таким образом, исключаются любые способы перевода добровольных стандартов в ранг юридически обязательных документов.

В Европе стандартизация регулируется определенными законодательными актами: например, Директивой 98/34/ЕС, недавно замененной Регламентом ЕС № 1025/2012 от 25 Октября 2012 года, которое также заменяет Решение 1673/2006/ЕС и Решение 87/95/ЕЕС.

Европейская политика в отношении свободного обращения товаров - «Единый рынок для товаров» (или «Внутренний рынок для продукции») - основывается на согласованных правилах для всего ЕС с целью защиты интересов потребителей, здоровья людей, окружающей среды и других общественных потребностей. Согласованные правила исключают принятие расходящихся национальных правил государствами-членами по этим вопросам и, таким образом, обеспечивают свободное обращение товаров на внутреннем рынке ЕС.

В большинстве секторов промышленности законодательство ограничивается основными требованиями, необходимыми для защиты общественных интересов. Чтобы продемонстрировать соблюдение этих требований, стандарты могут использоваться на добровольной основе с опорой на принцип презумпции соответствия этим основным требованиям. В других секторах (например, в автомобильной промышленности или в производстве химических веществ), для определенных видов продукции законодательно устанавливаются конкретные технические требования.

Стандартизация является добровольным видом деятельности. Тем не менее, в Европе, где не должны создаваться технические барьеры для свободного обращения продукции на рынке, стандарты могут стать обязательным средством национального регулирования.

РГ Н01 рекомендует создать общую законодательную основу для стандартизации в России (например, ею мог бы быть Закон о стандартизации) вместо соответствующей части закона о техническом регулировании, ориентированного только на товары, обращающиеся на рынке.

The law № 184-FZ specifies that standards can only be used on voluntary basis. There is no possibility of transferring voluntary standards into mandatory legal documents.

In Europe a specific legal framework regulates standardisation: Directive 98/34/EC has just been revised by the EU Regulation N° 1025/2012 of the European parliament and Council on October 25, 2012, which also replaces Decision 1673/2006/EC and Decision 87/95/EEC.

The European policy concerning the free circulation of goods - “Single market for goods” (or “Internal market for products”) - is based on harmonized rules across the EU for the protection of consumers, public health, environment or other public interests. Harmonized rules exclude the adoption of possibly divergent national rules by Member States on those issues and thus ensure that the free circulation of products within the EU's internal market is guaranteed.

In the majority of sectors the legislation is restricted to the essential requirements necessary to protect the public interests. To demonstrate compliance with these requirements, standards may be used on a voluntary basis as a presumption of conformity with the essential requirements. In other product sectors (e.g. automotive industry, chemicals) the legislation specifies detailed legislative requirements obliging certain types of products to have the same technical specifications.

Standardisation defines voluntary requirements. Nevertheless in Europe as far as they don't generate barriers to the free circulation of products, standards can become mandatory by the means of a national regulation.

The WG H01 recommends to create a general legislative framework for standardisation in Russia (for example a law on standardisation) that could partly replace the law on technical regulation, which covers only products and on which the law on technical regulation could rely on.

РГ Н01 предлагает, основываясь на опыте Европы, внести свой вклад в реализацию «Концепции развития национальной системы стандартизации Российской Федерации на период до 2015 года», выдвигая на первый план:

- Интересы рынка;
- Учет тесной связи стандартизации и регулирования;
- Ведущую роль международных стандартов (ИСО, МЭК).

Кроме того, совершенно необходимо, основываясь на общей терминологии, улучшить общее понимание связанных со стандартизацией и техническим регулированием вопросов.

Ускорение принятия стандартов - Сотрудничество в области стандартизации - Деловая модель

РГ Н01 активно участвовала в обсуждениях проекта Соглашения о сотрудничестве между СЕН-СЕНЕЛЕК и Росстандартом. Соглашение позволит ускорить обновление российской базы стандартов и сделать более тесным сотрудничество на ранних стадиях разработки стандартов, особенно в тех областях, где европейские стандарты отличаются от международных.

Определенные трудности возникают в связи с различиями в европейских и российских моделях финансирования стандартизации и учета интеллектуальной собственности на стандарты. По сути, в рамках СЕН и СЕНЕЛЕК (как и в случае ИСО и МЭК) работы по стандартизации финансируются преимущественно за счет доходов от продажи стандартов в рамках авторского права на стандарты.

В России действует несколько федеральных законов, касающихся авторских и смежных прав, патентов, товарных знаков, знаков обслуживания и наименований мест происхождения товаров, программ для электронных вычислительных машин и баз данных. Россия является также участницей ряда многосторонних международных договоров в области авторских прав и интеллектуальной собственности.

The WG H01 recommends to include some contributions based on European experience to the “Concept of development of a national system for Standardisation in the Russian Federation up to 2015”, highlighting:

- Market relevance
- Link between standardization and regulation
- Leading role of international standards (ISO, IEC)...

In addition, the WG H01 considers that it is absolutely necessary to improve the common understanding of the different issues related to standardisation and technical regulation by the means of a common terminology.

Acceleration of standards adoption – Cooperation in standardisation – Business model

WG H01 has actively participated to the discussions on the agreement between CEN-CENELEC and ROSSTANDART. This agreement gives to Russia the possibility to accelerate the review of the Russian standards collection and enables the cooperation at the early stage of the standardization process, especially in the fields where European standards are different from international ones.

Differences between the European and Russian models, concerning financing and intellectual property on standards have introduced some difficulties. As a matter of fact within CEN and CENELEC (it is also the case for ISO and IEC) standardisation is significantly financed by the revenue from the sales of standards and the exploitation of the copyright.

In Russia there are several federal laws, concerning author's and adjacent rights, patents, trademarks, service marks and names of locations of origin of the goods, programs for electronic computers and databases. Russia is also the participant in some multilateral international agreements in the field of copyrights and intellectual property.

Однако до сих пор документы по стандартизации не стали в России теми нематериальными активами, которые положительно влияли бы на капитализацию российских компаний, позволяли бы распространять на них бухгалтерские и налоговые привилегии, экономически стимулировать участие в работах по стандартизации. Поэтому вопросы интеллектуальной собственности должны войти в число приоритетных направлений совершенствования российской стандартизации.

Информационная поддержка

Информационная поддержка оказывает большое влияние на эффективность функционирования системы стандартизации. В России создана Единая Информационная Система по Техническому Регулированию (ЕИСТР) на основе корпоративной информационно-вычислительной сети «Макронет» и Автоматизированной Системы Обработки Информации (АСОИ).

На базе информационных ресурсов ЕИСТР создается информационная система общего пользования и Федеральный информационный фонд технических регламентов и стандартов, который можно отнести к государственному информационному ресурсу.

Однако система ЕИСТР должна быть более приспособленной к обслуживанию клиентов и к быстрому информационному обмену между различными уровнями стандартизации в стране. Она должна быть также лучше связана с международными информационными системами в области стандартизации, в частности с центром Информации ИСО/МЭК и системой ИСОНЕТ, как того требует «Кодекс установившейся практики по разработке, принятию и применению стандартов» ТБТ ВТО.

However till now standards are not considered in Russia as non-material assets which would positively impact on companies' capitalisation which could be taken into account in tax privileges and would economically stimulate participation in standardisation activities. Therefore the intellectual property issue should be considered as the priority for improving the Russian standardisation system.

Information support

The information support has a great influence on the performance of the standardisation system. In Russia the Uniform Information System on Technical Regulation (UISTR) has been created on the basis of a corporate information network "Makronet" and the Automated System of Processing of the Information (ASPI).

An information system of the common use and Federal information fund of technical regulations and standards are based on the UISTR information resources which could be integrated in the state information resources.

The UISTR system needs to be more focused on services and fast information exchange between various levels of standardisation in the country and to be better linked with the International Information Systems in the Field of Standardisation, in particular, with the ISO/IEC Information centre and the ISONET system as it is requested by the TBT WTO Code of good practice on preparation, adoption and application of standards.

РГ 8 КСП РГ Н02 Аккредитация

Координаторы
А. Дейнеко (РФ), М. Stadler (ЕС)

Цель

Разработка рекомендаций по сближению систем аккредитации РФ и Таможенного Союза и европейской системы аккредитации и усиления роли аккредитации в поддержке оценке соответствия, как в нормативной, так и в ненормативной сферах:

- Организация системы аккредитации в ТС и РФ; включая отношения с органами государственной власти и другими организациями;
- Взаимодействие органов по аккредитации РФ и ТС, с европейскими и международными организациями (EA; IAF, ILAC);
- Роль и участие промышленности и других общественных заинтересованных сторон в аккредитации в РФ и в Таможенном Союзе;
- Роль аккредитации для поддержки оценки соответствия в нормативной и ненормативной областях;
- Статус соответствующих законодательных документов (правила и требования для аккредитации) и их актуальность.

Рекомендации по гармонизации технического законодательства России и ЕС в области аккредитации

В рамках формирования единой системы аккредитации в Российской Федерации и гармонизации ее законодательства с Европейским Союзом необходимо руководствоваться принципом: «Одно испытание, один сертификат - поставка по всему миру», реализация которого позволит существенно снизить дополнительные издержки промышленности на подтверждение соответствия.

IRT TF 8 WG H02 Accreditation

Convenors
A. Deyneko (RF), M. Stadler (EU)

Scope

Elaborate recommendations for alignment of Customs Union's and Russian Federation's accreditation systems with the EU accreditation system and the role of accreditation to support conformity assessment in both the regulatory and non-regulatory domains:

- Organisation of accreditation system within CU and RF; including relationship with (other) public authorities
- Co-operation of CU and RF accreditation system with the European and international organisations (EA; IAF, ILAC)
- Role and participation of industry and other civil society stakeholders in CU and RF accreditation system
- Role of accreditation to support conformity assessment in both the regulatory and non-regulatory domains
- Status of relevant authoritative documents (accreditation rules and requirements) and their relevance.

Recommendations on harmonization of the technical legislation of Russia and EU in the field of accreditation

Within the limits of formation of uniform system of accreditation in the Russian Federation and harmonization of its legislation with the European Union it is necessary to be guided by a principle: "One test, one certificate - delivery worldwide", which realization will allow to essentially reduce additional costs of industry on conformity assessment.



Рабочая группа Н02 «Аккредитация» Рабочей группы 8 «Техническое регулирование» Круглого стола промышленников России-ЕС совместно с Комитетом Российского Союза промышленников и предпринимателей (РСПП) по техническому регулированию, стандартизации и оценке соответствия и Советом по аккредитации РСПП оказывают максимальное содействие при формировании единой системы аккредитации в России для достижения целей, поставленных Президентом и Правительством Российской Федерации.

Для снижения избыточных затрат промышленности, связанных с необходимостью дополнительной сертификации продукции для международных рынков, необходимо исходить из того, что аккредитация является международным инструментом обеспечения и демонстрации компетентности органов по сертификации и испытательных лабораторий с целью более широкого признания их результатов оценки соответствия. В этой связи для решения этой задачи необходимо ускорение процесса вступления национального органа по аккредитации России в Международное Сотрудничество Органов по Аккредитации Лабораторий (ILAC) и Международный Форум по Аккредитации (IAF), а так же подписание Многостороннего соглашения о взаимном признании результатов оценки соответствия.

Общественный совет по аккредитации при Министерстве экономического развития Российской Федерации является важным совещательным органом, который образован в целях содействия формированию единой национальной системы аккредитации. Состав Совета формируется, в том числе из представителей общественных объединений предпринимателей, объединений производителей и потребителей, заинтересованных в гармонизации правил и процедур аккредитации с международными рекомендациями и стандартами.

Активизация работы Общественного совета по аккредитации будет способствовать выработке предложений по созданию условий международного признания деятельности аккредитованных лиц.

Working group H02 "Accreditation" Task Force 8 "Technical Regulation" of the EU-Russia Industrialists' Round Table together with the Committee of the Russian Union of industrialists and entrepreneurs for technical regulation, standardization and conformity assessment and Council for accreditation under RSPP provide the maximum assistance for formation of the uniform system of accreditation in Russia for achievement of the purposes put by the President and the Government of the Russian Federation.

To decrease superfluous expenses of the industry connected with the necessity of additional certification of production for the international markets it is necessary to recognize that accreditation is the international tool of maintenance and demonstration of competence of bodies on certification for the purpose of a wider recognition of their results of an estimation of conformity. Thereupon for resolving this problem is necessary to accelerate the entry of the Russian national body on accreditation into the International Cooperation of Bodies on Accreditation and Laboratories (ILAC) and into the International Forum on Accreditation (IAF). The second point is the signing of the multilateral agreement on a mutual recognition of results of an of conformity assessments.

The Public council on accreditation under the Ministry of economic development of the Russian Federation is an important advisory body which was formed with a view of assistance to formation a uniform national system of accreditation. The Council structure is formed by representatives of public associations of businessmen, associations of manufacturers and consumers interested in harmonization of rules and procedures of accreditation with the international recommendations and standards.

The activation of work of the Public council on accreditation will promote the development of offers on the creation of conditions for the international recognition of the activity of the accredited bodies.

В целях повышения уровня аккредитации, а так же обеспечения компетентности, беспристрастности и объективности оценки заявителя, целесообразно сформировать в национальной системе аккредитации отраслевые комиссии, члены которых, обладая глубокими знаниями отраслевой специфики, будут способны принимать компетентные решения о выдаче, приостановлении, отмене, аннулировании аттестатов аккредитации.

С 19 октября 2012 года Федеральная служба по аккредитации, которая осуществляет функции единого национального органа по аккредитации в Российской Федерации, формирует реестр экспертов по аккредитации и технических экспертов. Промышленным объединениям необходимо рекомендовать кандидатов в эксперты из авторитетных специалистов, обладающих специальными знаниями, имеющих необходимый опыт работы и высокий уровень доверия для включения их в реестр и привлечения национальным органом для выполнения работ в определенной области аккредитации.

Концепция формирования единой национальной системы аккредитации в Российской Федерации предусматривает принятие федерального закона «Об аккредитации в Российской Федерации» на основе международных принципов. Экспертным сообществом, а так же международными специалистами в области аккредитации, неоднократно отмечалась необходимость скорейшего принятия закона, как фундамента единой системы аккредитации, что должно способствовать реализации принципов, заложенных в начале реформы.

Однако принятие закона в текущей редакции значительно усложнило бы международное признание российской национальной системы аккредитации и результатов оценки соответствия, что не позволило бы реализовать принцип: «Одно испытание, один сертификат - поставка по всему миру», так необходимого промышленности. В связи с чем, РГ Н02 «Аккредитация» ставит перед собой задачу продолжить участие в доработке проекта федерального закона «Об аккредитации в Российской Федерации» с целью его максимальной гармонизации с международными стандартами и европейскими подходами.

With a view of increasing level of accreditation and maintenance of competence, impartiality and objectivity of an estimation of the applicant, it is expedient to generate in the national system of accreditation the sectorial commissions, which members, possessing profound knowledge of sectorial specifics, can make competent decisions on delivery, suspension, cancellation, cancellation of certificates of accreditation.

Since October 19, 2012 the Federal Agency for accreditation which carries out functions of uniform national body on accreditation in the Russian Federation forms the register of experts on accreditations and technical experts. It is necessary for industrial associations to recommend candidates as experts from the authoritative experts' groups possessing special knowledge, having necessary experience and high level of trust for inclusion them in the register and involvement them by national body for performance of works in certain area of accreditation.

The concept of formation of the uniform national system of accreditation in the Russian Federation provides acceptance of the federal law "On accreditation in the Russian Federation" on the basis of the international principles. Expert community and the international experts in the field of accreditation repeatedly noticed the necessity of the prompt adoption of the law, as the base of the uniform system on accreditation that should promote the realization of the principles, put in the beginning of the reform.

However the law in flowing edition will considerably complicate the international recognition of the Russian national system of accreditation and the result of conformity assessment, which will not allow realizing the principle: "One test, one certificate - delivery worldwide" that is so necessary for the industry. In this connection, WG Н 02 "Accreditation" puts before itself a problem to continue the participation in the completion of the draft of the Federal law "On accreditation in the Russian Federation" for its maximum harmonization with the international standards and the European approaches.

РГ 8 КСП РГ Н03

Аспекты качества инфраструктуры: Надзор за рынком

Координаторы:
Др. А. Schleier (ЕС), А. Солдатов (РФ)

Цель

Разработка рекомендаций по сближению систем надзора за рынком РФ и Таможенного Союза с европейской системой надзора за рынком:

- Организация и внедрение системы надзора за рынком в РФ и ТС;
- Взаимодействие и сближение систем надзора за рынком, действующих в РФ и ТС, с европейской системой надзора за рынком, или органами по надзору за национальным рынком государств-членов ЕС;
- Надзор за рынком со стороны органов государственной власти, осуществляющих контроль органов по сертификации.

Основное внимание на рекомендации по надзору за потребительскими товарами

Рекомендации ориентированы на надзор за рынком в области потребительских товаров по нескольким причинам. Потребительские товары занимают большой объем рынка. Они в основном используются потребителями, которые не являются профессионалами и не имеют знаний и возможности судить о безопасности и других аспектах продукции. Несовершенство системы и высокий уровень несоответствия продукции широко признается на рынке, даже учитывая господство системы обязательной оценки соответствия с участием третьей стороны. В частности существует большой интерес со стороны заинтересованных сторон в создании надежной и эффективной системы защиты потребительских товаров. Она включает в себя организацию защиты, как потребителей, так и представителей промышленности.

IRT TF 8 WG H03

Quality Infrastructure Issue: (Post-) Market Surveillance

Convenors:
Dr. A. Schleier (EU), A. Soldatov (RF)

Scope

Elaborate recommendations for alignment of Customs Union's and Russian Federation's (post-) market surveillance systems with the EU market surveillance system:

- Organisation and implementation of (post-) market surveillance system under CU and RF
- Co-operation and coordination of CU and RF (post-) market surveillance system with the European system and/or EU member states' national market surveillance authorities
- (Post-) market surveillance by public authorities versus surveillance carried out by certification bodies

Main focus on recommendations – market surveillance on consumer goods

The recommendations focus on market surveillance of consumer goods for several reasons. Consumer products show a broad variety and huge volumes on the market. They are mainly used by consumers who are not professional and do not have the knowledge and capability to judge safety and other aspects of the products. The weakness of the system and a high level of non-conformity on the market are widely acknowledged even given the domination of mandatory third-party binding conformity assessment schemes. In particular for consumer products the importance of market surveillance is unanimously agreed and there is a great interest of stakeholders in establishing a strong and efficient system. This includes consumer protection organizations as well as industry representatives.

Инфраструктура рынка

При разработке рекомендаций мы считали важным учесть следующие аспекты, характеризующие структуру рынка. Существует развитое законодательство о защите потребителей. Рынки отличаются развитой конкуренцией, но может наблюдаться тенденция к консолидации и слиянию предприятий розничной торговли. В то же время растет роль бизнес-ассоциаций и ассоциаций в области саморегулирования. Нужно также иметь в виду, что государственные органы могут выполнять функции по надзору рынком. Тем не менее, стоит отметить необходимость оптимизации распределения функций и обязанностей. С вступлением в силу технических регламентов Таможенного союза рыночные условия существенно изменились, что должно быть учтено при создании новой рыночной инфраструктуры.

Рекомендации

- Полномочия государственных органов, ответственных за надзор на рынке (ОНР) должны быть четко разделены исходя из функций и компетентности.
- Федеральная таможенная служба, являясь первичным контролером импортируемой продукции, должна осуществлять поддержку ОНР.
- Предотвращение дублирования контроля за одной и той же продукцией на различных циклах обращения на рынке.
- Акцент на поиске технического несоответствия, а не нарушений в оформлении разрешительной документации.
- Введение регулирования, предусматривающего принятие эффективных и адекватных доказанному несоответствию мер.
- Установление принципов оценки рисков при планировании и проведении надзорных мероприятий с учетом располагаемой информации из национальных и международных источников о рисках и несоответствиях продукции.

Market infrastructure

When developing recommendations we considered important the following aspects characterizing the market structure. Strong consumer protection legislation is in place. Markets are highly competitive but a trend of consolidation and merger of retailers can be observed. At the same time the role of business associations and self-regulation associations is increasing. It has to be stated that there is an institutional infrastructure of state authorities able to fulfill the tasks of market surveillance. Nonetheless, a need to optimize the allocation of functions and responsibilities can be stated. With entering into force of the technical regulation of the custom union the conditions change significantly and will have to be reflected in the establishment of the new system.

Recommendations

- Clear assignment of responsibilities between market surveillance authorities (MSAs) based on their role and competence
- Federal Customs Service providing initial product check of imported good and has to be considered as supporter of MSAs
- Avoid double checks of same products in different stages of the supply chain
- Focus on finding technical product non-conformities, but not on formal paperwork violations
- Development of regulation enabling efficient and proportionate measures to react to a proven non-conformity
- Establishing of the principles of risk assessment in planning and carrying out of market surveillance activities including available information from regional and international sources on product risks and product related non-compliances

- Введение регулирования, предусматривающего принятие быстрых и эффективных мер для инициирования отзыва продукции, опасность которой подтверждена в ходе надзорных проверок.
- Выработка решений, обеспечивающих прослеживаемость поставок розничным продавцам, с целью поддержки ими ОНР для выявления поставщиков, импортеров и изготовителей несоответствующей и опасной продукции.
- ОНР не должны ограничиваться нахождением формальных несоответствий, а продолжать выявление технического несоответствия, которое может являться существенным фактором риска для потребителей или окружающей среды.
- Установление законодательных рамок кооперации ОНР с участниками рынка с учетом специфики применяемых ограничительных мер в отношении вывода продукции на рынок.
- Создание системы быстрого публичного оповещения о несоответствующей и опасной продукции.
- Требования к продукции, касающиеся одинаковых целей регулирования для одной и той же продукции в различных законодательных актах, должны быть объединены в единый законодательный акт и должны быть определены ответственные органы за рыночный контроль и проверки.
- Development of regulation enabling prompt and efficient measures to recall dangerous products posing a risk as proven by market surveillance
- Development of traceability provision for retail companies to support MSAs in finding suppliers, importers and manufacturers of non-conformant and dangerous products
- MSAs shall not stop checks on products if they find formal non-compliance but continue and check for technical non-compliance that might present a serious risk for consumers or the environment
- Establishing of legal requirements for cooperation of MSAs with economic operators specific as required for application of proportional restrictive measures in relation to the marketing of products
- Development of public information system providing the prompt information about non-conform and dangerous products
- Product requirements concerning the same regulatory goal for the same product in different legislative acts should be unified in one act and responsibilities for respective market surveillance and checks should be clarified.

РГ 8 КСП РГ Н04 Оценка Соответствия

Координатор:
Проф. И. Аронов (РФ), U. Kampet (ЕС)

Цель

Разработка рекомендаций по сближению систем оценки соответствия РФ и Таможенного союза с европейской системой оценки соответствия и роль оценки соответствия в поддержке внедрения технических регламентов:

- Организация системы оценки соответствия в РФ и ТС;
- Взаимодействие органов по оценке соответствия РФ и ТС с европейскими и международными системами (ССА, МЭК: системы МЭК ЕЕ, МЭК Ех, МЭК Q);
- Организация и деятельность органов по оценке соответствия, проводящих обязательную оценку соответствия;
- Признание и принятие результатов оценки соответствия (аттестация, результаты испытаний и т.д.) иностранными органами по оценке соответствия;
- Роль оценки соответствия в поддержке внедрения технических регламентов, в частности используемые процедуры оценки соответствия.

Рекомендации по гармонизации технического законодательства России и ЕС в области оценки соответствия.

Общие принципы политики и рекомендации для оценки соответствия (далее ОС) с точки зрения промышленности.

ОС является важной частью любого подхода к техническому регулированию. Как один из основных элементов системы технического регулирования ОС наряду с аккредитацией, метрологией, стандартизацией и надзором за рынком может способствовать созданию рамочных условий для необходимого уровня доверия между государственными органами разных стран и между экономическими субъектами, действующими на конкретном рынке.

IRT TF 8 WG H04 Conformity Assessment

Convenors:
Prof. I. Aronov (RF), U. Kampet (EU)

Scope

Elaborate recommendations for alignment of Customs Union's and Russian Federation's conformity assessment systems with the EU conformity assessment system and the role of conformity assessment in support of the implementation of technical regulations:

- Organisation of conformity assessment system within CU and RF
- Co-operation of CU and RF conformity assessment system with the European and international systems (CCA, IEC systems: IECEE, IECEX, IECQ)
- Organisation and operation of conformity assessment bodies carrying out conformity assessment in the regulatory domain
- Recognition and acceptance of conformity assessment results (attestations, test and audit reports, etc.) of foreign conformity assessment bodies
- Role of conformity assessment in support of the implementation of technical regulations, in particular conformity assessment procedures used

Recommendations on conformity assessment for technical regulations of the Russian Federation and the Customs Union

General policy principles and recommendations for conformity assessment (in the following: CA) from an industry point of view.

CA is an important instrument of any approach to technical regulation. As one of the pillars of the quality infrastructure alongside accreditation, metrology, standardization and market surveillance, CA can contribute to creating the framework conditions for the necessary level of confidence between the public authorities of different countries/economies and between the economic actors in the private market.



Это доверие необходимо для обеспечения взаимного признания результатов ОС продукции и (или) ее свободного передвижения в пределах общего экономического пространства.

Для обеспечения указанного уровня доверия необходимо создать эффективную систему ОС, основанную на требованиях международных стандартов и практики.

Однако аккредитация и ОС не являются самоцелью. Скорее, они являются инструментами, которые должны использоваться рационально с целью поддержки промышленных предприятий как в отношении выполнения ими соответствующих нормативных требований безопасности, так и в отношении поддержания их конкурентоспособности в условиях глобализации экономики.

Испытания и сертификация являются услугами, осуществляемыми органами третьей стороны, которые имеют свои собственные деловые интересы. Эти услуги для промышленности, безусловно, оправданы и должны промышленностью оплачиваться. Такой подход создает значительные дополнительные расходы и административные препятствия, задерживает выход продукции на рынок и несет в себе риски передачи ноу-хау и конфиденциальной информации. Тем самым продукция может терять свой инновационный характер. Но сторонние органы и центры по сертификации и испытаниям, которые ничего не производят и не выпускают, должны быть независимы от промышленности.

Скорее, это бизнес, продвигаемый определенными организациями, который, как и любой другой бизнес, осуществляется на основе коммерческого интереса и стремится расширить свои рыночные возможности. Таким образом, во многих случаях интересы сертификационного бизнеса с одной стороны и интересы промышленности с другой часто скорее сталкиваются, чем совпадают.

Конечно, это не значит, что промышленность будет принципиально против любого стороннего центра по сертификации.

They place to ensure the mutual recognition and acceptance of products or their free movement within a common economic space.

In order to create this level of confidence, it is necessary to set up an efficient conformity assessment system which is based on the use of international standards and practices.

However, accreditation and conformity assessment are not an end in themselves. Rather, these are instruments that must be used judiciously in order to support industry both with regard to the fulfillment of relevant regulatory requirements for the protection of public interest issues such as health and safety, and with regard to their competitiveness in the context of the globalised economy.

Accreditation and certification are activities carried out by third party bodies that have a business interest of their own. While this is certainly perfectly justified, it needs to be kept in mind that these are services offered that industry needs to pay for. And this does create substantial additional costs and administrative burden, delays time-to-market and carries the risk of transferring know-how and proprietary information thus losing the innovative edge. Third-party CA should not be referred to as an industry: certifiers do not produce or manufacture anything.

Rather, it is a business, driven by organizations that, like any other business, pursue a commercial interest and strive to expand their business opportunities. Therefore, from what we have seen in many instances, the interests of the certification business on the one hand and the interests of industry on the other often rather collide than coincide.

This is of course not to say that industry would be fundamentally against any third-party CA.

Однако использование их услуг должно быть соразмерно выгоде от их использования: например, от выгоды нести пропорциональные риски, присущие определенной категории продукции, которая охватывается определенными видами технического регулирования. Это то, что в ЕС при Новом подходе и Новой законодательной основы в области технических требований называется «подходом, основанным на оценке рисков при ОС». Существует ряд процедур ОС с различной степенью обязательного участия третьей стороны, и эти процедуры реализуются с учетом потенциального риска сертифицируемой продукции. Однако, в принципе, собственные заявления производителя (декларация о соответствии), без обязательного участия третьей стороны (органа по сертификации), используется для всех категорий продукции, если уровень риска это позволяет. Обязательная оценка третьей стороной и сертификация являются, скорее, исключением из правил, и их использование ограничивается теми категориями продукции, которые обладают относительно высоким уровнем риска, когда такой дополнительный предпродажный контроль оправдан и необходим.

Однако при использовании декларации о соответствии на основе доказательств самого производителя необходимо также учитывать риски, обусловленные эгоистическими интересами недобросовестных производителей. Таким образом, необходим сбалансированный подход, учитывающий как интересы производителей (развивающий декларирование соответствие) так и интересы потребителей (развивающий сертификацию соответствие).

Для РФ, более широкий переход к декларированию соответствия сдерживается действием Федерального закона «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» от 26 декабря 2008 года №294-ФЗ.

However, its use must be proportionate – meaning: proportionate to the risks inherent in a product category that is covered by a specific technical regulation, and flexible in its application. This is what the EU under the New Approach and the New Legislative Framework in the area of technical regulations refer to as the “risk-based approach to CA”. There are a series of CA procedures with varying degrees of mandatory third-party involvement, tailored to the risk potential of the products to be covered. However, as a principle, the self-declaration of the manufacturer, without the mandatory involvement of a third-party certifier, is used for all those product categories where the level of risk allows it. Mandatory third-party assessment and certification is rather the exception to the rule, and its use is limited to those product categories with a relatively high level of risk, which requires and justifies this additional pre-market control.

However, when using the declaration of conformity on the basis of proofs of the manufacturer, it is necessary to consider also the risks caused by egoistical interests of unlawful manufacturers. Thus, the balanced approach considering the interests of manufacturers (developing, declaring, and compliance) and the interests of consumers (developing, compliance, and certification) are necessary.

In the Russian Federation wider transition to the declaration of conformity is restrained by the Federal law № 294-FZ «On protection of the rights of legal entities and individual businessmen at implementation of the state control (supervision) and municipal control» from December 26, 2008.



Необходимо исходить от того что, декларация соответствия является материальным свидетельством исключительной ответственности производителя за обеспечение соответствия изделия, предоставляемого на рынок, всем применяемым нормативным требованиям. В том числе и требованиям объявленным (заявленном) производителем в добровольном порядке.

Подход, основанный на учете интересов безопасности продукции, выпускаемой на рынок, и конкурентоспособности промышленности, необходим для того, чтобы сочетать, с одной стороны, эффективный рыночный контроль (на рынке продукции и услуг), за который отвечают органы государственной власти, а с другой – строгую ответственность производителя за произведенный продукт. Эффективный рыночный контроль позволяет управлять продукцией, которая уже размещена на рынке, тогда как все, что касается сертификации, относится к дорыночным стадиям жизненного цикла продукции. Для РФ в силу действия закона № 294-ФЗ нарушен баланс дорыночного и рыночного контроля.

Отрасли промышленности стран ЕС извлекли значительные выгоды из вышеуказанных подходов к ОС с точки зрения конкурентоспособности своей продукции и эффективности доступа ее к рынкам. Новый подход и его усиление Новой законодательной основой представляют собой концепцию регулирования, которая успешно сочетает в себе защиту общественных интересов (например, безопасность товаров) и содействие конкурентоспособности промышленности. С другой стороны, эта концепция успешно способствует также укреплению личной ответственности производителя за его продукцию, закрепляемую принятием декларации о соответствии.

В конечном счете, это является единственным способом обеспечить безопасность продаваемой продукции. Можно быть уверенным, что эта концепция политики технического регулирования подходит для промышленности РФ/ТС, при условии, что необходимые рамочные требования, изложенные выше, будут приняты во внимание.

It is necessary to provide that the declaration of conformity is the material sign of exclusive liability of the manufacturer for ensuring compliance of the product placed on the market, to all applied regulatory and standard requirements, including to requirements declared by the manufacturer in a voluntary manner.

For this approach to work in the interest of both the safety of the products on the market place and the competitiveness of industry, it is necessary for it to be coupled on the one hand with effective post-market surveillance by the public authorities and on the other hand, with a strict product liability regime placed on the manufacturer. Only effective post-market surveillance can control the products how they are placed on the market, whereas all that certification can do is to control products how they should be placed on the market. For the Russian Federation according to Federal law № 294-FZ the balance between post-market and market control is broken.

EU industry has derived substantial benefits from this approach to CA in terms of competitiveness and efficiency of market access. The New Approach and its consolidation, the New Legislative Framework, represent a regulatory concept that successfully combines the safeguard of public interest issues (such as product safety) and the need to promote the competitiveness of industry.

On the other hand, this concept has also contributed successfully to the strengthening of the manufacturer's personal responsibility for his product, which ultimately is the only way to ensure the safety of products on the market. It is strongly believed that this regulatory policy concept would be similarly suitable for the RF/CU industry, provided that the necessary framework conditions, as set out above, are met.

Выработка конкретных рекомендаций по развитию и сближению систем оценки соответствия в Таможенном союзе, России и странах ЕС должна стать предметом дальнейшей работы Рабочей группы по техническому регулированию РГ 8 КСП.

The drafting of agreed-upon detailed recommendations about the further development and approximation of the conformity assessment systems in the Customs Union, Russia and the EU should become a subject for further work of the IRT TF 8.



Результаты и выводы отраслевых рабочих групп

РГ 01 Низковольтное оборудование.
РГ 12 Колесные транспортные средства.
РГ 13 Электромагнитная совместимость.
РГ 14 Машины и оборудование.
РГ 16 Оборудование, работающее во
взрывоопасных средах.
РГ 28 Оборудование, работающее под
давлением.
РГ 42 Строительство.
РГ 47 Энергоэффективность.
РГ Железнодорожный транспорт.

Results and Conclusions of the sectoral Working Groups

WG 01 Low Voltage
WG 12 Wheeled Vehicles
WG 13 EMC
WG 14 Machinery
WG 16 Equipment working in the explosive
atmospheres
WG 28 Pressure Equipment

WG 42 Buildings
WG 47 Energy Efficiency
WG Railway



Общие цели для всех отраслевых рабочих групп

Разработка рекомендаций для сближения проектов технических регламентов Таможенного Союза или их версий проекта с соответствующими Директивами ЕС, в частности касающихся:

- 1) области применения,
- 2) определений,
- 3) нормативных требований,
- 4) стандартов, поддерживающих ТР,
- 5) типа стандартов (обязательные, добровольные, подтверждающие соответствие),
- 6) процедур, предусмотренных для оценки соответствия,
- 7) роли органов, обеспечивающих оценку соответствия, и требований к этим органам (например, критерии компетентности, выдачи разрешений, сертификатов),
- 8) любых других административных требований (например, маркировка продукции, регистрация продукта, и т.д).

Scope for all sectoral working groups

Elaborate recommendations for alignment of Customs Union Technical Regulations, or any draft versions thereof, with the corresponding EU Directives, in particular referring to:

- 1) scope of application
- 2) definitions
- 3) regulatory requirements
- 4) standards listed under the TR
- 5) role of standardisation (mandatory, voluntary, presumption of conformity)
- 6) procedures foreseen for conformity assessment
- 7) role of bodies providing conformity assessment services (CABs) and requirements for these bodies (e.g. competence criteria, authorisation, designation)
- 8) any other administrative requirements (e.g. marking, product registration, etc).

РГ 8 КСП РГ 1 Низковольтное оборудование

Координаторы:
А. Онищук (РФ), W. De-Kesel (ЕС)

Цель

Разработка рекомендаций по сближению технического регламента Таможенного Союза 004/2011 «О безопасности низковольтного оборудования» или любых версий этого регламента и Директивы ЕС 2006/95/ЕС Низковольтное оборудование.

Рекомендации по сближению требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности низковольтного оборудования» и Директивы ЕС.

1. Предусмотреть возможность взаимного признания результатов испытаний и сертификации электрооборудования на соответствие стандартам МЭК (Схема СБ МЭКСЭ), проведенных независимыми международными организациями – членами МЭКЕЕ.
2. Вместо проведения анализа состояния производства непосредственно на предприятии производителя дать право аккредитованным органам по сертификации использовать сертификаты систем менеджмента качества, а также другие документы производителя, подтверждающие соблюдение всех необходимых мер и процедур, обеспечивающих стабильность производства, а также соответствие серийно выпускаемой продукции необходимым требованиям.
3. Дополнить Регламент единым перечнем стандартов и методов испытаний, добровольное применение которых предполагает презумпцию соответствия продукции требованиям Регламента. При этом упоминаемые стандарты должны содержать в случае необходимости указание о применимых версиях и сроках их действия.

IRT TF 8 WG 1 Low-voltage equipment

Convenors
A. Onischuk (RF), W. De-Kesel (EU)

Scope

Elaborate recommendations for alignment of Customs Union Technical Regulation TR CU 004/2011 “On safety of low-voltage equipment”, or any draft versions thereof, with EU Directive 2006/95/EC Low Voltage

Recommendations on the technical regulations of the Customs Union “On safety of low voltage equipment” and EU Directive

1. Provide for the possibility of mutual recognition of results of testing and certification of electrical equipment for compliance with IEC standards (CB Scheme, IECEx), carried out by independent international organizations - members of IECEE.
2. Instead of analyzing of production directly at the manufacturer give the right to accredited certification bodies to use quality management systems certificates and other documents confirming that all the necessary measures and procedures to ensure the stability of production, as well as serially manufactured products requirements were applied.
3. To complement the TR CU of the common list of standards and test methods, voluntary application of which involves a presumption of conformity with the requirements of the regulation. The mentioned standards should contain, if necessary, an indication of the applicable versions and of the timing of their actions.



4. Внести изменение в Перечень низковольтного оборудования, подлежащего подтверждению соответствия в форме сертификации: «кабели, провода и шнуры» заменить на «кабельная продукция, электрические кабели и провода в бухтах и на барабанах, а также шнуры электропитания низковольтного оборудования, армированные с разъемами, не являющиеся компонентами низковольтного оборудования, предназначенные для подключения низковольтного оборудования к питающей сети и имеющие в своем составе стандартные розетки для электропитания низковольтного оборудования».
5. Внести изменение в отношении требования к языку эксплуатационных документов: «Эксплуатационные документы выполняются на русском языке и на государственном языке того государства – члена Таможенного союза, где осуществляется продажа продукта, при наличии соответствующих требований в национальном законодательстве государства – члена Таможенного союза».

4. Make change in the List of low-voltage equipment for conformity assessment, certification: “cables, wires and cords” for “cables, electric cables and wires in coils and drums, as well as cords power supply of low voltage equipment, equipped with connectors that are not components of low-voltage equipment intended for connection to the mains and the with standard power outlet for the low-voltage equipment”.
5. Make the change in the requirements for language of operational documents: “Operational documents must be in Russian and in the official language of the Member State of the Customs Union, which is selling a product, if there are the appropriate requirements in the national legislation of a Member State of the Customs Union”.

РГ 8 КСП РГ 12 Колесные транспортные средства

Координаторы:
И. Коровкин (РФ), В. Gottselig (ЕС)

Цель

Разработка рекомендаций для сближения ТР ТС 018/2011 технического регламента «О безопасности колесных транспортных средств» или любых версий этого проекта и Директивы ЕС, если она разработана.

Рекомендации по гармонизации требований в области безопасности конструкции колесных транспортных средств

В настоящее время разработка международных требований безопасности колесных транспортных средств осуществляется в рамках Женевского (1958 года) и Глобального (1998 года) Соглашений, администрируемых Всемирным форумом по согласованию требований к колесным транспортным средствам (ранее – рабочая группа теперь WP29), в деятельности которого принимают участие, как Россия, так и страны - члены Европейского Союза.

Начиная с 1958 года, Всемирным форумом принято 127 Правил ЕЭК ООН и 12 Глобальных технических Правил, касающихся активной, пассивной и экологической безопасности колесных транспортных средств.

Уровень гармонизации требований, содержащихся в законодательных актах России и ЕС, около 90 %. Несмотря на высокий уровень применения гармонизированных требований по безопасности колесных транспортных средств, Россия и ЕС применяют требования, учитывающие внутренние национальные и региональные, природные, климатические и социально-экономические условия.

Значительные различия в требованиях к безопасности колесных транспортных средств остаются между требованиями, установленными ЕЭК ООН, и национальными требованиями США и частично Японии.

IRT TF 8 WG 12 Wheeled vehicles

Convenors
I. Korovkin (RF), V. Gottselig (EU)

Scope

Elaborate recommendations for alignment of Customs Union Technical Regulation CU TR 018/2011 “On safety of wheeled vehicles”, or any draft versions thereof, with EU Directive if there is any.

Recommendations on harmonization of the requirements in the field of security design wheeled vehicles

Currently, the development of international security requirements of wheeled vehicles is carried out in the framework of two UN agreements (Geneve agreement from 1958, Global agreement from 1998), both administered by the World forum for the harmonization of requirements for wheeled vehicles (formerly Working Group and now WP29), in which both Russia and the European Union representing by the EU member states take part.

Since 1958, the World Forum adopted 127 UN-ECE Regulations and 12 global technical regulations concerning the active, passive and ecological safety of wheeled vehicles.

The level of harmonization of requirements applicable in national legislations of Russia and the EU Member States is above 90 %. Despite the high level of harmonised safety requirements of wheeled vehicles, Russia and the EU apply requirements that take into account the internal, national and regional, natural, climatic and socio-economic conditions.

Significant differences remain in requirements for the safety of wheeled vehicles between the requirements established by the UN-ECE and national requirements of the United States and partially of Japan.

Несмотря на положительную динамику разработки и принятия странами Правил ЕЭК ООН и Глобальных Правил, остаются нерешенными вопросы взаимного признания результатов подтверждения соответствия колесных транспортных средств этим Правилам, различаются правила и процедуры проведения и применения оценки соответствия, не гармонизированы правила контроля колесных транспортных средств, выпускаемых в обращение.

В связи с изложенным и принимая во внимание создание единого евразийского экономического пространства, учитывая, что государства - члены ЕврАзЭС заявили о применении гармонизированных требований к безопасности конструкции транспортных средств, учитывая, что Европейским Союзом декларируется отказ от установления требований в директивах ЕС и прямому применению Правил ЕЭК ООН и Глобальных Правил, РГ 12 РГ 8 КСП рекомендует:

- основные работы по согласованию гармонизированных требований проводить в рамках деятельности Всемирного форума WP 29 ЭК ООН;
- ускорить согласование правительственными органами России и ЕС условий взаимного признания результатов подтверждения соответствия колесных транспортных средств гармонизированным требованиям безопасности;
- просить Евразийскую экономическую комиссию гармонизировать технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств» по требованиям к осевым массам и нагрузкам с техническим регламентом Российской Федерации и директивами ЕС 2002/7 и 661/2009.
- продолжить диалог между представителями производителей и правительством из обоих регионов, расширить участие представителей автопроизводителей России и ЕС в совещаниях рабочей группы Минпромторга России и Дирекции по промышленности Европейской комиссии.

Предложение:

Продолжить диалог между представителями производителей и правительством из обоих регионов.

Despite the positive dynamics of the elaboration and adoption by countries of the UN-ECE rules and global rules remain unresolved questions of mutual recognition of results of conformity assessment of wheeled vehicles according to this regulation. The rules and procedures for conformity assessment and rules of control of wheeled vehicles placed to the market are not harmonized.

In connection with the above and taking into account the creation of a Common Eurasian economic space and the application by the Member States of the Eurasian Economic Community about using the harmonized safety requirements for the construction of vehicles given that the European Union has adopted the policy to not establishing unique EU Directives any more but totally relying on UN-ECE regulations, IRT TF 8 WG 12 recommends:

- that the main work to further harmonised requirements is to be undertaken within the framework of the activities of the UN World Forum WP.29
- to accelerate alignment of government bodies of Russia and the EU conditions for mutual recognition of results of conformity assessment of wheeled vehicles to harmonised safety requirements
- to request the Eurasian Economic Commission to harmonize technical regulations "On the safety of wheeled vehicles" according to axial loads and masses with the technical regulations of the Russian Federation and the EU directives 2002/7 and 661/2009
- to increase the participation of representatives of manufacturers of Russia and the European Union in the meetings of the Working Group of the Ministry of industry and the European Commission.

Suggestion:

Continue with the dialogue between representatives of manufacturers and the governments from both regions.

РГ 8 КСП РГ 13 Электромагнитная совместимость

Координаторы:
А. Онищук (РФ), Др. Т. Fischer (ЕС)

Цель

Разработка рекомендаций по сближению технического регламента Таможенного Союза «Электромагнитная совместимость технических устройств», или любых версий этого регламента с Директивой ЕС 2004/108/ЕС Электромагнитная совместимость (EMC).

Заключения

- Технические регламенты Таможенного союза по EMC не полностью основаны на том же самом подходе, как и Директива Европейского союза по EMC. Принимая во внимание, что проект технического регламента ТС распространяется на различные виды продукции, в то время как директива Европейского союза по EMC обращается к соответствующим продуктам EMC и специальным производственным установкам. Подход Таможенного по объединению групп продукции подходит только для того, чтобы для начала сблизить Директиву по EMC по соответствующим продуктам и потом обратиться к специфическим установкам, которые не являются предметом обращения на рынке. К этим установкам можно обратиться позднее, если возникнет такая потребность.
- Оба законодательных документа устанавливают фундаментальные требования, которые должны быть выполнены, и устанавливают правила относительно процедур оценки соответствия, которые должны быть применены.
- Директива ЕС устанавливает необходимость использования изготовителем Декларации соответствия (Модуль А) с добровольным участием третьей стороны. Таможенный союз использует этот подход для оборудования, не предназначенного для личного использования (например, индустриального).

IRT TF 8 WG 13 Electromagnetic Compatibility

Convenors
A. Onischuk (RF), Dr. T. Fischer (EU)

Scope

Elaborate recommendations for alignment of Customs Union Technical Regulation “On Electromagnetic Compatibility of Technical Devices”, or any draft versions thereof, with EU Directive 2004/108/EC Electromagnetic Compatibility (EMC).

Conclusions

- The Customs Union's technical regulation on EMC is not fully built on the same approach as the European Union's Directive on EMC. Whereas the CU draft regulation addresses various kinds of products, the European Union's EMC Directive addresses EMC relevant products and fixed installations. The approach of the Customs Union seems appropriate to regulate in a first step EMC relevant products only and to address fixed installations, which are not subject of circulation on the market. It could address to these installations later if it is necessary.
- Both regulations set the fundamental requirements that devices have to fulfill and set rules which conformity assessment procedures have to be applied.
- The EU Directive sets on the Declaration of conformity (Module A) by the manufacturer, with the voluntary involvement of a third party. The Customs Union chose to use this approach for non-domestic (i.e. industrial) equipment.

Декларации соответствия после регистрации с участием третьей стороны, аккредитованной в Таможенном союзе, выдаются сроком 5 лет. Предлагается сделать процесс регистрации деклараций соответствия достаточно прозрачным, чтобы уменьшить бюрократию, и направить усилия на облегчение взаимного признания регистрационных документов.

- С точки зрения еще не полностью сформировавшейся системы надзора за рынком в государствах-членах Таможенного союза подход по обязательному получению свидетельств на потребительские товары кажется приемлемым, если говорить о намерении защитить потребителей от опасной или ненадежной продукции.
- Оба подхода нацелены на использование международных стандартов, устанавливающих требования, которые должны выполнять устройства, чтобы отвечать требованиям по электромагнитной совместимости.
- Перечень стандартов Европейского союза всегда включает последние версии международных стандартов, которые имеют небольшие (до нескольких лет) переходные периоды. Таким образом, продукция ЕС всегда отвечает новейшим техническим требованиям.
- Перечень стандартов Таможенного Союза включает главным образом устаревшие стандарты. Такое положение вещей будет мешать изготовителям в Таможенном союзе продавать их продукцию за пределы союза, поскольку продукты не обязательно будут отвечать требованиям новейших стандартов, что необходимо при прохождении процедуры подтверждения соответствия в Европейском союзе. Напротив, изготовители в ЕС, используя новейшие стандарты, производят устройства, которые соответствуют более старым версиям стандартов.

Declarations of Conformity need to be registered with a third party in the CU for a period of 5 years. It is suggested that the registration process be handled in a way to reduce bureaucracy and all efforts for mutual recognition of registrations documents should be taking into account.

- From the perspective of a not yet fully operating market surveillance system in the member states of the Customs Union the approach of mandatory certification for consumer products seems acceptable in its intention to protect consumers from unsafe or not reliable products.
- Both approaches call for international standards to set the details that devices have to fulfill in order to safeguard electromagnetic compatibility.
- The European Union's list of standards always points on the latest edition of international standards with few years of transition periods. EU products so are always on the latest technical level.
- The Custom Union's list points mostly to standards that are some years outdated. This will make it difficult for manufacturers in the Customs Union to market their products outside the Union as the products do not necessarily comply with the latest standards required for conformity in the European Union. On the contrary, manufacturers of the EU using the latest standards produce devices that will be in compliance with also older editions of standards.

Основное

Технический регламент Таможенного союза не включает:

- Пассивные устройства, перечисленные в Приложении 1 Технического регламента.
- Устройства, не вошедшие в "Единый список продукции, для которых установлены обязательные требования".
- Сертификация (схема 1с, 3с, 4с) требуется только для устройств, перечисленных в Приложении 3, которыми являются:
 - предметы домашнего обихода,
 - легкое оборудование,
 - выключатели и текущие контроллеры,
 - оборудование дуговой сварки,
 - персональные компьютеры (ПК),
 - устройства, соединяющиеся с ПК,
 - инструменты (устройства измерения),
 - электромузыкальные инструменты.

Все другие устройства после прохождения испытаний на соответствие требованиям стандартов должны пройти процедуру декларирования соответствия (схема 1е, 2д, 3д, 4д, 6д). Декларация должна быть зарегистрирована и выдается на срок не более 5 лет.

Рекомендации по сближению требований технического регламента Таможенного союза «Электромагнитная совместимость технических средств» и Директивы ЕС

1. В области применения четко и однозначно указать на то, что действие регламента не распространяется на вопросы безопасности технических средств.
2. Перечень видов технических средств, пассивных в отношении ЭМС, на которые не распространяется технический регламент (приложение 1), должен быть расширен.
3. С учетом слабого рыночного надзора сертификация потребительских товаров представляется целесообразной. Однако по мере укрепления надзора перечень продукции, подлежащей сертификации, должен сокращаться
4. Перечень стандартов должен содержать самые последние редакции документов

Background

The TR of the Customs Union does not apply to

- Passive devices listed in Annex 1 of the TR,
- Devices not listed in the "Common list of products for which mandatory requirements are established".
- Certification (scheme 1c, 3c, 4c) is only required for the devices listed in Annex 3 which are:
 - domestic appliances,
 - light equipment,
 - circuit breakers and current controllers,
 - arc welding equipment,
 - personal computers (PCs),
 - devices connected to PCs,
 - tools (measurement devices),
 - electromusical instruments.

All other devices are subject to declaration of conformity (scheme 1e, 2d, 3d, 4d, 6d) following testing and measurement following the provisions of standards listed. Declaration shall be registered and should then be valid for a maximum of 5 years.

Recommendations on the technical regulation of the Customs Union "Electromagnetic compatibility of technical devices" and EU Directive

1. In the application clearly and unambiguously indicate that the regulation does not apply to security issues.
2. The list of technical devices passive against EMC and not covered by technical regulations (Annex 1) should be expanded.
3. Taking into account the weak market surveillance of consumer products certification is desirable. However the list of products that are the subject to certification must be reduced.
4. List of standards should contain the most recent version of the documents with the transition period.



- с переходным периодом.
5. Необходима гармонизация основных положений стандартов ТС и МЭК.
 6. Необходимо уточнение перечней стандартов, содержащих правила и методы испытаний.
 7. Внести изменение в отношении требования к языку эксплуатационных документов: «Эксплуатационные документы выполняются на русском языке и на государственном языке того государства – члена Таможенного союза, где осуществляется продажа продукта, при наличии соответствующих требований в национальном законодательстве государства – члена Таможенного союза».
-
5. A harmonization of the substantive provisions of the CU standards and IEC standards.
 6. Update the lists of standards containing the rules and test methods.
 7. Make the change in the requirements for language of operational documents: "Operational documents must be in Russian and in the official language of the Member State of the Customs Union, which is selling a product, if there are the appropriate requirements in the national legislation of a Member State of the Customs Union".

РГ 8 КСП РГ 14 Машины и оборудование

Координаторы:

Ph. Juhel (ЕС), П. Филиппов (РФ)

Цель

Разработка рекомендаций по сближению технического регламента Таможенного Союза 10/2011 «О безопасности машин и оборудования» с Директивой ЕС 2006/42/ЕС.

Рекомендации на гармонизации требований ТР «О безопасности машин и оборудования» и директивы ЕС по машинам и оборудованию.

Основное

Этот регламент для разработки и создания машин и оборудования имеет жизненно важное значение для машиностроительной промышленности Таможенного союза, а также Европы, особенно:

в контексте динамичного развивающегося бизнеса, когда производство стремится быть ближе к конечным потребителям. В то же время безопасность машин и оборудования становится все более важной.

вклад в сокращение социальных издержек при несчастных случаях и ущерба здоровью, как на рабочем месте, так и в домашних условиях.

Статья 4, часть 1-4.

Область распространения ТР должна быть более конкретной и точной, как в Директиве ЕС. Область распространения ТР и связанная с ней классификация машин должны быть эквивалентны директиве ЕС. С этой целью в области распространения ТР должны использоваться точные определения. Структура должна выглядеть следующим образом:

Данный ТР распространяется на следующую продукцию:

- (a) машина;
- (b) взаимозаменяемое оборудование.

IRT TF 8 WG 14 Machines and equipment

Convenors:

Ph.Juhel (EU), P. Philippov (RF)

Scope

Elaborate recommendations for alignment of Customs Union Technical Regulation CU TR 10/2011 “On Safety of Machinery and Equipment” with EU Directive 2006/42/EC.

Recommendations on the harmonization of the requirements of the technical regulation “On the safety of machines and equipment” and the EU Directive on machines and equipment.

General

This regulation for the design and the construction of machinery is of vital importance to the engineering industry of the custom union and also of Europe, especially in the

context of a dynamic business where the production sites are moving to be closer to the final customers. At the same time, safer machinery makes an important

contribution to the reduction of the social cost of accidents and damage to health, both in the workplace and in the home.

Article 1, part 1 - 4.

The scope of the TR should be more concrete and precise like in the EU Machinery Directive. The scope of the TR and the associated classification of machines must be equivalent to EU directive. For this purpose the scope should refer to precise definitions. The framework is given as follows:

This Technical Regulation applies to the following products:

- (a) machinery
- (b) interchangeable equipment.

Статья 1, часть 1 - 3

Спецификация машин, подлежащих принудительной оценке соответствия, должна:

1. принимать во внимание содержание документа, который называется ТНВЭД (Торговая номенклатура внешнеэкономической деятельности Таможенного Союза) и,
2. содержать перечень наиболее опасных машин, основанный на "Перечне технических единиц, применяемых на опасных производствах и подлежащих обязательной сертификации" и,
3. быть основана на перечне, содержащемся в Приложении IV Директивы ЕС.

Статья 2, часть 1:

1. Существующее определение машины должно быть заменено на следующее:

Машина -

набор элементов, оснащенный или предназначенный для оснащения системой приводов без непосредственного участия человека или усилия со стороны животных, одна из частей которого подвижна и части которого объединены в единое целое для специального использования.

2. Заменить существующее определение оборудования следующим:

Взаимозаменяемое оборудование -

устройство, которое, после помещения для использования в машине или тракторе, собирается оператором непосредственно вместе с этой машиной или трактором, чтобы изменить их функциональное использование или приписать новую функцию, поскольку это оборудование не является инструментом.

3. Относительно аспектов риска. Определения должны быть основаны на стандарте ИСО 2100:2010, а условия надежности должны быть удалены. Для других определений аспекты риска должны быть основаны на директиве ЕС.

Article 1, part 1-3.

The nomenclature of machines subject to mandatory conformity assessment should:

1. take in consideration the content of the document named TNVED (Trade nomenclature of foreign economic activity of the Customs Union) and,
2. list the most dangerous machines by taking the Russian "List of technical units applied for dangerous manufacturing sites and being subject to mandatory certification" and,
3. be based on the list from Annex IV of the EU directive.

Article 2, part 1.

1. Replace existing definition of machine by the following:

Machinery

Assembly, fitted with or intended to be fitted with a drive system other than directly applied human or animal effort, for which one of its part moves, and which are joined together for a specific application

2. Replace existing definition of equipment by the following:

Interchangeable equipment -

device which, after the putting into service of machinery or of a tractor, is assembled with that machinery or tractor by the operator himself in order to change its function or attribute a new function, in so far as this equipment is not a tool.

3. Concerning risk aspects. The definitions should be based on ISO 12100:2010 and the reliability terms should be removed. For the other terms, they should be based on the EU directive.

4. Должны быть удалены следующие определения:

жизненный цикл машин, поломка машин, поломка, поломка, приводящая к опасности, опасность, предполагаемый срок службы, время работы, предполагаемый срок службы, период хранения, обоснование безопасности, ошибка, ограничивающие положения.

5. Использовать в тексте термин «обозримый срок использования», а не «предназначенный срок использования».

6. Изменить следующее определение:

риск -

комбинация вероятности и степени повреждения здоровья, которая может возникнуть в опасной ситуации.

Заменить «предсказуемое неправильное употребление» на «разумно обозримое неправильное употребление».

7. Использование машины способом, не описанным в инструкциях по эксплуатации, но который может следовать из предсказуемого поведения человека.

8. Изменить следующие определения:

опасная зона -

любая зона в пределах и/или вокруг машины, в которой человек подвергается риску причинения вреда здоровью или безопасности.

намеченное использование -

использование машины в соответствии с информацией, указанной в инструкциях по эксплуатации.

9. Добавить следующие определения:

оценка степени риска -

общий процесс, включающий анализ степени риска и оценку риска.

анализ степени риска -

комбинация определения предельных значений оборудования, идентификация опасности и оценка риска.

оценка риска -

суждение, на основе анализа степени риска, и того, были ли цели снижения риска достигнуты.

4. Remove the following definitions :

life-cycle of machines, failure of machines, failure, failure to danger, danger, intended life, operating time, intended life cycle, intended storage period, safety justification, fault, limiting state

5. Use in the text "foreseeable lifetime" rather than "intended life".

6. Change the following definition

risk

combination of the probability and the degree of an injury or damage to health that can arise in a hazardous situation

Replace "predictable misuse" by reasonably foreseeable misuse.

7. Use of machinery in a way not intended in the instructions for use, but which may result from readily predictable human behaviour.

8. Change the following definitions:

danger zone

any zone within and/or around machinery in which a person is subject to a risk to his health or safety

intended use

use of machinery in accordance with the information provided in the instructions for use

9. Add the following definitions

risk assessment

overall process comprising a risk analysis and a risk evaluation

risk analysis

combination of the specification of the limits of the machine, hazard identification and risk estimation

risk evaluation

judgment, on the basis of risk analysis, of whether the risk reduction objectives have been achieved

10. Заменить в тексте всего документа термин «проектировщик» на «изготовитель» и дать следующее определение:

Изготовитель -

любое физическое или юридическое лицо, которое проектирует и/или производит машину (или частично законченную машину) и несет ответственность за соответствие машины (или частично законченной машины) требованиям технических регламентов с целью размещения ее на рынке под собственной торговой маркой или для личного использования.

В отсутствие изготовителя, как определенно выше, любое физическое или юридическое лицо, которое размещает продукцию на рынке или выпускает на рынок обслуживающее оборудование или частично законченную машину, подпадающую под действие ТР, должно рассматриваться как изготовитель.

11. Предлагаемое определение:

«гармонизированный стандарт» означает необязательную техническую спецификацию, принятую органом по стандартизации, называемую ГОСТ или ХХХ, или YYY, на основе сферы компетенции Координационного Совета национальных органов по стандартизации в соответствии с процедурами, установленными в правиле ZZZ Таможенного союза, устанавливающим процедуру по предоставлению информации в области технических стандартов и регламентов.

Статья 6, часть 1

Предложенный новый текст:

Этот технический регламент определяет только существенные требования по охране здоровья и безопасности, которые могут быть дополнены многими более конкретными требованиями для определенных категорий машины. Чтобы помочь изготовителям доказать соответствие этим существенным требованиям и позволить контролировать соответствие существенным требованиям, желательно иметь стандарты, которые согласованы на уровне Таможенного союза для предотвращения рисков, проистекающих из разработки и создания машины.

10. Change in the whole document "designer" by "manufacturer": with the following definition:

Manufacturer -

any physical or legal person who designs and/or manufactures machinery or partly completed machinery and is responsible for the conformity of the machinery or the partly completed machinery with this Technical Regulation with a view to its being placed on the market, under his own name or trademark or for his own use.

In the absence of a manufacturer as defined above, any natural or legal person who places on the market or puts into service machinery or partly completed machinery covered by this TR shall be considered a manufacturer.

11. Proposed definition:

'harmonised standard' means a non obligatory technical specification adopted by a standardisation body, namely the GOST, or the ХХХ, or the YYY, on the basis of a remit issued by the Coordinating Council of national standardization bodies in accordance with the procedures laid down in the rule ZZZ of the Custom Union laying down a procedure for the provision of information in the field of technical standards and regulations.

Article 6, point 1

Proposed new text:

This Technical Regulation defines only the essential health and safety requirements of general application, supplemented by a number of more specific requirements for certain categories of machinery. In order to help manufacturers to prove conformity to these essential requirements and to allow inspection of conformity to the essential requirements, it is desirable to have standards that are harmonised at Custom Union level for the prevention of risks arising out of the design and construction of machinery.

Статья 7

Должна быть установлена система надзора за рынком на территории ТС.

Статья 8, часть 10

Необходимо добавить специальное приложение, которое бы определяло основные элементы, важные для демонстрации соответствия существенными требованиям ТР ТС, и для более точно перечисления необходимого содержания технического файла, основанного на Приложении VII Директивы ЕС.

Статья 9

1. Необходимо разработать Руководство по внедрению ТР ТС.
2. Должна быть установлена организация, которая будет отвечать за это в пределах ТС.
3. Оборудование, которое подпадает под действие нескольких ТР ТС:

Процедура должна быть определена таким образом, чтобы получать только один документ в конце оценки соответствия.

4. Оценка соответствия для "неопасных машин":

Иметь возможность самосертификации, которая эквивалентна принятой в ЕС. Минимальный документ по безопасности, описывающий возможный риск, должен требоваться для любого вида машины. Он должен быть основан на анализе, произведенным изготовителем или его уполномоченным представителем, зарегистрированным в ТС, который должен иметь декларацию соответствия ТР ТС, основанную на Приложении II, части 1, Раздела А Директивы ЕС.

Приложение № 1

Существенные требования техники безопасности должны быть основаны на оценке степени риска по ИСО 12100, а не на умении оператора.

Приложение № 1 должно иметь структуру и содержание такое же, как и Приложение I Директивы ЕС.

Перечень стандартов № 823

Формат перечней стандартов должен быть основан на Решении ТС №629 от 07.04.2011 «Руководящие принципы по разработке перечней стандартов ... »:

«№»; «Элементы ТР ТС»; «Номер стандарта и дата выпуска»; «Название стандарта»; «Примечания».

Article 7

A market surveillance system within the CU should be established.

Article 8, part 10

Add a specific annex for defining the principle of the elements essential to demonstrate the compliance with the essential requirements of the CU TR and for listing more precisely the required contents of the technical file based on Annex VII of the EU Directive.

Article 9

1. A guide for implementing the CU TR is necessary.
2. A Notified Body organization within the CU should be established.
3. Machine where multiple CU TRs apply:

A procedure should be defined to get only one document at the end of the conformity assessment.

4. Conformity assessment for "non dangerous machines":

To have a self-certification equivalent to the EU. A minimum safety analysis document describing the possible risk should be required for any kind of machine.

Base on this basic analysis, the manufacturer or his authorised representative established in the CU should establish a declaration of conformity to the CU TR based on Annex II, part 1, Section A of the EU Directive.

Annex N 1

The essential safety requirements should be based on the risk assessment from ISO 12100 and not on the skill of the operator.

The Annex N 1 should adopt a structure and the contents as the Annex I of the EU Machine Directive.

The list of standards N 823.

The format of the standard lists should be based on the Decision of CU №629 from 07.04.2011 "Guide on lists development ... ":

"N"; "CU TR elements"; "Standard' ID. and Edition"; "Standard' name"; "Notes".

РГ 8 КСП РГ 16

Оборудование, работающее во взрывоопасных средах

Координаторы:

А.Залогин (РФ), Н. Huhle (ЕС)

Цель

Разработка рекомендаций по сближению технического регламента Таможенного Союза 10/2011 «О безопасности оборудования для работы во взрывоопасных средах» с Директивой ЕС 1994/ЕС .

Рекомендации Рабочей группы 16 "О безопасности оборудования для работы во взрывоопасных средах"

В рамках Европейского Союза действует Директива Европейского парламента и Совета от 23 марта 1994 года по сближению законов Государств-Членов об оборудовании и защитных системах, предназначенных для применения в потенциально взрывоопасных атмосферах.

В рамках Таможенного Союза принят Технический регламент ТР ТС 012/2011 «О безопасности оборудования для работы во взрывоопасных средах».

Перед Рабочей группой 16 стояла задача выработать рекомендации по сближению требований вышеуказанных документов.

Необходимо было учесть положения Общей структуры регулирования для оборудования, применяемого во взрывоопасной атмосфере, разработанной Европейской экономической Комиссией ООН (ЕЭК ООН ОСП), а также документы, применяемые в Международной системе сертификации МЭК в соответствии с требованиями стандартов, распространяющихся на оборудование для применения во взрывоопасных средах (МЭК Ex).

На основе проведенного анализа документов АTEX, ТР ТС 012/2011, ОСП ЕЭК ООН и Системы МЭК Ex рабочей группой 16 выработаны следующие рекомендации:

IRT TF 8 WG 16

Equipment in hazardous environments

Convenors:

A. Zalogin (RF), H. Huhle (EU)

Scope

Elaborate recommendations for alignment of Customs Union Technical Regulation CU TR 10/2011 "On safety of equipment intended for use in explosive atmospheres" with EU Directive 1994/EC.

Recommendations of Work Group 16 "On safety of equipment for working in hazardous environments"

In the European Union the Directive 94/9/EC of the European Parliament and the Council of 23 March 1994 on the approximation of the laws of the Member States concerning equipment and protective systems intended for use in potentially explosive atmospheres (ATEX) is used.

In the Customs Union the Technical Regulation TR CU 012/2011 "On safety of equipment intended for use in explosive atmospheres" has been adopted.

The objective of Work Group 16 was to prepare the recommendations on the approximation of the requirements of the above mentioned documents.

There were also considered the provisions of "Common Regulatory Framework for Equipment Used in Environments with an Explosive Atmosphere" developed by the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE CROs) and the documents used in the IEC System for Certification to Standards relating to Equipment for use in Explosive Atmospheres (IECEx System).

Based on the review of the ATEX, TR CU 012/2011, UNECE CROs and the documents of the IECEx System the following recommendations were prepared by Work Group 16:

Рекомендация 1

Область применения

Установить в Техническом регламенте Таможенного Союза ТР ТС 012/2011 «О безопасности оборудования для работы во взрывоопасных средах (далее ТР ТС 012/2011) и в Директиве 94/9 ЕС по сближению законов Государств-членов «Об оборудовании и защитных системах для применения в потенциально взрывоопасных атмосферах» (далее АТЕХ) область применения», которая включает:

- оборудование (электрическое и неэлектрическое) и защитные системы;
- стадии жизненного цикла (обращение на рынке, ввод в эксплуатацию, техническое обслуживание, ремонт и модернизация).

Рекомендация 2

Определения

Установить в ТР ТС 012/2011 и АТЕХ единые определения с учётом положений Международной системы сертификации МЭК Ex (далее МЭК Ex), АТЕХ, ТР ТС 012/2011 и Международного стандарта ГОСТ Р МЭК 60050-426 «Оборудование во взрывоопасных средах» от 01.01.2011.

Рекомендация 3

Технические требования

Установить технические требования в АТЕХ и ТР ТС 012/2011 как в Ex ОЦР и МЭК Ex путём ссылок на стандарты без конкретных требований в тексте.

Рекомендация 4

Оценка соответствия при поступлении в обращение

Установить в АТЕХ и ТР ТС 012/2011 порядок оценки соответствия при поступлении Ex-оборудования на рынок: на основе порядка установленного в Ex ОЦР, и МЭК Ex, который включает Схему 5 (Сертификация на основе испытаний и оценки системы качества) и сертификации единичного изделия

Рекомендация 5

Recommendation 1

Scope

To adopt for the Technical Regulation of the Customs Union TR CU 012/2011 “On safety of equipment intended for use in explosive atmospheres” (hereinafter referred to as TR CU 012/2011) and the Directive 94/9/EC of the European Parliament and the Council of 23 March 1994 on the approximation of the laws of the Member States concerning equipment and protective systems intended for use in potentially explosive atmospheres (hereinafter referred to as ATEX) the scope that covers:

- equipment (electrical and non-electrical) and protective systems;
- lifecycle stages (circulation on the market, putting into operation, maintenance, repair and modernization).

Recommendation 2

Terms and definitions

To adopt for the TR CU 012/2011 and ATEX the uniform definitions taking into account the provisions of the International Certification System IECEx (hereinafter referred to as IECEx), ATEX, TR CU 012/2011 and the International Standard GOST R IEC 60050-426 “Equipment for explosive atmospheres” of 2011-01-01.

Recommendation 3

Technical requirements

To adopt for the ATEX and TR CU 012/2011 the approach to the technical requirements used in the CROs and IECEx documents, that is to make reference to the standards without stating specific requirements in the text of the documents.

Recommendation 4

Conformity assessment when putting into circulation

To adopt for the ATEX and TR CU 012/2011 the procedure of conformity assessment of Ex-equipment on its coming into market based on the procedure adopted in the CROs and IECEx, that is, Scheme 5 (certification based on tests and quality system assessment) and unit verification.

Recommendation 5

Маркирование взрывозащищённости

Принять в ТР ТС 012/2011 знак взрывозащищённости, принятый в АТЕХ.

Рекомендация 6

Оценка соответствия при использования оборудования

Разработать для АТЕХ и ТР ТС 012/2011 Схемы подтверждения соответствия Ex-оборудования при его использовании на стадиях монтажа и установки, в процессе эксплуатации, после ремонта и модернизации на базе ExОЦР и МЭК Ex.

Рекомендация 7

Стандарты

Разработать для АТЕХ и ТР ТС 012/2011 перечни гармонизированных стандартов и порядок введения стандартов в Перечни и их актуализации. Решить для АТЕХ и ТР вопросы сосуществования разных поколений стандартов.

Рекомендация 8

Требования к персоналу

Разработать для АТЕХ и ТР ТС 012/2011 Схемы подтверждения соответствия персонала на базе ExОЦР и МЭК Ex.

Рекомендация 9

Признание органов по оценке соответствия

Разработать на основе документов МЭК Ex критерии аккредитации в АТЕХ и ТР ТС 012/2011 с учётом общих документов ЕС и ТС и документов национальных систем аккредитации России и стран ЕС.

На основе вышеуказанных рекомендаций рабочей группой подготовлены предложения по внесению изменений в АТЕХ и ТР ТС 012/2011, приведённые в **Приложении 2**.

Приложение 2: Таблица - Предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011 и АТЕХ.

Explosion-proof marking

To adopt for the TR CU 012/2011 the explosion-proof symbol used in the ATEX.

Recommendation 6

Conformity assessment for using of equipment

To develop for the ATEX and TR CU 012/2011 the Schemes of conformity assessment of Ex-equipment when it's using at the stages of installation, operation, after repair and modernization based on the CROs and IECEx documents.

Recommendation 7

Standards

To develop for the ATEX and TR CU 012/2011 the lists of harmonized standards and the procedures of standards selection for these lists and updating these lists of standards. To solve for the ATEX and TR CU 012/2011 the issues of co-existence of different generations of standards.

Recommendation 8

Requirements to personnel

To develop for АТЕХ and TR CU 012/2011 the schemes of assessment of personnel competencies based on the CROs and IECEx documents.

Recommendation 9

Acceptance of conformity assessment bodies

To develop based on the IECEx documents the procedure of conformity assessment body's accreditation in the АТЕХ and TR CU 012/2011 taking into account the common documents of the EU and CU and national accreditation systems of Russia and the EU countries.

Based on these recommendations WG 16 has prepared the proposals of changes to be made in the АТЕХ and TR CU 012/2011 specified in **Annex 2**.

Annex 2: Proposals of changes to be made in the TR CU 012/2011 and АТЕХ.

РГ 8 КСП РГ 28

Оборудование, работающее под избыточным давлением

Координаторы:
И. Нечаев (РФ), F. Wohnsland (ЕС)

Цель

Разработка рекомендаций по сближению проекта технического регламента Таможенного Союза «О безопасности оборудования, работающего под избыточным давлением», или любых версий этого проекта с Директивой ЕС 97/23/ЕС Сосуды под давлением.

Технический регламент и директива ЕС PED 97/23

Директива ЕС PED 97/23 фактически начала действовать с 2002 г. после принятия приложений к ней, её цель – сделать едиными правила и нормы проектирования (разработки), изготовления и выпуска на рынок оборудования.

Технический регламент Таможенного союза разрабатывался с учетом как сложившейся практики, многолетнего опыта и действующих стандартов, так и Директивы.

Структурно Регламент и Директива – разные документы. Но есть существенные и несущественные различия.

Существенные различия регламента и директивы

Различие в порядке допуска товара для обращения на рынок, то есть в подтверждении соответствия.

- Различие в порядке сертификации и декларирования
- Различие в требованиях к проектированию и производству оборудования
- Различие в терминах и определениях

IRT TF 8 WG 28

Equipment working under excessive pressure

Convenors:
I. Nechaev (RF), F. Wohnsland (EU)

Scope

Elaborate recommendations for alignment of Customs Union Technical Regulation Draft “On safety equipment working under excessive pressure”, or any draft versions thereof, with EU Directive 97/23/EC Pressure Equipment

Technical regulations vs. European Directive PED 97/23

European Directive PED 97/23 came into effect actually since 2002, upon adoption of appropriate Annexes thereto; its objective is to unify rules and standards of Pressure Equipment design (development), manufacture and placing on the European market.

These Technical Regulations of the Customs Union have been developed with due consideration both of the existing practice, long-term experience and the existing standards and the above European Directive.

Structurally, the Regulations and the above Directive are documents of different nature. But there are some major and minor differences between them.

Customs Union Regulations VS. PED : major differences

Difference in procedures of placing on the market, i.e., in conformity assessment procedures.

- Difference in certification and declaration procedures.
- Difference in requirements for designing and production of Pressure Equipment.
- Difference in terms and definitions.

Неучтенные существенные замечания к регламенту Таможенного союза.

В терминах и определениях взамен определений сроков службы записать:

- «назначенный ресурс» в календарных годах до полной реновации оборудования; он устанавливается изготовителем и может быть продлен однократно, не более, чем на 1 год, после технического диагностирования и экспертного обследования, произведенных при обязательном участии изготовителя или его правопреемника.

- «расчетный ресурс в тыс. часов до замены деталей и узлов, работающих при температурах, при которых допускаемые напряжения определяются факторами ползучести; указывается изготовителем в паспорте на изделие и может быть продлен однократно, не более чем на 10 тыс. часов, после технического диагностирования и экспертного обследования, произведенных при обязательном участии изготовителя или его правопреемника».

Другие разделы должны быть изменены, принимая во внимание приведенные выше положения и определения.

Первоочередные рекомендации по регламенту

До ввода в действие требуются разъяснения о порядке применения Регламента, как это сделано для Директивы.

- Необходимо в разъяснении запретить выбирать из множества связанных стандартов произвольную комбинацию и подчеркнуть необходимость одновременного выполнения всех требований стандартов, образующих внутренне взаимосвязанные системы.
- В разъяснении необходимо обратить внимание на то, что монтаж и производство оборудования регулируются по-разному. Исходя из п.16 ст. 4 весь материал, который необходим для монтажа оборудования, должен поставлять изготовитель оборудования.

Significant provisions proposed, but not yet included into Customs Union regulations

Instead of the term and definition “service life”, we propose the following:

- “life expectancy” in calendar years till complete renovation of Pressure Equipment; it should be specified by the manufacturer and may be extended one time, at least by 1 year only, upon completion of technical diagnostics and expert examination to be carried out under mandatory participation of the manufacturer or his legal successor.

“design service life” in thousands of working hours, completed till replacement of parts and assemblies, operating at temperatures, where and when allowable stresses are determined by creeping factors; it shall be specified in the appropriate Manufacturer’s Data Certificate for specific product and may be extended one time, at least by 10 thousand working hours only, upon completion of technical diagnostics and expert examination to be carried out under mandatory participation of the manufacturer or his legal successor.

Other articles should be changed with due considerations of the above mentioned provisions and definitions.

High-priority recommendations for regulations

Before introducing the Regulations into effect, their explanations are required and interpretations with respect to application procedures of the Regulations, as it is the case with the European Pressure Equipment Directive.

- The explanations should state that it is not allowed to select an optional or random combination of a great number of the associated standards; it should be noted that it is a must to comply with all standards which form interrelated and integrated systems.
- It should be noted in the explanation and interpretations that Pressure Equipment manufacture and erection are regulated in different ways. Based on Cl.16 Art. 4, all materials required for erection shall be delivered by the pressure equipment manufacturer.

- Перечень связанных стандартов требует существенной доработки, в первую очередь в выборе и классификации стандартов.
- Необходимо определить, какие связанные стандарты требуют пересмотра и уточнения для соответствия Регламенту.
- Определить, какие перспективные стандарты должны быть разработаны и приняты в развитие Регламента и расширения его применения.
- Определить, взамен каких из национальных стандартов стран Таможенного Союза, входящих в список связанных стандартов, целесообразно вновь разработать общие межгосударственные стандарты
- Определить порядок регулирования обращения оборудования на вторичном рынке
- Статья 4, пункт 4, подпункт 1 требует соблюдение основополагающих требований безопасности, установленных Приложением 2 к настоящему техническому регламенту. При этом Требования по приложению 2 в приведенной редакции ограничивают развитие и применение новых материалов, принципов безопасности. Нужно или изменить формулировку приложения 2. или формулировку пункта регламента, который на него ссылается.
- Выполнение требований п.п. 1 и 11 приложения 2 на практике обеспечивается за счет сочетания конструкторских решений, необходимого материального исполнения, расчетов на прочность и т.д. Поэтому, принципиально важно указать, что эти требования должны учитываться при проектировании оборудования, а не только при расчете на прочность, как в проекте Регламента.
- Допускаемые напряжения и коэффициенты запаса тесно связаны с используемыми расчетными формулами и техническими требованиями к оборудованию. Они отличаются в различных системах норм, используемых при проектировании и поставках оборудования в страны Таможенного Союза: ГОСТ, EN, ASME Code, обеспечивающих примерно одинаковый уровень безопасности.

- The list of the associated standards should be essentially reworked, at first it is applicable to selection and classification of the standards.
- It is required to specify what associated standards should be revised and clarified in order to comply with the Regulation.
- It should be defined what perspective associated standards should be prepared and adopted in order to develop the Regulation and expand its scope of application.
- It should be scheduled what national standards of the Customs Union countries from the list of the associated standards may be well-handled and utilized for development of new Customs Union interstate standards
- The regulation procedure for placing of Pressure Equipment on the secondary market should be elaborated
- Article 4, Cl. 4, sub-cl. 1 requires to meet the essential safety requirements specified in Appendix 2 to the Technical Regulation. Therewith, the requirements in accordance with Appendix 2 in the edition, as mentioned above, put limitation on development and use of new materials and safety criteria. It is necessary either to change the wording of Appendix 2 or the same of the Regulations' clause to be referred to.
- Meeting the requirements of Cl.1 and it.11 in Appendix 2 in practice is ensured by a combination of design concepts, required material implementation, strength analysis, etc. Therefore, it is of crucial importance to point out that these requirements should be considered in the Pressure Equipment designing, but not only in the strength analysis, as stated in the draft of the Regulation.
- The allowable stresses and safety margins are closely related to the applicable design formulas and technical requirements for the Equipment. They are different in different systems of codes and regulations used in designing and supply of the Pressure Equipment to the Customs Union countries: GOST, EN, ASME Code, providing nearly the same safety level.

- Жесткое использование системы коэффициентов запаса, приведенной в п.17 приложения 2 приведет к необоснованному фактическому запрету импорта значительной части оборудования спроектированного и изготовленного по зарубежным стандартам, например, оборудования из аустеничных сталей, выполненного в соответствии с ASME Code

Система коэффициентов запаса, приведенная в п.17 Приложения 2 не полностью соответствует действующим российским (ГОСТ Р 52857.1-2007) и межгосударственным (ГОСТ 14249-89) стандартам, используемым в странах Таможенного союза. В результате, в некоторых случаях неоправданно значительно увеличатся толщины стенок и вес сосудов и аппаратов.

- Поэтому, п.17 приложения 2 следует либо убрать, либо сделать менее категоричным. Например, записать его в редакции: допускается или рекомендуется при расчете на прочность по предельным нагрузкам ... определять допускаемые напряжения по следующим формулам: ...
- Серьезное ограничение для рынка оборудования может внести и п. 6, 29,30 приложения 2, например, для котлов-утилизаторов импортного производства и разработки, для коррозионностойкого оборудования. Поэтому предлагается приложение 2 сделать рекомендательным.

- Rigid condition to apply safety margin system specified in Cl.17, Appendix 2, will result actually in unjustified prohibition on imports of a considerable part of Equipment, designed and manufactured according to other national standards, for example, it is applicable to Equipment made of austenitic steels according to ASME Code.

The system of safety margins given in Cl.17, Appendix 2, are not in full compliance with applicable Russian standards (GOST R 52857.1-2007) and interstate standards (GOST 14249-89) which are in force in the countries of the Customs Union. As a result, in certain cases, pressure vessel and heat exchanger wall thicknesses and weights should be unreasonably exceeded.

- Therefore, Cl.17, Appendix 2, should be either deleted, or its wording should become less categorical. For example, the following wording could be proposed: "it is allowed or recommended in ultimate strength analysis ... to determine allowable stresses by the following formulas: ..."
- A serious restriction for Pressure Equipment market may be imposed by provisions Cl. 6, 29, 30, Appendix 2, e.g., for Heat Recovery Steam Generators made or designed by overseas manufacturers, corrosion resistant steel equipment. Therefore, it is proposed that Appendix 2 should be applied as recommended one.



РГ 8 КСП РГ 42

Строительство

Координаторы:

Л. Барина (РФ), R. Oly (ЕС)

Цель

Разработка рекомендаций по сближению проекта технического регламента Таможенного Союза «О безопасности зданий и сооружений, строительных материалов и изделий», или любых версий этого проекта с Директивой ЕС 89/106/ЕЕС и Регламентом 2011/305/ЕС

Рекомендации по сближению систем технического регулирования РФ и ЕС в области строительства

Участниками РГ 42 с российской стороны (с участием европейских экспертов в рамках проекта «Сближение систем технического регулирования, оценки соответствия и сертификации РФ и ЕС») проведен анализ российской и европейской систем технического регулирования в строительстве с изданием справочно-методического пособия «Анализ российской и европейской систем технического регулирования в строительстве. Техническое регулирование в строительстве в рамках Таможенного союза», в котором проведено подробное сравнение двух систем, а также дано описание вновь формируемой системы в Таможенном Союзе, сделаны рекомендации по гармонизации систем.

На основании проведенного анализа в целях сближения систем технического регулирования РФ и ЕС в области строительства предлагается организовать следующие работы.

IRT TF 8 WG 42

Construction

Convenors:

L. Barinova (RF), R. Oly (EU)

Scope

Elaborate recommendations for alignment of Customs Union Draft Technical Regulation “On safety of buildings and structures, building materials and products”, or any draft versions thereof, with EU Directive 89/106/EEC – Construction products Directive & 2011/305/EC – regulation

Recommendations on harmonization of Technical Regulation Systems in construction of the Russian Federation and the European Union

Members of WG 42 from Russian side with participation of the European experts from the project “Approximation of Technical Regulation Systems of the Russian Federation and the European Union” have analysed Russian and European systems of technical regulation in construction. As a result the methodological guide with the title “Analysis of Russian and European systems of technical regulation in construction. Technical regulation in construction in the Customs Union” was issued. The Guide contains detailed comparison of the two technical regulation systems, explains the newly formed technical regulation system of the Customs Union and includes recommendations on how to harmonize the systems.

In order to approximate Russian and European systems of technical regulation in construction the actions below are proposed to be made using the results of the analyses from the Guide.



1. Работы по дальнейшей гармонизации технического регламента Таможенного союза «О безопасности зданий и сооружений, строительных материалов и изделий» и Регламента ЕС №305/2011 «Об установлении гармонизированных условий для распространения на рынке строительной продукции и отмене директивы 89/EEC»:

1.1. Гармонизация подзаконных актов, методических рекомендаций, руководств и интерпретационных листов, обеспечивающих применение регламентов;

1.2. Подготовка предложений по разработке гармонизированных с европейскими стандартами национальных и межгосударственных стандартов, обеспечивающих доказательную базу технического регламента Таможенного союза «О безопасности зданий и сооружений, строительных материалов и изделий».

2. Работы по учету требований безопасности для зданий и сооружений в рамках сотрудничества между СЕН-СЕНЕЛЕК и Росстандартом на основе планируемого к подписанию Соглашения:

2.1. Установить регламент взаимодействия с указанием сроков проработки вопросов каждой из сторон (СЕН-СЕНЕЛЕК и Росстандарт) при рассмотрении предложений о разработке национальных приложений РФ к стандартам EN для климатических, геофизических и др. условий России;

2.2. установить регламент взаимодействия с указанием сроков проработки вопросов каждой из сторон (СЕН-СЕНЕЛЕК и Росстандарт) при рассмотрении предложений по определению сроков параллельного сосуществования стандартов EN и ГОСТ;

2.3. провести сопоставление технических комитетов Росстандарта с техническими комитетами СЕН-СЕНЕЛЕК для внесения взаимных предложений об участии экспертов в их работе;

2.4. провести анализ стандартов EN, необходимых для принятия в Российской Федерации в целях обеспечения производства современных строительных материалов и изделий, проведения испытаний и измерений.

1. Further harmonization of the Customs Union draft regulation “Safety of Buildings, Structures, Construction Materials and Products” and EU Regulation No 305/2011 “Laying down harmonized conditions for the marketing of construction products and repealing Council Directive 89/106/EEC:”

1.1. Harmonize different legal documents, methodological recommendations, guides and interpretation documents that allow using the regulation;

1.2. Prepare proposals on development of Russian and multinational standards harmonized with EN standards that will prove the fulfillment of Customs Union regulation “Safety of Buildings, Structures, Construction Materials and Products”.

2. Consideration of issues related to the safety of buildings during cooperation process which will be based on the future agreement between Rosstandart and CEN-CENELEC:

2.1. Establish order of interaction between Rosstandard and CEN-CENELEC with the determination of fixed time needed to review the proposals made on EN modifications associated with the Russian territory climatic and geographical conditions;

2.2. Establish order of interaction between Rosstandard and CEN-CENELEC with the determination of fixed time needed to review the proposals on coexistence period of Russian standards and EN standards implemented in Russia;

2.3. Perform comparison of Rosstandard and CEN-CENELEC technical bodies in order to make mutual proposals on participation;

2.4. Perform analyses of EN standards, needed to be implemented in Russia to start the production and the test of modern construction products;



3. Работы по вопросу внедрения Еврокодов в Российской Федерации.

3.1. совместно проработать со стороны представителей СЕН-СЕНЕЛЕК, Росстандарта, а также представителей европейских и российских компаний вопрос принятия Еврокодов в России в качестве российских сводов правил, в целях соблюдения разделения компетенций между Росстандартом и Госстроем;

3.2. определить первоочередные стандарты EN, на которые имеются ссылки в Еврокодах, перевод которых необходимо провести в целях осуществления работ по проектированию зданий и сооружений с применением Еврокодов;

3.3. организовать постоянно действующие специализированные рабочие группы с участием европейских и российских экспертов для решения следующих задач:

- участия российских специалистов в разработке третьего поколения Еврокодов;

- разработки национальных приложений к Еврокодам с учетом опыта экспертов из стран-участниц ЕС;

- адаптации и внедрения программного обеспечения для проектирования с применением Еврокодов;

- организации взаимных технических визитов в испытательные лаборатории стран-участниц Евросоюза и России для оценки применимости определенных строительных материалов и изделий при проектировании зданий и сооружений с использованием Еврокодов для строительства на территории РФ;

- разработки и (или) перевода и внедрения справочных пособий и руководств для профильных специалистов по практическому применению Еврокодов;

- организации систематических тренингов (семинаров) по тематике рабочих групп для обучения практикующих специалистов.

3. Continuation of work related to implementation of Eurocodes in Russia.

3.1. Together with Russian and European companies, CEN and CENELEC and Rosstandard study the problem of competences of Rosstandard and Gosstroy related to implementation of Eurocodes in Russia;

3.2. Specify the most important EN standards referred to Eurocodes which need to be translated to be able to make design of buildings using Eurocodes

3.3. Organize standing special working groups with participation of Russian and European expert to perform the issues stated below.

- participation of Russian experts in the development of the new generation of Eurocodes

- development of National Annexes for Eurocodes using the experience of European experts

- adoption of the design-creating software which is used by civil engineers when making structures according to Eurocodes;

- organization of mutual visits in the testing labs situated in EU and Russia to assess the applicability on the Russian territory of construction materials and products incorporated in the buildings designed using Eurocodes

-developing and (or) translation and implementation guides for experts on practical implementation of the Eurocodes

- organization of trainings and workshops for the practicing civil engineers on how to make design using Eurocodes.

РГ 8 КСП РГ 47 Энергоэффективность

Координаторы:
А. Онищук (РФ), Dr. Ralph Sporer (ЕС)

Цель

Разработка рекомендаций для сближения технического регламента Таможенного Союза проекта ТР ТС «О требованиях энергетической эффективности бытовых, иных энергопотребляющих устройств и их маркировке» или любых версий этого регламента и Директивы ЕС

Рекомендации по сближению требований Технического регламента «Об информировании потребителя об энергетической эффективности электрических энергопотребляющих устройств» и Директивы ЕС

Статья 2 Директивы ЕС 1062-2010-ЕС от 28 сентября 2010 года, трактует термин «видеомонитор» отлично от того, как это изложено в техническом регламенте Таможенного союза. На лицо упрощение определения при переводе.

Если Директива ЕС №1062/2010 регулирует телевизоры и видеомониторы, которые представляют собой большие телевизоры с возможностью подключения к компьютеру, то в проекте технического регламента Таможенного союза данный термин расширили и на обычные компьютерные мониторы, что не является правильным, так как изложенные в нем методы измерения и определения классов энергетической эффективности не адаптированы для мониторов.

Требования к телевизорам, устанавливаемые техническим регламентом Таможенного союза в текущей редакции, представляют собой неполный перевод Директивы ЕС.

IRT TF 8 WG 47 Energy efficiency for household

Convenors:
A. Onischuk (RF), Dr. Ralph Sporer (EU)

Scope

Elaborate recommendations for alignment of possible TR CU “On energy efficiency requirements for household and other energy-consuming devices and their labeling”, or any draft versions thereof, with EU Legislation.

Recommendations on approximation of the draft of technical regulations “On informing consumers about the energy efficiency of electric energy consuming devices” and EU Directive

Article 2, Directive 1062-2010-EC from September 28, 2010, interprets the term “monitor” different as it set out in the Technical regulation of the Custom Union because of the simplification of definition in translation.

If the EU Directive 1062-2010 regulates TVs and video monitors, which are large TVs with the ability to connect to the computer, in the draft of Technical regulations of Customs Union this term was extended and includes conventional computer monitors. It is not correct because methods of measuring and defining classes of energy efficiency are not adapted for monitors.

Requirements for television set by technical regulations of the Customs Union in the current wording represent a partial translation of EU Directive.

Оригинальный термин из директивы:

«(3) ‘television monitor’ means a product designed to display on an integrated screen a video signal from a variety of sources, including television broadcast signals, which optionally controls and reproduces audio signals from an external source device, which is linked through standardised video signal paths including cinch (component, composite), SCART, HDMI, and future wireless standards (but excluding non-standardised video signal paths like DVI and SDI), but cannot receive and process broadcast signals;»

В переводе на русский:

“Телевизионный монитор – это устройство, предназначенное для отображения на экране видео сигнала от различных источников, включая телевизионные сигналы, которое также как опция может воспроизводить аудиосигналы от внешних источников и которое связано с ними через стандартизированные шнуры, включая тюльпаны (компонентный, композитный), SCART, HDMI и будущие беспроводные стандарты (за исключением нестандартных видеосигналов через шнуры DVI и SDI), но которое не может получать и обрабатывать сигналы радиопередачи”.

Регламент должен четко отделить, что он не распространяется на мониторы компьютерные. В настоящей редакции термина видеомонитор, под него попадают и мониторы компьютерные.

Однозначного понимания термина «видеомонитор» нет до сих пор даже в Евросоюзе.

Так как видеомониторы являются достаточно редким продуктом, чтобы не создавать проблем и недопонимания на рынке, распространяется регламент Таможенного союза на обычные мониторы или нет, рекомендуется исключить из области распространения Регламента видеомониторы.

Если всё-таки будет применяться определение из директивы ЕС, то рекомендуется расширить список исключений, добавив в него D-Sub (VGA).

Необходимо предусмотреть плавный переходный период - 1-2 года, в течение которого регламент считается вступившим в силу и может применяться, но это делается

The original term of the Directive:

«(3) ‘television monitor’ means a product designed to display on an integrated screen a video signal from a variety of sources, including television broadcast signals, which optionally controls and reproduces audio signals from an external source device, which is linked through standardised video signal paths including cinch (component, composite), SCART, HDMI, and future wireless standards (but excluding non-standardised video signal paths like DVI and SDI), but cannot receive and process broadcast signals;»

Russian translation:

“The TV monitor is a device designed to display video signals from a variety of sources, including television signals, as well as the option to play audio signals from external sources and linked them through standardized cords, including tulips (component, composite), SCART, HDMI and future wireless standards (except for non-standard video signals via DVI and SDI cords), but which cannot receive and process signals from radio broadcasts”.

The Regulation should clearly indicate that it does not apply to computer monitors. In the present edition of term “video monitor” includes computers’ monitors.

Clear understanding of the term «monitor» not exists so far even in the European Union.

Video monitors are fairly rare product and for not create problems and misunderstandings in the market if usual monitors are the subject of the Customs Union TR or not, it is recommended to exclude from the scope of Regulation the term “monitors”.

If will apply the definition from EU Directive it is recommend to expand the list of exceptions by adding the D-Sub (VGA).

There should be a smooth transition period for 1-2 years, during which the regulation is considered as entering into force and can be used, but it is done on a voluntary basis. The

на добровольной основе. Переходный период важен для российского рынка, где производители уже сейчас обязаны маркировать продукции наклейками энергетической эффективности отличными по дизайну от тех, которые приводятся в проекте технического регламента Таможенного союза.

Внести изменение в отношении требования к языку эксплуатационных документов: «Эксплуатационные документы выполняются на русском языке и на государственном языке того государства – члена Таможенного союза, где осуществляется продажа продукта, при наличии соответствующих требований в национальном законодательстве государства – члена Таможенного союза».

РГ 47 считает, что каждая группа продуктов должна регулироваться отдельным законодательным актом, как это делается в ЕС. Общий текст должен содержать основную информацию, касающуюся продукции и обязательств. Он будет дополняться конкретными требованиями, разработанными для каждой категории продукции. Такой подход придаст больше гибкости при обновлении и пересмотре законодательства, поскольку это позволит пересматривать текст отдельно, необходимости пересматривать весь законодательный акт.

РГ 47 рекомендует по возможности использовать регулятивные акты для групп товаров, классов энергетической эффективности и соответствующие классы энергоэкономичности, как это делается в текстах ЕС.

Предприятия, которых может затронуть законодательство по энергетической маркировке продукции, должны принимать участие к процессу разработки законодательства с самого начала. Роль и форму участия промышленности должна быть прописана в соответствующих нормативных положениях и гарантирована государством.

Для обеспечения надлежащего и эффективного применения производителями и ретейлерами законодательные акты должны предусматривать переходный период перед обязательным применением всех положений. В этот переходный период производители могут добровольно

transition period is very important for the Russian market, where producers have already obliged to label products with energy efficiency labels that are different by design from those that are prescribed in the draft of the technical regulation of the Customs Union.

Make the change in the requirements for language of operational documents: "Operational documents must be in Russian and in the official language of the Member State of the Customs Union, which is selling a product, if there are the appropriate requirements in the national legislation of a Member State of the Customs Union".

WG 47 believes that each product group should be regulated by its own legislative text, similarly to EU's approach. An overarching framework text would contain the main information relating to the layout, obligations. It would be complemented by product specific regulation for each product category. This would bring more flexibility whenever the legislation needs update as it would allow revising text independently without having to reconsider the whole legislative architecture.

WG 47 recommends, wherever possible, using the same regulated product groups, classes of energy efficiency and corresponding EEI values like in the EU texts.

Industries affected by energy labelling regulation should be informed and invited to join the regulation development process from the very beginning. The role and form of industry participation should be stated in relevant regulation provisions and guaranteed by the State.

In order to ensure a proper and efficient implementation by manufacturers and retailers, the legislative text should allow transition period ahead the mandatory application of the provisions. In this transition period, manufacturers could voluntarily follow either the current national legislation in each of the Customs Union countries, or the new technical

следовать действующему национальному законодательству каждой из стран Таможенного союза, либо новым техническим регламентам. Переходный период позволит производителям и ретейлерам подготовить всю документацию, необходимую для выполнения прописанных административных процедур. Без переходного периода могут возникнуть проблемы при применении законодательных актов и ограничение потребителя в выборе продукции до тех пор, пока производители смогут вновь обеспечить полное соблюдение нового законодательства.

Маркировка

Следует четко указать, что регламент по энергомаркировке стремится предоставлять потребителям надежную, сопоставимую и структурированную информацию о энергоэффективности продукции перед покупкой.

Вся необходимая информация, таким образом, должна отображаться на одной метке, чтобы обеспечить потребителю возможность легко сравнивать различные модели.

Единообразии метки: РГ 47 очень высоко оценивает включение единого формата метки в проект технического регламента и настоятельно рекомендует сделать этот формат метки обязательным для всех производителей. Энергомаркировка призвана сделать легким для потребителей сравнение продукции различных марок.

Поэтому требуется введение общего, фиксированного макета для всех поставщиков. Если промышленности будет позволено выбрать свой собственный формат, это приведет к введению в заблуждение потребителей, отсутствию прозрачности и привести к путанице.

Кроме того, в регламенте можно очень хорошо определить точный формат, используемый для каждого типа продукции, а в качестве дополнительных параметров допустить небольшое изменение в зависимости от категории товаров.

Стандарты

Для облегчения точности, повторяемости и сопоставимости данных международные и / или европейские гармонизированные стандарты следует рассматривать как основу для любых межгосударственных и российских национальных стандартов в области энергоэффективности и

regulation. The transition period would allow manufacturers and retailers to prepare all the documentation required and fulfil the necessary administrative procedures. Without a transition period, supply disruptions could occur and limit consumer choice until manufacturers can again ensure full compliance with the new legislation.

Label layout

It should be clearly stated that the energy labelling regulation aims to provide consumers with reliable, comparable and structured information about energy efficiency of products prior to its purchase.

All the necessary information should thus be displayed within the same label in order to allow the consumer easy access to comparison between models.

Uniform label: WG 47 very much commend the inclusion of one label format in the draft technical regulation and would strongly recommend that this label format is compulsory for all manufacturers. The purpose of the energy label is to make it easy for consumers to compare products from different brands. This requires a common, fixed layout for all suppliers. If industry is allowed to choose its own format, consumers will lose out as the label will lack transparency and cause confusion.

In addition, the regulation could very well define the exact format to use for each type of products, as parameters to include change slightly across product categories.

Standards

In order to facilitate accurate, repeatable and comparable figures, international and/or European harmonised standards should be considered as basis for any interstate and Russian national standards for energy efficiency and performance characteristics. It would be seen as a guarantee of

характеристик производительности. Они будут являться гарантией гармонизации требования к продукции в стандартах России/Таможенного союза и стран ЕС.

Надзор за рынком

Надзор за рынком в области энергомаркировки бытовых приборов очень важен. Технические регламенты должны обеспечивать учет процедуры проверки декларируемого потребления энергии соответствующими органами, ответственными за безопасное и эффективное соблюдение законодательных требований к маркировке продукции на рынке и защиту потребителей от недостоверной информации.

Связь.

Информация, представленная на этикетке и отображаемая при продаже продукции в магазинах должна систематически дополняться более точной имеющейся информацией. Однако информация по энергоэффективности должна быть ограничена действительно необходимыми сведениями, с четким упором на маркировку по энергоэффективности, избегая простого расходования бумаги, используемой для документации, и дублирования содержания маркировки по энергоэффективности. Дополнительное расходование бумаги, несомненно, противоположно цели обеспечения эффективности регламента по энергоэффективности, который нацелен на уменьшение антропогенного воздействия на окружающую среду.

Ретейлеры, как привилегированный канал по взаимодействию с потребителем, также должны рассматриваться как предмет области действия технического регулирования. Их роль и обязанности должны быть четко определены.

harmonisation between products requirements in Russia/Customs Union countries and the EU.

Market Surveillance

Market surveillance activities for household appliance energy labelling declarations are essential. The technical regulation must ensure that verification procedures of energy labelling declarations by relevant authorities are addressed to secure effective enforcement of the labelling legislation in the market and to protect of consumers against misleading information.

Communication

The information provided on the label displayed in shops should be systematically complemented by more refined information available. However communicating on energy efficiency should be limited to really necessary channels with clear focus on energy label avoiding waste of paper being used for documents duplicating content of energy label. Additional waste of paper is clearly opposite to the goal of energy efficiency regulation intended to decrease the anthropogenic impact on the environment.

Retailers, as privileged communication channel with the consumers, should also be addressed in the Technical regulation. Their role and obligations should be clearly defined.

РГ 8 КСП РГ «Железнодорожный транспорт»

Координаторы:

О. Сеньковский (РФ) / R. Epstein (EC)

Цель

Разработка рекомендаций для сближения технического регламента Таможенного Союза ТР.

ТР ТС 001/2011 “О безопасности железнодорожного подвижного состава”
ТР ТС 002/2011 “О безопасности ВСМ”,
ТР ТС 003/2011 “О безопасности железнодорожной инфраструктуры, или любых других версий проекта ТР с Директивами ЕС 2004/50/ЕС Интероперабельность трансевропейских ВСМ; 2004/50/ЕС Интероперабельность обычных трансевропейских железнодорожных систем.

Рекомендации по сближению технического законодательства в области железнодорожного транспорта

В целях повышения эффективности решения задач по развитию стандартизации в области железнодорожного транспорта:

– рекомендовать Федеральным органам, выполняющим регулятивные функции в области железнодорожного транспорта, предусматривать в Федеральных целевых программах мероприятия по нормативному обеспечению новых технологий;

– структурным подразделениям, участвующим в реализации Федеральных целевых программ, в приоритетном порядке обеспечить разработку национальных и межгосударственных стандартов для новых технологий;

– при разработке стандартов использовать практику передовых железнодорожных компаний в области разработки национальных стандартов;

- осуществлять гармонизацию нормативной документации в области железнодорожного транспорта России и Европейского Союза;

IRT TF 8 WG „Railway“

Convenors:

O. Senkovski (RF)/ R. Epstein (EU)

Scope

Elaborate recommendations for alignment of Customs Union Technical Regulation

TR CU 001/2011 “On safety of rolling stock”
TR CU 002/2011 “On security of high speed trains”,

TR CU 003/2011 “On security of railway infra structure” or any draft versions thereof, with EU Directives 2004/50/EC Interoperability of trans-European high-speed rail system; 2004/50/EC Interoperability of trans-European conventional rail system.

Recommendations for approximation of regulatory systems in railways sector.

In order to improve the development of standardization in the field of railway transport:

-to recommend to the Federal bodies with regulatory functions in the field of railway transport provide in the Federal target programs the activities to ensure regulation of new technologies;

– industry involved in the implementation of federal target programs must ensure as a matter of priority the elaboration of national and international standards for newly created technologies;

– to use in process of developing standards best practices in the area of corporate standardization of the railways companies. As the base of national standards use the standards of organizations;

- to implement the harmonization of regulations in the field of railway transport of Russia and the European Union;

– рекомендовать железнодорожным компаниям предусматривать в инвестиционных программах затраты на разработку и внедрение международных, межгосударственных и национальных стандартов;

С учетом международного опыта обеспечить подготовку нормативной базы, направленной на улучшение технических параметров и характеристик, в том числе:

1. В области подвижного состава:

- непрерывного улучшения потребительских свойств (производительность, скорость, мощность, комфорт, сохранность грузов, эргономика);

- снижения стоимости жизненного цикла;

- повышения безопасности движения с обеспечением требуемых показателей ресурса и риска;

- повышения надежности и коэффициента готовности;

- уменьшения вредного воздействия на окружающую среду.

2. В области развития скоростного и высокоскоростного движения:

- создания высокоскоростных электропоездов с конструкционной скоростью до 400 км/ч, скоростных поездов-160км/ч (в вариантах постоянного тока, переменного тока и двухсистемном);

- создания нормативной базы и системы технического обслуживания скоростного и высокоскоростного подвижного состава и инфраструктуры;

- создания технических средств для организации скоростного и высокоскоростного движения;

- подготовки кадров для обеспечения скоростного и высокоскоростного движения; В целях интеграции железнодорожного транспорта Российской Федерации в международные транспортные системы, считать основной стратегической задачей до 2030 года, формирование максимально унифицированного технического и технологического пространства в сфере международных сообщений, в том числе снижение технических барьеров при осуществлении перевозок железнодорожным транспортом в международном сообщении.

– to encourage to railways companies to provide investment programs costs for the development and implementation of international, intergovernmental and national standards;

In the light of international experience to prepare the regulatory base aimed at improving of technical parameters and characteristics, including:

1. In the area of rolling stock:

-continuous improvement of consumer properties (performance, speed, power, comfort, safety, ergonomics);

-reduce the cost of the life cycle;

-improving traffic safety, ensuring the required resource and risk indicators;

-reliability and availability;

-reduce the harmful effects on the environment.

2. In the field of development of express and high-speed traffic:

- create high-speed trains with the constructional speed up to 400 km/h, high-speed trains with the constructional speed up to 160 km/h (in DC, AC and two phases current);

- creation of a regulatory base and system maintenance of express and high-speed rolling stock and infrastructure;

- create technical means to express and high-speed traffic;

- training for the express and high-speed traffic;

Consider as the main strategic tasks before 2030 the integration of railway transport of the Russian Federation into the international transport system, possible formation of unified technical and technological space in the sphere of international posts, including the reduction of technical barriers in the implementation of railways transportations in international traffic.



Осуществление этой задачи возможно путем гармонизации требований национальных стандартов с международными и региональными стандартами.

Кроме этого необходимо обеспечить:

- введение в действие единых технических регламентов на «пространстве 1520»;
- создание системы поддерживающих стандартов и сводов правил для единых технических регламентов на «пространстве 1520»;
- разработку и принятие стандартов (сводов правил), применение которых на добровольной основе обеспечивает выполнение требований технических регламентов в сфере железнодорожного транспорта;
- разработку и принятие нормативных документов для интеграции систем сертификации на железнодорожном транспорте в рамках единой системы аккредитации органов по сертификации;
- устранение правовых коллизий между законодательством о техническом регулировании и законодательством о железнодорожном транспорте, о контроле и надзоре в сфере железнодорожного транспорта.

Гармонизация технического законодательства России и стран Европейского союза в области железнодорожного транспорта - Отчет

В настоящее время развивается ряд инициативных направлений сотрудничества между ЕС и Россией в области железнодорожной стандартизации.

Прежде всего, усилия были предприняты под эгидой Круглого стола промышленников и предпринимателей Россия-ЕС в рамках Рабочей группы 8 «Техническое регулирование». В рамках этой группы была создана специальная рабочая группа, с участием европейских и российских экспертов. Несколько встреч участников этой рабочей группы проведено с декабря 2011 по октябрь 2012 года, и этот отчет представляет собой результат проделанной работы.

This task is possible through harmonization of the requirements of national standards with international and regional standards.

In addition need to provide:

- introduction of uniform technical regulations on "Space 1520";
- establishment of a system of support standards and codes for uniform technical regulations on "Space 1520";
- the development and adoption of standards (codes of rules), which on a voluntary basis ensure compliance with the requirements of technical regulations in the field of railway transport;
- the development and adoption of normative instruments for the integration of systems of certification for railway transport under a common system of accreditation of certification bodies;
- removal of legal conflicts between the law on technical regulation and legislation on railways transport, the control and supervision in the field of railway transport.

Harmonization of technical legislation of Russia and the countries of the European Union in the field of rail – Report

Several initiatives are currently under way between EU and Russia in regard to cooperation in railway standardisation.

First of all, efforts have been initiated under the umbrella of the EU-Russia Industrialists' Round table Task force 8 technical regulation. Within this taskforce, a specific working group, involving both European and Russian experts, has been created to study the topic of railways. The experts of this working group met several times between December 2011 and October 2012 and this report directly results from their working group.

Первая встреча, с участием UNIFE (Европейской Ассоциации железнодорожного транспорта) состоялась в Москве 18 июля 2012 года, на которой была представлена презентация работы по взаимному признанию деятельности рабочей группы в Европе. Представлен единый список терминов и определений.

Вторая рабочая сессия состоялась 19 сентября в Берлине в рамках конференции *“Железнодорожное машиностроение: Трамплин для более близкого сотрудничества между 1520 и 1435”*. В рамках этой встречи достигнуто признание результатов работы, принято участниками как хорошее предложение по развитию в гармонизации стандартов и законодательного регулирования между ЕС и Россией.

Наконец, последняя встреча была проведена 23 октября 2012 в Казани в рамках Конференции Круглого стола промышленников и предпринимателей.

Параллельно, в мае 2012 с целью укрепления сотрудничества по вопросам взаимодействия между европейской и российской промышленностью был подписан Меморандум о взаимопонимании и сотрудничестве между UNIFE и НП ОПЖТ (Некоммерческое партнерство «Объединение производителей железнодорожной техники»). Этот Меморандум касается более тесного сотрудничества по вопросам стандартизации и технического регулирования, включая работу РГ 8 КСП.

Стоит отметить, что в тоже время состоялись различные встречи между правительственными органами ЕС (например, Европейская комиссия, Европейское Железнодорожное Агентство, СЕН-СЕНЕЛЕК) и российскими органами власти и государственным органом по стандартизации по этим вопросам. Например, соглашение о сотрудничестве, касающееся различных областей промышленности, включая Железные дороги, в настоящее время обсуждается между СЕН-СЕНЕЛЕК и Росстандартом. Проведение большой конференции по общим вопросам железнодорожного транспорта было организовано в октябре 2012.

A first meeting involving also UNIFE (the Association of the European Rail Industry) took place in Moscow on 18th of July, where the work being done on Cross Acceptance in Europe was presented and explained. It was also presented a common set of terms and definitions.

A second working session took place on 19th of September in Berlin, at the occasion of the *“Railway Engineering: A Springboard to a Closer Partnership between 1520 & 1435”* Conference. At this occasion the Cross-Acceptance was agreed by the participant as a good proposal for progressing in the harmonization of both standards and regulation aspects between EU and Russia.

Finally, a last meeting was held on 23rd October 2012 in Kazan, at the occasion of the EU-Russia Industrialist Roundtable conference.

In parallel, a Memorandum of understanding and Cooperation was signed between UNIFE and NP-UIRE (Russian Union of Manufactures of Railway equipment) in May 2012 with the aim of reinforcing cooperation on matters of interests for both EU and Russian industries. This Memorandum foresees in particular cooperation on technical and standardisation matters, including on the “Task force 8”-related matters.

In parallel, it is worth noting that various contacts have been held between EU (e.g. European Commission, European Railway Agency, CEN/CENELEC) and Russian authorities and standardisation body on these matters. For instance, a cooperation agreement covering different industrial field, including Railways is currently discussed between CEN/CENELEC and Rosstandard. A specific conference on common research activities in rail has also been organised in October 2012.

Российские законодательные акты в области Железнодорожных дорог

С российской стороны были сделаны определенные шаги для согласования требований между государствами-членами Таможенного союза.

Были разработаны и приняты в августе 2011г. три технических регламента Таможенного союза в области железнодорожного транспорта:

1. Безопасность железнодорожного подвижного состава
2. Высокоскоростная железнодорожная магистраль
3. Инфраструктура железнодорожного транспорта

Все три документа доступны на русском языке, переведены на английский язык. Вопрос о переводе дополнительных документов пока остается открытым.

В любом случае рабочая группа полагает, что первые шаги должны быть направлены на выявление различий между техническими нормами и стандартами ЕС и этими техническими регламентами.

Европейские законодательные документы в области железнодорожного транспорта

С европейской стороны были рассмотрены Директива 2008/57/ЕС и связанные с ней технические спецификации по Интероперабельности (TSIs), определяющие существенные технические требования для европейской железнодорожной сети. TSIs направлены на то, чтобы покрывать различные области: Локомотивы и Пассажиры, Вагоны, Инфраструктура, Энергия, Управление, Контроль и Передача сигналов, Шум, Люди с ограниченными возможностями, Безопасность в железнодорожных туннелях. Они содержат в себе ряд европейских стандартов (EN), добровольного использования, если они не явно процитированы в TSI. В любом случае использование гармонизированных стандартов EN дает возможность говорить о соответствии требованиям.

Russian Railway Regulations

From the Russian side, steps were made to harmonise the requirements amongst the member states of the Customs Union.

Three technical requirements regulations have been produced and approved in the Customs Union in August 2011:

1. Safety of railway rolling stock
2. High speed rail
3. Infrastructure

All three are available in Russian and they have translated into English. The translation of the additional documents is still an open point for the group.

In any case the working group considers that the first steps should consist in identifying the differences between these Technical regulations and EU standards and regulations.

European Railway Regulations

From European side, the Interoperability Directive 2008/57/EC and the related Technical Specifications for Interoperability (TSIs) define the essential requirements for the European railway network. The TSIs are organised in order to cover different areas, as follows: Locomotives and Passengers, Wagons, Infrastructure, Energy, Control Command and Signalling, Noise, Persons with Reduced Mobility, Safety in Railway Tunnels. They are completed by a set of European standards (ENs), of voluntary use, if not explicitly cited in the TSI. In any case compliance to harmonized EN standards give presumption of conformity to the relevant requirements.

Сравнение российского и европейского подхода к законодательному регулированию

Области законодательного регулирования и стандартизации ЕС и России сильно отличаются друг от друга. В настоящее время для принятия определенного стандарта EN в России, если претендент просит этого, достаточно, чтобы российская комиссия экспертов дала согласие на это. Однако такое согласование не влияет на необходимость получения сертификатов на составляющие части и продукцию в целом. Для достижения поставленной цели есть потребность в лучшем понимании этих типов стандартов в этой стране.

Две различные железнодорожные технические системы

Рабочей группой установлено, что стандарты между двумя различными «техническими системами» трудно согласовать на техническом уровне. Возможно более уместно гармонизировать их на уровне разрешения, с гарантией согласованного эквивалентного уровня безопасности. Это могло бы быть основано на принципе вертикального взаимодействия. Чтобы достигнуть такого взаимного принятия, высокой степени гармонизации (с точки зрения надежности, безопасности оборудования, и т.д.) должны быть сделаны первые шаги в этом направлении.

Использование стандартов

Другое важное различие касается использования стандартов EN. Директивы ЕС и TSI поддерживаются стандартами, такими же как стандарты EN; в России складывается другая ситуация: каждый компонент должен быть сертифицирован, основываясь на предыдущем опыте.

Общие параметры

TSIs не полностью применены или используются в ЕС. Страны-члены Европейского Союза в настоящее время работают над промежуточным шагом, который идентифицирует области горизонтального принятия их национальных правил друг с другом. Два различных правила для одного того же самого параметра позволяют достигать одного и того же уровня безопасности.

Comparison between the Russian and European regulatory approaches

Regulation and standardisation environments of EU and Russia are quite distinct from each other. There is currently only the acceptance of a specific EN standard in Russia if an applicant asks for it and a Russian commission of experts has given a positive vote. However such acceptance has no direct influence on the required certificates for components and products. In order to achieve this, there is a need for a better understanding of these types of standards in this country.

Two different railway environments

The working group also found out that standards between two different “environments” may be difficult to harmonise at a technical level. Rather, it may be more appropriate to harmonise at authorisation level in order to ensure that there is a harmonised equivalent safety level. This could be based on the principle of cross-acceptance, a top down approach. To achieve such cross acceptance, a degree of harmonisation of the objectives (in terms of reliability, safety of the equipment, etc.) should be reached as a first steps.

Use of standards

Another major point difference relates to the use of EN standards. EU regulations and TSIs are supported by standards such as EN standards; in Russia this is not the case and each component is certified based on previous experience.

Common parameters

TSIs are not fully applied or in use yet across the EU. EU member states are currently working on an intermediate step which is identifying areas of cross-acceptance of their national rules with each other. Two different rules for the same parameter can achieve the same level of safety.

Есть полный список общих параметров, применяемых в ЕС, в котором указаны государства-члены, которые идентифицировали соответствующие национальные правила для каждого параметра (Решение 2009/965/ЕС). Кроме того, соответствующее требование TSI также перечислено в этом справочном списке. Цель этой задачи состояла в том, чтобы сделать прозрачными правила, которые применены в каждом государстве-члене Европы.

Было бы полезно, если что-то подобное было бы сделано в России, т.е. были бы разработаны правила, которые соответствуют каждому параметру. Такой «российский справочный документ» мог бы тогда использоваться в сравнении с европейскими техническими нормами.

В Европе параметры, которые затрагивают инфраструктуру, являются теми, где наиболее трудно достигнуть взаимного принятия, однако, поскольку инфраструктура, в конечном счете модернизирована, требования все больше будут согласованными между собой, за этим - будущее. Наиболее вероятно, что европейское Железнодорожное Агентство было бы благосклонно к такой инициативе.

Усилия по включению колеи 1520 в европейское законодательство

Кроме того, стоит отметить, что TSI по подвижному составу пересматриваются с целью включения «колеи 1520» в европейские технические требования. С этой же целью продолжается сотрудничество между Европейским железнодорожным агентством (ЭРА) и Организацией по сотрудничеству железных дорог (ОСЖД) относительно анализа отношений между европейской и неевропейской системами железной дороги с колеями 1520, 1524 мм и 1435 мм.

Исследования касаются:

- Требований по технической и эксплуатационной совместимости 1520-миллиметровой системы на границе ЕС-СНГ,
- Сравнение этих требований с основными параметрами 1435-миллиметровой железнодорожной системы.

There is a complete list of common parameters across the EU where member states have identified the corresponding national rules for each parameter (European Decision 2009/965/EC). In addition the corresponding TSI requirement is also listed in this reference list. The purpose of this task has been to make transparent the rules that are applied in each member state in Europe.

It would be useful if a similar exercise is conducted by adding the Russian rules which correspond to each parameter. Such “Russian reference document” could then be used in a comparison to the European technical regulations.

In Europe, the parameters which are affected by infrastructure are those where cross acceptance is more difficult to achieve, however as infrastructure is eventually upgraded more and more will be deemed cross acceptable – it is a moving environment. It is most likely that the European Railway Agency would be supportive of such an initiative.

Efforts to include the 1520 gauge in European regulations

In addition, it is worth noting that the Rolling Stock TSI is under revision, with the objective – amongst others - to include the 1520 European network in the European specifications. To that objective, there is an ongoing collaboration between the European Railway Agency (ERA) and the Organisation for Cooperation of Railways (OSJD) regarding the analysis of the relationship between the EU and non-EU railway systems with gauge 1520, 1524 mm and 1435 mm.

The analyses are targeting:

- Technical requirements for technical and operational compatibility of the 1520 mm system on the EU-CIS border.
- Comparison of these requirements with the basic parameters of the 1435 mm rail system.

- Подготовка документов (технической информации), которая может служить для отражения в TSIs ЕС основных параметров 1520-миллиметровой железнодорожной системы,
- Идентификация мер для сохранения и усовершенствования существующей технической и эксплуатационной совместимости на границе ЕС-СНГ.

Анализ ограничен техническими и международными (ЕС-СНГ) эксплуатационными аспектами для 1520-миллиметровой железнодорожной системы.

Доступны в настоящее время следующие исследования:

В результате этой работы ЭРА включала 1520-миллиметровую железнодорожную систему в TSI INF, TSI ENE и TSI LOC. Рекомендации будут переданы Европейскую комиссию не позднее начала 2013 .

Со стороны Европы и России есть некоторый интерес к тому, чтобы предпринять совместное исследование, которое могло быть полезным в решении любых потенциальных технических проблем, которые могут возникнуть между двумя железнодорожными системами.

Рекомендации и следующие шаги

Рабочая группа хотела бы рекомендовать следующие меры:

- На предварительном этапе было бы полезно идентифицировать те органы власти, которые вовлечены в выдачу Разрешений на Размещение и Сервисное обслуживание в ЕС и России и пригласить их присоединиться к обсуждению, поскольку в этом случае они смогут участвовать в процессе принятия решений и применять их. Они также являются заинтересованными сторонами. Кроме того, их участие может помочь процессам, связанным с взаимным признанием: единые свидетельства соответствия, возможность обмена свидетельствами, использование свидетельств.

- Preparation of documents (technical information) that may serve for the reflection in the EU's TSIs of the basic parameters of the 1520 mm rail system.
- Identification of measures for preservation and improvement of the existing technical and operational compatibility on the EU-CIS border.

The analysis will be limited to the technical and EU-CIS cross-border operational aspects of the 1520 mm railway system.

Until now, the following analyses are available:

As a result of this work ERA has included 1520 mm rail system in TSI INF, TSI ENE and TSI LOC. The recommendations will be given to European Commission in the beginning of 2013 at the latest.

There is also some interest from Europe and Russia to undertake collaborative research together which could be useful in solving any potential technical open points that may arise between the two railway systems.

Recommendations and next steps

The working group would like to recommend the following measures:

- As a preparatory phase, it would be helpful to identify authorities involved in the Authorization for Placing into Service process in EU & Russia and invite them to join discussion as they will then apply the principle and processes: they are also interested parties. Furthermore their participation may help defining the processes linked with cross acceptance: harmonised conformity certificates, modality of certificates exchange, use of certificates.

- Российский справочный документ должен быть разработан на основании Решения 2009/965/ЕС. Небольшая рабочая группа экспертов из ЕС и России, могла бы быть создана для того, чтобы установить, как работать этим двум системам. Такое соглашение должно быть подписано между ЭРА от имени ЕС с одной стороны, и Министерством и/или ОАО «РЖД» с российской стороны. Первыми документами, предложенными к рассмотрению, должны быть TSI с европейской стороны и требования по Безопасности железнодорожного подвижного состава с российской стороны.

- Чтобы сделать это сотрудничество более эффективным, должны быть приложены усилия по информированию заинтересованных сторон, которые работают над этим взаимным соглашением о том, как российская и европейская законодательная системы функционируют, особенно в областях, имеющих отношение к Взаимному принятию и признанию.

- Чтобы достигнуть этих целей, должен быть разработан общий глоссарий. UIC RailLexic 4.0 может быть использован в качестве основы. Первый проект был представлен в Москве 18 июля 2012 г. и затем был переведен на русский язык. Эти документы должны быть разработаны и согласованы обеими сторонами, чтобы облегчить обсуждение и принятие документа.

- Наконец, что не менее важно, полный перевод российских законодательных документов, перечисленных в пункте 2, имеет очень важное значение в рамках сравнения между российской и европейской техническими областями.

- Чтобы согласовать технические стандарты, нужно развивать сотрудничество в области стандартизации, которое помогло бы улучшить конвергенцию обеих технических систем. Могут быть разработаны два дополнительных подхода.

Первый касается сотрудничества в области стандартизации и отраслевых направлений (Способность к взаимодействию, безопасность, Соглашение между СЕН/СЕНЕЛЕК и Росстандартом).

- A Russian reference document should be produced based on the parameters of the European Decision 2009/965/EC. An ad-hoc working group of experts from the EU and Russia could be established in order to find out how mutual recognition could work between the two systems. Such agreement should be signed between the ERA from the EU on one side, and the Ministry and/or RZD on the Russian side. The first documents proposed to be compared should be the TSIs from the European side and the Safety of railway rolling stock from the Russian side.

- To make this cooperation more effective efforts should be made to inform those who are working on this cross acceptance agreement on how the Russian and European regulatory framework operates particularly in the areas relating to Cross Acceptance and Interoperability.

- In order to achieve these objectives, a common glossary should be established. UIC: RailLexic 4.0 will be used as basis. A first draft was presented in Moscow on July 18th and after that translated into Russian. These documents shall be further developed and agreed by both parties, so to have a strong common basis to facilitate the discussions.

- Last but not least, a complete translation from the Russian Regulations listed in point 2 is essential to establish a full comparison between the Russian and European technical environments.

- To further harmonize technical standards, cooperation in the field of standardisation activities would help to further improve the convergence of both technical frameworks. Two complementary approaches may be developed.

The first might be to cooperate in regulatory and standardisation field with a scope limited to the regional issues (Interoperability, safety, CEN/CENELEC-Rosstandard MoU).



Второй подход касается развития двустороннего и привилегированного диалога между ЕС и Россией, рассматриваемого в международном контексте (ИСО и МЭК). Например, целью такого сотрудничества могла бы стать разработка и согласование общих предложений по работе с международными органами по стандартизации.

The second approach might be to develop a bilateral and privileged dialog between EU and Russia to be considered in a more international context (ISO and IEC activities). For instance the aim of such exchanges could be to elaborate and agree common work proposals and positions for international standardisation activities.

Выражение благодарности

Мы хотели бы выразить благодарность всем, кто принимал активное участие в создании этого отчета.

Работа по созданию списка экспертов и отчета была проведена Дарьей Мичуриной, Экспертом Комитета по техническому регулированию, стандартизации и оценке соответствия РСПП, совместно с Берндом Готтертом (Bernd Göttert), ведущим специалистом департамента Управления региональными проектами (CIS), Siemens AG со стороны ЕС.

Рабочую группу 8 «Техническое регулирование» (РГ 8 КСП) возглавляют Др. Д. Пумпянский (ТМК) и Х.-Й. Грундманн (Сименс АГ), а координаторами работ выступают А. Лоцманов (РСПП) и М. Райгль (Сименс АГ).

Эксперты в приведенном ниже списке - члены рабочих групп, которые представили свои предложения в окончательные доклады для этой отчета.

Acknowledgements

We would like to express our gratitude to all those who contributed actively to complete this Report.

The work and the report was coordinated from the Russian side by Daria Michurina, expert of committee on technical regulation, standardization and conformity assessment, RSPP, working with Bernd Göttert, Management Operations and Committees Regional Coordination CIS, Siemens AG on the European side.

The Task Force 8 (TF 8 IRT) is chaired by Dr. D. Pumpianskiy (TMK) and Dr. H.-J. Grundmann (Siemens AG) and coordinated by Mr. A. Lotsmanov (RSPP) and Mr. M. Reigl (Siemens AG).

The experts in the attached list are members of the working groups who submitted their suggestions in consensus to this report.

Список экспертов РГ 8 КСП / List of Experts of IRT TF 8

Title	Last Name	First Name	Working Group No	Company	Country
Prof. Dr.	Aronov	Iossif	WG H04	All-Russian Scientific and Research Institute for Certification (VNIIS)	RU
	Abramenko	Igor	WG 1, 13,47	Hewlett Packard Russia	RU
	Barinova	Larisa	WG 42	NOSTROY	RU
	Bast	Andreas	WG 16	R.STAHL Schaltgeraete GmbH	DE
Dr.	Belica	Andrej	WG 42	Lindab S.A.	LU
	Bodson	Jean-Marie	WG 0R	ALSTOM BELGIUM / TRANSPORT	BE
Dr.	Bohnsack	Ulrike	WG H03	DIN Deutsches Institut für Normung e.V.	DE
	Cherebyako	Kirill	WG H03	SONY Electronics	RU
	De-Kesel	Wim	WG 01	Legrand	BE
	Delaballe	Jaques	WG 13	Schneider Electric	FR
	Denjoy	Nicole	WG 32	COCIR	BE
	Deyneko	Alexander	WG H02, H04	Council on accreditation under RSPP's Committee	RU
Dr.	Elkin	Gregory	WG H01	Federal Agency on Technical Regulating and Metrology (Rosstandart)	RU



Title	Last Name	First Name	Working Group No	Company	Country
Dr.	Epstein	Rolf	WG 0R	OOO Siemens	RU
Dr.	Filippov	Pavel	WG 14	All-Russian Scientific and Research Institute for machinery (VNIIMASCH)	RU
Dr.	Fischer	Thomas	WG 13	Siemens AG Technical Regulation & Standardisation	DE
	Fornather	Jochen	WG 42	Austrian Standards Institute	AT
	Gabriel	Günther	WG 16	Pepperl+Fuchs GmbH	DE
	Feodoridi	Georgy	WG 16	CORTEM-GORELTEX	RU
	Göttert	Bernd	WG H01, 1, 13, 47	Siemens AG Technical Regulation & Standardisation	DE
Dr.	Gottselig	Bernd	WG 12	Ford Werke GmbH	DE
	Graser	Christoph	WG 28	Siemens AG, Energy Sector Fossil Power Generation Division	DE
Dr.	Grudtsyn	Vitaly .	WG 16	ANNO	RU
	Gusarov	Alexander	WG 12	NP «OAR»	RU
	Harless	Friedrich	WG H01, 01, 14	Siemens AG Technical Regulation & Standardisation	DE
Dr.	Hartge	Jörg Ed.	WG H02, H04	ZVEI - Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e.V.	DE
	Heller	Isabelle	WG H01	UTE Union Technique de l'Electricite	FR
	Huhle	Heimo	WG H01, 16	ZVEI - Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e.V.	DE
	Hurtevent	Jacques	WG 14	Manitou	FR
	Ireland	Mark	WG 14	JCB, Vice-Chair Technical Commission CECE	UK
	Jachia	Lorenzia	WG H03, 16	UNECE	CH
	Juhel	Philippe	WG01,14	Schneider Electric	FR
	Kampet	Uwe	WG H01, H03, H04	Bosch Siemens Hausgeräte BSH	DE
	Kern	Norbert R.	WG 16	ADOLF SCHUCH GMBH	DE
	Kersten	Hans-Günther	WG 0R	Deutsche Bahn AG	DE
Dr.	Kisulenko	Boris	WG 12	Vehicle Certification Agency	RU
Dr.	Klausmeyer	Uwe	WG 16	Physikalisch-Technische Bundesanstalt PTB	DE
	Kofman	Sergey	WG 0R	OOO Siemens	RU
	Korovkin	Igor	WG 12	Association of car makers of Russia	RU
	Kotov	Pavel	WG 1,13,47	Indensit	RU
	Krause	Julia	WG H04, 14, 16	Chemieanlagenbau Chemnitz GmbH	DE
	Kuna	Norbert	WG 0R	Deutsche Bahn AG	DE
	Kuyanov	Rafail	WG H03	Panasonic Russia Ltd.	DE
	Lamerigts	Dolf	WG 12	European Automobile Manufacturers Association (ACEA)	BE



Title	Last Name	First Name	Working Group No	Company	Country
	Lienesch	Frank	WG 16	Physikalisch-Technische Bundesanstalt PTB	DE
Dr.	Lipavski	Vitaly	WG 16	INTERPROMPRIBOR	RU
	Lotsmanov	Andrey	WG H01	RUSSIAN UNION OF INDUSTRIALISTS AND ENTREPRENEURS (RSPP)	RU
	Mauri	Valentina	WG H03, 14	CECE - Committee for European Construction Equipment	BE
	Minovskiy	Yury	WG 16	Testing Laboratory "CCVE" Ltd	RU
	Nechaev	Igor I.	WG 28	EmAliance	RU
	Net	Setha	WG 0R	Faiveley Transport	FR
	Oly	René	WG 42	Lindab S.A.	LU
	Onischuk	Alexander	WG 01, 13, 47	Association Trading Companies and Manufacturers Electronic and Computer Equipment	RU
	Otteborn	Dan	WG 0R	Bombardier	SE
	Ovcharov	Vladimir	WG H04	AEB, SGS Vostok Ltd.	RU
	Palkin	Sergey	WG 0R	Russian Railways (RZD)	RU
	Panov	Viacheslav	WG 01	Schneider Electric	RU
	Pochthier	Roger	WG 14	Caterpillar S.A.R.L.,	CH
	Polo	Alice	WG 0R	UNIFE	BE
	Polyak	Anatoly	WG H03, 14	Caterpillar Eurasia	RU
	Proshin	Andrey	WG 16	Spetsialnyie systemy i tekhnologii	RU
Dr.	Rammig,	Ralf	WG 47	Siemens AG Technical Regulation & Standardisation	DE
	Regentov	Andrey	WG 1, 13, 47	Panasonic Russia	RU
	Reigl	Markus	WG H01	Siemens AG	DE
	Rudyakov	Pavel	WG 1, 13, 47	SRSC	RU
Dr.	Schleier	Alexandra	WG H03	ZVEI - Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e.V.	DE
	Schwarz	Gerhard	WG 16	Cooper Crouse-Hinds GmbH	DE
	Selva	Pierre	WG H04	Schneider Electric Industries SAS	FR
	Senkovskiy	Oleg A.	WG 0R	Russian Railways (RZD)	RU
	Slapke	Gerd	WG H01, H04	DIN GOST TÜV	DE
	Sokolov	Vasiliy	WG 12	NAMI	RU
	Soldatov	Alexeyj	WG1, 13, H01, H03, H04,	BSH Bytowaja Technika	RU
Dr.	Sporer	Ralph	WG 47	Siemens AG Technical Regulation & Standardisation	DE
	Stadler	Martin	WG H02, H03, H04	Siemens AG Technical Regulation & Standardisation	DE
Dr.	Stankov	Boris	WG 12	Volvo	RU



Title	Last Name	First Name	Working Group No	Company	Country
	Steiger	Gerhard	WG 14	VDMA	DE
	Teoharova	Nadia	WG 42	Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.	DE
	Terenchenko	Alexey	WG 12	NAMI	RU
	Tiedke	Gerd	WG 14, 42	WOLFFKRAN GmbH	DE
	Tolstykh	Alexander	WG 42	Strabag	AT
	Visochkin	Victor	WG H02	Council on accreditation under RSPP's Committee	RU
	Vladimirskiy	Nikita	WG 1, 13, 47	IBM Russia	RU
	Von Wuellers- torff	Andreas	WG 0R	Siemens NV	BE
Dr.	Wanka- Enikeeva	Renata	WG H01	DKE	DE
	Wilhelm	Dieter	WG 47	Siemens AG	DE
Dr.	Wohnsland	Frank	WG 28	VDMA	DE
	Yaroslavtseva	Alexandra	WG 16	ANNO "Ex-standart"	RU
	Zalogin	Alexander	WG 16	NANIO CCVE	RU
	Zitzelsberger	Thomas	WG 13	Fujitsu Technology Solutions GmbH	DE
	Zuyderwijk	Han	WG 32	Aloura Group	NL



**Сокращения
в русском тексте**

АСПИ	Автоматическая Система Предоставления Информации
ВТО	Всемирная Торговая Организация
ГОСТ Р	Национальный стандарт в Российской Федерации
ГЧП	Государственно-Частное Партнерство
ЕврАзЭС	Евразийский Экономический Союз
ЕИСТР	Единая Информационная Система по Техническому Регулированию
ЕН	Европейский стандарт
ЕС	Европейский Союз
ЕЭК ООН	Европейская Экономическая Комиссия Организации Объединенных Наций
ИСО	Международная Организация по Стандартизации
КСП	Круглый Стол Промышленников и предпринимателей
МЭК	Международная Электротехническая Комиссия
МЭК Ex	Международная Электротехническая Комиссия, Система подтверждения результатов тестирования и сертификации для взрывобезопасного оборудования
МЭК EE	Система подтверждения результатов тестирования и сертификации для электротехнического оборудования
МЭК Q	Система подтверждения результатов тестирования и сертификации в области качества
НВО	Низко-Вольтное Оборудование

**Abbreviations
In English texts**

ASPI	Automatic system of processes of the information
WTO	World Trade Organization
GOST R	Governmental standard in Russian Federation
SPP	State-Private Partnership
EvrAzES	Eurasian Economic Community
UISTR	Uniform Information System in Technical Regulation
EN	European standard
EU	European Union
UN ECE	United Nations Economic Commission for Europe
ISO	International Organization for Standardization
IRT	Industrialists' Round Table
IEC	International Electrotechnical Commission
IEC Ex	International Electrotechnical Commission System for Certification to Standards Relating to Equipment for use in Explosive Atmospheres
IEC EE	Worldwide System for Conformity Testing and Certification of Eleetrotechnical equipment and Components
IEC Q	International Electrotechnical Commission System for Certification to Standards Relating to Quality
LVO	Low Voltage Equipment

ОЕЭП	Общее Европейское Экономическое Пространство	CEES	Common European Economic Space
ОС	Оценка Соответствия	CA	Conformity Assessment
ОНР	Органы, ответственные за Надзор за Рынком	MSAs	Market Surveillance Authorities
ОПЖТ	Объединение Производителей Железнодорожной Техники	RUIUR	Russian Union of Manufactures of railways equipment
ОСЖД	Организация по Сотрудничеству Железных Дорог	OSJD	Organization on cooperation between Railways
ОЭП	Объединенное Экономическое Пространство	CES	Common Economic Space
РГ 8 КСП	Рабочая группа 8 «Техническое регулирование» Круглого Стола Промышленников и предпринимателей	IRT TF 8	Target Force 8 “Technical Regulation” Industrialists’ Round Table
РЖД	Российские железные дороги	RZD	Russian Railways
РСПП	Российский Союз Промышленников и Предпринимателей	RSPP	Russian Union of Industrials and Entrepreneurs
РФ	Российская Федерация	RF	Russian Federation
СЕН-СЕНЕЛЕК	Европейский комитет по стандартизации – Европейский комитет по стандартизации в области электротехники	CEN-CENELEC	European Committee for standardization- European Committee for electrotechnic
СНГ	Союз Независимых Государств	CIS	Community of Independent State
ССА	Соблюдение соответствия в области аккредитации	CCA	Compliance Conformance of Accreditation
ТБТ	Технические барьеры в торговле	TBT	Technical Barriers in Trade
ТНВЭД	Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности	TNVED	Trade economic nomenclature in external economic activities
ТР	Технический регламент	TR	Technical Regulation
ТР ТС	Технический регламент Таможенного союза	TR CU	Technical Regulation of Customs Union
ТС	Таможенный союз	CU	Customs Uni
ASME	Американские стандарты для оборудования под давлением	ASME	American Standard Mechanical Engineers
APIS granted by an NSA	Разрешение национальных органов по безопасности на введение продукции в эксплуатацию	APIS granted by an NSA	Autorisation for Placing into Service by a National Safety Authority



CSM on risk assessment	Общий принцип безопасности при оценке риска
CST	Общая цель безопасности
EA	Европейская система аккредитации
EC	Европейская Комиссия
ENE TSI	Энергетическая техническая спецификация по взаимодействию
EMC	Электромагнитная совместимость
ERA	Европейское агентство по железнодорожному транспорту
ERA ECM	Орган, отвечающий за обслуживание в Европейском железнодорожном агентстве
HS RST TSI	Технические спецификации по интероперабельности в области высокоскоростного подвижного состава
IAF	Международный форум по аккредитации
ILAC	Международное сотрудничество лабораторий по аккредитации
ITU	Международный телекоммуникационный союз
MS	Государства-члены ЕС
NSA	Национальные органы по безопасности
NVR	Национальный регистр транспортных средств
NoBo/DeBo	Нотифицированные органы/Назначенные органы
PED	Европейская директива, касающаяся оборудования, работающего под давлением
RUs or IMs	Железнодорожные предприятия или системы управления безопасностью инфраструктуры
SMS	
TEN-T lines and off-TEN-T lines	Трансъевропейская транспортная сеть
TSI	Технические спецификации по интероперабельности

CSM on risk assessment	Common Safety Methods on risk assessment
CST	Common Safety Target
EA	European Accreditation
EC	European Commission
ENE TSI	Energy Technical Specification for Interoperability
EMC	Electromagnetic compatibility
ERA	European Railway Agency
ERA ECM	European Railway Agency, Entity in Charge of Maintenance
HS RST TSI	High Speed Rolling Stock Technical Specification for Interoperability
IAF	International Accreditation Forum
ILAC	International Laboratory Accreditation Cooperation
ITU	International Telecommunication Union
MS	Member states
NSA	National Safety Authority
NVR	National Vehicle Register
NoBo/DeBo	Notified Bodies / Designated Bodies
PED	European Directive on Pressure Equipment
RUs or IMs	Railway Undertaking or Infrastructure Manager
SMS	Safety Management System
TEN-T lines and off-TEN-T lines	Trans European Network - Transport
TSI	Technical Specifications for Interoperability



TSI LOC Технические спецификации по интероперабельности в области локомотивов

TSI ENE Технические спецификации по интероперабельности в области энергии

TSI INF Технические спецификации по интероперабельности в области инфраструктуры

UNIFE Европейская организация железнодорожного транспорта

WP 29 Рабочая группа 29 Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций

TSI LOC Technical Specifications for Interoperability for Locomotives

TSI ENE Technical Specifications for Interoperability for Energy

TSI INF Technical Specifications for Interoperability in Infrastructure

UNIFE European organization of railway transport

WP 29 Working group 29 United Nations Economic Commission for Europe

БИБЛИОГРАФИЯ**Документы Российской Федерации**

1. ГОСТ Р ИСО/МЭК 17000-2009 «Оценка соответствия. Словарь и общие принципы»
2. Концепция по стандартизации Российской Федерации до 2015 г.
3. Проект Федерального закона «Об аккредитации в Российской Федерации»
4. Решение Правительства Российской Федерации № 246 «О надзоре в области метрологии» от 06.04.2011
5. ФЗ № 294 «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» от 26.12.2008
6. ФЗ № 184 «О техническом регулировании» от 27.12.2002

Документы Таможенного союза

1. Положение Таможенного союза № 621 о порядке применения типовых схем оценки (подтверждения) соответствия требованиям технических регламентов Таможенного союза от 07.04.2011
2. ТР ТС 004/2011 «О безопасности низковольтного оборудования»
3. ТР ТС 001/2011 «О безопасности подвижного состава»
4. ТР ТС 002/2011 «О безопасности высокоскоростных магистралей»
5. ТР ТС 003/2011 «О безопасности железнодорожной инфраструктуры»
6. ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств»
7. ТР ТС 020/2011 «Об электромагнитной совместимости технических устройств»
8. ТР ТС 010/ 2011 «О безопасности машин и оборудования»
9. ТР ТС 012/2011 «О безопасности взрывозащищенного оборудования»
10. Проект Технического регламента «О безопасности оборудования, работающего под давлением» от 24.08.2011
11. Проект ТР ТС «О безопасности строительных материалов, конструкций и изделий» от 05. 10.2011
12. Проект ТР ТС «Об информировании потребителя об энергетической эффективности электрических приборов»

BIBLIOGRAPHY**Russian documents**

1. ISO/IEC 17000-2009 «Conformity assessment - Vocabulary and general principles»
2. Conception of developing for standardization in Russian Federation up to 2015
3. Draft Federal Law on Accreditation in Russian Federation.
4. Resolution of Government of RF Nr. 246 On Metrological surveillance of 06.04.2011
5. Federal law № 294 On the protection of legal entities and individual entrepreneurs rights in the state control (supervision) and municipal control from 26.12.2008
6. Federal law On technical regulation Nr. 184-FZ from 27.12.2002

Custom Union documents

1. P 621 On provisions for application of model schemes of conformity assessment (demonstration of conformity) meeting the requirements of technical regulations of the Customs Union
2. TR CU 004/2011 On safety of low-voltage equipment
3. TR CU 001/2011 On safety of rolling stock
4. TR CU 002/2011 On security of high speed trains
5. TR CU 003/2011 On security of railway infrastructure
6. TR CU 018/2011 On safety of wheeled vesicles
7. TR CU 020/2011 On Electromagnetic Compatibility of Technical Devices
8. TR CU 010/2011 Machinery
9. TR CU 012/2011 On safety of equipment for working in hazardous environments
10. Draft of the TR CU On safety of pressure equipment of 24.08.11
11. Draft of the TR CU On safety of the construction materials from 05.10.2011
12. Draft CU TR On the Consumer Awareness of Energy Efficiency of Electrical Energy

Документы Европейского Союза

1. Директива 2001/95/ЕС по безопасности продукции
2. Директива 2006/95/ЕС Низковольтное оборудование
3. Директива 2004/50/ЕС Интероперабельность трансъевропейской высокоскоростной системы железных дорог
4. Директива 108/ЕС Электромагнитная совместимость (EMC)
5. Директива 2006/42/ЕС Машины
6. Директива 94/9/ЕС Оборудование и системы защиты взрывоопасных сред
7. Директива 97/23/ЕС Оборудование под давлением
8. Директива 2006/32/ЕС по электронному оборудованию
9. Директива 2010/30/ЕС Маркировка
10. Решение 2009/965/ЕС
11. Решение № 629 Общие законодательные рамки для оборудования, работающего во взрывоопасных средах
12. Регламент 765/2008 Европейского парламента и Совета от 9 июля 2008 г., устанавливающий требования к аккредитации и надзору за рынком относительно размещения продукции в торговой сети и отменяющий Регламент (ЕЕС) № 339/93
13. Регламент № 1025/2012/ЕС Европейского парламента и Совета от 25 октября 2012 г. по Европейской стандартизации

Международные документы

1. Кодекс установившейся практики по разработке, принятию и применению стандартов ВТО ТБТ.
2. UIC RailLexic 4.0

European documents

1. Directive 2001/95/EC Product safety
2. Directive 2006/95/EC Low Voltage
3. Directive 2004/50/EC Interoperability of the trans-European high-speed rail system
4. Directive 108/EC Electromagnetic Compatibility (EMC)
5. Directive 2006/42/EC Machinery
6. Directive 94/9/EC Equipment and protecting systems explosive atmospheres
7. Directive 97/23/EC Pressure Equipment
8. Directive 2006/32/EC on Electronic equipment and energy services
9. Directive 2010/30/EC Labelling
10. Decision 2009/965/EC
11. Decision № 629 Common Regulatory Framework for equipment in environmental explosive atmospheres
12. Regulation 1025/2012/EC On European standardization
13. Regulation (EC) No 765/2008 of the European Parliament and of the Council of 9 July 2008 setting out the requirements for accreditation and market surveillance relating to the marketing of products and repealing Regulation (EEC) No 339/93

International documents

1. Code of Good Practice for the Preparation, Adoption and Application of Standards.
2. UIC RailLexic 4.0

Приложения
Сравнительный анализ
предоставляемых нескольких
отраслевых рабочих групп

Annex
Comparative Analysis provided by
several sectoral working groups



<p>ПРИЛОЖЕНИЕ 1</p> <p>Предложения по внесению изменений в ТР ТС 10/2011 «ТР ТС 10/2011 «О безопасности машин и оборудования» и Директиву ЕС 2006/42/ЕС</p>	<p>ANNEX1</p> <p>Proposals on changes to be made in the TR CU 10/2011 “On Safety of Machinery and Equipment”, or any draft versions thereof with EU Directive 2006/42/EC Machinery</p>
---	--

КОМЕНТАРИИ	ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ	COMMENTS	PROPOSED CHANGE
<p>Статья 1, часть 1 - 4 Область ТР ТС является очень большой и может интерпретироваться по-разному различными органами. Оборудование может включать все.</p>	<p>Область распространения ТР должна быть более конкретной и точной как в Директиве ЕС. Область распространения ТР и связанная с ней классификация машин должны быть эквивалентны директиве ЕС. С этой целью в области распространения должны использоваться точные определения. Структура должна выглядеть следующим образом:</p> <p>Данный ТР распространяется на следующую продукцию:</p> <p>(a) машина; (b) взаимозаменяемое оборудование</p>	<p>Article 1, part 1 to 4 The scope of the TR is very large and may be interpreted differently by different body. Equipment can include everything.</p>	<p>The scope of the TR should be more concrete and precise like in the EU Machinery Directive. The scope of the TR and the associated classification of machines must be equivalent to EU directive. For this purpose the scope should refer to precise definitions.</p> <p>The framework is given as follows:</p> <p>This Technical Regulation applies to the following products:</p> <p>(a) machinery; (b) interchangeable equipment</p>



КОМЕНТАРИИ	ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ	COMMENTS	PROPOSED CHANGE
Статья 1, часть 1 - 3 Список опасных машин ясно не идентифицирован.	Спецификация машин, подвергающихся принудительной оценке соответствия, должна: 1. принимать во внимание содержание ТР ТС , которое называется ТНВЭД (Торговая номенклатура внешнеэкономической деятельности Таможенного союза) и, 2. перечень наиболее опасных машин, принимая за основу "Перечень технических единиц, применяемых на опасных производствах и подлежащих обязательной сертификации" и, 3. быть основана на перечне, содержащемся в Приложении IV Директивы ЕС	Article 1, part 1 to 3 The list of dangerous machines is not clearly identified.	The nomenclature of machines subject to mandatory conformity assessment should: 1. take into consideration the content of CU CC FEA classification named TNVED (Trade nomenclature of foreign economic activity of the Customs Union) and, 2. list the most dangerous machines by taking the Russian "List of technical units applied for dangerous manufacturing sites and being subject to mandatory certification" and, 3. be based on the list from Annex IV of the EU directive



КОМЕНТАРИИ	ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ	COMMENTS	PROPOSED CHANGE
Статья 2, часть 1 В области распространения регламента необходимо ссылаться на точные определения, эквивалентные используемым в Директиве ЕС	При этом существующее определение машины должно быть заменено на следующее: Машина - Набор элементов, оснащенный или предназначенный для оснащения системой приводов без непосредственно участия человека или усилия со стороны животных, одна из частей которого подвижна и части которого объединены в единое целое для специального использования Заменить существующее определение оборудования следующим: взаимозаменяемое оборудование - устройство, которое, после помещения для использования в машине или тракторе, собирается оператором непосредственно вместе с этой машиной или трактором, чтобы изменить его функцию или приписать новую функцию, поскольку это оборудование не является инструментом.	Article 2, part 1 The scope needs referring to precise definitions equivalent to those used by the EC MD.	Replace existing definition of machine by the following: machinery assembly, fitted with or intended to be fitted with a drive system other than directly applied human or animal effort, for which one of its part moves, and which are joined together for a specific application Replace existing definition of equipment by the following: interchangeable equipment device which, after the putting into service of machinery or of a tractor, is assembled with that machinery or tractor by the operator himself in order to change its function or attribute a new function, in so far as this equipment is not a tool



КОМЕНТАРИИ	ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ	COMMENTS	PROPOSED CHANGE
<p>Статья 2, часть 1 Условия надежности (время работы, предназначенный жизненный цикл, и т.д.) связаны со слишком широким вопросом надежности, который является более подходящим для крупной перерабатывающей промышленности и транспорта (нефть и газ, ядерные технологии, авиастроение, железные дороги, и т.д.). Такие условия - запутывающие или не реалистичные для определения машины, или весьма необязательные для регулирования. Термин «авария» должен использоваться в определенном контексте или подсистеме машины. Область применения ТР ТС и определений должна быть сосредоточена на размещении машины на рынке и ее запуске в эксплуатацию.</p>	<p>Относительно аспектов риска, определения должны быть основаны на ИСО 2100:2010, и условия надежности должны быть удалены. Для других определений они должны быть основаны на директиве ЕС.</p> <p>Должны быть удалены следующие определения: жизненный цикл машин, поломка машин, поломка, поломка, приводящая к опасности, опасность, предполагаемый срок службы, время работы, предполагаемый жизненный цикл, предназначенный период хранения, оправдание безопасности, ошибка, ограничивающие положения. Использовать в тексте термина "обозримый срок жизни", а не "предназначенная жизнь".</p>	<p>Article 2, part 1 Reliability terms (lifetime, intended life cycle, etc) are associated with the too wide dependability matter, which is more appropriate for large process industry and transport (oil & gas, nuclear, aircraft, railways, etc) They are confusing or non realistic for machinery application or non indispensable for a regulation. Failure should be used in a specific context or subsystem of the machine. The scope of the CU TR and the definitions should be focused on placing the machine on the market and putting it into service.</p>	<p>Concerning risk aspects, the definitions should be based on ISO 12100:2010 and the reliability terms should be removed. For the other terms, they should be based on the EU directive.</p> <p>Remove the following definitions: life-cycle of machines, failure of machines , failure, failure to danger, danger, intended life, operating time, intended life cycle, intended storage period, safety justification, fault, limiting state Use in the text "foreseeable lifetime" rather than "intended life".</p>



КОМЕНТАРИИ	ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ	COMMENTS	PROPOSED CHANGE
<p>Статья 2, часть 1 В целях гармонизации Директивы ЕС, основанной на ИСО 12100, некоторые определения должны быть распространены и на ТР ТС</p>	<p>Изменить следующее определение: риск - комбинация вероятности и степени повреждения здоровья, которое может возникнуть в опасной ситуации Заменить "предсказуемое неправильное употребление" на разумно обозримое неправильное употребление Использования машины способом, не описанным в инструкциях по использованию, но который может следовать из предсказуемого поведения человека. Изменить следующие определения: опасная зона -любая зона в пределах и/или вокруг машины, в которой человек подвергается риску причинения вреда здоровью или безопасности намеченное использование использование машины в соответствии с информацией, представленной в инструкциях по эксплуатации. Добавить следующие определения оценка степени риска - процесс, включающий анализ степени риска и оценку риска. анализ степени риска - комбинация спецификации пределов машины, идентификации опасности и оценка риска оценка риска- суждение, на основе анализа степени риска, и того, были ли цели снижения риска достигнуты.</p>	<p>Article 2, part 1 For harmonisation purpose with the EC MD and based on ISO 12100, some definition must be common with the CU TR</p>	<p>Change the following definition risk combination of the probability and the degree of an injury or damage to health that can arise in a hazardous situation Replace "predictable misuse" by reasonably foreseeable misuse use of machinery in a way not intended in the instructions for use, but which may result from readily predictable human behaviour</p> <p>Change the following definitions: danger zone any zone within and/or around machinery in which a person is subject to a risk to his health or safety</p> <p>intended use use of machinery in accordance with the information provided in the instructions for use</p> <p>Add the following definitions risk assessment overall process comprising a risk analysis and a risk evaluation risk analysis combination of the specification of the limits of the machine, hazard identification and risk estimation risk evaluation judgment, on the basis of risk analysis, of whether the risk reduction objectives have been achieved</p>



КОМЕНТАРИИ	ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ	COMMENTS	PROPOSED CHANGE
<p>Статья 2, часть 1 Термины "изготовитель" и "изготовитель системы" не являются соответствующими, потому что трудно найти их взаимосвязь с юридическим лицом, помещающим машину на рынок.</p>	<p>Заменить в тексте всего документа термин «проектировщик» на «изготовитель» и дать следующее определение:</p> <p>Изготовитель - любое физическое или юридическое лицо, которое проектирует и/или производит машину или частично законченную машину и несет ответственность за соответствие машины или частично законченной машины требованиям технических регламентов с целью размещения ее на рынке под собственной торговой маркой или для личного использования.</p> <p>В отсутствие изготовителя как определено выше, любое физическое или юридическое лицо, которое размещает продукцию на рынке или выпускает на рынок обслуживающее оборудование или частично законченную машину, подпадающую под действие Директивы, должны рассматриваться как изготовитель.</p>	<p>Article 2, part 1 The terms "designer" and "designer of a system" are not appropriate because it is difficult to see the relation with the entity placing the machine on the market.</p>	<p>Change in the whole document "designer" by "manufacturer": with the following definition</p> <p>Manufacturer any natural or legal person who designs and/or manufactures machinery or partly completed machinery and is responsible for the conformity of the machinery or the partly completed machinery with this Technical Regulation with a view to its being placed on the market, under his own name or trademark or for his own use.</p> <p>In the absence of a manufacturer as defined above, any natural or legal person who places on the market or puts into service machinery or partly completed machinery covered by this Directive shall be considered a manufacturer.</p>



КОМЕНТАРИИ	ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ	COMMENTS	PROPOSED CHANGE
Статья 2, часть 1 Нужно добавить понятие «гармонизированный стандарт»	Предлагаемое определение: «гармонизированный стандарт» означает необязательную техническую спецификацию, принятую органом по стандартизации, называемую ГОСТ или XXX, или YYY, на основе сферы компетенции Координационного Совета национальных органов по стандартизации в соответствии с процедурами, установленными в правиле ZZZ Таможенного Союза (даты), устанавливающим процедуру по предоставлению информации в области технических стандартов и регламентов.	Article 2, part 1 The "harmonised standard" should be added	Proposed definition: 'harmonised standard' means a non-binding technical specification adopted by a standardisation body, namely the GOST, or the XXX, or the YYY, on the basis of a remit issued by the Coordinating Council of national standardization bodies in accordance with the procedures laid down in the rule ZZZ of the Custom Union of (date) laying down a procedure for the provision of information in the field of technical standards and regulations.



КОМЕНТАРИИ	ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ	COMMENTS	PROPOSED CHANGE
Статья 2, часть 1 Термин "оборудование", используемое в качестве "машин и (или) оборудования", является слишком общим и может включать все.	Как это применяется в Директиве ЕС, термин оборудование должен быть пересмотрен как: "взаимозаменяемое оборудование" - устройство, которое, после помещения на службу машины или трактора, собрано с той машиной или трактором оператором непосредственно, чтобы изменить его функцию или приписать новую функцию, поскольку это оборудование не инструмент.	Article 2, part 1 The term "equipment" used as " machines and (or) equipment " is too general and can include everything.	As used in the EC MD, equipment should be better redefined as: "interchangeable equipment" device which, after the putting into service of machinery or of a tractor, is assembled with that machinery or tractor by the operator himself in order to change its function or attribute a new function, in so far as this equipment is not a tool.



КОМЕНТАРИИ	ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ	COMMENTS	PROPOSED CHANGE
<p>Статья 6, часть 1 Большинство стандартов устарело. Принцип применения гармонизированного стандарта, используемый в ЕС, важен, чтобы можно было использовать подтверждение соответствия для оборудования в отношении гарантии на его эксплуатацию. Должен быть установлен новый совет по стандартизации на уровне Таможенного союза, который будет отвечать за доработку списка стандартов. Это ведет к большему вовлечению российских экспертов, в международные и европейские рабочие группы по стандартизации.</p>	<p>Предложенный новый текст: Этот Технический регламент определяет только существенные требования по охране здоровья и безопасности, которые могут быть дополнены многими более определенными требованиями для определенных категорий машины. Чтобы помочь изготовителям доказать соответствие этим существенным требованиям, и позволить контролировать соответствие существенным требованиям, желательно иметь стандарты, которые согласованы на уровне Таможенного союза для предотвращения рисков, проистекающих из проектирования и строительства машины.</p>	<p>Article 6, part 1 Most of the standards are old. The principle of harmonised standard used in EU is essential to confer a presumption of conformity on machinery and safeguard clause relation to machinery. A new standardisation council at the Custom Union level responsible for developing this list of standards should be established.</p> <p>This should lead to get more Russian experts involved within the international and European standardisation working groups.</p>	<p>Proposed new text: This Technical Regulation defines only the essential health and safety requirements of general application, supplemented by a number of more specific requirements for certain categories of machinery. In order to help manufacturers to prove conformity to these essential requirements, and to allow inspection of conformity to the essential requirements, it is desirable to have standards that are harmonised at Custom Union level for the prevention of risks arising out of the design and construction of machinery.</p>



КОМЕНТАРИИ	ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ	COMMENTS	PROPOSED CHANGE
Статья 7 Чтобы гарантировать надлежащее и единообразное применение ТР ТС важно введение системы контроля за рынком.	Система наблюдения за рынком в пределах ТС должна быть установлена.	Article 7 To ensure the proper and uniform application of the CU TR, market surveillance is essential.	A market surveillance system within the CU should be established.
Статья 8, часть 10 У Технических спецификаций Приложения VII Директивы ЕС и "Набора документов" ТР ТС есть существенные различия. Предоставление конфиденциальной информации третьему лицу является главной проблемой.	Добавьте определенное приложение для того, чтобы определить принцип основных элементов, важных, чтобы продемонстрировать соответствие существенными требованиям ТР ТС, и для того, чтобы перечислить более точно необходимое содержание технического файла, основанного на Приложении VII Директивы ЕС.	Article 8, part 10 The Technical construction file in Annex VII of the EU MD and the "set of documents" of CU TR has significant differences. Delivering proprietary information to a third party is a major issue.	Add a specific annex for defining the principle of the elements essential to demonstrate the compliance with the essential requirements of the CU TR and for listing more precisely the required contents of the technical file based on Annex VII of the EC MD. Change the current clause 10 to identify clearly the technical file among all the documents.
Статья 9 Оценка соответствия выглядит сложной: 9 схем сертификации и 6 форм декларации.	Необходимо разработать Руководство по внедрению в рамках ТР ТС. Должна быть установлена организация, которая будет отвечать за это в пределах ТС.	Article 9 This conformity assessment looks complex: 9 schemes of certification and 6 forms of declaration.	A guide for implementing the CU TR is necessary. A Notified Body organization within the CU should be established.



КОМЕНТАРИИ	ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ	COMMENTS	PROPOSED CHANGE
<p>Статья 9 СЕ-маркировка, поставляемая на машине, показывает, что машина отвечает применимому законодательству ЕС, требующему СЕ- маркировку. Изготовитель должен гарантировать, что выполнил свои обязательства согласно всем Директивам, применимым к его продукту прежде, чем поставить маркировку СЕ. Нет никакого приоритета между техническими регламентами ТС. Эквивалентный принцип используется в ТС между различными регламентами. Но в настоящее время несколько деклараций необходимы.</p>	<p>Оборудование, которое подпадает под действие нескольких ТР: Процедура должна быть определена, чтобы получить только один документ в конце оценки соответствия.</p>	<p>Article 9 The CE -marking affixed on the machinery signifies that the machinery complies with all of the applicable EU legislation requiring the CE- marking. The manufacturer must ensure that he has fulfilled his obligations according to all of the Directives applicable to his product before affixing the CE marking. There is no priority between the CU TRs. An equivalent principle is used in CU between the different regulations. But currently several declarations are necessary.</p>	<p>Machine where multiple CU TRs apply: A procedure should be defined to get only one document at the end of the conformity assessment.</p>



КОМЕНТАРИИ	ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ	COMMENTS	PROPOSED CHANGE
<p>Статья 9 Риск никогда не равен нулю. У любой машины, включая движущиеся части, есть некоторый потенциал риска, зависящий от условий использования. Поэтому XXXXX машины, не классифицированы как опасные, и для некоторых машин, для которых это необходимо, это может быть проблемой. Поэтому главное требование для любой машины должно быть дано в ТР ТС: например аналитический документ по безопасности, сохраненный изготовителем, который может использоваться в случае инцидента.</p>	<p>Оценка соответствия для "неопасных машин": Иметь возможность самосертификации, эквивалентную принятой в ЕС. Минимальный аналитический документ по безопасности, описывающий возможный риск, должен требоваться для любого вида машины. Он должен быть основан на анализе, произведенным изготовителем или его уполномоченным представителем, зарегистрированным в ТС, который должен иметь декларацию соответствия ТР ТС, основанной на Приложении II, части 1, Разделе А Директивы ЕС.</p>	<p>Article 9 The risk is never zero. Any machine including moving parts have some potential of risk depending of the conditions of use. Therefore XXXXX machines not classified as dangerous, and for some machines, that may be an issue. Therefore a generic requirement for any machinery should be given in the CU TR: for example a safety impact analysis document kept by the manufacturer which can be used in case of incident.</p>	<p>Conformity assessment for "non dangerous machines": To have a self-certification equivalent to the EU. A minimum safety analysis document describing the possible risk should be required for any kind of machine. Base on this basic analysis, the manufacturer or his authorised representative established in the CU should establish a declaration of conformity to the CU TR based on Annex II, part 1, Section A of the EC MD.</p>
<p>Приложение N1 Существенные требования по технике безопасности отличаются от Директивы ЕС</p>	<p>Существенные требования техники безопасности должны быть основаны на оценке степени риска по ИСО 12100 а не на умении оператора. Приложение № 1 должно иметь структуру и содержание такое же, как и Приложение I Директивы ЕС.</p>	<p>Annex N1 The essential safety requirements are different from the EC MD</p>	<p>The essential safety requirements should be based on the risk assessment from ISO 12100 and not on the skill of the operator. The Annex N 1 should adopt a structure and the contents as the Annex I of the EU Machine Directive.</p>



КОМЕНТАРИИ	ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ	COMMENTS	PROPOSED CHANGE
<p>Перечень стандартов № 823 Список стандартов, включенных в перечень ТР ТС, должен быть пересмотрен.</p>	<p>Формат перечней стандартов должен быть основан на Решении ТС №629 от 07.04.2011 «Руководящие принципы по написанию перечней стандартов ... »: "№"; "Элементы ТР ТС"; "Номер стандарта и дата выпуска"; "Название стандарта"; "Примечания"</p>	<p>Standard list (N°823) The standard list associated with the CU TR should be improved</p>	<p>The format of the standard lists should be based on the Decision of CU №629 dd.07.04.2011 «Guidelines on lists development ... »: "N°"; "CU TR elements"; "Standard' ID. and Edition."; " Standard' name"; "Notes"</p>



ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Предложения

по внесению изменений в ТР ТС 12/2011 «О безопасности оборудования для работы во взрывоопасных средах» и Директиву 94/9 ЕС «Об оборудовании и защитных системах, предназначенных для применения во взрывоопасных атмосферах»

№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
1.		<p>Название ТР изложить в редакции: «О безопасности оборудования и систем защиты для работы во взрывоопасных средах».</p> <p>По всему тексту ТР ТС при необходимости указывать «оборудование и системы защиты для работы во взрывоопасных средах».</p>	
2		<p>Название Предисловие заменить на «Общие положения» вместо Предисловие</p>	
3.		<p>Пункт 2 Предисловия изложить в редакции: 2. Настоящий технический регламент Таможенного союза устанавливает на единой таможенной территории Таможенного союза единые обязательные для применения и исполнения требования к оборудованию и системам защиты для работы во взрывоопасных средах в целях обеспечения свободного перемещения указанного оборудования, выпускаемого в обращение на единой</p>	



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
		таможенной территории Таможенного союза, а также требования к оборудованию и системам защиты на стадиях их жизненного цикла (ввод в эксплуатацию (монтаж, наладка), эксплуатация (использование), техническое обслуживание, ремонт и модернизация).	
4		Пункт 2 Статьи 1 Перенести в Общие положения	
5	Рекомендация 1 Область применения Установить в ТР ТС 012/2011 и АТЕХ область применения, которая включает: - оборудование (электрическое и неэлектрическое) и защитные системы; - стадии жизненного цикла (обращение на рынке, ввод в эксплуатацию, техническое обслуживание, ремонт и модернизация).	Пункт 3 Статьи 1 изложить в редакции: 3. Настоящий технический регламент Таможенного союза распространяется на электрическое оборудование и защитные системы, включая Ех-компоненты, и неэлектрическое оборудование для работы во взрывоопасных средах выпускаемого в обращение на единой таможенной территории Таможенного союза, а также на оборудование и системы защиты на стадиях их жизненного цикла (ввод в эксплуатацию (монтаж, наладка), эксплуатация (использование), техническое обслуживание, ремонт и модернизация). Идентификационным признаком оборудования для работы во взрывоопасных средах и Ех-компонентов является наличие средств обеспечения взрывозащиты, указанных в технической документации изготовителя, и маркировки взрывозащиты, нанесенной на оборудование и Ех-компонент. Пункт 4 Статьи 1, – исключить	Пункт 1 Статьи 1 изложить в редакции: Действие настоящей Директивы распространяется на электрическое оборудование и защитные системы, включая Ех-компоненты, и неэлектрическое оборудование для работы во взрывоопасных средах выпускаемого в обращение на территории Европейского Союза, а также на оборудование и системы защиты на стадиях их жизненного цикла (ввод в эксплуатацию (монтаж, наладка), эксплуатация (использование), техническое обслуживание, ремонт и модернизация). Идентификационным признаком оборудования для работы во взрывоопасных средах и Ех-компонентов является наличие средств обеспечения взрывозащиты, указанных в технической документации изготовителя, и маркировки взрывозащиты, нанесенной на оборудование и Ех-компонент. Пункт 4 Статьи 1, – исключить



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
6	<p>Рекомендация 2 Определения Установить в ТР ТС 012/2011 и АТЕХ единые определения с учётом положений Международной системы сертификации МЭК Ex (далее МЭК Ex), АТЕХ, ТР ТС 012/2011 и Международного стандарта МЭК 60050 «МЭС. Электрооборудование для взрывоопасных сред».</p>	<p>Статью 2 изложить в редакции: Определения Основные термины с соответствующими определениями приведены в ИСО/МЭК 2, ИСО/МЭК 17000, ИСО/МЭК17024, ГОСТ Р МЭК 60050 -426, МЭК 60079-0 В техническом регламенте используются также следующие термины и определения: Ввод в эксплуатацию Документально оформленное событие, фиксирующее готовность оборудования к применению по назначению Взрывобезопасность Отсутствие недопустимого риска воспламенения окружающей взрывоопасной среды, связанного с возможностью причинения вреда и (или) нанесения ущерба Взрывозащита Меры, обеспечивающие взрывобезопасность оборудования для работы во взрывоопасных средах Вид взрывозащиты Специальные меры, предусмотренные в оборудовании для работы во взрывоопасных средах с целью предотвращения воспламенения окружающей взрывоопасной среды</p>	<p>Пункт 3 Статьи 1 изложить в редакции В целях настоящей Директивы используются следующие определения: Основные термины с соответствующими определениями приведены в ИСО/МЭК 2, ИСО/МЭК 17000, ИСО/МЭК17024, ГОСТ Р МЭК 60050 -426, МЭК 60079-0 В Директиве используются также следующие термины и определения: Ввод в эксплуатацию Документально оформленное событие, фиксирующее готовность оборудования к применению по назначению Взрывобезопасность Отсутствие недопустимого риска воспламенения окружающей взрывоопасной среды, связанного с возможностью причинения вреда и (или) нанесения ущерба Взрывозащита Меры, обеспечивающие взрывобезопасность оборудования для работы во взрывоопасных средах Вид взрывозащиты Специальные меры, предусмотренные в оборудовании для работы во взрывоопасных средах с целью предотвращения воспламенения окружающей</p>



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
		<p>Ех-защитная система Конструкционные блоки, предназначенные для незамедлительной остановки взрывов в самом начале и/или ограничения эффективного диапазона пламени и давления взрыва. Системы защиты могут быть частью оборудования или поставляться на рынок отдельно для применения в качестве автономных систем.</p> <p>Ех-компонент Изделие, необходимое для безопасного функционирования оборудования и защитных систем, но не имеющее автономной функции.</p> <p>Ех-оборудование Техническое устройство (машина, аппарат, стационарная или передвижная установка, элемент их систем управления, защиты, устройство, обеспечивающее защиту, контрольно-измерительный прибор), которое предназначено для работы во взрывоопасных средах и может содержать собственные потенциальные источники воспламенения окружающей взрывоопасной среды, но его конструкцией предусмотрены меры по исключению недопустимого риска воспламенения этой среды</p> <p>Ех-система Агрегат из соединенных между собой единиц Ех-оборудования, в котором соединение выполнено в соответствии с технической документацией системы для обеспечения соответствия требованиям к взрывозащите.</p> <p>Заявитель</p>	<p>взрывоопасной среды</p> <p>Ех-защитная система Конструкционные блоки, предназначенные для незамедлительной остановки взрывов в самом начале и/или ограничения эффективного диапазона пламени и давления взрыва. Системы защиты могут быть частью оборудования или поставляться на рынок отдельно для применения в качестве автономных систем.</p> <p>Ех-компонент Изделие, необходимое для безопасного функционирования оборудования и защитных систем, но не имеющее автономной функции.</p> <p>Ех-оборудование Техническое устройство (машина, аппарат, стационарная или передвижная установка, элемент их систем управления, защиты, устройство, обеспечивающее защиту, контрольно-измерительный прибор), которое предназначено для работы во взрывоопасных средах и может содержать собственные потенциальные источники воспламенения окружающей взрывоопасной среды, но его конструкцией предусмотрены меры по исключению недопустимого риска воспламенения этой среды</p> <p>Ех-система Агрегат из соединенных между собой единиц Ех-оборудования, в котором соединение выполнено в соответствии с технической документацией системы для обеспечения соответствия требованиям к взрывозащите.</p> <p>Заявитель</p>



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
		<p>Изготовитель или лицо, которое действует от имени изготовителя и которое обращается в Ех Орган по Сертификации для получения Сертификата Соответствия, Протокола Испытаний или Протокола Оценки Качества или сертификата компетентности персонала</p> <p>.....</p> <p>Идентификация оборудования Установление тождественности характеристик оборудования его существенным признакам;</p> <p>Изготовитель Юридическое лицо или физическое лицо в качестве индивидуального предпринимателя, осуществляющие от своего имени производство и (или) реализацию оборудования для работы во взрывоопасных средах и ответственные за его соответствие требованиям настоящего технического регламента Таможенного союза;</p> <p>Импортер Резидент государства-члена Таможенного союза, который заключил с нерезидентом государств-членов Таможенного союза внешнеторговый договор на передачу оборудования для работы во взрывоопасных средах, осуществляет реализацию этого оборудования и несет ответственность за его соответствие требованиям безопасности настоящего технического регламента Таможенного союза;</p> <p>Испытательная лаборатория Испытательная лаборатория, которая аккредитована в</p>	<p>Изготовитель или лицо, которое действует от имени изготовителя и которое обращается в Ех Орган по Сертификации для получения Сертификата Соответствия, Протокола Испытаний или Протокола Оценки Качества или сертификата компетентности персонала</p> <p>.....</p> <p>Идентификация оборудования Установление тождественности характеристик оборудования его существенным признакам;</p> <p>Изготовитель Юридическое лицо или физическое лицо в качестве индивидуального предпринимателя, осуществляющие от своего имени производство и (или) реализацию оборудования для работы во взрывоопасных средах и ответственные за его соответствие требованиям настоящей Директивы;</p> <p>Импортер Резидент государства-члена Европейского союза, который заключил с нерезидентом государств-членов Европейского союза внешнеторговый договор на передачу оборудования для работы во взрывоопасных средах, осуществляет реализацию этого оборудования и несет ответственность за его соответствие требованиям безопасности настоящей Директивы</p> <p>Испытательная лаборатория Ех(ЕхИЛ) Испытательная лаборатория, которая аккредитована в</p>



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
		<p>соответствии с настоящим техническим регламентом и которая входит в состав, или работает полностью под контролем, только с одним Органом по Сертификации</p> <p>Компетентность Приобретенные специальные знания и навыки и их применение в соответствии со стандартами качества работы, необходимыми на рабочем месте. ПРИМЕЧАНИЕ: Под термином «компетентность» понимают качества, ожидаемые от работника на рабочем месте, а не в процессе обучения, и подразумевают способность передавать и применять навыки и знания в новых ситуациях и обстоятельствах.</p> <p>Конфиденциальность Все участники должны соблюдать конфиденциальность в отношении любой получаемой ими информации и принимать все разумные меры, чтобы обязать своих сотрудников и лиц, работающих по контракту, соблюдать конфиденциальность.</p> <p>Лицо, квалифицированное для работы с оборудованием для взрывоопасных сред Специалист, способный продемонстрировать знания и навыки для эффективного, рационального и безопасного выполнения работы во взрывоопасных зонах в соответствии с требованиями настоящего Технического</p>	<p>соответствии с настоящим техническим регламентом и которая входит в состав, или работает полностью под контролем, только с одним Органом по Сертификации</p> <p>Компетентность Приобретенные специальные знания и навыки и их применение в соответствии со стандартами качества работы, необходимыми на рабочем месте. ПРИМЕЧАНИЕ: Под термином «компетентность» понимают качества, ожидаемые от работника на рабочем месте, а не в процессе обучения, и подразумевают способность передавать и применять навыки и знания в новых ситуациях и обстоятельствах.</p> <p>Конфиденциальность Все участники должны соблюдать конфиденциальность в отношении любой получаемой ими информации и принимать все разумные меры, чтобы обязать своих сотрудников и лиц, работающих по контракту, соблюдать конфиденциальность.</p> <p>Лицо, квалифицированное для работы с оборудованием для взрывоопасных сред Специалист, способный продемонстрировать знания и навыки для эффективного, рационального и безопасного выполнения работы во взрывоопасных зонах в соответствии с требованиями настоящей Директивы</p>



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
		<p>регламента</p> <p>ПРИМЕЧАНИЕ: Компетентность определяют по видам деятельности (например, классификация зон, выбор, установка, техническое обслуживание, испытания и проверка и т.д.) и она может ограничиваться видами взрывозащиты, типами изделий, группами и т.д.,</p> <p>Орган по Сертификации</p> <p>Орган, который аккредитован в соответствии с настоящим техническим регламентом, и который выдает Сертификаты Соответствия, Протоколы Оценки Качества и утверждает Протоколы Испытаний. Орган по сертификации входит в состав организации, в которой имеется испытательная лаборатория с такой же областью аккредитации.</p> <p>Потенциально взрывоопасные среды</p> <p>Среды, которые могли бы стать взрывоопасными вследствие местных или эксплуатационных условий.</p> <p>Предполагаемое использование</p> <p>Применение оборудования, защитных систем и устройств в соответствии с группой и категорией оборудования и всей информацией, предоставляемой изготовителем, которая необходима для безопасного функционирования оборудования</p> <p>Предприятие технического обслуживания</p> <p>Организация, расположенная в указанном месте или местах, которая осуществляет или контролирует этапы ремонта, проверки или изменения Ex-устройства. Эта организация принимает на себя ответственность за</p>	<p>ПРИМЕЧАНИЕ: Компетентность определяют по видам деятельности (например, классификация зон, выбор, установка, техническое обслуживание, испытания и проверка и т.д.) и она может ограничиваться видами взрывозащиты, типами изделий, группами и т.д.,</p> <p>Орган по Сертификации</p> <p>Орган, который аккредитован в соответствии с настоящей Директивой, и который выдает Сертификаты Соответствия, Протоколы Оценки Качества и утверждает Протоколы Испытаний. Орган по сертификации входит в состав организации, в которой имеется испытательная лаборатория с такой же областью аккредитации.</p> <p>Потенциально взрывоопасные среды</p> <p>Среды, которые могли бы стать взрывоопасными вследствие местных или эксплуатационных условий.</p> <p>Предполагаемое использование</p> <p>Применение оборудования, защитных систем и устройств в соответствии с группой и категорией оборудования и всей информацией, предоставляемой изготовителем, которая необходима для безопасного функционирования оборудования</p> <p>Предприятие технического обслуживания</p> <p>Организация, расположенная в указанном месте или местах, которая осуществляет или контролирует этапы ремонта, проверки или изменения Ex-устройства. Эта организация принимает на себя ответственность за</p>



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
		<p>сохранение устройством соответствия распространяющимся на него требованиям, и принимает на себя все обязательства в этой связи. Настоящее определение распространяется также на изготовителей Ех-оборудования, которые предлагают услуги по ремонту и проверке, а также на пользователей оборудования, имеющих собственное ремонтное предприятие и осуществляющих восстановление оборудования.</p> <p>Протокол испытаний Документ, выдаваемый аккредитованной испытательной лабораторией, содержащий документально подтвержденную запись полученных результатов оценки и испытаний, утверждаемый органом по сертификации, работающим совместно с выдавшей Протокол испытательной лабораторией, и подтверждающий, что проверенный тип оборудования соответствует указанным стандартам. Протокол испытаний может распространяться на полные или частичные испытания по соответствующему стандарту.</p> <p>Протокол оценки качества Документ, который содержит результаты оценки на месте Органом по Сертификации соответствия системы менеджмента качества изготовителя требованиям данного Технического Регламента.</p> <p>Протокол оценки компетентности персонала Документ, в котором представлены результаты оценки знаний отдельного специалиста в соответствии с требованиями Схемы сертификации компетентности персонала</p>	<p>сохранение устройством соответствия распространяющимся на него требованиям, и принимает на себя все обязательства в этой связи. Настоящее определение распространяется также на изготовителей Ех-оборудования, которые предлагают услуги по ремонту и проверке, а также на пользователей оборудования, имеющих собственное ремонтное предприятие и осуществляющих восстановление оборудования.</p> <p>Протокол испытаний Документ, выдаваемый аккредитованной испытательной лабораторией, содержащий документально подтвержденную запись полученных результатов оценки и испытаний, утверждаемый органом по сертификации, работающим совместно с выдавшей Протокол испытательной лабораторией, и подтверждающий, что проверенный тип оборудования соответствует указанным стандартам. Протокол испытаний может распространяться на полные или частичные испытания по соответствующему стандарту.</p> <p>Протокол оценки качества (ПОК) Документ, который содержит результаты оценки на месте Органом по Сертификации соответствия системы менеджмента качества изготовителя требованиям данной Директивы..</p> <p>Протокол оценки компетентности персонала Документ, в котором представлены результаты оценки знаний отдельного специалиста в соответствии с требованиями Схемы сертификации компетентности персонала</p>



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
		<p>Протокол проверки предприятия технического обслуживания</p> <p>Документ, который в котором отражены результаты осуществляемой Органом по сертификации оценки на месте соответствия системы менеджмента качества предприятия технического обслуживания требованиям технического регламента</p> <p>Реестр</p> <p>Реестр, в котором содержится информация о всех Органах по сертификации и испытательных лабораториях, а также перечень всех Сертификатов Соответствия.</p> <p>Сертификат компетентности персонала</p> <p>Схема сертификации компетентности персонала предоставляет средство для специалистов, работающих во взрывоопасных зонах, получить Сертификат компетентности персонала (СКоП)</p> <p>Сертификат компетентности персонала может быть выдан Органом по Сертификации, аккредитованным в Схеме и подтверждает, что данный специалист соответствует применяемым критериям и требованиям Схемы и работает под контролем ExCO.</p> <p>Сертификат компетентности персонала</p> <p>Документ, удостоверяющий, что данный специалист применяет в своей работе процедуры, позволяющие гарантировать, что выполняемая им работа соответствует требованиям и осуществляется под контролем со стороны Органа по сертификации</p>	<p>Протокол проверки предприятия технического обслуживания</p> <p>Документ, который в котором отражены результаты осуществляемой Органом по сертификации оценки на месте соответствия системы менеджмента качества предприятия технического обслуживания требованиям настоящей Директивы</p> <p>Реестр</p> <p>Реестр, в котором содержится информация о всех Органах по сертификации и испытательных лабораториях, а также перечень всех Сертификатов Соответствия.</p> <p>Сертификат компетентности персонала</p> <p>Схема сертификации компетентности персонала предоставляет средство для специалистов, работающих во взрывоопасных зонах, получить Сертификат компетентности персонала (СКоП)</p> <p>Сертификат компетентности персонала может быть выдан Органом по Сертификации, аккредитованным в Схеме и подтверждает, что данный специалист соответствует применяемым критериям и требованиям Схемы и работает под контролем ExCO.</p> <p>Сертификат компетентности персонала</p> <p>Документ, удостоверяющий, что данный специалист применяет в своей работе процедуры, позволяющие гарантировать, что выполняемая им работа соответствует требованиям и осуществляется под контролем со стороны Органа по сертификации</p>



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
		<p>Сертификат на Ex-систему Сертификат, который распространяется на Ex-системы, в котором каждая единица оборудования имеет уникальное обозначение и который выдаётся на единичное устройство или ограниченное число устройств.</p> <p>Сертификат предприятия технического обслуживания Документ, выданный в соответствии с настоящими техническим регламентом подтверждающий достоверность того, что соответствующим образом идентифицированное предприятие технического обслуживания использует методики, которые обеспечивают уверенность в том, что выполненные им ремонт, проверка или изменение оборудования соответствуют требованиям технического регламента и контролируется Органом по сертификации</p> <p>Сертификат Соответствия Документ, выдаваемый в соответствии с настоящими техническим регламентом и удостоверяющий, что должным образом идентифицированное изделие соответствует конкретному стандарту. Сертификат может распространяться на Ex-устройство, Ex- компонент или Ex-систему.</p> <p>Сертификат соответствия системы менеджмента качества Документ, которым орган по сертификации систем менеджмента качества удостоверяет соответствие качества работ и услуг изготовителя требованиям стандартов ИСО 9000</p>	<p>Сертификат на Ex-систему Сертификат, который распространяется на Ex-системы, в котором каждая единица оборудования имеет уникальное обозначение и который выдаётся на единичное устройство или ограниченное число устройств.</p> <p>Сертификат предприятия технического обслуживания Документ, выданный в соответствии с настоящей Директивой, подтверждающий достоверность того, что соответствующим образом идентифицированное предприятие технического обслуживания использует методики, которые обеспечивают уверенность в том, что выполненные им ремонт, проверка или изменение оборудования соответствуют требованиям Директивы и контролируется Органом по сертификации</p> <p>Сертификат Соответствия Документ, выдаваемый в соответствии с настоящей Директивой и удостоверяющий, что должным образом идентифицированное изделие соответствует конкретному стандарту. Сертификат может распространяться на Ex-устройство, Ex- компонент или Ex-систему.</p> <p>Сертификат соответствия системы менеджмента качества Документ, которым орган по сертификации систем менеджмента качества удостоверяет соответствие качества работ и услуг изготовителя требованиям стандартов ИСО 9000</p>



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
		<p>Специальный знак взрывобезопасности знак, наносимый на оборудование и Ex-компоненты, и свидетельствующий, что оборудование и Ex-компоненты выполнены во взрывозащищенном исполнении;</p> <p>Схема предприятий технического обслуживания Схема по сертификации ремонтных мастерских и ремонтных предприятий, которые выполняют ремонт или проверку оборудования, предназначенного для применения во взрывоопасных средах.</p> <p>Схема сертификации компетентности персонала Схема сертификации компетентности персонала для специалистов, выполняющего работу и оказывающих услуги в связи с взрывоопасными средами</p> <p>Техническая документация изготовителя Система графических и текстовых документов, используемых при конструировании, изготовлении и эксплуатации оборудования для работы во взрывоопасных средах (деталей, сборочных единиц, комплексов и комплектов), а также при проектировании, возведении и эксплуатации систем защиты</p>	<p>Специальный знак взрывобезопасности знак, наносимый на оборудование и Ex-компоненты, и свидетельствующий, что оборудование и Ex-компоненты выполнены во взрывозащищенном исполнении;</p> <p>Схема предприятий технического обслуживания Схема по сертификации ремонтных мастерских и ремонтных предприятий, которые выполняют ремонт или проверку оборудования, предназначенного для применения во взрывоопасных средах.</p> <p>Схема сертификации компетентности персонала Схема сертификации компетентности персонала для специалистов, выполняющего работу и оказывающих услуги в связи с взрывоопасными средами</p> <p>Техническая документация изготовителя Система графических и текстовых документов, используемых при конструировании, изготовлении и эксплуатации оборудования для работы во взрывоопасных средах (деталей, сборочных единиц, комплексов и комплектов), а также при проектировании, возведении и эксплуатации систем защиты</p>
6.	<p>Рекомендация 3 Технические требования Установить технические требования в АТЕХ и ТР ТС 012/2011 как в Ex</p>	<p>Статью 4 изложить в редакции: Требования к оборудованию и системам защиты по взрывобезопасности 1. Оборудование для работы во взрывоопасных средах (далее – оборудование), должно соответствовать требованиям, необходимым для безопасного</p>	<p>Статью 3 изложить в редакции: 1. Оборудование для работы во взрывоопасных средах (далее – оборудование), должно соответствовать требованиям, необходимым для безопасного функционирования и эксплуатации в отношении риска взрыва:</p>



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
	<p>ОЦР и МЭК Ex путём ссылок на стандарты без конкретных требований в тексте.</p>	<p>функционирования и эксплуатации в отношении риска взрыва:</p> <p>по предупреждению образования взрывоопасной среды, которая может создаваться за счет выделения оборудованием горючих веществ;</p> <p>по предупреждению воспламенения взрывоопасной среды с учетом характера каждого источника инициирования взрыва</p> <p>в соответствии с областью применения оборудования, уровнями и видами взрывозащиты согласно приложению 1.</p> <p>2. Взрывобезопасность оборудования должна обеспечиваться в нормальных режимах работы и в пределах отклонений, установленных технической документацией изготовителя, с учетом условий его применения.</p> <p>3. Оборудование для работы во взрывоопасных средах, должно быть разработано и изготовлено таким образом, чтобы при применении его по назначению и выполнении требований к монтажу, эксплуатации (использованию), перевозке (транспортированию), техническому обслуживанию и ремонту обеспечивалось выполнение требований безопасности, установленных в стандартах (Приложение А 1)</p> <p>Оборудование должно обеспечивать взрывобезопасность при эксплуатации в течение всего предполагаемого (расчетного) срока службы;</p> <p>4. При поставке оборудования потребителю к нему должна</p>	<p>по предупреждению образования взрывоопасной среды, которая может создаваться за счет выделения оборудованием горючих веществ;</p> <p>по предупреждению воспламенения взрывоопасной среды с учетом характера каждого источника инициирования взрыва</p> <p>в соответствии с областью применения оборудования, уровнями и видами взрывозащиты согласно приложению 1.</p> <p>2. Взрывобезопасность оборудования должна обеспечиваться в нормальных режимах работы и в пределах отклонений, установленных технической документацией изготовителя, с учетом условий его применения.</p> <p>3. Оборудование для работы во взрывоопасных средах, должно быть разработано и изготовлено таким образом, чтобы при применении его по назначению и выполнении требований к монтажу, эксплуатации (использованию), перевозке (транспортированию), техническому обслуживанию и ремонту обеспечивалось выполнение требований безопасности, установленных в стандартах (Приложение А 1)</p> <p>Оборудование должно обеспечивать взрывобезопасность при эксплуатации в течение всего предполагаемого (расчетного) срока службы;</p> <p>4. При поставке оборудования потребителю к нему должна прилагаться техническая документация изготовителя, которая должна включать:</p> <p>1) наименование и (или) обозначение оборудования (тип,</p>



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
		<p>прилагаться техническая документация изготовителя, которая должна включать:</p> <ol style="list-style-type: none">1) наименование и (или) обозначение оборудования (тип, марка, модель), его параметры и характеристики, влияющие на безопасность, наименование и (или) товарный знак изготовителя;2) информацию о его назначении;3) указания по монтажу, сборке, наладке или регулировке;4) указания по использованию оборудования и мерам по обеспечению безопасности, которые необходимо соблюдать при эксплуатации (включая ввод в эксплуатацию, использование по прямому назначению, техническое обслуживание, все виды ремонта и технических освидетельствований, средства защиты, направленные на уменьшение интенсивности и локализацию вредных производственных факторов, транспортировку и условия хранения);5) назначенные показатели срока службы и (или) назначенный ресурс;6) перечень критических отказов, возможных ошибок персонала (пользователя), приводящих к аварийным режимам оборудования, и действий, предотвращающих указанные ошибки;7) параметры предельных состояний;8) информацию о мерах, которые следует предпринять при обнаружении неисправности этого оборудования;9) информацию о необходимости доукомплектования дополнительными элементами (кабельными вводами и	<p>марка, модель), его параметры и характеристики, влияющие на безопасность, наименование и (или) товарный знак изготовителя;</p> <ol style="list-style-type: none">2) информацию о его назначении;3) указания по монтажу, сборке, наладке или регулировке;4) указания по использованию оборудования и мерам по обеспечению безопасности, которые необходимо соблюдать при эксплуатации (включая ввод в эксплуатацию, использование по прямому назначению, техническое обслуживание, все виды ремонта и технических освидетельствований, средства защиты, направленные на уменьшение интенсивности и локализацию вредных производственных факторов, транспортировку и условия хранения);5) назначенные показатели срока службы и (или) назначенный ресурс;6) перечень критических отказов, возможных ошибок персонала (пользователя), приводящих к аварийным режимам оборудования, и действий, предотвращающих указанные ошибки;7) параметры предельных состояний;8) информацию о мерах, которые следует предпринять при обнаружении неисправности этого оборудования;9) информацию о необходимости доукомплектования дополнительными элементами (кабельными вводами и т.д.);10) требования к обеспечению сохранения технических характеристик оборудования, обуславливающих его



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
		<p>т.д.);</p> <p>10) требования к обеспечению сохранения технических характеристик оборудования, обуславливающих его взрывобезопасность;</p> <p>11) требования к упаковке, консервации, условиям транспортирования и хранения, назначенные сроки хранения, указания по регламентным срокам переосвидетельствования состояния, замены отдельных элементов, деталей, узлов с истекшим сроком хранения;</p> <p>12) требования к утилизации оборудования и систем защиты;</p> <p>13) правила и условия хранения, перевозки, и утилизации (при необходимости – установление требований к ним);</p> <p>14) требования к персоналу.</p> <p>15) местонахождение изготовителя, информацию для связи с ним;</p> <p>16) наименование и местонахождение уполномоченного изготовителем лица, импортера, информацию для связи с ним;</p> <p>17) дату изготовления.</p> <p>Техническая документация изготавливается на бумажных носителях. К ней может быть приложен комплект технической документации на электронных носителях.</p> <p>5. На оборудование должна быть нанесена маркировка, которая включает:</p> <p>1) наименование изготовителя или его зарегистрированный товарный знак;</p>	<p>взрывобезопасность;</p> <p>11) требования к упаковке, консервации, условиям транспортирования и хранения, назначенные сроки хранения, указания по регламентным срокам переосвидетельствования состояния, замены отдельных элементов, деталей, узлов с истекшим сроком хранения;</p> <p>12) требования к утилизации оборудования и систем защиты;</p> <p>13) правила и условия хранения, перевозки, и утилизации (при необходимости – установление требований к ним);</p> <p>14) требования к персоналу.</p> <p>15) местонахождение изготовителя, информацию для связи с ним;</p> <p>16) наименование и местонахождение уполномоченного изготовителем лица, импортера, информацию для связи с ним;</p> <p>17) дату изготовления.</p> <p>Техническая документация изготавливается на бумажных носителях. К ней может быть приложен комплект технической документации на электронных носителях.</p> <p>5. На оборудование должна быть нанесена маркировка, которая включает:</p> <p>1) наименование изготовителя или его зарегистрированный товарный знак;</p> <p>2) обозначение типа оборудования и системы защиты;</p> <p>3) заводской номер;</p> <p>4) номер сертификата соответствия;</p>



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
		<p>2) обозначение типа оборудования и системы защиты;</p> <p>3) заводской номер;</p> <p>4) номер сертификата соответствия;</p> <p>5) маркировку взрывозащиты. Изображение специального знака взрывобезопасности .</p> <p>Маркировка и техническая документация изготовителя выполняются на русском языке и на государственном(ых) языке(ах) государства-члена Таможенного союза, при наличии соответствующих требований в законодательстве(ах) государства-члена Таможенного союза.</p> <p>Маркировка должна быть нанесена на поверхность этого оборудования и системы защиты или табличку, доступные для осмотра без разборки или применения инструмента, и сохраняться в течение всего срока службы оборудования.</p> <p>9) дату изготовления.</p> <p>6. Требования к материалам, производству оборудования, проектированию, выбору и монтажу установок, проверке и техническому обслуживанию, ремонту, проверке и восстановлению должны соответствовать стандартам (Приложение А.3, В.1, В.3, В.4, В.5), а классификация взрывоопасных зон (Приложение В.2)</p> <p>Приложение 1 исключить</p>	<p>5) маркировку взрывозащиты. Изображение специального знака взрывобезопасности .</p> <p>Маркировка должна быть нанесена на поверхность этого оборудования и системы защиты или табличку, доступные для осмотра без разборки или применения инструмента, и сохраняться в течение всего срока службы оборудования.</p> <p>9) дату изготовления.</p> <p>6. Требования к материалам, производству оборудования, проектированию, выбору и монтажу установок, проверке и техническому обслуживанию, ремонту, проверке и восстановлению должны соответствовать стандартам (Приложение А.3, В.1, В.3, В.4, В.5), а классификация взрывоопасных зон (Приложение В.2)</p> <p>Приложение I и II исключить</p>



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
8.	<p>Рекомендация 7 Стандарты Разработать для АТЕХ и ТР ТС 012/2011 перечни гармонизированных стандартов и порядок введения стандартов в Перечни и их актуализации. Решить для АТЕХ и ТР вопросы сосуществования разных поколений стандартов</p>	<p>Статью 5 изложить в редакции: Стандарты 1. Соответствие оборудования и систем защиты настоящему техническому регламенту Таможенного союза обеспечивается выполнением требований межгосударственных стандартов, а в случае их отсутствия – национальных (государственных) стандартов государств-членов Таможенного союза, в результате применения которых обеспечивается соблюдение требований настоящего технического регламента Таможенного союза, и стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и</p>	<p>Пункт 2.Статьи 5 изложить в редакции: Соответствие оборудования и систем защиты настоящей Директиве обеспечивается выполнением требований гармонизированных стандартов в результате применения которых обеспечивается соблюдение требований настоящей Директивы, и стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований настоящей Директивы и осуществления оценки (подтверждения) соответствия оборудования и систем защиты для работы во взрывоопасных средах (далее – стандарты), указанных в Приложении 1.</p>



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
		<p>исполнения требований настоящего технического регламента Таможенного союза и осуществления оценки (подтверждения) соответствия оборудования и систем защиты для работы во взрывоопасных средах (далее – стандарты), указанных в Приложении 1.</p> <p>2. Одновременно могут применяться 2 последние версии стандартов</p> <p>Ввести Приложение:</p> <p>А.1 Основные понятия и методология ГОСТ Р ЕН 1127-1, ГОСТ Р ЕН 1127-2, [проект МЭК/ПК 31М, заменит стандарт EN]</p> <p>А.2 Требования к конструкции электрического и неэлектрического оборудования Электрическое оборудование: ГОСТ Р МЭК 60079-0, ГОСТ Р МЭК 60079-1, ГОСТ Р МЭК 60079-2, ГОСТ Р МЭК 60079-5, ГОСТ Р МЭК 60079-6, ГОСТ Р МЭК 60079-7, ГОСТ Р МЭК 60079-11, ГОСТ Р МЭК 60079-15, ГОСТ Р МЭК 60079-18, ГОСТ Р МЭК 60079-25, ГОСТ Р 52350.26, ГОСТ Р МЭК 60079-27, ГОСТ Р 52350.28, ГОСТ Р МЭК 60079-29-1, ГОСТ Р МЭК 60079-29-4, ГОСТ Р МЭК 60079-30-1, ГОСТ Р МЭК 60079-31, ГОСТ Р МЭК 61241-0, IEC 61241-4, ГОСТ Р МЭК 61241-11, ГОСТ Р 62013-1</p> <p>Неэлектрическое оборудование: ГОСТ Р ЕН 13463-1, ГОСТ Р ЕН 13463-5, ГОСТ Р ЕН 13463-6, ГОСТ Р ЕН 13463-8, EN 14797, EN 14373, EN 14994, EN 14460, EN ISO 16852 (проект МЭК/ПК 31М, разрабатываемые стандарты ISO/IEC 80079-36, ISO/IEC</p>	<p>3. Одновременно могут применяться 2 последние версии стандартов</p> <p>Ввести Приложение:</p> <p>А.1 Основные понятия и методология ГОСТ Р ЕН 1127-1, ГОСТ Р ЕН 1127-2, [проект МЭК/ПК 31М, заменит стандарт EN]</p> <p>А.2 Требования к конструкции электрического и неэлектрического оборудования Электрическое оборудование: ГОСТ Р МЭК 60079-0, ГОСТ Р МЭК 60079-1, ГОСТ Р МЭК 60079-2, ГОСТ Р МЭК 60079-5, ГОСТ Р МЭК 60079-6, ГОСТ Р МЭК 60079-7, ГОСТ Р МЭК 60079-11, ГОСТ Р МЭК 60079-15, ГОСТ Р МЭК 60079-18, ГОСТ Р МЭК 60079-25, ГОСТ Р 52350.26, ГОСТ Р МЭК 60079-27, ГОСТ Р 52350.28, ГОСТ Р МЭК 60079-29-1, ГОСТ Р МЭК 60079-29-4, ГОСТ Р МЭК 60079-30-1, ГОСТ Р МЭК 60079-31, ГОСТ Р МЭК 61241-0, IEC 61241-4, ГОСТ Р МЭК 61241-11, ГОСТ Р 62013-1</p> <p>Неэлектрическое оборудование: ГОСТ Р ЕН 13463-1, ГОСТ Р ЕН 13463-5, ГОСТ Р ЕН 13463-6, ГОСТ Р ЕН 13463-8, EN 14797, EN 14373, EN 14994, EN 14460, EN ISO 16852 (проект МЭК/ПК 31М, разрабатываемые стандарты ISO/IEC 80079-36, ISO/IEC 80079-37 и серия 80079 заменят стандарты EN)</p> <p>А.3 Производство оборудования ГОСТ Р 54370-2011 (ИСО/МЭК 80079-34:2012)</p> <p>В.1 Характеристики материалов для работы в среде</p>



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
		<p>80079-37 и серия 80079 заменят стандарты EN)</p> <p>A.3 Производство оборудования ГОСТ Р 54370-2011 (ИСО/МЭК 80079-34:2012</p> <p>B.1 Характеристики материалов для работы в среде газа и пара IEC 60079-20-1, EN 13821, EN 14034 (Проект IEC MT 80079-20-2, разрабатываемый стандарт IEC 60079-20-2 заменит стандарт EN)</p> <p>B.2 Классификация взрывоопасных зон ГОСТ Р МЭК 60079-10-1, ГОСТ Р МЭК 60079-10-2</p> <p>B.3 Проектирование, выбор и монтаж электроустановок ГОСТ Р МЭК 60079-14</p> <p>B.4 Проверка и техобслуживание электроустановок ГОСТ Р МЭК 60079-17</p> <p>B.5 Ремонт, проверка и восстановление оборудования ГОСТ Р МЭК 60079-19</p> <p>D.1 Стандарты для оценки соответствия Руководство 65 ИСО/МЭК, ИСО/МЭК 17021, ИСО/МЭК 17024, ИСО/МЭК 17025, OD 005 -1; OD 005-2; ГОСТ Р 54370-2011</p> <p>D.2 Основные принципы сертификации изделий Руководство 67 ИСО/МЭК</p> <p>F.1 Руководства по надзору за рынком Руководства по надзору за рынком разрабатываются</p>	<p>газа и пара IEC 60079-20-1, EN 13821, EN 14034 (Проект IEC MT 80079-20-2, разрабатываемый стандарт IEC 60079-20-2 заменит стандарт EN)</p> <p>B.2 Классификация взрывоопасных зон ГОСТ Р МЭК 60079-10-1, ГОСТ Р МЭК 60079-10-2</p> <p>B.3 Проектирование, выбор и монтаж электроустановок ГОСТ Р МЭК 60079-14</p> <p>B.4 Проверка и техобслуживание электроустановок ГОСТ Р МЭК 60079-17</p> <p>B.5 Ремонт, проверка и восстановление оборудования ГОСТ Р МЭК 60079-19</p> <p>D.1 Стандарты для оценки соответствия Руководство 65 ИСО/МЭК, ИСО/МЭК 17021, ИСО/МЭК 17024, ИСО/МЭК 17025, OD 005 -1; OD 005-2; ГОСТ Р 54370-2011</p> <p>D.2 Основные принципы сертификации изделий Руководство 67 ИСО/МЭК</p> <p>F.1 Руководства по надзору за рынком Руководства по надзору за рынком разрабатываются настоящей Секторальной инициативой совместно с группой MAPC.</p>



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
		настоящей Секторальной инициативой совместно с группой MAPC.	
	<p>Рекомендация 4 Оценка соответствия при поступлении в обращение Установить в АТЕХ и ТР ТС 012/2011 порядок оценки соответствия при поступлении Ex-оборудования на рынок: на основе порядка установленного в Ex ОЦР,и МЭК Ex, который включает Схему 5 (Сертификация на основе испытаний и оценки системы качества) и сертификации единичного изделия</p>	<p>Статью 6 изложить в следующей редакции: Статья 6. Подтверждение соответствия при поступлении оборудования в обращение 1. Перед выпуском в обращение на единой таможенной территории Таможенного союза оборудование и системы защиты (далее – оборудование) должно быть подвергнуто процедуре подтверждения соответствия требованиям настоящего технического регламента Таможенного союза. Подтверждение соответствия оборудования носит обязательный характер и осуществляется в форме сертификации. 2. Процедуры подтверждения соответствия оборудования установленным в настоящем техническом регламенте Таможенного союза требованиям осуществляются аккредитованными органами по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия) и аккредитованными испытательными лабораториями (центрами), включенными в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза. 3. Подтверждение соответствия оборудования осуществляется:: 1) в отношении серийно выпускаемого оборудования: сертификация оборудования на основе испытаний типового образца в аккредитованной испытательной лаборатории (центре) и оценки системы качества с</p>	<p>Статью 8 изложить в следующей редакции: Подтверждение соответствия при поступлении оборудования в обращение 1. Перед выпуском в обращение на территории Европейского союза оборудование и системы защиты (далее – оборудование) должно быть подвергнуто процедуре подтверждения соответствия требованиям настоящей Директивы. Подтверждение соответствия оборудования носит обязательный характер и осуществляется в форме сертификации. 3. Подтверждение соответствия оборудования осуществляется:: 1) в отношении серийно выпускаемого оборудования: сертификация оборудования на основе испытаний типового образца и оценки системы качества с последующим инспекционным контролем; 2) в отношении единиц оборудования: сертификация единиц оборудования на основе испытаний единицы оборудования 4. Заявителем может быть зарегистрированное на территории Европейского Союза юридическое лицо или физическое лицо либо являющееся изготовителем, либо выполняющее функции иностранного изготовителя на основании договора с ним, в части обеспечения</p>



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
		<p>последующим инспекционным контролем;</p> <p>2) в отношении единиц оборудования:</p> <p>сертификация единиц оборудования в аккредитованной испытательной лаборатории на основе испытаний единицы оборудования</p> <p>4. Заявителем может быть зарегистрированное в соответствии с законодательством государства-члена Таможенного союза на его территории юридическое лицо или физическое лицо в качестве индивидуального предпринимателя, либо являющееся изготовителем, либо выполняющее функции иностранного изготовителя на основании договора с ним, в части обеспечения соответствия поставляемой продукции требованиям настоящего технического регламента и в части ответственности за несоответствие поставляемой продукции требованиям настоящего технического регламента Таможенного союза (лицо, выполняющее функции иностранного изготовителя).</p> <p>6. При проведении сертификации оборудования:</p> <p>1) изготовитель (уполномоченное изготовителем лицо), импортер предоставляет органу по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия) комплект документов на оборудование, подтверждающий соответствие оборудования требованиям взрывобезопасности настоящего технического регламента Таможенного союза, который включает:</p> <p>технические условия (при наличии);</p> <p>эксплуатационные документы;</p>	<p>соответствия поставляемой продукции требованиям настоящей Директивы и в части ответственности за несоответствие поставляемой продукции требованиям настоящей Директивы(лицо, выполняющее функции иностранного изготовителя).</p> <p>6. При проведении сертификации оборудования:</p> <p>1) изготовитель (уполномоченное изготовителем лицо), импортер предоставляет органу по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия) комплект документов на оборудование, подтверждающий соответствие оборудования требованиям взрывобезопасности настоящей Директивы который включает:</p> <p>технические условия (при наличии);</p> <p>эксплуатационные документы;</p> <p>перечень стандартов, требованиям которых соответствует данное оборудование (Приложение А.2). настоящей Директивы (при их применении изготовителем);</p> <p>пояснительную записку, содержащую описание принятых технических решений и оценку рисков, подтверждающих выполнение требований взрывобезопасности настоящей Директивы, если стандарты отсутствуют или не применялись;</p> <p>сертификат соответствия на систему менеджмента качества изготовителя (при наличии).</p> <p>контракт (договор на поставку) или товаросопроводительную документацию (для партии оборудования).</p> <p>2) орган по сертификации (оценке (подтверждению)</p>



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
		<p>перечень стандартов, требованиям которых соответствует данное оборудование (Приложении е А.2). настоящего технического регламента Таможенного союза (при их применении изготовителем);</p> <p>пояснительную записку, содержащую описание принятых технических решений и оценку рисков, подтверждающих выполнение требований взрывобезопасности настоящего технического регламента Таможенного союза, если стандарты отсутствуют или не применялись;</p> <p>сертификат соответствия на систему менеджмента качества изготовителя (при наличии).</p> <p>контракт (договор на поставку) или товаросопроводительную документацию (для партии оборудования).</p> <p>2) орган по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия):</p> <p>проводит идентификацию предъявленного оборудования путем установления тождественности его характеристик признакам, установленным в статье 1 настоящего технического регламента Таможенного союза.</p> <p>организует проведение испытаний образца (образцов) оборудования в аккредитованной испытательной лаборатории (центре) на соответствие требованиям стандартов в Приложении А.2 5 настоящего технического регламента Таможенного союза, и проводит анализ протокола (протоколов) испытаний. В протоколе испытаний указывается перечень технической документации (чертежей средств обеспечения взрывозащиты), подтверждающий соответствие оборудования и Ex-</p>	<p>соответствия):</p> <p>проводит идентификацию предъявленного оборудования путем установления тождественности его характеристик признакам, установленным настоящей Директиве.</p> <p>организует проведение испытаний образца (образцов) оборудования в аккредитованной испытательной лаборатории (центре) на соответствие требованиям стандартов в Приложении А.2 5 настоящей Директивы, и проводит анализ протокола (протоколов) испытаний. В протоколе испытаний указывается перечень технической документации (чертежей средств обеспечения взрывозащиты), подтверждающий соответствие оборудования и Ex-компонента требованиям настоящей Директивы спецификой изготовления и монтажа, указываемой изготовителем технической документации на изготовление или монтаж, допускается проведение испытаний оборудования на месте его изготовления и (или) монтажа.</p> <p>- проводит оценку системы качества изготовителя по требованиям стандарта Приложения D1. При наличии у изготовителя сертифицированной системы менеджмента качества оценивает возможность данной системы обеспечивать стабильный выпуск сертифицируемого оборудования, соответствующего требованиям настоящей Директивы;</p> <p>При подтверждении соответствия единичного оборудования) оценка системы качества изготовителя не проводится;</p> <p>- проводит инспекционный контроль (если это</p>



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
		<p>компонента требованиям настоящего технического регламента Таможенного союза.</p> <p>При необходимости, вызванной спецификой изготовления и монтажа, указываемой изготовителем технической документации на изготовление или монтаж, допускается проведение испытаний оборудования на месте его изготовления и (или) монтажа.</p> <p>- проводит оценку системы качества изготовителя по требованиям стандарта Приложения D1. При наличии у изготовителя сертифицированной системы менеджмента качества оценивает возможность данной системы обеспечивать стабильный выпуск сертифицируемого оборудования, соответствующего требованиям настоящего технического регламента;</p> <p>При подтверждении соответствия единичного оборудования) оценка системы качества изготовителя не проводится;</p> <p>- проводит инспекционный контроль (если это предусмотрено схемой сертификации) за сертифицированным оборудованием в течение всего срока действия сертификата соответствия посредством испытаний образцов в аккредитованной испытательной лаборатории (центре) и (или) оценки системы качества;</p> <p>- выдает сертификат соответствия по единой форме, утвержденной решением Комиссии:</p> <p>на серийно выпускаемое оборудование со сроком действия не более 5 лет:</p> <p>на единичное оборудование срок не устанавливается.</p>	<p>предусмотрено схемой сертификации) за сертифицированным оборудованием в течение всего срока действия сертификата соответствия посредством испытаний образцов в аккредитованной испытательной лаборатории (центре) и (или) оценки системы качества;</p> <p>- выдает сертификат соответствия по единой форме, утвержденной решением Комиссии:</p> <p>на серийно выпускаемое оборудование со сроком действия не более 5 лет:</p> <p>на единичное оборудование срок не устанавливается.</p> <p>Сертификат соответствия Ex-компонентов требованиям настоящей Директивы выдается по выполнению процедур, указанных в настоящем подпункте, по той же форме.</p> <p>Сертификат соответствия должен содержать в приложении, в том числе, следующую информацию:</p> <p>описание конструкции и средств обеспечения взрывозащиты;</p> <p>специальные условия применения;</p> <p>3) изготовитель (уполномоченное изготовителем лицо), импортер:</p> <p>при получении сертификата соответствия наносит единый знак обращения продукции на рынке государств-членов Европейского союза и регистрационный номер органа по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия);</p> <p>формирует комплект документов на оборудование, в который включает:</p> <p>документы на оборудование, приведенные подпункте 1</p>









№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
		<p>Сертификат соответствия Ех-компонентов требованиям настоящего технического регламента Таможенного союза выдается по выполнению процедур, указанных в настоящем подпункте, по той же форме.</p> <p>Сертификат соответствия должен содержать в приложении, в том числе, следующую информацию: описание конструкции и средств обеспечения взрывозащиты; специальные условия применения;</p> <p>3) изготовитель (уполномоченное изготовителем лицо), импортер:</p> <p>при получении сертификата соответствия наносит единый знак обращения продукции на рынке государств-членов Таможенного союза и регистрационный номер органа по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия); формирует комплект документов на оборудование, в который включает:</p> <p>документы на оборудование, приведенные подпункте 1 настоящего пункта;</p> <p>протокол (протоколы) испытаний и протокол оценки качества;</p> <p>сертификат соответствия;</p> <p>предпринимает все необходимые меры:</p> <p>чтобы процесс производства был стабильным и обеспечивал соответствие изготавливаемого оборудования требованиям настоящего технического регламента Таможенного союза (схема 1с).</p>	<p>настоящего пункта;</p> <p>протокол (протоколы) испытаний и протокол оценки качества;</p> <p>сертификат соответствия;</p> <p>предпринимает все необходимые меры:</p> <p>чтобы процесс производства был стабильным и обеспечивал соответствие изготавливаемого оборудования требованиям настоящего технического регламента Таможенного союза (схема 1с).</p> <p>7. В случае внесения изготовителем в конструкцию и (или) техническую документацию, подтверждающую соответствие оборудования и (или) Ех-компонента требованиям настоящей Директивы, изменений, влияющих на показатели взрывобезопасности оборудования, он представляет в орган по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия), выдавший сертификат соответствия, описание изменений, техническую документацию (чертежи средств обеспечения взрывозащиты) с внесенными изменениями и образец для проведения дополнительных испытаний, если орган по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия) посчитает недостаточным проведение только экспертизы технической документации с внесенными изменениями для принятия решения о соответствии оборудования и (или) Ех-компонента с внесенными изменениями.</p> <p>В этом случае орган по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия) проводит экспертизу технической документации (чертежей средств обеспечения взрывозащиты) с внесенными изменениями, а если</p>



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
		<p>7. В случае внесения изготовителем в конструкцию и (или) техническую документацию, подтверждающую соответствие оборудования и (или) Ех-компонента требованиям настоящего технического регламента Таможенного союза, изменений, влияющих на показатели взрывобезопасности оборудования, он представляет в орган по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия), выдавший сертификат соответствия, описание изменений, техническую документацию (чертежи средств обеспечения взрывозащиты) с внесенными изменениями и образец для проведения дополнительных испытаний, если орган по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия) считает недостаточным проведение только экспертизы технической документации с внесенными изменениями для принятия решения о соответствии оборудования и (или) Ех-компонента настоящему техническому регламенту Таможенного союза с внесенными изменениями.</p> <p>В этом случае орган по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия) проводит экспертизу технической документации (чертежей средств обеспечения взрывозащиты) с внесенными изменениями, а если считает это недостаточным, и дополнительные испытания образца. При положительных результатах проведенной работы орган по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия) оформляет решение о подтверждении действия сертификата соответствия с учетом внесенных изменений или оформляет новый сертификат соответствия техническому регламенту Таможенного союза, если внесенные изменения требуют</p>	<p>считает это недостаточным, и дополнительные испытания образца. При положительных результатах проведенной работы орган по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия) оформляет решение о подтверждении действия сертификата соответствия с учетом внесенных изменений или оформляет новый сертификат соответствия настоящей Директиве, если внесенные изменения требуют рассмотрения оборудования и (или) Ех-компонента как нового изделия..</p> <p>8. На территории государств-членов Европейского Союза комплект документов, включая документы, подтверждающие соответствие, должен храниться у изготовителя (уполномоченного изготовителем лица) в течение не менее 10 лет со дня снятия (прекращения) с производства этого оборудования;</p> <p>Документы и материалы, подтверждающие результаты сертификации хранятся в органе по сертификации, выдавшем сертификат соответствия в течение не менее 5 лет после окончания срока действия сертификата соответствия.</p> <p>Комплект документов должен предоставляться органам государственного надзора по их требованию.</p>



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
		<p>рассмотрения оборудования и (или) Ех-компонента как нового изделия..</p> <p>8. На территории государств-членов Таможенного союза комплект документов, включая документы, подтверждающие соответствие, должен храниться у изготовителя (уполномоченного изготовителем лица) в течение не менее 10 лет со дня снятия (прекращения) с производства этого оборудования;</p> <p>Документы и материалы, подтверждающие результаты сертификации хранятся в органе по сертификации, выдавшем сертификат соответствия в течение не менее 5 лет после окончания срока действия сертификата соответствия.</p> <p>Комплект документов должен предоставляться органам государственного надзора по их требованию.</p>	

№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
	<p>Рекомендация 5 Маркирование взрывозащищённости Принять в ТР ТС 012/2011 знак взрывозащищённости, принятый в АТЕХ.</p>	<p>В статью 7 ввести дополнительный пункт Оборудование, защитные системы и компоненты должны иметь специальную маркировку взрывозащиты-Ex-Приложение 2.</p> <p>Ввести Приложение : Приложение к техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности оборудования для работы во взрывоопасных средах»</p> <p>Изображение специального знака взрывобезопасности Оборудование, защитные системы и компоненты должны иметь специальную маркировку взрывозащиты-Ex в шестиугольнике, За этим знаком должно следовать обозначение Группы и Категории, как например:</p> <p> I M 2 Изделия для шахт. Группа I Категория M 2</p> <p> II 1G Изделия Группы 1 не предназначенные для использования в шахтах. Группа II, Категория 1 для использования средах с присутствием газа/пара/тумана</p> <p></p>	<p>В главу III ввести дополнительную Статью Оборудование, защитные системы и компоненты должны иметь специальную маркировку взрывозащиты-Ex-Приложение 2.</p> <p>Ввести Приложение : Изображение специального знака взрывобезопасности Оборудование, защитные системы и компоненты должны иметь специальную маркировку взрывозащиты-Ex в шестиугольнике, За этим знаком должно следовать обозначение Группы и Категории, как например:</p> <p> I M 2 Изделия для шахт. Группа I Категория M 2</p> <p> II 1G Изделия Группы 1 не предназначенные для использования в шахтах.. Группа II, Категория 1 для использования средах с присутствием газа/пара/тумана</p> <p> II 1D Изделия Группы 1 не предназначенные для использования в шахтах.. Группа II, Категория 1 для использования средах с присутствием пыли.</p>



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
		II 1D Изделия Группы 1 не предназначенные для использования в шахтах.. Группа II, Категория 1 для использования средах с присутствием пыли.	
	Рекомендация 6 Оценка соответствия при использования оборудования Разработать для АТЕХ и ТР ТС 012/2011Схемы подтверждения соответствия Ех-оборудования при его использовании на стадиях монтажа и установки, в процессе эксплуатации, после ремонта и модернизации на базе ЕхОЦР и МЭК Ех	Ввести новую статью: Оценка соответствия материалов, производства оборудования, проектирования, выбора и монтажа установок, проверки и технического обслуживания, ремонта, проверки и восстановления Подготовить предложения после завершения соответствующих работ в МЭК Ех	Ввести новую статью: Оценка соответствия материалов, производства оборудования, проектирования, выбора и монтажа установок, проверки и технического обслуживания, ремонта, проверки и восстановления Подготовить предложения после завершения соответствующих работ в МЭК Ех
	Рекомендация 8 Требования к персоналу Разработать для АТЕХ и ТР ТС 012/2011 Схемы подтверждения соответствия персонала на базе ЕхОЦР и МЭК Ех.	Ввести новую статью: Статья XXX Требования к персоналу и его аттестация Подготовить предложения после завершения соответствующих работ в МЭК Ех	Ввести новую статью: Статья XXX Требования к персоналу и его аттестация Подготовить предложения после завершения соответствующих работ в МЭК Ех



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
	<p>Рекомендация 9 Признание органов по оценке соответствия Разработать на основе документов МЭК Ex критерии аккредитации в АТЕХ и ТР ТС 012/2011 с учётом общих документов ЕС и ТС и документов национальных систем аккредитации России и стран ЕС. На основе вышеуказанных рекомендаций рабочей группой подготовлены предложения по внесению изменений в АТЕХ и ТР ТС 012/2011, приведённые в Приложениях 1 и 2.</p>	<p>Ввести дополнительную Статью Признание органов по оценке соответствия</p> <p>1. Государства-Члены уведомляют Комиссию и другие Государства-Члены об органах, которые они назначили для выполнения процедур, указанных в Статье 5, и конкретных задачах, которые назначенные органы должны выполнять, и информируют об идентификационных номерах, присвоенных им заблаговременно Комиссией. Комиссия публикует перечень аккредитованных органов с указанием их идентификационных номеров и задач, которые они уполномочены решать. Комиссия обеспечивает обновление такого перечня.</p> <p>2. Государства-Члены должны применять критерии, установленные в Приложении XX, при оценке органов, которые указываются в таком перечне. Предполагается, что органы, отвечающие критериям оценки, указанным в соответствующих гармонизированных стандартах, соответствуют этим критериям.</p> <p>3. Государство-Член, утвердивший орган, должен аннулировать аккредитацию, если он обнаружит, что орган перестал соответствовать критериям, установленным в Приложении XI. Государство-Член незамедлительно информирует об этом Комиссию и другие Государства-Члены.</p>	<p>Ввести дополнительно в Приложение XI</p> <p>А. Организация, аккредитованная как орган по сертификации должна иметь в своём составе испытательную лабораторию с той же областью аккредитации.</p> <p>Б. Область аккредитации органа должна быть ограничена требованиями взрывозащиты оборудования для взрывоопасных сред</p> <p>В. Аккредитация органов и испытательных лабораторий в национальных системах аккредитации должна проводиться специализированными экспертными организациями при обязательном участии экспертов, аттестованных как эксперты по сертификации систем менеджмента качества и сертификации Ex оборудования.</p>



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
		<p>Ввести дополнительное Приложение МИНИМАЛЬНЫЕ КРИТЕРИИ ДЛЯ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ, НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ АККРЕДИТАЦИИ ОРГАНОВ</p> <p>А. Организация, аккредитованная как орган по сертификации должна иметь в своём составе испытательную лабораторию с той же областью аккредитации.</p> <p>Б. Область аккредитации органа должна быть ограничена требованиями взрывозащиты оборудования для взрывоопасных сред</p> <p>В. Аккредитация органов и испытательных лабораторий в национальных системах аккредитации должна проводиться специализированными экспертными организациями при обязательном участии экспертов, аттестованных как эксперты по сертификации систем менеджмента качества и сертификации Ех оборудования.</p> <p>1. Орган, его директор и персонал, ответственные за проведение проверочных испытаний, не могут быть ни проектировщиками, изготовителями, поставщиками или ответственными за установку оборудования, защитных систем или устройств, которые они проверяют, ни уполномоченными представителями любой из упомянутых сторон. Они не могут участвовать напрямую или в качестве уполномоченных представителей в процессе проектирования, производства, сбыта или обслуживания оборудования, защитных систем или устройств то не исключает возможности обмена технической</p>	



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
		<p>информацией между изготовителем и органом.</p> <p>2. Орган и его персонал, ответственный за контроль должны проводить проверочные испытания с высокой степенью профессионализма и технической компетентности, подтвержденной наличием сертификата компетентности, выданного уполномоченным органом. Они должны быть полностью независимы от какого-либо давления или финансовых поощрений, которые бы могли повлиять на решение или результаты проверки, особенно, от лиц или группы лиц, заинтересованных в результате проверок.</p> <p>3. Орган должен иметь в своем распоряжении необходимый персонал и средства, позволяющие ему выполнять должным образом административные и технические задачи, связанные с проверкой; он также должен иметь доступ к оборудованию, которое требует специальной проверки.</p> <p>4. Персонал, ответственный за проверку должен обладать:</p> <ul style="list-style-type: none">- хорошей технической и профессиональной подготовкой;- удовлетворительным знанием требований к испытаниям, которые они проводят, и опытом проведения таких испытаний;- способностью составлять сертификаты, документы и отчеты, необходимые для подтверждения проведения испытаний.	



№ п/п	Рекомендации РГ 16	Содержание предложения по внесению изменений в ТР ТС 012/2011	Содержание предложения по внесению изменений в АТЕХ
		<p>5. Беспристрастность персонала, ответственного за проверку, должна гарантироваться. Размер оплаты персонала не должен зависеть от количества проведенных испытаний и полученных результатов.</p> <p>6. Орган должен застраховать ответственность, если такая ответственность не возлагается на Государство в соответствии с национальным законодательством, или Государство-Член само несет прямую ответственность за проведение испытаний.</p> <p>7. Персонал органа должен взять обязательство не разглашать любую профессиональную информацию, полученную в результате выполнения своих задач (за исключением компетентных административных органов власти Государства, в котором он выполняет свои обязанности в соответствии с положениями настоящего технического Регламента или любым положением национального законодательства, устанавливающим такое требование.</p> <p>Эксперт по аккредитации должен быть аттестован в категориях Q, T и S</p>	



Proposals

on changes to be made in the TR CU 12/2011 «On safety of equipment intended for use in explosive atmospheres» and the Directive 94/9/EC on the approximation of the laws of the Member States concerning equipment and protective systems intended for use in potentially explosive atmospheres (ATEX)

№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
1		<p>To change the title of the TU CU to the following: «On safety of equipment and protective systems intended for use in explosive atmospheres».</p> <p>To state throughout the text of the TR CU «equipment and protective systems for use in explosive atmospheres», as appropriate</p>	
2		<p>To put down “ General” instead of “Foreword”</p>	
3		<p>To change the wording of Clause 2 of the “Foreword» (“General”) as follows:</p> <p>2. This Technical Regulation of the Customs Union sets out in the common customs territory of the Customs Union the uniform mandatory for use and implementation requirements to equipment and protective systems intended for use in explosive atmospheres for the purpose of free movement of this equipment put into circulation in the common customs territory of the Customs Union , as well as the requirements to equipment and protective systems at their lifecycle stages (putting into operation (installation, adjustment), operation (use), maintenance, repair and modernization).</p>	
4		<p>To transfer Clause 2 of Article 1 to the “General”</p>	



№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
5	<p>Recommendation 1</p> <p>Scope</p> <p>To adopt for the TR CU 012/2011 and ATEX the scope that covers:</p> <ul style="list-style-type: none">- equipment (electrical and non-electrical) and protective systems;- lifecycle stages (circulation on the market, putting into operation, maintenance, repair and modernization). <p>Decision 1</p> <p>Scope</p>	<p>To change the wording of Clause 3 of Article 1 as follows:</p> <p>3. This Technical Regulation of the Customs Union applies to electrical equipment and protective systems, including Ex-components, and non-electrical equipment intended for use in explosive atmospheres put into circulation in the common customs territory of the Customs Union , as well as to equipment and protective systems at their lifecycle stages (putting into operation (installation, adjustment), operation (use), maintenance, repair and modernization).</p> <p>An identification criterion of equipment intended for use in explosive atmospheres and Ex-components is the availability of means providing their explosion protection as specified in the manufacturer's technical documentation, and the explosion-proof marking affixed on the equipment and the Ex-component.</p> <p>To remove Clause 4 of Article 1</p>	<p>To change the wording of Clause 1 of Article 1 as follows:</p> <p>This Directive applies to electrical equipment and protective systems, including Ex-components, and non-electrical equipment intended for use in explosive atmospheres put into circulation in the European Union, as well as to equipment and protective systems at their lifecycle stages (putting into operation (installation, adjustment), operation (use), maintenance, repair and modernization).</p> <p>An identification criterion of equipment intended for use in explosive atmospheres and Ex-components is the availability of means providing their explosion protection as specified in the manufacturer's technical documentation, and the explosion-proof marking affixed on the equipment and the Ex-component.</p> <p>To remove Clause 4 of Article 1</p>



№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
6	<p>Recommendation 2 Terms and definitions</p> <p>To adopt for the TR CU 012/2011 and ATEX the uniform definitions taking into account the provisions of the International Certification System IECEx, ATEX, TR CU 012/2011 and the International Standard IEC 60050 «MEV. Electrical apparatus for potentially explosive atmospheres».</p>	<p>To adopt the following wording of Article 2:</p> <p>2. Terms and definitions</p> <p>For the purpose of this document the terms and definitions given in ISO/IEC 2, ISO/IEC 17000, ISO/IEC 17024, GOST R IEC 60050-426, GOST R IEC 60079-0 and the following apply.</p> <p>Acceptance Certification bodies are accepted into the Certification of Personnel Competencies Scheme following satisfactory assessment of their competence by appointed assessors. This assessment will provide adequate confidence to regulatory authority, user, manufacturer and certification body interests. Competence is judged by reference to ISO/IEC 17024 and the requirements of this Technical Regulation.</p> <p>Applicant A manufacturer or a person which acts on behalf of the manufacturer and who applies to an Ex Certification Body for obtaining a Certificate of Conformity, an Ex Test Report or a Quality Assessment Report</p> <p>Applicant Person who applies to an Ex Certification Body for a Certificate of Personnel Competency</p> <p>Certificate of Conformity Document issued in accordance with this Technical Regulation indicating that adequate confidence is provided that a duly identified product is in conformity with a specific standard. The certificate can relate to Ex apparatus, an Ex component or an Ex system</p>	<p>To adopt the following wording of Clause 3 of Article 2:</p> <p>For the purpose of this Directive the terms and definitions e given in ISO/IEC 2, ISO/IEC 17000, ISO/IEC 17024, GOST R IEC 60050-426, GOST R IEC 60079-0 and the following apply.</p> <p>Acceptance Certification bodies are accepted into the Certification of Personnel Competencies Scheme following satisfactory assessment of their competence by appointed assessors. This assessment will provide adequate confidence to regulatory authority, user, manufacturer and certification body interests. Competence is judged by reference to ISO/IEC 17024 and the requirements of this Directive.</p> <p>Applicant A manufacturer or a person which acts on behalf of the manufacturer and who applies to an Ex Certification Body for obtaining a Certificate of Conformity, an Ex Test Report or a Quality Assessment Report</p> <p>Applicant Person who applies to an Ex Certification Body for a Certificate of Personnel Competency</p> <p>Certificate of Conformity Document issued in accordance with this Directive indicating that adequate confidence is provided that a duly identified product is in conformity with a specific standard. The certificate can relate to Ex apparatus, an Ex component or an Ex system</p>



№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
		<p>Certificate of conformity of quality management system A document by which a Certification Body of Quality Management Systems attests conformity of quality of the manufacturer's work and services with the requirements of ISO 9000 standards</p> <p>Certificate of Personnel Competencies (CoPC) Document issued under this Technical Regulation indicating that adequate confidence is provided that a duly identified person has been found to operate procedures that provide confidence that the work undertaken complies with requirements of this Technical Regulation and is under the surveillance of an Ex Certification Body (ExCB) NOTE The CoPCs are issued via the internet based "On-Line Certificate" system</p> <p>Certification of Personnel Competencies Scheme Scheme for the certification of personnel competencies for persons engaged in work and services related to explosive atmospheres</p> <p>Certified Service Facilities Scheme The Scheme for the certification of workshops and repair facilities involved in the repair or overhaul of equipment intended for use in explosive atmospheres</p>	<p>Certificate of conformity of quality management system A document by which a Certification Body of Quality Management Systems attests conformity of quality of the manufacturer's work and services with the requirements of ISO 9000 standards</p> <p>Certificate of Personnel Competencies (CoPC) Document issued under this Directive indicating that adequate confidence is provided that a duly identified person has been found to operate procedures that provide confidence that the work undertaken complies with requirements of this Directive and is under the surveillance of an Ex Certification Body (ExCB) NOTE The CoPCs are issued via the internet based "On-Line Certificate" system</p> <p>Certification of Personnel Competencies Scheme Scheme for the certification of personnel competencies for persons engaged in work and services related to explosive atmospheres</p> <p>Certified Service Facilities Scheme The Scheme for the certification of workshops and repair facilities involved in the repair or overhaul of equipment intended for use in explosive atmospheres</p>



№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
		<p>Competency Acquired specific knowledge and skills and the application of that knowledge and skill to the standards of performance required in the workplace. NOTE The concept of competency focuses on what is expected of a person in the workplace rather than on the learning process, and embodies the ability to transfer and apply skills and knowledge to new situations and environments.</p> <p>Confidentiality All participants shall respect the confidentiality of any information that they obtain and take all reasonable steps to bind their staff and those working under contract to preserve that confidentiality</p> <p>Emergency mode Operating of equipment under conditions in which the characteristics of equipment intended for use in explosive atmospheres are outside the limits specified by the manufacturer in the technical documentation</p> <p>Equipment grouping Equipment group I applies to equipment intended for use in underground parts of mines, and to those parts of surface installations of such mines, liable to be endangered by firedamp and/or combustible dust. Equipment group II applies to equipment intended for use in other places liable to be endangered by explosive atmospheres.</p>	<p>Competency Acquired specific knowledge and skills and the application of that knowledge and skill to the standards of performance required in the workplace. NOTE The concept of competency focuses on what is expected of a person in the workplace rather than on the learning process, and embodies the ability to transfer and apply skills and knowledge to new situations and environments.</p> <p>Confidentiality All participants shall respect the confidentiality of any information that they obtain and take all reasonable steps to bind their staff and those working under contract to preserve that confidentiality</p> <p>Emergency mode Operating of equipment under conditions in which the characteristics of equipment intended for use in explosive atmospheres are outside the limits specified by the manufacturer in the technical documentation</p> <p>Equipment grouping Equipment group I applies to equipment intended for use in underground parts of mines, and to those parts of surface installations of such mines, liable to be endangered by firedamp and/or combustible dust. Equipment group II applies to equipment intended for use in other places liable to be endangered by explosive atmospheres.</p>



№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
		<p>Equipment identification Determination of identity of equipment characteristics to its essential features</p> <p>Ex Certification Body (ExCB) A body which has been accepted according to this Technical Regulation and which issues the Certificates of Conformity, Quality Assessment Reports and also endorses Ex Test Reports. A Certification Body is part of the organization that also comprises a Testing Laboratory with the same scope of accreditation.</p> <p>Ex Competent Person Person who can demonstrate a combination of knowledge and skills to effectively, efficiently and safely carry out activities in hazardous areas, covered by requirements of this Technical Regulation. NOTE Competencies are specified by activity (e.g. classification, selection, installation, maintenance, testing and inspection, etc.) and may be limited by types of protection, product types, groups etc</p> <p>Ex equipment A technical device (a machine, an apparatus, a stationary or mobile device, an element of their control or protection system, a device providing protection, an instrument) that is intended for operation in explosive atmospheres and may contain its own potential sources of ignition of ambient explosive atmosphere, but is designed in such a way that any inadmissible risk of ignition of explosive atmosphere is excluded</p>	<p>Equipment identification Determination of identity of equipment characteristics to its essential features</p> <p>Ex Certification Body (ExCB) A body which has been accepted according to this Directive and which issues the Certificates of Conformity, Quality Assessment Reports and also endorses Ex Test Reports. A Certification Body is part of the organization that also comprises a Testing Laboratory with the same scope of accreditation.</p> <p>Ex Competent Person Person who can demonstrate a combination of knowledge and skills to effectively, efficiently and safely carry out activities in hazardous areas, covered by requirements of this Directive. NOTE Competencies are specified by activity (e.g. classification, selection, installation, maintenance, testing and inspection, etc.) and may be limited by types of protection, product types, groups etc</p> <p>Ex equipment A technical device (a machine, an apparatus, a stationary or mobile device, an element of their control or protection system, a device providing protection, an instrument) that is intended for operation in explosive atmospheres and may contain its own potential sources of ignition of ambient explosive atmosphere, but is designed in such a way that any inadmissible risk of ignition of explosive atmosphere is excluded</p>



№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
		<p>Ex system Certificate A certificate that covers Ex systems in which each item is uniquely identified and which is issued for a unique device or a limited quantities of devices.</p> <p>Ex Testing Laboratory (ExTL) A testing laboratory which is accepted according to this Technical Regulation and which is either integral with, or under the complete control of, or belongs to or works under a written agreement with one Ex Certification Body</p> <p>Explosion protection Measures providing explosion-proof properties of equipment intended for use in explosive atmospheres</p> <p>Ex protective systems Design units which are intended to halt incipient explosions immediately and/or to limit the effective range of explosion flames and explosion pressures. Protective systems may be integrated into equipment or separately placed on the market for use as autonomous systems.</p> <p>Ex system An assembly of interconnected items of Ex equipment for which the interconnection has to be carried out in accordance with the descriptive system document in order to comply with the explosion protection requirements</p> <p>Explosion safety The absence of inadmissible risk of ignition of ambient explosive atmosphere that could cause damage and/or loss</p>	<p>Ex system Certificate A certificate that covers Ex systems in which each item is uniquely identified and which is issued for a unique device or a limited quantities of devices.</p> <p>Ex Testing Laboratory (ExTL) A testing laboratory which is accepted according to this Directive and which is either integral with, or under the complete control of, or belongs to or works under a written agreement with one Ex Certification Body</p> <p>Explosion protection Measures providing explosion-proof properties of equipment intended for use in explosive atmospheres</p> <p>Ex protective systems Design units which are intended to halt incipient explosions immediately and/or to limit the effective range of explosion flames and explosion pressures. Protective systems may be integrated into equipment or separately placed on the market for use as autonomous systems.</p> <p>Ex system An assembly of interconnected items of Ex equipment for which the interconnection has to be carried out in accordance with the descriptive system document in order to comply with the explosion protection requirements</p> <p>Explosion safety The absence of inadmissible risk of ignition of ambient explosive atmosphere that could cause damage and/or loss</p>



№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
		<p>Importer A resident of a Member State of the Customs Union that has concluded a foreign trade agreement with a non-resident of Member States of the Customs Union for transfer of equipment intended for use in explosive atmospheres, sells this equipment and is responsible for its conformity with the safety requirements in accordance with this Technical Regulation of the Customs Union</p> <p>Intended use The use of equipment, protective systems, and devices referred in accordance with the equipment group and protection level and with all the information supplied by the manufacturer which is required for the safe functioning of equipment, protective systems and devices</p> <p>Malfunction An event consisting in that equipment or components do not perform their intended function</p> <p>Manufacturer An organization, situated at a stated location or stated locations, that carries out or controls such stages in the manufacture, assessment, handling and storage of a product that enables it to accept responsibility for continued compliance of the product with the relevant requirements and undertakes all obligations in that connection</p>	<p>Importer A resident of a Member State of the Customs Union that has concluded a foreign trade agreement with a non-resident of Member States of the Customs Union for transfer of equipment intended for use in explosive atmospheres, sells this equipment and is responsible for its conformity with the safety requirements in accordance with this Technical Regulation of the Customs Union</p> <p>Intended use The use of equipment, protective systems, and devices referred in accordance with the equipment group and protection level and with all the information supplied by the manufacturer which is required for the safe functioning of equipment, protective systems and devices</p> <p>Malfunction An event consisting in that equipment or components do not perform their intended function</p> <p>Manufacturer An organization, situated at a stated location or stated locations, that carries out or controls such stages in the manufacture, assessment, handling and storage of a product that enables it to accept responsibility for continued compliance of the product with the relevant requirements and undertakes all obligations in that connection</p>



№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
		<p>Manufacturer A legal or physical person such as a private entrepreneur that on its/his own produces and (or) sells the equipment intended for use in explosive atmospheres and is responsible for its conformity with the requirements of this Technical Regulation of the Customs Union</p> <p>Manufacturer’s technical documentation A system of graphic and text-based documents used for designing, production and operation of equipment intended for use in explosive atmospheres (parts, assemblies, complexes and sets), as well as for designing, building and operation of protection systems</p> <p>Mark of Conformity Mark of conformity</p> <p>Permissions Only ExCBs that have been accepted for the purpose of issuing Ex CoPC are permitted to issue the Certificates of Personnel Competencies.</p> <p>Personnel Competency Assessment Report (PCAR) Document that presents the results of an assessment of a person’s competencies to the requirements of the Personnel Competencies Scheme</p> <p>Potentially explosive atmosphere An atmosphere which could become explosive due to local and operational conditions.</p> <p>Putting into service A documented event that shows the readiness of equipment</p>	<p>Manufacturer A legal or physical person such as a private entrepreneur that on its/his own produces and (or) sells the equipment intended for use in explosive atmospheres and is responsible for its conformity with the requirements of this Technical Regulation of the Customs Union</p> <p>Manufacturer’s technical documentation A system of graphic and text-based documents used for designing, production and operation of equipment intended for use in explosive atmospheres (parts, assemblies, complexes and sets), as well as for designing, building and operation of protection systems</p> <p>Mark of Conformity Mark of conformity</p> <p>Permissions Only ExCBs that have been accepted for the purpose of issuing Ex CoPC are permitted to issue the Certificates of Personnel Competencies.</p> <p>Personnel Competency Assessment Report (PCAR) Document that presents the results of an assessment of a person’s competencies to the requirements of the Personnel Competencies Scheme</p> <p>Potentially explosive atmosphere An atmosphere which could become explosive due to local and operational conditions.</p> <p>Putting into service A documented event that shows the readiness of equipment</p>



№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
		<p>to the intended use</p> <p>Quality Assessment Report (QAR) A document that presents the results of an on-site assessment of a manufacturer's quality management system by an ExCB, to the requirements of this Technical regulation.</p> <p>Register Register containing information on all ExCBs and ExTLs and listing all Certificates of Conformity.</p> <p>Service Facilities Audit Report A document that presents the results of an on-site assessment of a Service Facility's quality control system, equipment, operating procedures and competence of their staff, by an ExCB, to the requirements of this Technical Regulation.</p> <p>Service facility An organization situated at a stated location or stated locations, that carries out or controls such stages in the repair, overhaul and or modification of an Ex product. At the same time the organization accepts responsibility for continued compliance of the product with the relevant requirements and undertakes all obligations in that connection. This definition includes manufacturers of Ex equipment that offer a repair and overhaul service as well as equipment users with their own repair service facility, and includes reclamation</p>	<p>to the intended use</p> <p>Quality Assessment Report (QAR) A document that presents the results of an on-site assessment of a manufacturer's quality management system by an ExCB, to the requirements of this Directive.</p> <p>Register Register containing information on all ExCBs and ExTLs and listing all Certificates of Conformity.</p> <p>Service Facilities Audit Report A document that presents the results of an on-site assessment of a Service Facility's quality control system, equipment, operating procedures and competence of their staff, by an ExCB, to the requirements of this Directive.</p> <p>Service facility An organization situated at a stated location or stated locations, that carries out or controls such stages in the repair, overhaul and or modification of an Ex product. At the same time the organization accepts responsibility for continued compliance of the product with the relevant requirements and undertakes all obligations in that connection. This definition includes manufacturers of Ex equipment that offer a repair and overhaul service as well as equipment users with their own repair service facility, and includes reclamation</p>



№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
		<p>Service Facility Certificate A document issued under this Technical Regulation indicating that adequate confidence is provided that a duly identified Service Facility has been found to operate procedures that provide confidence that the repair, overhaul or modification work undertaken complies with requirements of Certified Service Facilities Scheme and is under the surveillance of a Certification Body (ExCB)</p> <p>Special mark of explosion safety A mark affixed on equipment and Ex-components to indicate that the equipment and Ex-components have explosion-proof construction</p> <p>Test Report (TR) A document issued by an ExTL that includes a documented record of the obtained test and assessment results for endorsement by an ExCB, associated with the issuing ExTL, demonstrating that the examined product type is in conformity with specified Standards. An ExTR may cover complete or partial testing to the relevant Standard</p> <p>Type of protection Specific measures applied to equipment intended for use in explosive atmospheres to avoid ignition of a surrounding explosive atmosphere</p>	<p>Service Facility Certificate A document issued under this Directive indicating that adequate confidence is provided that a duly identified Service Facility has been found to operate procedures that provide confidence that the repair, overhaul or modification work undertaken complies with requirements of Certified Service Facilities Scheme and is under the surveillance of a Certification Body (ExCB)</p> <p>Special mark of explosion safety A mark affixed on equipment and Ex-components to indicate that the equipment and Ex-components have explosion-proof construction</p> <p>Test Report (TR) A document issued by an ExTL that includes a documented record of the obtained test and assessment results for endorsement by an ExCB, associated with the issuing ExTL, demonstrating that the examined product type is in conformity with specified Standards. An ExTR may cover complete or partial testing to the relevant Standard</p> <p>Type of protection Specific measures applied to equipment intended for use in explosive atmospheres to avoid ignition of a surrounding explosive atmosphere</p>



№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
7.	<p>Recommendation 4 Technical requirements</p> <p>To adopt for the ATEX and TR CU 012/2011 the approach to the technical requirements used in the CROs and IECEx documents, that is to make reference to the standards without stating specific requirements in the text of the documents.</p>	<p>To change the wording of Article 4 as follows: Article 4. Explosion safety requirements for equipment and protective systems</p> <p>1. Equipment and protective systems intended for use in explosive atmospheres (hereinafter referred to as “equipment”) shall satisfy the requirements for safe operation as regards the risk of explosion, namely, they shall:</p> <ul style="list-style-type: none">prevent the formation of explosive atmospheres which may be produced or released by equipment itself;prevent the ignition of explosive atmospheres, taking into account the nature of every source of explosion initiation;be in accordance with the field of application of equipment, levels and types of explosion protection as per Annex 1. <p>2. The explosion safety of equipment shall be provided during normal operation within the tolerances specified in the manufacturer’s technical documentation taking into account its application conditions.</p> <p>3. Equipment intended for use in explosive atmospheres must be designed and constructed in a way that during its intended use and fulfillment of requirements to its assembly, operation (use), transfer (transportation), maintenance and repair the safety requirements specified in standards (Annex A.1) are satisfied.</p> <p>The equipment shall safely operate throughout its foreseeable (estimated) lifetime.</p> <p>4. Equipment shall be supplied to the customer with the manufacturer’s technical documentation that must include the following particulars:</p>	<p>To change the wording of Article 3 as follows:</p> <p>1. Equipment and protective systems intended for use in explosive atmospheres (hereinafter referred to as “equipment”) shall satisfy the requirements for safe operation as regards the risk of explosion, namely, they shall:</p> <ul style="list-style-type: none">prevent the formation of explosive atmospheres which may be produced or released by equipment itself;prevent the ignition of explosive atmospheres, taking into account the nature of every source of explosion initiation;be in accordance with the field of application of equipment, levels and types of explosion protection as per Annex 1. <p>2. The explosion safety of equipment shall be provided during normal operation within the tolerances specified in the manufacturer’s technical documentation taking into account its application conditions.</p> <p>3. Equipment intended for use in explosive atmospheres must be designed and constructed in a way that during its intended use and fulfillment of requirements to its assembly, operation (use), transfer (transportation), maintenance and repair the safety requirements specified in standards (Annex A.1) are satisfied.</p> <p>The equipment shall safely operate throughout its foreseeable (estimated) lifetime.</p> <p>4. Equipment shall be supplied to the customer with the manufacturer’s technical documentation that must include the following particulars:</p>



№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
		<ol style="list-style-type: none">1) the name of equipment and/or designation of equipment (type, brand, model), its parameters and characteristics that have effect on safety, the name of the manufacturer or his registered trade mark;2) information on intended use;3) instructions for installation, assembling, adjustment or setting;4) instructions for use of equipment and safety measures to be taken during its use (including putting into service, intended use, maintenance, all types of repair and technical inspection, means of protection aimed at the reduction of intensity and localization of process hazards, transportation and storage conditions);5) assigned parameters of lifetime and /or specified lifetime;6) a list of critical failures, possible operator's (customer's) errors leading to abnormal operation of equipment and actions to be taken to preclude the errors referred to above;7) limit states parameters;<ol style="list-style-type: none">8) information on measures to be taken when this equipment fault is detected;9) information on the necessity to complete this equipment with additional elements (cable glands, etc.);10) requirements for maintaining technical characteristics of equipment on which its explosion safety depends;	<ol style="list-style-type: none">1) the name of equipment and/or designation of equipment (type, brand, model), its parameters and characteristics that have effect on safety, the name of the manufacturer or his registered trade mark;2) information on intended use;3) instructions for installation, assembling, adjustment or setting;4) instructions for use of equipment and safety measures to be taken during its use (including putting into service, intended use, maintenance, all types of repair and technical inspection, means of protection aimed at the reduction of intensity and localization of process hazards, transportation and storage conditions);5) assigned parameters of lifetime and /or specified lifetime;6) a list of critical failures, possible operator's (customer's) errors leading to abnormal operation of equipment and actions to be taken to preclude the errors referred to above;7) limit states parameters;<ol style="list-style-type: none">8) information on measures to be taken when this equipment fault is detected;9) information on the necessity to complete this equipment with additional elements (cable glands, etc.);10) requirements for maintaining technical characteristics of equipment on which its explosion safety depends;



№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
		<p>11) requirements to package, preservation, transportation and storage conditions, assigned storage periods, instructions for intervals between scheduled examinations of the state, replacements of individual elements, parts, assemblies with expired storage period;</p> <p>12) 12) requirements to equipment and protective systems salvage;</p> <p>13) rules and conditions of storage, transportation and disposal (to establish the corresponding requirements, if necessary);</p> <p>14) requirements to the personnel;</p> <p>15) the address and other contact information of the manufacturer;</p> <p>16) the name and the address of the authorized representative of the manufacturer, the importer and their contact information;</p> <p>17) production date.</p> <p>The technical documentation is made in hard copies that may be supplemented by a set of technical documentation in electronic format.</p> <p>5 The equipment shall have the marking that shall include the following:</p> <ol style="list-style-type: none">1) the name of the manufacturer or his registered trade mark;2) the manufacturer's type identification;3) a serial number;4) the number of the certificate of conformity;	<p>11) requirements to package, preservation, transportation and storage conditions, assigned storage periods, instructions for intervals between scheduled examinations of the state, replacements of individual elements, parts, assemblies with expired storage period;</p> <p>12) requirements to equipment and protective systems salvage;</p> <p>13) rules and conditions of storage, transportation and disposal (to establish the corresponding requirements, if necessary);</p> <p>14) requirements to the personnel;</p> <p>15) the address and other contact information of the manufacturer;</p> <p>16) the name and the address of the authorized representative of the manufacturer, the importer and their contact information;</p> <p>17) production date.</p> <p>The technical documentation is made in hard copies that may be supplemented by a set of technical documentation in electronic format.</p> <p>5 The equipment shall have the marking that shall include the following:</p> <ol style="list-style-type: none">1) the name of the manufacturer or his registered trade mark;2) the manufacturer's type identification;3) a serial number;4) the number of the certificate of conformity;



№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
		<p>5) the explosion-proof marking. The drawing of special explosion safety mark.</p> <p>The marking and the manufacturer's technical documentation must be drawn up in the Russian language and in the language or languages of the Member State of the Customs Union if the regulation(s) of the Member State of the Customs Union contain(s) the corresponding requirements.</p> <p>The marking shall be affixed on the surface of the equipment or protective system or on the label in a location that is visible without disassembly or use of a special tool, and it shall last for the whole lifetime of the equipment.</p> <p>6) date of manufacture.</p> <p>7. The requirements to the materials, production of equipment, electrical installations design, selection, erection, inspection, maintenance, repair, overhaul and reclamation are specified in the standards listed in Annexes A.3, B.1, B.3, B.4, B.5), and the requirements to classification of areas are specified the standards listed in Annex B.2)</p> <p>To remove Annexes I and II</p>	<p>5) the explosion-proof marking. The drawing of special explosion safety mark.</p> <p>The marking and the manufacturer's technical documentation must be drawn up in the Russian language and in the language or languages of the Member State of the Customs Union if the regulation(s) of the Member State of the Customs Union contain(s) the corresponding requirements.</p> <p>The marking shall be affixed on the surface of the equipment or protective system or on the label in a location that is visible without disassembly or use of a special tool, and it shall last for the whole lifetime of the equipment.</p> <p>6) date of manufacture.</p> <p>6. The requirements to the materials, production of equipment, electrical installations design, selection, erection, inspection, maintenance, repair, overhaul and reclamation are specified in the standards listed in Annexes A.3, B.1, B.3, B.4, B.5), and the requirements to classification of areas are specified the standards listed in Annex B.2)</p> <p>To remove Annexes I and II</p>



№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
8.	<p>Recommendation 7 Standards</p> <p>To develop for the ATEX and TR CU 012/2011 the lists of harmonized standards, the procedure of standards selection for these lists and updating the lists of standards. To solve for the ATEX and TR CU 012/2011 the issues of co-existence of different generations of standards.</p>	<p>To change the wording of the Article as follows:</p> <p>Article 5 Standards</p> <p>1.Compliance of equipment and protective systems with this Technical Regulation of the Customs Union shall be by fulfilment of requirements of Interstate Standards and in case these standards do not exist, the requirements of national (state) standards of the Member States of the Customs Union, due to the application of which the fulfillment of the requirements of this Technical Regulation of the Customs Union is provided, and the requirements of the standards containing the rules and methods of investigations (tests) and measurements, including the sampling rules necessary for the application and fulfillment of the requirements of this Technical Regulation of the Customs Union and carrying out of conformity assessment of equipment and protective systems for use in explosive atmospheres (hereinafter referred to as the standards) specified in Annex 1.</p> <p>2. Two latest versions of standards may be used.</p> <p>To add the following Annex:</p> <p>A.1 Basic concepts and methodology GOST R EN 1127-1, GOST R EN 1127-2, [IEC SC 31M project will supersede EN]</p>	<p>To change the wording of Clause 2 of Article 5 as follows:</p> <p>1.Compliance of equipment and protective systems with this Directive shall be by fulfilment of requirements of Interstate Standards and in case these standards do not exist, the requirements of national (state) standards of the States of the European Union, due to the application of which the fulfillment of the requirements of this Directive is provided, and the requirements of the standards containing the rules and methods of investigations (tests) and measurements, including the sampling rules necessary for the application and fulfillment of the requirements of this Directive and carrying out of conformity assessment of equipment and protective systems for use in explosive atmospheres (hereinafter referred to as the standards) specified in Annex 1.</p> <p>2. Two latest versions of standards may be used.</p> <p>To add the following Annex:</p> <p>A.1 Basic concepts and methodology GOST R EN 1127-1, GOST R EN 1127-2, [IEC SC 31M project will supersede EN]</p>



№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
		<p>A.2 Design requirements for electrical and non-electrical equipment</p> <p>Electrical equipment:</p> <p>GOST R IEC 60079-0, GOST R IEC 60079-1, GOST R IEC 60079-2, GOST R IEC 60079-5, GOST R IEC 60079-6, GOST R IEC 60079-7, GOST R IEC 60079-11, GOST R IEC 60079-15, GOST R IEC 60079-18, GOST R IEC 60079-25, GOST R 52350.26, GOST R IEC 60079-27, GOST R 52350.28, GOST R IEC 60079-29-1, GOST R IEC 60079-29-4, GOST R IEC 60079-30-1, GOST R IEC 60079-31, GOST R IEC 61241-0, IEC 61241-4, GOST R IEC 61241-11, GOST R 62013-1</p> <p>Non-electrical equipment:</p> <p>GOST R EN 13463-1, GOST R EN 13463-5, GOST R EN 13463-6, GOST R EN 13463-8, EN 14797, EN 14373, EN 14994, EN 14460, EN ISO 16852 (IEC SC 31M project, developing ISO/IEC 80079-36, ISO/IEC 80079-37 and 80079 series, will supersede EN)</p> <p>A.3 Production of equipment</p> <p>GOST R 54370-2011 (ISO/IEC 80079-34:2012)</p> <p>B.1 Material characteristics for gas and vapour classification</p> <p>IEC 60079-20-1, EN 13821, EN 14034 (IEC MT 80079-20-2 project, developing IEC 60079-20-2, will supersede EN)</p> <p>B.2 Classification of areas</p> <p>GOST R IEC 60079-10-1, GOST R IEC 60079-10-2</p>	<p>A.2 Design requirements for electrical and non-electrical equipment</p> <p>IEC 60079-0, IEC 60079-1, IEC 60079-2, IEC 60079-5, IEC 60079-6, IEC 60079-7, IEC 60079-11, IEC 60079-15, R IEC 60079-18, IEC 60079-25, 52350.26, IEC 60079-27, 52350.28, IEC 60079-29-1, IEC 60079-29-4, IEC 60079-30-1, IEC 60079-31, IEC 61241-0, IEC 61241-4, IEC 61241-11, 62013-1</p> <p>Non-electrical equipment:</p> <p>EN 13463-1, EN 13463-5, EN 13463-6, EN 13463-8, EN 14797, EN 14373, EN 14994, EN 14460, EN ISO 16852 (IEC SC 31M project, developing ISO/IEC 80079-36, ISO/IEC 80079-37 and 80079 series, will supersede EN)</p> <p>A.3 Production of equipment</p> <p>ISO/IEC 80079-34:2012</p> <p>B.1 Material characteristics for gas and vapour classification</p> <p>IEC 60079-20-1, EN 13821, EN 14034 (IEC MT 80079-20-2 project, developing IEC 60079-20-2, will supersede EN)</p> <p>B.2 Classification of areas</p> <p>IEC 60079-10-1, IEC 60079-10-2</p>



№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
		<p>B.3 Electrical installations design, selection and erection GOST R IEC 60079-14</p> <p>B.4 Electrical installations inspection and maintenance GOST R IEC 60079-17</p> <p>B.5 Equipment repair, overhaul and reclamation GOST R IEC 60079-19</p> <p>D.1 Conformity assessment standards ISO/IEC Guide 65, ISO/IEC 17021, ISO/IEC 17024, ISO/IEC 17025, OD 005 -1; OD 005-2; GOST R 54370-2011</p> <p>D.2 Fundamentals of product certification ISO/IEC Guide 67</p> <p>F.1 Guidelines for market surveillance Guidelines for market surveillance are in preparation by Sectoral Initiative of the UNECE in cooperation with the MARS group.</p>	<p>B.3 Electrical installations design, selection and erection IEC 60079-14</p> <p>B.4 Electrical installations inspection and maintenance IEC 60079-17</p> <p>B.5 Equipment repair, overhaul and reclamation IEC 60079-19</p> <p>D.1 Conformity assessment standards ISO/IEC Guide 65, ISO/IEC 17021, ISO/IEC 17024, ISO/IEC 17025, OD 005 -1; OD 005-2; ISO/IEC 80079-34:2012</p> <p>D.2 Fundamentals of product certification ISO/IEC Guide 67</p> <p>F.1 Guidelines for market surveillance Guidelines for market surveillance are in preparation by Sectoral Initiative of the UNECE in cooperation with the MARS group.</p>



№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
	<p>Recommendation 4 Conformity assessment when putting into circulation</p> <p>To adopt for the ATEX and TR CU 012/2011 the procedure of conformity assessment of Ex-equipment on its entry on the market based on the procedure adopted in the CROs and IECEx, that is, Scheme 5 (certification based on tests and quality system assessment) and unit verification</p>	<p>To change the wording of Article 6 as follows:</p> <p>Article 6. Conformity assessment when putting equipment into circulation</p> <p>1. Before the equipment and protective systems (hereinafter referred to as “equipment”) are put into circulation in the common customs territory of the Customs Union they shall be subject to conformity assessment procedure to the requirements of this Technical Regulation of the Customs Union.</p> <p>Conformity assessment of equipment is mandatory and is performed in the form of certification</p> <p>2. Conformity assessment procedures of equipment specified in this Technical Regulation of the Customs Union are applied by the accredited certification (conformity assessment) bodies and accredited testing laboratories (centers), included in the Unified register of certification bodies and testing laboratories (centers) of the Customs Union.</p> <p>3. Conformity assessment of equipment is carried out for:</p> <p>1) series-produced equipment</p> <p>Equipment certification is carried out on the basis of the standard samples tests made by the accredited testing laboratory (centre) and the assessment of the quality management system with the follow-up surveillance audit;</p> <p>2) items of equipment:</p> <p>The certification of items of equipment is carried out in the accredited testing laboratory based on the tests of an item of equipment.</p>	<p>To change the wording of Article 8 as follows:</p> <p>1. Before the equipment and protective systems (hereinafter referred to as “equipment”) are put into circulation in the European Union they shall be subject to conformity assessment procedure to the requirements of this Directive.</p> <p>Conformity assessment of equipment is mandatory and is performed in the form of certification</p> <p>2. Conformity assessment of equipment is carried out for:</p> <p>1) series-produced equipment</p> <p>Equipment certification is carried out on the basis of the standard samples tests and the assessment of the quality management system with the follow-up surveillance audit;</p> <p>2) items of equipment:</p> <p>The certification of items of equipment is carried out based on the tests of an item of equipment.</p>



№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
		<p>4. The applicant may be a legal or a physical person in the capacity of an individual entrepreneur being a manufacturer or functioning as a foreign manufacturer on the basis of the contract with him as regards to ensuring the compliance of the supplied products to the requirements of this Technical Regulation and bearing responsibility for non-compliance of the supplied products to the requirements of this Technical Regulation of the Customs Union (a person, functioning as a foreign manufacturer), registered in the territory of the Member State in accordance with the law of the Member State of the Customs Union.</p> <p>5. During the certification of equipment:</p> <p>1) the manufacturer (a person authorized by the manufacturer) or the importer submits to the certification (conformity assessment) body a set of documents for equipment to confirm compliance of equipment with explosion safety requirements of this Technical Regulation of the Customs Union. This set of documents includes:</p> <p>the technical specification (if available); operating documents; a list of standards the equipment complies (Annex 2 to this Technical Regulation of the Customs Union (if used by the manufacturer); an explanatory note with the description of the engineering solutions and risk assessment methods used, confirming the compliance with the explosion safety requirements of this Technical Regulation of the Customs Union, if the standards do not exist or do not apply;</p>	<p>3. The applicant may be a legal or a physical person being a manufacturer or functioning as a foreign manufacturer on the basis of the contract with him as regards to ensuring the compliance of the supplied products to the requirements of this Directive and bearing responsibility for non-compliance of the supplied products to the requirements of this Directive (a person, functioning as a foreign manufacturer), registered in the territory of the European Union.</p> <p>4. During the certification of equipment:</p> <p>1) the manufacturer (a person authorized by the manufacturer) or the importer submits to the certification (conformity assessment) body a set of documents for equipment to confirm compliance of equipment with explosion safety requirements of this Directive. This set of documents includes:</p> <p>the technical specification (if available); operating documents; a list of standards the equipment complies (Annex 2 to this Directive (if used by the manufacturer); an explanatory note with the description of the engineering solutions and risk assessment methods used, confirming the compliance with the explosion safety requirements of this Directive, if the standards do not exist or do not apply; the certificate of conformity for the manufacturer's quality management system (if available). a contract (supply agreement) or shipping documentation (for the batch of equipment).</p>



№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
		<p>the certificate of conformity for the manufacturer's quality management system (if available).</p> <p>a contract (supply agreement) or shipping documentation (for the batch of equipment).</p> <p>2) the certification (conformity assessment) body shall:</p> <ul style="list-style-type: none">- carry out the identification of the equipment submitted for approval by establishing the identity of its characteristics with the features specified in Article 1 of this Technical Regulation of the Customs Union;- perform or have performed the tests of a sample (samples) of equipment in an accredited testing laboratory (centre) to establish its/their conformity with the requirements of the standards from the List of standards referred to in point 1 of Article 5 of this Technical Regulation of the Customs Union, and review of the Test Report(s). The Test Report shall contain the list of technical documentation (drawings of means providing explosion protection) that provides evidence of conformity of equipment and Ex-component with the requirements of this Technical Regulation of the Customs Union. <p>Equipment may be tested at its production and /or installation area if it is necessary because of specific character of construction and installation specified in the manufacturer's technical documentation for construction or installation.</p>	<p>2) the certification (conformity assessment) body shall:</p> <ul style="list-style-type: none">- carry out the identification of the equipment submitted for approval by establishing the identity of its characteristics with the features specified in this Directive;- perform or have performed the tests of a sample (samples) of equipment in an accredited testing laboratory (centre) to establish its/their conformity with the requirements of the standards from the List of standards referred to in Annex A.2 of this Directive, and review of the Test Report(s). The Test Report shall contain the list of technical documentation (drawings of means providing explosion protection) that provides evidence of conformity of equipment and Ex-component with the requirements of this Directive. <p>Equipment may be tested at its production and /or installation area if it is necessary because of specific character of construction and installation specified in the manufacturer's technical documentation for construction or installation.</p> <ul style="list-style-type: none">- carry out assessment of the quality management system of the manufacturer to the requirements of the standard from Annex D1. If the manufacturer operates an approved quality system the certification body shall assess whether this system assures sustained production of approved equipment in conformity with the requirements of this Directive;



№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
		<p>- carry out assessment of the quality management system of the manufacturer to the requirements of the standard from Annex D1. If the manufacturer operates an approved quality system the certification body shall assess whether this system assures sustained production of approved equipment in conformity with the requirements of this Technical Regulation;</p> <p>For the assessment of conformity of unit equipment the assessment of the manufacturer's quality management system is not required;</p> <p>- carry out the surveillance audit (if it is provided for by the certification scheme) for the approved equipment during the whole period of validity of the certificate of conformity by means of testing samples in the accredited testing laboratory (centre) and /or the assessment of the manufacturer's quality management system;</p> <p>- issue the certificate of conformity in due (single) form approved by a Decision of the Commission:</p> <ul style="list-style-type: none">- for series-produced equipment for a period of validity of no more than 5 years;- for unit equipment with a period of validity is not not specified. <p>The certificate of conformity of Ex-components to the requirements of this Technical Regulation of the Customs Union shall be issued after fulfillment of the procedures specified in this clause in the same form.</p> <p>The Schedule to the Certificate of Conformity shall include the following information:</p>	<p>For the assessment of conformity of unit equipment the assessment of the manufacturer's quality management system is not required;</p> <p>- carry out the surveillance audit (if it is provided for by the certification scheme) for the approved equipment during the whole period of validity of the certificate of conformity by means of testing samples in the accredited testing laboratory (centre) and /or the assessment of the manufacturer's quality management system;</p> <p>- issue the certificate of conformity in due (single) form approved by a Decision of the Commission:</p> <ul style="list-style-type: none">- for series-produced equipment for a period of validity of no more than 5 years;- for unit equipment with a period of validity is not specified. <p>The certificate of conformity of Ex-components to the requirements of this Directive shall be issued after fulfillment of the procedures specified in this clause in the same form.</p> <p>The Schedule to the Certificate of Conformity shall include the following information:</p> <p>description of design and means providing explosion protection;</p> <p>special conditions of use</p> <p>4) the manufacturer (his authorized representative) or the importer who has received the Certificate of Conformity shall:</p>









№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
		<p>description of design and means providing explosion protection;</p> <p>special conditions of use</p> <p>3) the manufacturer (his authorized representative) or the importer who has received the Certificate of Conformity shall:</p> <ul style="list-style-type: none">- affix a single Conformity Mark (mark of product circulation on the market of the Member States of the Customs Union) and the registration number of the certification (conformity assessment) body;- prepare a set of documents for the equipment that shall contain:<ul style="list-style-type: none">the documentation for the equipment referred to in subclause 1 of this clause;test reports(s) and Quality Assessment Reports;the certificate of conformity;take all measures necessary to ensure that the manufacturing process guarantees compliance of the manufactured equipment with the requirements of this Technical Regulation of the Customs Union (Scheme 1c).	<ul style="list-style-type: none">- affix a single Conformity Mark (mark of product circulation on the market of the States of European Union) and the registration number of the certification (conformity assessment) body;- prepare a set of documents for the equipment that shall contain:<ul style="list-style-type: none">the documentation for the equipment referred to in subclause 1 of this clause;test reports(s) and Quality Assessment Reports;the certificate of conformity;take all measures necessary to ensure that the manufacturing process guarantees compliance of the manufactured equipment with the requirements of this Directive (Scheme 1c).



№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
		<p>6. If the manufacturer has made modifications to the equipment and/or Ex-component design and/or technical documentation confirming its compliance with the requirements of this Technical Regulation of the Customs Union that may affect explosion protection of the equipment, he shall submit to the certification (conformity assessment) body that had issued the certificate of conformity the description of these modifications, the technical documentation (drawings of means providing explosion protection) with modifications made and a sample of product for additional tests, if the certification (conformity assessment) body considers insufficient the expert examination of technical documentation with the modifications made alone for taking a decision on compliance of equipment and/or Ex-component to this Technical Regulation of the Customs Union.</p> <p>In this case the certification (conformity assessment) body shall carry out the examination of technical documentation (drawings of means providing explosion protection) with the modifications made, and additional tests of a sample, if it considers insufficient the examination of technical documentation alone. In case of positive results the certification (conformity assessment) body shall prepare a decision on confirmation of validity of the certificate of conformity with the modifications made or issue a new certificate of conformity to the Technical Regulation of the Customs Union if the modifications made make it necessary to consider the equipment and/or Ex-component as a new product.</p>	<p>5. If the manufacturer has made modifications to the equipment and/or Ex-component design and/or technical documentation confirming its compliance with the requirements of this Directive that may affect explosion protection of the equipment, he shall submit to the certification (conformity assessment) body that had issued the certificate of conformity the description of these modifications, the technical documentation (drawings of means providing explosion protection) with modifications made and a sample of product for additional tests, if the certification (conformity assessment) body considers insufficient the expert examination of technical documentation with the modifications made alone for taking a decision on compliance of equipment and/or Ex-component to this Directive.</p> <p>In this case the certification (conformity assessment) body shall carry out the examination of technical documentation (drawings of means providing explosion protection) with the modifications made, and additional tests of a sample, if it considers insufficient the examination of technical documentation alone. In case of positive results the certification (conformity assessment) body shall prepare a decision on confirmation of validity of the certificate of conformity with the modifications made or issue a new certificate of conformity to the Directive, if the modifications made make it necessary to consider the equipment and/or Ex-component as a new product.</p>



№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
		<p>7. In the territory of the Member States of the Customs Union the set of documents, including those confirming the conformity of equipment shall be kept by the manufacturer (its authorized representative) for at least 10 years after the last equipment or protective system was manufactured.</p> <p>The documents and materials confirming the results of certification shall be kept by the certification body that issued the certificate of conformity for at least 5 years after expiry of the period of validity of the certificate of conformity.</p> <p>The set of documents shall be made available to the state supervisory bodies on their request.</p>	<p>6. In the territory of the European Union the set of documents, including those confirming the conformity of equipment shall be kept by the manufacturer (its authorized representative) for at least 10 years after the last equipment or protective system was manufactured.</p> <p>The documents and materials confirming the results of certification shall be kept by the certification body that issued the certificate of conformity for at least 5 years after expiry of the period of validity of the certificate of conformity.</p> <p>The set of documents shall be made available to the state supervisory bodies on their request.</p>
	<p>Recommendation 5 Marking To adopt for the TR CU 012/2011 the explosion-proof symbol adopted for ATEX.</p>	<p>To add a new Clause in Article 7 Equipment, protective systems and components shall have special explosion proof mark shown in Annex 2. To add the following Annex:</p>	<p>To add a new Clause in Article III Equipment, protective systems and components shall have special explosion proof mark shown in Annex 2.</p>

№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
		<p>Annex 2 to the Technical Regulation of the Customs Union «On safety of equipment and protective systems intended for use in explosive atmospheres»</p> <p>Drawing of special Explosion Safety Mark</p> <p>Equipment, protective systems and components shall have special explosion safety mark - Ex in the hexagon. This mark shall be followed by the designation of a Group and a Category, e.g.:</p> <p> I M 2 Products for mines. Group I Category M 2</p> <p> II 1G Group 1 products not intended for use in mines. Group II, Category 1 products for use in atmospheres where gas/vapour /mist are present</p> <p> II 1D Group 1 products not intended for use in mines. Group II, Category 1 products for use in the atmospheres where dust is present.</p>	<p>Annex 2 Drawing of special Explosion Safety Mark</p> <p>Equipment, protective systems and components shall have special explosion safety mark - Ex in the hexagon. This mark shall be followed by the designation of a Group and a Category, e.g.:</p> <p> I M 2 Products for mines. Group I Category M 2</p> <p> II 1G Group 1 products not intended for use in mines. Group II, Category 1 products for use in atmospheres where gas/vapour /mist are present</p> <p> II 1D Group 1 products not intended for use in mines. Group II, Category 1 products for use in the atmospheres where dust is present.</p>



№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
	<p>Recommendation 6 Conformity assessment when using of equipment</p> <p>To develop for the ATEX and TR CU 012/2011 the Schemes of conformity assessment of Ex-equipment when its using at the stages of installation, operation, after repair and modernization based on the CROs and IECEx</p>	<p>To add a new Article: Conformity assessment of materials, production of equipment, installations design, selection, erection, inspection, maintenance, repair, overhaul and reclamation</p> <p>To prepare the proposals after the corresponding work in the IECEx System is completed.</p>	<p>To add a new Article: Conformity assessment of materials, production of equipment, installations design, selection, erection, inspection, maintenance, repair, overhaul and reclamation</p> <p>To prepare the proposals after the corresponding work in the IECEx System is completed.</p>
	<p>Recommendation 8 Requirements to personnel</p> <p>To develop for the ATEX and TR CU 012/2011 the schemes of certification of personnel competencies based on the CROs and IECEx.</p>	<p>To add a new Article: Article XXX Requirements to personnel and personnel certification</p> <p>To prepare the proposals after the corresponding work in the IECEx System is completed.</p>	<p>To add a new Article: Article XXX Requirements to personnel and personnel certification</p> <p>To prepare the proposals after the corresponding work in the IECEx System is completed.</p>



№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
	<p>Recommendation 9</p> <p>Acceptance of conformity assessment bodies</p> <p>To develop based on the IECEx documents the procedure of conformity assessment bodies accreditation in the ATEX and TR CU 012/2011 taking into account the common documents of the EU and CU and national accreditation systems of Russia and the EU.</p>	<p>To add a new Article: Acceptance of conformity assessment bodies</p> <p>1. The Member States shall notify the Commission and other Member States on the bodies they assigned for applying the procedures stated in Article 5 and the tasks these body shall perform, and inform of the identification numbers of these bodies that have been given to them by the Commission in advance.</p> <p>The Commission publishes the list of accredited bodies specifying their identification numbers and the tasks they are authorized to perform. The Commission updates this list.</p> <p>2. The Member States shall apply the criteria specified in Annex XX for the assessment the bodies from this list. It is assumed that the bodies that meet the assessment criteria specified in the corresponding harmonized standards meet the criteria of Annex XX.</p> <p>3. A Member State that approved a conformity assessment shall cancel its accreditation if it is found that it does not meet any more the criteria specified in Annex XI. The Member State shall immediately inform about it the Commission and other Member-Sates.</p> <p>To add a new Annex:</p> <p>MINIMUM CRITERIA TO BE TAKEN INTO ACCOUNT BY MEMBER STATES FOR THE ACCREDITATION OF BODIES</p> <p>A. An organization accredited as a certification body shall comprise a testing laboratory with the same scope of accreditation.</p>	<p>To add the following text in ANNEX XI:</p> <p>A. An organization accredited as a certification body shall comprise a testing laboratory with the same scope of accreditation.</p> <p>B. The scope of accreditation of the certification body shall be limited to explosion protection of equipment for use in explosive atmospheres.</p> <p>C. The accreditation of conformity assessment bodies and test laboratories in the national accreditation systems shall be performed by specialized expert organizations with obligatory participation of certified experts in quality management systems and Ex equipment certification.</p>



№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
		<p>B. The scope of accreditation of the certification body shall be limited to explosion protection of equipment for use in explosive atmospheres.</p> <p>C. The accreditation of conformity assessment bodies and test laboratories in the national accreditation systems shall be performed by specialized expert organizations with obligatory participation of certified experts in quality management systems and Ex equipment certification.</p> <p>1. The body, its director and the staff responsible for carrying out the verification tests shall not be the designer, manufacturer, supplier or installer of equipment, protective systems, or devices which they inspect, nor the authorized representative of any of these parties. They shall become involved neither directly nor as authorized representatives in the design, construction, marketing or maintenance of the equipment, protective systems or devices that does not preclude the possibility of exchanges of technical information between the manufacturer and the body.</p> <p>2. The body and its inspection staff shall carry out the verification tests with the highest degree of professional integrity and technical competence confirmed by the Certificate of Personnel Competency issued by an authorized body and shall be free from all pressures and inducements, particularly financial, which may influence their judgement or the results of the inspection, especially from persons or groups of persons with an interest in the result of verifications.</p>	



№	Recommendations of WG16	Proposed changes to be made to the TR CU 012/2011	Proposed changes to be made to the ATEX
		<p>3. The body shall have at its disposal the necessary staff and possess the necessary facilities to enable it to perform properly the administrative and technical tasks connected with verification; it shall also have access to the equipment required for special verification.</p> <p>4. The staff responsible for inspection shall have:</p> <ul style="list-style-type: none">- sound technical and professional training;- satisfactory knowledge of the requirements of the tests which they carry out and adequate experience of such tests;- the ability to draw up the certificates, records and reports required to authenticate the performance of the tests. <p>5. The impartiality of inspection staff shall be guaranteed. Their remuneration shall not depend on the number of tests carried out or on the results of such tests.</p> <p>6. The body shall take out liability insurance unless its liability is assumed by the State in accordance with national law or the Member State itself is directly responsible for the tests.</p>	



<p>ПРИЛОЖЕНИЕ 3</p> <p>КРАТКИЙ ОБЗОР ДОКУМЕНТА</p> <p>Проекта ТР ТС «О требованиях энергетической эффективности бытовых, иных энергопотребляющих устройств и их маркировке»</p>	<p>ANNEX 3</p> <p>DOCUMENT OVERVIEW</p> <p>TR CU Draft CU TR Draft “On energy efficiency requirements for household and other energy-consuming devices and their labeling”</p>
--	---

ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ Таможенного союза	ДИРЕКТИВА 2010/30/EU	TECHNICAL REGULATION of the Customs Union	DIRECTIVE 2010/30/EU
<p>Область распространения Объекты распространения:</p> <ul style="list-style-type: none"> - электрические приборы для охлаждения; - стиральные и комбинированные стиральные и сушильные машины, предназначенные для частного использования; - посудомоечные машины, предназначенные для частного использования; - домашние кондиционеры - домашние электрические лампы. 	<p>Директива устанавливает рамки для гармонизации национальных мер по информированию конечного пользователя, особенно посредством маркировки и предоставления стандартной информации о продукте, касающейся потребления энергии и, при необходимости, других существенных ресурсов, потребляемых во время использования, и предоставления дополнительной информации относительно связанных с энергией продуктов, таким образом, разрешая конечным пользователям выбрать более эффективные продукты.</p> <p>Эта Директива должна относиться к связанным с потреблением энергии характеристикам продукции, которые оказывают существенное прямое или косвенное влияние на потребление энергии и, при необходимости на другие существенные ресурсы, потребляемые во время использования.</p>	<p>Scope Devices covered</p> <ul style="list-style-type: none"> - electrical refrigeration appliances - washing and combination washing and drying electrical machines for household purposes - household dishwashers - household air conditioners - household electric lamps 	<p>This Directive establishes a framework for the harmonisation of national measures on end-user information, particularly by means of labelling and standard product information, on the consumption of energy and where relevant of other essential resources during use, and supplementary information concerning energy-related products, thereby allowing end-users to choose more efficient products.</p> <p>This Directive shall apply to energy-related products which have a significant direct or indirect impact on the consumption of energy and, where relevant, on other essential resources during use.</p>



ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ Таможенного союза	ДИРЕКТИВА 2010/30/EU	TECHNICAL REGULATION of the Customs Union	DIRECTIVE 2010/30/EU
<p>Оглавление Статья 1 Область применения Статья 2 Определения Статья 3 Процедуры обращения Рынка Статья 4 Требования Понимания Статья 5 Гарантии соответствия требованиям эффективного использования энергии Статья 6 Оценка соответствия Статья 7 Гарантии безопасности Приложение А к Техническому регламенту «Правила определения класса и особенности эффективности использования энергии электроприборов».</p>	<p>Статья 1 Область применения Статья 2 Определения Статья 3 Обязанности государств-членов Статья 4 Требования об информации Статья 5 Обязанности поставщиков Статья 6 Обязанности по дилеров Статья 7 Продажа на расстоянии и другие формы продажи Статья 8 Свободное перемещение Статья 9 Государственная закупка и ее стимулирование Статья 10 Делегированные действия Статья 11 Осуществление делегированных полномочий Статья 12 Аннулирование делегированных полномочий Статья 13 Возражения против делегированных полномочий Статья 14 Оценка Статья 15 Штрафы Статья 16 Перемещение Статья 17 Отмена Статья 18 Вступление в силу Статья 19 Адресаты</p>	<p>Table of contents Article 1 Scope Article 2 Definitions Article 3 Market circulation procedures Article 4 Awareness requirements Article 5 Ensuring compliance with the requirements to energy efficiency Article 6 Conformity assessment Article 7 Safeguard clause Annex A to technical regulation Rules for determining the classes and characteristics of the energy efficiency of electrical appliances</p>	<p>Article 1 Scope Article 2 Definitions Article 3 Responsibilities of Member States Article 4 Information requirements Article 5 Responsibilities of suppliers Article 6 Responsibilities of dealers Article 7 Distance selling and other forms of selling Article 8 Free movement Article 9 Public procurement and incentives Article 10 Delegated acts Article 11 Exercise of the delegation Article 12 Revocation of the delegation Article 13 Objections to delegated acts Article 14 Evaluation Article 15 Penalties Article 16 Transposition Article 17 Repeal Article 18 Entry into force Article 19 Addressees</p>



ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ Таможенного союза	ДИРЕКТИВА 2010/30/EU	TECHNICAL REGULATION of the Customs Union	DIRECTIVE 2010/30/EU
Эффективность использования энергии: - приборы охлаждения: 9 классов (++ - G) - стиральные машины: A – G - Домашние посудомоечные машины: A-G	стиральные машины 7 классов (A+++ - D) домашние посудомоечные машины 7 классов (A+++ - D)	Energy Efficiency Classes - refrigeration appliances: 9 classes (A++ - G) - washing machines: A - G - household dishwashers: A-G	washing machines 7 classes (A+++ - D) household dishwashers 7 classes (A+++ - D)
Вычисление Индекса Эффективности использования энергии (EEI) Домашняя посудомоечная машина: $I = \text{фактическое потребление энергии} / \text{стандартное потребление энергии}$, определенное вычислением	Индекс потребления энергии Домашняя посудомоечная машина: $EEI = (\text{ежегодное потребление энергии} / \text{стандартное ежегодное потребление энергии}) * 100$	Calculation Energy Efficiency Index (EEI) Household dishwasher: $I = \text{actual energy consumption} / \text{standard energy consumption}$ determined by calculation	Index of energy consumption Household dishwasher: $EEI = (\text{annual energy consumption} / \text{standard annual energy consumption}) * 100$



<p>ПРИЛОЖЕНИЕ 4</p> <p>Сравнение ТР ТС 001/2011 “О безопасности железнодорожного подвижного состава ” с Директивой ЕС 2008/57/ЕС</p>	<p>ANNEX 4</p> <p>Comparison TR CU 001/2011 “On safety of rolling stock” & EU Directive 2008/57/EU</p>
---	---

Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
Область применения		Scope	
<p>Статья 1, Область применения</p> <p>Настоящий технический регламент Таможенного союза (далее – ТС) распространяется на вновь разрабатываемые (модернизируемые), изготавливаемые железнодорожный подвижной состав и его составные части, выпускаемые в обращение для использования на железнодорожных путях общего и необщего пользования шириной колеи 1520 мм на таможенной территории ТС со скоростями движения до 200 км/ч включительно. Железнодорожный подвижной состав включает в себя:</p> <p>1) локомотивы;</p> <p>2) моторвагонный подвижной состав</p>	<p>Введение TSI LOC PAS V1.2 Это технические спецификации эксплуатационной совместимости (TSI) — спецификация, в которой рассматривается особая подсистема в целях удовлетворения основных требований и обеспечения совместимости железнодорожной системы ЕС как описано в статье 1 директивы 2008/57/ЕС. Эта TSI применима к подвижному составу:</p> <p>-который работает (или предполагается, что используется) на железнодорожной сети, определенной в разделе 1.2 - «географического охвата» этого TSI, относится к одному из следующих типов (как определено в приложении I, разделы 1.2 и 2.2</p>	<p>Article 1. Scope</p> <p>1. This Technical Regulation of the Customs Union (CU) applies to newly design (upgraded) and manufactured railway rolling stock and its components intended to be used on 1520 mm gauge public and non-public railways within the CU territory with rated train speeds of up to 200 km/h inclusive.</p> <p>Railway rolling stock includes:</p> <p>1) locomotives;</p> <p>2) multiple unit trains and their carriages;</p>	<p>Introduction TSI LOC PAS V1.2</p> <p>This Technical Specification for Interoperability (TSI) is a specification by which a particular subsystem is addressed in order to meet the essential requirements and ensure the interoperability of the Union rail system as described in Article 1 of Directive 2008/57/EC1.</p> <p>This TSI is applicable to rolling stock:</p> <p>- which is (or is intended to be) operated on the rail network defined in the section 1.2 “Geographical scope” of this TSI, and - which is of one of the following types (as defined in Annex I sections 1.2 and 2.2 of</p>

¹ Directive 2008/57/EC as amended by Directive 2011/18/EU of 1 March 2011 for its Annexes II, V and VI, Директива 2008/57/ЕС как указано в Директиве 2011/18/ЕС от 01 Марта 2011 для Приложений II, V и VI



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
<p>и его вагоны; 3) пассажирские вагоны локомотивной тяги (далее – пассажирские вагоны); 4) грузовые вагоны; 5) специальный железнодорожный подвижной состав. Требования настоящего технического регламента ТС распространяются на объекты технического регулирования в соответствии с перечнем согласно приложению № 1. 2. Требования настоящего технического регламента ТС обязательны при проектировании и производстве железнодорожного подвижного состава и его составных частей, а также оценке соответствия продукции. Настоящий технический регламент ТС не распространяется на железнодорожный подвижной состав технологического железнодорожного транспорта организаций, предназначенный для перемещения людей и материальных ценностей на территории организаций и выполнения начально-конечных операций с железнодорожным подвижным составом для собственных нужд организаций.</p>	<p>директивы 2008/57/ЕС): -Самоходный тепловой или электрический поезд; Тепловой или электрической тяговый поезд; Пассажирские перевозки; Оборудование для строительства и обслуживания инфраструктуры железных дорог. Эта TSI применима к подвижному составу, который предназначен для эксплуатации на колее 1435 мм, или на следующих типах колеи: системы 1520 мм. будет завершена после сбора конкретных случаев. Комментарий: колея 1520 мм рассматривается в разделе 4.2 настоящего проекта TSI, но работа не завершена (продолжается работа в определенной подгруппе); о наличии колеи другого размера в рамках директивы государства-члены будут обязаны уведомить; решение включить их в раздел 4.2 или в раздел 7.3 «Конкретные случаи» будет принято до выхода окончательной редакции TSI.</p>	<p>3) locomotive-hauled passenger carriages (passenger carriages); 4) goods wagons 5) special railway rolling stock. Provisions of this CU Technical Regulation apply to facilities subject to technical supervision, as listed in the register in Appendix 1. 2. Provisions of this CU Technical Regulation are mandatory for the design and manufacture of railway rolling stock and its components, as well as for evaluating product compliance. This CU Technical Regulation does not apply to railway rolling stock of companies whose purpose is to move personnel and materials within the territory of such companies or perform any terminal operations with railway rolling stock for in-house needs.</p>	<p>Directive 2008/57/EC): Self-propelling thermal or electric trains; Thermal or electric traction units; Passenger carriages; Mobile railway infrastructure construction and maintenance equipment. This TSI is applicable to rolling stock which is intended to be operated on the track gauge 1435 mm, or on one of the following nominal track gauges: 1520 mm system. to be completed after collection of specific cases. Comment: the track gauge 1520 mm is covered in the section 4.2 of this draft TSI, but work is not completed (on-going work in a dedicated subgroup); for other track gauges in the scope of the directive, Member States will be required to notify them; the decision to include them in the section 4.2 or in the section 7.3 “specific cases” will be made before issuing the final draft TSI.</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
<p>Требования к эксплуатации железнодорожного подвижного состава в части обеспечения безопасности движения устанавливаются законодательством о железнодорожном транспорте государств-членов ТС.</p> <p>3. Настоящий технический регламент ТС устанавливает требования к железнодорожному подвижному составу и его составным частям в целях защиты жизни и здоровья человека, животных и растений, сохранности имущества, а также предупреждения действий, вводящих в заблуждение потребителей (пользователей) относительно его назначения и безопасности.</p>		<p>Requirements for the operation of railway rolling stock pertaining to the safety of railway traffic are stipulated by the applicable railway transport legislation of the CU member states.</p> <p>3. This CU Technical Regulation sets out the requirements for railway rolling stock and its components with the intent of ensuring safety of people, animals and plants, preserving property and preventing any actions that may mislead customers (users) as regards the purpose and safety of such rolling stock.</p>	



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
Определения		Definitations	
аварийная крэш-система – устройство железнодорожного подвижного состава, направленное на предотвращение или снижение риска травмирования обслуживающего персонала и (или) пассажиров в случае столкновения и (или) схода железнодорожного подвижного состава	EN 15227 Требования для железнодорожных транспортных средств: 3.4: ударопрочность способность смягчать последствия столкновения контролируемым образом и уменьшить риск травм физическим лицам 3.9: энергия, поглощаемая устройством, которое не является частью конструкции транспортного средства и призвано деформировать контролируемым образом и поглощать энергию (например, энергопоглощающие стяжки) 3.16: пассивная безопасность систем, которые уменьшают последствия несчастного случая.	Emergency crash system – a railway rolling stock device designed to avert or reduce the risk of injuries to operating personnel and/or passengers in case of a collision and/or derailment of railway rolling stock.	EN 15227 Crashworthiness requirements for railway vehicle bodies:: 3.4: crashworthiness ability to mitigate the consequences of a collision in a controlled manner and reduce the risk of injury to the occupants 3.9: energy absorbing device which is attached to, but not part of the vehicle structure and is designed to deform in a controlled manner and absorb energy (e.g. energy absorbing coupler) 3.16: passive safety systems which reduce the consequences of an accident should it occur
автоматическая локомотивная сигнализация – комплекс устройств для передачи в кабину машиниста сигналов путевых светофоров, к которым приближается железнодорожный подвижной состав.	Директива 2008/57 ЕС - Подсистемы Приложения II: Команда управления и сигнализации. Все оборудование, необходимое, чтобы обеспечить безопасность движения и управления поездом, который может использоваться на сети.	Automatic train signalling – a combination of devices transmitting into the driver's compartment signals from traffic guide lights to which railway rolling stock is approaching.	EC Directive 2008/57 – Annex II Subsystems: 2.3. Control-command and signalling All the equipment necessary to ensure safety and to command and control movements of trains authorised to travel on the network.



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>Другие соответствующие документы:</p> <p>а. Требования телематики В соответствии с Приложением I, эта подсистема включает два элемента: (а) заявления на пассажирские услуги, включая системы, предоставляющие пассажирам информацию до и во время поездки, по услугам резервирования и платежным системам, системам управления багажом и управления связями между поездами и с другими видами транспорта; (б) заявления на грузовые услуги, включая информационные системы (контроль в реальном времени фрахта и поездов), выстраивание системы распределения, резервирования, оплаты и выставления счета, управления связями с другими видами транспорта и производством электронных сопроводительных документов.</p>		<p>Other relevant ones: 2.5. Telematics applications In accordance with Annex I, this subsystem comprises two elements: (a) applications for passenger services, including systems providing passengers with information before and during the journey, reservation and payment systems, luggage management and management of connections between trains and with other modes of transport; (b) applications for freight services, including information systems (real-time monitoring of freight and trains), marshalling and allocation systems, reservation, payment and invoicing systems, management of connections with other modes of transport and production of electronic accompanying documents.</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
автоматический тормоз – устройство, обеспечивающее автоматическую остановку поезда при разъединении или разрыве воздухопроводной магистрали и (или) при открытии крана экстренного торможения (стоп-крана)	<p>TSI LOC PAS V1.2 4.2.4.2.1 Функциональные требования (3) Главная тормозная система поезда должна быть:</p> <ul style="list-style-type: none">- непрерывной: прикладной сигнал тормоза передан от центральной системы управления всем элементам поезда с помощью системы контроля.- автоматической: небрежное разрушение (потеря целостности, обесточивание линии) линии контроля ведет к активации торможения на всех транспортных средствах поезда <p>4.2.4.4.1 Команды торможения в чрезвычайной ситуации, Этот пункт относится к единицам, оснащенным кабиной машиниста. По крайней мере, два независимых устройства команды аварийного тормоза должны быть доступны, позволяя активировать аварийный тормоз простым и единственным действием машиниста в его нормальном положении при вождении, используя одну руку.</p>	Automatic brake – a device enabling the automatic immobilization of a train in case of disconnection or blowout of the air duct and/or opening of the emergency brake valve.	<p>TSI LOC PAS V1.2 4.2.4.2.1 Functional requirements</p> <p>(3)The main brake system of a train shall be:</p> <ul style="list-style-type: none">- continuous: the brake application signal is transmitted from a central command to the whole train by a control line.- automatic: an inadvertent disruption (loss of integrity, line de-energized...) of the control line leads to brake activation on all vehicles of the train <p>4.2.4.4.1 Emergency braking command</p> <p>This clause applies to units fitted with a driver's cab. At least two independent emergency brake command devices shall be available, allowing the activation of the emergency brake by a simple and single action from the driver in his normal driving position, using one hand.</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>Последовательную активацию этих двух устройств можно посмотреть в п. 1 таблицы 3 пункта 4.2.4.2.2. Одно из этих устройств должно быть красной кнопкой, активизирующейся от удара (грибная кнопка). Положение аварийного тормоза этих двух устройств при включении должно быть оснащено механическим захватывающим устройством; изменение команды должно быть возможно только намеренным действием. Активация аварийного тормоза должна также быть возможной при помощи Команды управления и передачи сигналов бортовой системы, как определено в CCS TSI. Если команда не будет отменена, активация аварийного тормоза должна вести автоматически к следующим действиям: передача аварийного тормоза вдоль поезда линией, сокращение всего тягового усилия меньше чем через 2 секунды; это сокращение не должно быть в состоянии быть перезагруженным, пока команда тяги не отменена машинистом.</p>		<p>The sequential activation of these two devices may be considered in the demonstration of compliance to the safety requirement N°1 of table 3 of clause 4.2.4.2.2.</p> <p>One of these devices shall be a red punch button (mushroom push button).</p> <p>The emergency brake position of these two devices when activated shall be self locking by a mechanical device; unlocking this position shall be possible only by an intentional action.</p> <p>The activation of the emergency brake shall also be possible by the Control-Command and signalling on-board system, as defined in the CCS TSI.</p> <p>Unless the command is cancelled, the emergency brake activation shall lead permanently, automatically to the following actions:</p> <ul style="list-style-type: none">transmission of an emergency brake command along the train by the brake control line.cut-off of all tractive effort in less than 2 seconds; this cut-off shall not be able to be reset until the traction command is cancelled by the driver.



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
			an inhibition of all “release brake” commands or actions.
безопасность железнодорожного подвижного состава – состояние железнодорожного подвижного состава, при котором отсутствует недопустимый риск, связанный с причинением вреда жизни или здоровью граждан, имуществу физических или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, а также окружающей среде, жизни или здоровью животных и растений	ЕС 2008/57 Приложение I § 2.4. Подвижной состав 2.4.1. Безопасность структуры подвижного состава и связей между транспортными средствами должна быть разработана таким способом, чтобы защитить пассажира и проводника в случае столкновения или крушения. Электрооборудование не должно ослабить безопасность и функционирование команды управления и сигнальной установки. Методы торможения и проявленные усилия должны быть совместимыми с конструкцией путей, техническими требованиями и сигнальными системами. Должны быть приняты меры, чтобы предотвратить доступ к электрическим элементам, чтобы не подвергнуть опасности безопасность людей. В случае опасности устройства должны позволить пассажирам связаться с машинистом и сопровождающим штатом.	Railway rolling stock safety – the condition of railway rolling stock whereby there is no unacceptable risk of injuries, damages to personal or corporate property, state or municipal property, as well as adverse environmental effects, or the life and health of people and plants.	EC 2008/57 Annex I § 2.4. Rolling stock 2.4.1. Safety The rolling-stock structures and those of the links between vehicles must be designed in such a way as to protect the passenger and driving compartments in the event of collision or derailment. The electrical equipment must not impair the safety and functioning of the control-command and signaling installations. The braking techniques and the stresses exerted must be compatible with the design of the tracks, engineering structures and signalling systems. Steps must be taken to prevent access to electrically-live constituents in order not to endanger the safety of persons. In the event of danger devices must enable passengers to inform the driver and accompanying staff to contact him.



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>Двери должны иметь систему открывания и закрывания, которая гарантирует пассажирскую безопасность. Запасные выходы должны быть обеспечены и обозначены. Соответствующие условия должны быть установлены, чтобы принять во внимание особые условия безопасности в очень длинных туннелях. Система аварийного освещения, имеющая достаточную интенсивность и продолжительность, является абсолютно необходимым требованием на борту поездов. Поезда должны быть оборудованы системой общественного оповещения, которая предоставляет средство передачи сообщений от пассажиров до сопровождающего штата.</p>		<p>The access doors must incorporate an opening and closing system which guarantees passenger safety. Emergency exits must be provided and indicated. Appropriate provisions must be laid down to take account of the particular safety conditions in very long tunnels. An emergency lighting system having a sufficient intensity and duration is an absolute requirement on board trains. Trains must be equipped with a public address system which provides a means of communication to the public from on-board staff.</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
выпуск в обращение – стадия жизненного цикла продукции от изготовления до ввода в эксплуатацию	<p>ЕС 2011/217 - Разрешение на размещение в обслуживание структурных подсистем и транспортных средств в соответствии с Директивой 2008/57/ЕС - (DV29)</p> <p>5. Разрешение на размещение и обслуживание</p> <p>5.1. Каково разрешение на размещение в обслуживание?</p> <p>5.1.1. Концепция</p> <p>Разрешение на размещение в сервисной процедуре было сначала введено в Директиве 96/48/ЕС и было предназначено для дополнения понятия размещения на рынке, упомянутом в Разделе 3.1.1. Продукт или Элемент, способные к взаимодействию, могут быть размещены на рынке без предшествующего разрешения компетентного органа. Другая ситуация касается подсистемы, которая требует, чтобы разрешение было поставлено компетентным органом прежде, чем подсистема сможет быть помещена в обслуживание (Статья 15). Каждая MS разрешает размещение и обслуживание тех структурных подсистем, составляющих железнодорожную систему, которые</p>	<p>Release in service – the stage of product lifecycle from manufacturing to the start of operation.</p>	<p>EC 2011/217 - on the authorisation for the placing in service of structural subsystems and vehicles under Directive 2008/57/EC - (DV29)</p> <p>5. Authorisation for placing in service</p> <p>5.1. What is authorisation for placing in service?</p> <p>5.1.1. C o n c e p t</p> <p>The Authorisation for placing in service procedure was first introduced in Directive 96/48/EC and was intended to complement the concept of placing on the market referred to in Section 3.1.1. Whilst a product or an Interoperability Constituent can be placed on the market without prior authorisation of a competent authority, this is not the case for a subsystem which requires an authorisation to be delivered by a competent authority before a subsystem can be placed in service (Article 15). Each MS authorises the placing in service of those structural subsystems constituting the rail system which are located or operated in its territory (Article 15). Likewise, Chapter V of the</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>расположены или управляются на ее территории (Статья 15). Аналогично, Глава V Директивы касается разрешения транспортных средств. Разрешение на размещение и обслуживание подсистемы требуется относительно всех частей железнодорожной системы: линий TEN-T и off-TEN-T, или скоростных линий или обычных линий, так же как подсистем, формирующих транспортные средства, эксплуатируемые на линиях, или соответствующие TSI. Как часть проверки существенных требований MS проверяют техническую совместимость этих подсистем с системой, в которую они объединяются, и безопасность интеграции этих подсистем, когда они объединены в железнодорожную систему (Статья 15). Техническая совместимость и безопасная интеграция касаются всех структурных подсистем, объединенных в транспортные средства, и каждой стороны интерфейса между транспортным средством и затронутой сетью. Разрешение - процесс, который должен быть предпринят до размещения на службу. В</p>		<p>Directive relates to the authorisation of vehicles. Authorisation for placing in service of a subsystem is required in respect of all parts of the rail system: TEN-T lines and off-TEN-T lines, either high speed lines or conventional lines, as well as the subsystems forming the vehicles running on those lines whether or not there is a relevant TSI. As part of the verification of the essential requirements MS check the technical compatibility of these subsystems with the system into which they are being integrated, and the safe integration of these subsystems when integrated into the rail system (Article 15). Technical compatibility and safe integration relate to all structural subsystems, both those integrated into the vehicle and those at each side of the interface between the vehicle and the network concerned. Authorisation is a process that has to be undertaken prior to the placing into service. In accordance with Article 15 it is envisaged that the ongoing adherence to the essential requirements is overseen as part of the supervision of the</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>соответствии со Статьей 15 предусматривается, что за продолжающейся приверженностью существенным требованиям наблюдают как часть наблюдения Rus или IMs SMS в соответствии с Директивой 2004/49/ЕС. Управление национальной безопасностью, намеревающееся отменить разрешение на обслуживание, использует процедуры, обеспеченные Директивой 2004/49/ЕС (Статья 21 (9) Директивой 2008/57/ЕС).</p> <p>Если Агентство национальной безопасности полагает, что санкционированное транспортное средство или подсистема больше не отвечают существенным требованиям (например, из-за плохого обслуживания или дизайна или местной ошибки, которая обнаружилась, после выдачи разрешения), оно должно принять меры в соответствии с Директивой 2004/49/ЕС, чтобы убедиться, что риск соответственным образом контролируется.</p>		<p>RUs or IMs SMS under Directive 2004/49/EC. A NSA intending to revoke an authorisation to place in service uses the procedures provided by Directive 2004/49/EC (Article 21(9) of Directive 2008/57/EC).</p> <p>If NSAs believe that an authorised vehicle or subsystem no longer meets the essential requirements (e.g. due to poor maintenance or a design or endemic fault that has come to light since authorisation) they should take action under Directive 2004/49/EC to satisfy themselves that the risk is being adequately managed.</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>5.1.2. Разрешение на размещение несервисных подсистем. Разрешение на размещение и обслуживание относится к структурным подсистемам как определено Приложением II (1) к Директиве 2008/57/ЕС (энергия, инфраструктура, подвижной состав, команда управления, полосы отчуждения и передача сигналов, на борту - команда и передача сигналов) и далее определенное в соответствующей TSI (Статья 15).</p> <p>5.1.3. Разрешение на размещение элементов подвижного состава. Директива 2008/57/ЕС содержит условия предоставления разрешения на размещение и обслуживание транспортных средств (Глава V). Поскольку транспортное средство состоит из одной или более структурных подсистем, положения Директивы 2008/57/ЕС, связанной с разрешением на размещение в обслуживание подсистем, применяются (Статья 15) без рассмотрения других условий, связанных с размещением в обслуживание транспортных средств (Глава V). Разрешение, предоставленное для транспортного</p>		<p>5.1.2. Authorisation for the placing in service of subsystems Authorisation for placing in service applies to structural subsystems as defined by Annex II (1) to Directive 2008/57/EC (energy, infrastructure, rolling stock, trackside control-command and signalling, on board control-command and signalling) and further defined in the relevant TSIs (Article 15).</p> <p>5.1.3. Authorisation for placing in service of vehicles Directive 2008/57/EC sets out the provisions in order to grant authorisation for placing in service of vehicles (Chapter V). As a vehicle is composed of one or more structural subsystems, the provisions of Directive 2008/57/EC related to the authorisation for placing in service of subsystems apply (Article 15), without prejudice to other provisions related to the placing in service of vehicles (Chapter V). An authorisation granted for a vehicle by one MS is valid in all MS</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>средства одной MS, действительно во всей MS без необходимости получать дополнительное решение для второй MS (Статья 23). В случае транспортных средств, которые не соответствуют TSI, разрешение ограничено сетью MS (Статьи 24 и 25). Однако есть ограниченная область для проверки дополнительных разрешений.</p> <p>Разрешение на транспортное средство - признание MS, что конструкция транспортного средства отвечает существенным требованиям Директивы и другого законодательства ЕС, и что транспортное средство может использоваться на сети той MS. Разрешение, предоставленное транспортному средству, может предусматривать условия использования и другие ограничения (Статья 21 (6)). Например, разрешение должно определить напряжение линий, на которых транспортному средству позволяют ездить, в случае электрических транспортных средств.</p>		<p>without prejudice to the decision of the second MS to require an additional authorisation (Article 23). In the case of vehicles which do not conform to TSI, the authorisation is limited to the network of the MS that grants it (Articles 24 and 25). However, there is limited scope for verification of additional authorisations.</p> <p>The authorisation of a vehicle is the recognition by the MS that the vehicle design operating state meets the essential requirements of the Directive and other EU legislation when the vehicle is intended to be used on the network of that MS.</p> <p>The authorisation granted to a vehicle may stipulate conditions of use and other restrictions (Article 21(6)). For example, an authorisation should specify the voltage of the lines on which the vehicle is allowed to run in the case of electric traction vehicles.</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>Однако, проблемы маршрута (2) и определенной совместимости между особенностями конструкции транспортного средства и определенными особенностями особых маршрутов (например, ограничение веса, системы электрификации, системы защиты) связаны с подсистемой Службы техники безопасности (SMS), применяющей условия использования и ограничения, установленные в разрешении и техническом файле, и информацию о природе инфраструктуры, предоставляемой ИМ в Регистре Инфраструктур (RINF) (см. Раздел 6 этого документа). Избегать географической специфики и потребности повторно разрешать использование транспортного средства, если особенности изменения маршрута (например, новая электрификация или изменение напряжения) или любые условия использования были указаны в разрешении на использование транспортного средства при начале его обслуживания (выше уже покрытых границами области использования, для которой транспортное средство</p>		<p>However, issues of route (2) specific compatibility between the design characteristics of the vehicle and specific characteristics of particular routes (e.g. weight restrictions, electrification systems, train protection systems) should be dealt with under the Safety Management System (SMS) of the RU, applying the conditions of use and restrictions laid down in the authorisation and the technical file and the information on the nature of the infrastructure supplied by the IM in the Register of Infrastructures (RINF) (see Section 6 of this document). To avoid geographical specificity and the need to re-authorise a vehicle if the characteristics of a route change (e.g. new electrification or change of voltage), any conditions of use attached to a vehicle authorisation for placing in service (over and above those already covered by the boundaries of the scope of use for which the vehicle was designed) should be specified in terms of the parameters of the technical design characteristics of the infrastructure (e.g. to operate</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>было разработано), должны быть определены с точки зрения параметров технических особенностей конструкции инфраструктуры (например, чтобы воздействовать только на пути с xxHz частотой), а не с точки зрения географии. Замечание: разрешение на размещение в обслуживании является совсем другим понятием, чем 'подтверждение', которое было выполнено в прошлом национальными железнодорожными компаниями.</p>		<p>only on track circuits of xxHz frequency) and not in terms of geography. Remark: the authorisation for placing in service is a very different concept to 'homologation' which was carried out in the past by national railway companies.</p>
<p>Гибрид железнодорожного подвижного состава - поперечное перпендикулярное оси пути очертание, в котором, не выходя наружу, должен помещаться установленный на прямом горизонтальном пути (при наиболее неблагоприятном положении в колее и отсутствии боковых наклонов на рессорах и динамических колебаний) как в порожнем, так и в нагруженном состоянии железнодорожный подвижной состав, в том числе имеющий максимально нормируемые износы.</p>	<p>TSI LOC PAS Проект 1.2 Техническая область. Эта TSI применима к подвижному составу, который предназначен для управления на путях с колеей 1435 мм, или на одной из следующих номинальных мер пути: 1520-миллиметровая система. Основная классификация подвижного состава для применения требований TSI. Колея пути разработаны так, чтобы управляться на: 1435 мм, 1520 мм, 1524 мм, 1668 мм.</p>	<p>Railway rolling stock envelope – transverse outline perpendicular to track centreline, inside which railway rolling stock, including rolling stock with maximum rated wear, must fit without protrusions when placed on a straight horizontal track (in the most disadvantageous position on the track and in absence of lateral inclinations in buffer springs or dynamic vibrations), both empty and loaded.</p>	<p>TSI LOC PAS draft 1.2 technical scope This TSI is applicable to rolling stock which is intended to be operated on the track gauge 1435 mm, or on one of the following nominal track gauges: 1520 mm system. 4.1.3 Main categorisation of the rolling stock for application of TSI requirements Track gauge(s) the unit is designed to be operated on: 1435 mm, 1520 mm, 1524 mm, 1668 mm.</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>Примечание: применимые требования должны быть оценены для каждой меры пути, в случае если единицы разработаны так, чтобы управляться на нескольких видах пути.</p> <p>Комментарий: Должны быть закончены после рассмотрения конкретных случаев. 4.2.3.1 Измерения</p> <p>Этот пункт касается правил для вычисления и проверки, предназначенных для того, чтобы измерить подвижной состав, используемый на одной или нескольких инфраструктурах без риска вмешательства. Для единиц, разработанных, чтобы использоваться на другой колее, чем 1520-миллиметровая система: верхний профиль и более низкая часть должны быть установлены одним из методов, изложенных в 15273-2:2009 EN.</p>		<p>Note: applicable requirements have to be assessed for each track gauge in case of unit designed to be operated on several track gauges.</p> <p>Comment: to be completed after collection of specific cases</p> <p>4.2.3.1 Gauging</p> <p>This clause concerns the rules for calculation and verification intended for sizing the rolling stock to run on one or several infrastructures without interference risk.</p> <p>For units designed to be operated on other track gauge(s) than 1520 mm system: The profile of the upper and the lower part of the unit shall be established by one of the methods set out in EN 15273-2:2009.</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
грузовые вагоны – вагоны, предназначенные для перевозки грузов, такие, как крытые вагоны, полувагоны, платформы, вагоны-цистерны, вагоны бункерного типа, изотермические вагоны, зерновозы, транспортеры, контейнеровозы, специальные вагоны грузового типа	<p>TSI WAG 2. - Определение подсистемы/Область: подвижной состав, который является предметом этого TSI, включает грузовые вагоны, вероятно, используемых на всех или на части трансевропейской обычной железнодорожной сети. Грузовые вагоны включают подвижной состав, разработанный, чтобы перевозить грузовики. Этот TSI относится к новым, модернизированным или возобновленным грузовым вагонам, помещенным в обслуживание после вступления этой TSI в силу.</p> <p>Подсистема грузовых вагонов подвижного состава включает структуру транспортных средств, оборудование для торможения, сцепление и движущий механизм (тележки, оси и т.д.), двери и системы связи. Требования, касающиеся шума, производимого грузовыми вагонами, исключены из этого TSI, кроме проблем обслуживания, поскольку есть отдельный TSI по шуму, произведенному грузовыми вагонами, локомотивами, многократными единицами и тренерами.</p> <p>3.2. СУЩЕСТВЕННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ КАСАЮТСЯ:</p>	Goods wagons – rail carriages used for shipment of freights, including covered wagons, open wagons, flat carriages, tank wagons, bunker carriages, refrigerator carriages, grain carriages, container carriages and special goods wagons.	<p>TSI WAG2. - DEFINITION OF SUBSYSTEM/SCOPE:</p> <p>The rolling stock, which is the subject of this TSI, comprises the freight wagons likely to travel on all or part of the trans-European conventional rail network. The freight wagons include rolling stock designed to carry lorries. This TSI applies to new, upgraded or renewed freight wagons placed in service after entering this TSI into force.</p> <p>The rolling stock freight wagons subsystem includes the structure of the vehicles, braking equipment, coupling and running gear (bogies, axles etc.) suspension, doors and communication systems. Requirements relating to the noise generated by freight wagons are excluded from this TSI, except maintenance issue, as there is a separate TSI dealing with the noise generated by freight wagons, locomotives, multiple units and coaches.</p> <p>3.2. THE ESSENTIAL REQUIREMENTS RELATE TO: — Safety</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<ul style="list-style-type: none">- Безопасности- Надежности и доступности- Здоровья- Защиты окружающей среды- Технической совместимости. Эти требования включают общие требования, и требования, определенные для каждой подсистемы.		<ul style="list-style-type: none">— Reliability and availability— Health— Environmental protection— Technical compatibility. These requirements include general requirements, and requirements specific to each subsystem.
доказательство безопасности – документ о безопасности продукции, содержащий совокупность доказательств о соответствии продукции требованиям безопасности, сформулированным в нормативной, проектной и конструкторской документации, и доказательств соответствия показателей безопасности продукции допустимым значениям	Вопрос - что здесь имеется в виду? Свидетельство ЕС о проверке, или APIS, выдается Управлением национальной безопасности - см. DV 29 (EC 2011/217) 2) Или SMS - Система Службы техники безопасности? Директива ЕС 2004/49 – Железная безопасность: § 15 Чтобы гарантировать высокий уровень железнодорожной безопасности и равных условий для всех железнодорожных обязательств, они должны подвергнуться одним требованиям техники безопасности. Свидетельство о безопасности должно свидетельствовать, что железнодорожная техника имеет свою систему техники безопасности и в состоянии выполнить соответствующие требования и	Proof of safety – a product safety certification document proving that products meet the safety requirements specified in regulatory, design and engineering documentation and those products' safety parameters are within the admissible values.	Question – what is meant here? EC Certificate of verification, or APIS granted by an NSA -see DV 29 (EC 2011/217) Or SMS – Safety Management System? EC 2004/49 – Safety Railway Directive § 15: To ensure a high level of railway safety and equal conditions for all railway undertakings, they should be subject to the same safety requirements. The safety certificate should give evidence that the railway undertaking has established its safety management system and is able to comply with the relevant safety standards and rules. For international Transport services it should be enough to approve the safety management system in one



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>правила безопасности. Для международных транспортных услуг должно быть достаточно одобрения системы техники безопасности в одном государстве-члене и законного одобрения Сообщества. Соблюдение требований национальных правил с другой стороны должно быть подтверждено дополнительным свидетельством в каждом государстве-члене. Окончательная цель должна состоять в том, чтобы установить общее свидетельство безопасности. Проект TSI LOC PAS §4.1.2.3, который используется, чтобы выполнить функции, важные для безопасности, должно быть развито и оценено согласно методологии, достаточной для связанного программного обеспечения безопасности.</p>		<p>Member State and give the approval Community validity. Adherence to national Rules on the other hand should be subject to additional certification in each Member State. The ultimate aim should be to establish a common safety certificate with Community validity.</p> <p>TSI LOC PAS draft § 4.1.2.3 Software which is used to fulfill functions essential to safety shall be developed and assessed according to a methodology adequate for safety related software.</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
допустимый риск – значение риска от применения железнодорожного подвижного состава и его составных частей, исходя из технических и экономических возможностей производителя, соответствующего уровню безопасности, который должен обеспечиваться на всех стадиях жизненного цикла продукции;	<p>ЕС 2009 - 352 - CSM на оценке риска: Статья 3: 1.</p> <p>1. 'Риск' означает возможность возникновения несчастных случаев и инцидентов, приводящих к вреду (вызванного опасностью) и степень серьезности того вреда;</p> <p>2. 'Анализ степени риска' означает систематическое использование всей доступной информации, чтобы идентифицировать опасность и оценить риск;</p> <p>3. 'Оценка риска' означает процедуру, основанную на анализе степени риска, чтобы определить, был ли приемлемый уровень риска достигнут;</p> <p>4. 'Оценка степени риска' означает общие процедуры.</p> <p>5. 'Безопасность' означает свободу от недопустимого риска вреда;</p> <p>6. 'Риск-менеджмент' означает систематическое применение управленческой политики, процедур и методов к задачам анализа, оценки и управления рисками;</p>	Acceptable risk – the degree of risk associated with the use of railway rolling stock and its components, based on the technical and economic capabilities of the manufacturer that corresponds to the level of safety that must be ensured at each stage of the product lifecycle.	<p>EC 2009 – 352 – CSM on risk evaluation: Article 3:</p> <p>1. 'risk' means the rate of occurrence of accidents and incidents resulting in harm (caused by a hazard) and the degree of severity of that harm;</p> <p>2. 'risk analysis' means systematic use of all available information to identify hazards and to estimate the risk;</p> <p>3. 'risk evaluation' means a procedure based on the risk analysis to determine whether the acceptable risk has been achieved;</p> <p>4. 'risk assessment' means the overall</p> <p>5. 'safety' means freedom from unacceptable risk of harm;</p> <p>7. 'risk management' means the systematic application of management policies, procedures and practices to the tasks of analysing, evaluating and controlling risks;</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>9. 'Требования техники безопасности' означают особенности безопасности (качественные или количественные) системы и ее действия (включая правила эксплуатации), необходимые для соблюдения законности или цели безопасности компании;</p> <p>10. 'Меры по обеспечению безопасности' означают ряд действий или сокращение уровня возникновения опасности или смягчения ее последствий, чтобы достигнуть и/или поддержать допустимый уровень риска;</p> <p>12. 'Отчет об оценке безопасности' означает документ, содержащий заключения оценки, выполненной органом по оценке системы, подлежащей оценке;</p> <p>13. 'Опасность' означает условие, которое могло бы привести к несчастному случаю;</p> <p>15. 'Критерии допустимости риска' означают сферу действий, которые оценивают приемлемость определенного риска;</p> <p>Эти критерии используются для решения достаточно ли низок уровень риска, или необходимо принять меры, чтобы уменьшить его;</p>		<p>9. 'safety requirements' means the safety characteristics (qualitative or quantitative) of a system and its operation (including operational rules) necessary in order to meet legal or company safety targets;</p> <p>10. 'safety measures' means a set of actions either reducing the rate of occurrence of a hazard or mitigating its consequences in order to achieve and/or maintain an acceptable level of risk;</p> <p>12. 'safety assessment report' means the document containing the conclusions of the assessment performed by an assessment body on the system under assessment;</p> <p>13. 'hazard' means a condition that could lead to an accident;</p> <p>15. 'risk acceptance criteria' means the terms of reference by which the acceptability of a specific risk is assessed; these criteria are used to determine that the level of a risk is sufficiently low that it is not necessary to take any immediate action to reduce it further;</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>16. 'Отчет об опасности' означает документ, в котором идентифицированы уровни опасности и меры, связанные с его происхождением и ссылка на организацию, которая должна управлять им;</p> <p>17. 'Идентификация опасности' означает процесс открытия, распечатки и характеристики опасностей;</p>		<p>16. 'hazard record' means the document in which identified hazards, their related measures, their origin and the reference to the organization which has to manage them are recorded and referenced;</p> <p>17. 'hazard identification' means the process of finding, listing and characterizing hazards;</p>
<p>допустимый риск – значение риска от применения железнодорожного подвижного состава и его составных частей, исходя из технических и экономических возможностей производителя, соответствующего уровню безопасности, который должен обеспечиваться на всех стадиях жизненного цикла продукции;</p>	<p>ЕС 2004/49 Директива Безопасности - CST - §3:</p> <p>e) общие цели безопасности (CSTs)' означают уровни безопасности, которые должны, по крайней мере, быть достигнуты различными частями железнодорожной системы (такими как обычная железнодорожная система, система высокоскоростной железнодорожной магистрали, длинные железнодорожные туннели или линии, исключительно используемые для грузопотока) и системой в целом, выраженные в критериях допустимости риска;</p>	<p>Acceptable risk – the degree of risk associated with the use of railway rolling stock and its components, based on the technical and economic capabilities of the manufacturer that corresponds to the level of safety that must be ensured at each stage of the product lifecycle.</p>	<p>EC 2004/49 Safety Directive – CST - §3: -</p> <p>e) common safety targets (CSTs)' means the safety levels that must at least be reached by different parts of the rail system (such as the conventional rail system, the high speed rail system, long railway tunnels or lines solely used for freight transport) and by the system as a whole, expressed in risk acceptance criteria;</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>(f) 'Общие методы безопасности (CSMs)' означают методы, которые должны применяться для описания оценки уровня безопасности и достижение целей безопасности и соответствия другим требованиям техники безопасности; Комментарий: CST должны быть целями для государств-членов - и непосредственно применимы к изготовителям. EN 15227 требования к ударопрочности для железнодорожных кузовов;: § 3.2: Широко приемлемый уровень риска, который расценен как не существенный в контексте.</p>		<p>(f) 'common safety methods (CSMs)' means the methods to be developed to describe how safety levels and achievement of safety targets and compliance with other safety requirements are assessed; Comment: CST are to be seen as goals for member states – and are not directly applicable to manufacturers EN 15227 Crashworthiness requirements for railway vehicle bodies;:§ 3.2: broadly acceptable risk level of risk that is regarded as not significant in the context in which it is experienced</p>
<p>единица железнодорожного подвижного состава – отдельный объект железнодорожного подвижного состава, такой как локомотив, грузовой и пассажирский вагон, моторвагонный подвижной состав (или его секции, вагоны), специальный железнодорожный подвижной состав</p>	<p>ЕС 2008/57 §2 - Определения (c) 'транспортное средство' означает железнодорожное транспортное средство, которое движется на его собственных колесах на железнодорожных линиях, с или без тяги. Транспортное средство составлено из одной или более структурных и функциональных подсистем или частей таких подсистем;</p>	<p>Railway rolling stock unit – an individual railway rolling stock item, such as a locomotive, freight or passenger carriage, multiple unit train (or its sections/carriages), or special railway rolling stock.</p>	<p>ЕС 2008/57 §2 - definitions (c) 'vehicle' means a railway vehicle that runs on its own wheels on railway lines, with or without traction. A vehicle is composed of one or more structural and functional subsystems or parts of such subsystems;</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>ЕС 2008/57 Приложение I §1.2 1.2. Транспортные средства Трансевропейская обычная железнодорожная система должна включать все транспортные средства, которые вероятно могут ездить по всем или части транс - европейской обычной железнодорожной сети, включая:</p> <ul style="list-style-type: none">- самопродвижение тепловых или электропоездов,- тепловые или электрические единицы тяги,- пассажирские вагоны,- грузовые вагоны, включая транспортные средства, разработанные, чтобы нести грузовики. <p>Мобильное железнодорожное оборудование, строительное оборудование и оборудование обслуживания инфраструктуры может быть включено. Каждая из вышеупомянутых категорий может быть подразделена на:</p> <ul style="list-style-type: none">- транспортные средства для международного использования,- транспортные средства для национального использования.		<p>EC 2008/57 Annex I §1.2 1.2. Vehicles The trans-European conventional rail system shall comprise all the vehicles likely to travel on all or part of the trans-European conventional rail network, including:</p> <ul style="list-style-type: none">— self-propelling thermal or electric trains,— thermal or electric traction units,— passenger carriages,— freight wagons, including vehicles designed to carry lorries. <p>Mobile railway infrastructure construction and maintenance equipment may be included. Each of the above categories may be subdivided into:</p> <ul style="list-style-type: none">— vehicles for international use,— vehicles for national use.



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>TSI LOC PAS V1.2 Единица - общее обозначение, для названия подвижного состава, на который распространяется действие этого TSI, и которое подлежит свидетельствованию и "ЕС" проверке. Единица может быть составлена из нескольких Транспортных средств, как определено в Директиве 2008/57/ЕС, Статье 2 (с); рассматривая область этого TSI, используется термин "транспортное средство", который в этом TSI ограничен подсистемой подвижного состава.</p>		<p>TSI LOC PAS V1.2 A Unit is the generic term used to name the rolling stock which is subject to the application of this TSI, and therefore subject to a certificate of "EC" verification. A Unit may be composed of several Vehicles, as defined in Directive 2008/57/EC, Article 2(c); considering the scope of this TSI, the use of the term "vehicle" in this TSI is limited to the rolling stock subsystem.</p>
<p>железнодорожные пути общего пользования – железнодорожные пути на территориях железнодорожных станций, открытых для выполнения операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, багажа и грузобагажа, по обслуживанию пассажиров и выполнению сортировочной и маневровой работы, а также железнодорожные пути, соединяющие такие станции</p>	<p>Вопрос: Что здесь подразумевается? Часть Инфраструктуры - или RU? Директива ЕС 2004/49 Глава 1 с) 'обязательство железной дороги' означает железную дорогу, предпринимательскую как определено в Директиве 2001/14/ЕС, и любом другом общественном или частном обязательстве, деятельность которая должна обеспечить транспортировку товаров и/или пассажиров по железной дороге; это также включает обязательства, которые обеспечивают продвижение по железной дороге;</p>	<p>Public railways – railway tracks located inside the areas of railway stations admissible for the arrival and departure of trains, receipt and delivery of freights, luggage and cargo luggage, passenger services and train sorting and manoeuvring operations, as well as railway tracks connecting such stations.</p>	<p>Question: What is meant here? The Infrastructure part – or the RU? EC 2004/49 Chapter 1 c)'railway undertaking' means railway undertaking as defined in Directive 2001/14/EC, and any other public or private undertaking, the activity of which is to provide transport of goods and/or passengers by rail on the basis that the undertaking must ensure traction; this also includes undertakings which provide traction only;</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>5) Все те, которые управляют железнодорожной системой, менеджеры по инфраструктуре и железнодорожным обязательствам, должны нести полную ответственность за безопасность системы, каждой ее части. Всякий раз, когда это является необходимым, они должны сотрудничать в осуществлении мер контроля риска. Государства-члены должны предусмотреть ясное различие между этой непосредственной ответственностью за безопасность и задачей властей по обеспечению безопасности на национальном уровне.</p> <p>13) Выполнение этих обязанностей менеджерами по инфраструктуре и соответствие требованиям железнодорожных обязательств должны составлять систему обеспечения техники безопасности, выполняя требования Сообщества и содержащиеся общие элементы. Информация по безопасности и выполнении системы по технике безопасности должна быть представлена власти в затронутом государстве-члене.</p>		<p>5) All those operating the railway system, infrastructure managers and railway undertakings, should bear the full responsibility for the safety of the system, each for their own part. Whenever it is appropriate, they should cooperate in implementing risk control measures. Member States should make a clear distinction between this immediate responsibility for safety and the safety authorities' task of providing a national regulatory framework and supervising the performance of the operators.</p> <p>13) In carrying out their duties and fulfilling their responsibilities, infrastructure managers and railway undertakings should implement a safety management system, fulfilling Community requirements and containing common elements. Information on safety and the implementation of the safety management system should be submitted to the safety authority in the Member State concerned.</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
железнодорожные пути необщего пользования – железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд;	Вопрос: Что здесь имеется в виду? Часть Инфраструктуры - или РУ? В ЕС не имеет никакого значения, является ли оператор общественным или частным и т.д.	Non-public railways – approach railway tracks connected directly or through other railway tracks to public railway tracks and used for servicing particular rail transport service customers under applicable contracts or for performing in-house operations.	Question: What is meant here? The Infrastructure part – or the RU? EU makes no difference whether operator is public, private etc.
идентификация продукции – процедура установления соответствия данной продукции представленной технической документации	Вопрос: Что здесь имеется в виду? ЕС 2008 / 57 Статья 18 Процедуры по установлению декларации 'ЕС' по проверке: 1. Чтобы установить декларацию 'ЕС' по проверке, претендент должен пригласить зарегистрированный орган, который выбран с целью, применения процедуры проверки 'ЕС', упомянутую в Приложении VI. Претендент может быть юридическим лицом, заключившим контракт, или изготовителем, или их уполномоченным представителем в пределах Сообщества.	Product identification – determination of compliance of a given product with technical specifications.	Question: What is meant here? EC 2008/ 57 Article 18 Procedure for establishing the 'EC' declaration of verification 1. In order to establish the 'EC' declaration of verification, the applicant shall invite the notified body that it has selected for that purpose to apply the 'EC' verification procedure referred to in Annex VI. The applicant may be the contracting entity or the manufacturer, or their authorised representative within the Community.



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>2. Задача зарегистрированного органа, ответственного за проверку подсистемы 'ЕС', должна начаться на стадии проектирования и покрыть весь производственный период через процедуру приемки, прежде, чем подсистема будет помещена в обслуживание. Это должно также покрыть проверку интерфейсов рассматриваемой подсистемы с системой, в которую это включено, и должно быть основано на информации, доступной в соответствующим TSI и в регистрах, предусмотренных в Статьях 34 и 35.</p> <p>3. Зарегистрированный орган должен нести ответственность за компилирование технического файла, который должен сопровождать декларацию 'ЕС'. Технический файл должен содержать все необходимые документы, касающиеся особенностей подсистемы и, если это необходимо, все документы, удостоверяющие соответствие элементов к взаимодействию.</p> <p>Оно должно также содержать все элементы, касающиеся условий и пределов использования и требований относительно обслуживания, постоянного или</p>		<p>2. The task of the notified body responsible for the 'EC' verification of a subsystem shall begin at the design stage and cover the entire manufacturing period through to the acceptance stage before the subsystem is placed in service. It shall also cover verification of the interfaces of the subsystem in question with the system into which it is incorporated, based on the information available in the relevant TSI and in the registers provided for in Articles 34 and 35.</p> <p>3. The notified body shall be responsible for compiling the technical file that has to accompany the 'EC' declaration of verification. This technical file must contain all the necessary documents relating to the characteristics of the subsystem and, where appropriate, all the documents certifying conformity of the interoperability constituents. It should also contain all the elements relating to the conditions and limits of use and to the instructions concerning servicing, constant or routine monitoring, adjustment and maintenance.</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>обычного контроля, регулирования и обслуживания.</p> <p>4. Зарегистрированный орган может проводить промежуточные проверки, чтобы покрыть определенные стадии проверки или определенные части подсистемы. В таком случае должна применяться процедура, изложенная в Приложении VI.</p> <p>5. Если соответствующие TSIs позволяют, зарегистрированный орган может выпустить свидетельства о соответствии для серии подсистем или определенных частей подсистем.</p> <p>Подробнее см. ПРИЛОЖЕНИЕ IV</p>		<p>4. The notified body may issue intermediate statement verifications to cover certain stages of the verification procedure or certain parts of the subsystem. In such a case, the procedure set out in Annex VI shall apply.</p> <p>5. If the relevant TSIs allow, the notified body may issue certificates of conformity for a series of subsystems or certain parts of those subsystems.</p> <p>LOOK AT ANNEX IV for more details</p>
<p>изотермические вагоны – крытые вагоны с термоизоляцией, предназначенные для перевозки грузов, требующих поддержания в определенном диапазоне температуры груза в течение ограниченного интервала времени его доставки.</p>	<p>Никакое определение ЕС не эквивалентно, возможно есть какое-то определение в пределах UIC</p>	<p>Refrigerator carriages – heat-insulated covered wagons used for the shipment of freight that has to be kept in an environment with a given temperature range during the limited period of its delivery time.</p>	<p>No EU definition – maybe in a UIC definition</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
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	<p>TSI LOC PAS V1.2</p> <p>5.2 Инновационные решения Как заявлено в пункте 4.1.1 этого TSI, инновационные решения могут потребовать новой спецификации и / или новых методов оценки. Такие технические требования и методы оценки должны быть созданы таким образом, как описанно в пункте 6.1.5 , в случае, когда инновационное решение предусматривается для элемента, взаимодействующего другими элементами. Инновационные решения. Если инновационное решение (как определено в пункте 4.1.1) предложено для элемента, способного к взаимодействию, как определено в разделе 5.2, изготовитель или его уполномоченный представитель в установленном в пределах Сообщества порядке, должны заявить отклонения от соответствующего положения этой TSI и представить их Комиссии для анализа.</p>	<p>Innovative products – products whose operational characteristics (functional features, structural design, additional options, as well as the composition of materials and components) or intended purpose are conceptually new or differ significantly from those of existing products.</p>	<p>TSI LOC PAS V1.2:</p> <p>5.2 Innovative solution As stated in clause 4.1.1 of this TSI, innovative solutions may require new specification and / or new assessment methods. Such specifications and assessment methods shall be developed by the process described in clause 6.1.5 whenever an innovative solution is envisaged for an interoperability constituent.</p> <p>6.1.5 Innovative solutions If an innovative solution (as defined in clause 4.1.1) is proposed for an interoperability constituent as defined in section 5.2, the manufacturer or his authorised representative established within the Community shall state the deviations from the relevant provision of this TSI and submit them to the Commission for analysis.</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>В случае, если анализ приводит к благоприятному результату, соответствующее функциональное и технические требования интерфейса так же, как методы оценки, которые необходимо включить в TSI, чтобы позволить использование этого элемента, будут разработаны. Соответствующее функциональное и технические требования интерфейса и методы оценки, должны быть включены в TSI в процессе ее пересмотра. Уведомлением о решении Комиссии, в соответствии со Статьей 29 Директивы 2008/57/ЕС, можно разрешить использовать инновационное решение ся прежде, чем оно будет включено в TSI в процессе пересмотра.</p>		<p>In case the analysis results in a favourable opinion, the appropriate functional and interface specifications as well as the assessment method which are necessary to be included in the TSI in order to allow the use of this constituent will be developed. The appropriate functional and interface specifications and the assessment methods so produced shall be incorporated in the TSI by the revision process. By the notification of a decision of the Commission, taken in accordance with Article 29 of Directive 2008/57/EC, the innovative solution may be permitted to be used before being incorporated into the TSI by the revision process.</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
инспекционный контроль – контрольная оценка соответствия, осуществляемая с целью установления, что продукция продолжает соответствовать заданным требованиям технического регламента ТС, подтвержденными при сертификации;	<p>ERA ECM (Прикладное Руководство ECM EC 2011 - 445) Таблица 3: План обслуживания: Структурированный набор задач по выполнению обслуживания, включая действия, процедуры и средства (Пересмотренный в WAG TSI). Описание этого набора задач включает:</p> <ul style="list-style-type: none">• Рисунки инструкций по разборке/сборке, необходимые для правильной сборки/разборки частей.• Критерии обслуживания.• Проверки и тесты, в особенности по безопасности соответствующие части; они включают визуальный осмотр и неразрушающие тесты (где это возможно, например, чтобы обнаружить дефициты, которые могут ослабить безопасность).• Инструменты и материалы, требуемые для выполнения задачи.• Предметы потребления, требуемые для выполнения задачи.• Личное защитное оборудование.	Inspection checkup – evaluation of compliance intended to determine that products continue to meet the specified requirements of the CU Technical Regulation confirmed at the time of certification.	<p>ERA ECM (ECM Application Guide EC 2011 - 445) Table 3: maintenance plan : Structured set of tasks to perform the maintenance including the activities, procedures and means (Revised WAG TSI). The description of this set of tasks includes:</p> <ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Disassembly/assembly instructions drawings necessary for correct assembly/disassembly of replaceable parts.<input type="checkbox"/> Maintenance criteria.<input type="checkbox"/> Checks and tests in particular of safety relevant parts; these include visual inspection and non-destructive tests (where appropriate e.g. to detect deficiencies that may impair safety).<input type="checkbox"/> Tools and materials required to undertake the task.<input type="checkbox"/> Consumables required to undertake the task.<input type="checkbox"/> Personal protective safety provision and equipment



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	График обслуживания: Описывает график различных задач обслуживания как определено в спецификации обслуживания ЕСМ.		Maintenance schedule: Describes schedule of the different maintenance tasks as defined in the maintenance specification of the ECM.
Кабина машиниста – отделенная перегородками часть кузова железнодорожного подвижного состава, в которой расположены рабочие места локомотивной бригады, приборы и устройства для управления локомотивом, моторвагонным подвижным составом, специальным железнодорожным подвижным составом	TSI LOC PAS V1.2 4.2.9.1 Кабина машиниста 4.2.9.1.1 Основная кабина машиниста должна быть сконструирована таким образом, чтобы управление осуществлялось одним машинистом. Максимальный уровень шума, допустимый в кабине определен в TSI по шуму. 4.2.9.1.2.1 Доступ к выходу в режиме эксплуатации 4.2.9.1.2.2 Запасной выход из кабины машиниста 4.2.9.1.3.1 Передняя видимость 4.2.9.1.3.2 Зеркало заднего и бокового вида 4.2.9.1.4 Внутреннее расположение 4.2.9.1.5 Сиденья водителя 4.2.9.1.6 Панель управления - Эргономика 4.2.9.1.7 Система климат-контроля и качество воздуха	Driver's compartment – a section of railway rolling stock body separated by partition walls that contains train crew workplaces and equipment used to control a locomotive, multiple unit train or special railway rolling stock unit.	TSI LOC PAS V1.2 4.2.9.1 Driver's Cab 4.2.9.1.1 General The driver's cabs shall be designed to permit operation by a single driver. The maximum noise level allowed in the cab is specified in the Noise TSI. 4.2.9.1.2.1 Access and egress in operating conditions..... 4.2.9.1.2.2 Driver's cab emergency exit 4.2.9.1.3.1 Front visibility 4.2.9.1.3.2 Rear and side view 4.2.9.1.4 Interior layout 4.2.9.1.5 Driver's seat 4.2.9.1.6 Driver's desk- Ergonomics 4.2.9.1.7 Climate control and air quality



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
конструкционная скорость железнодорожного подвижного состава – наибольшая скорость движения, заявленная в технической документации на проектирование	<p>TSI LOC PAS Проект V1.2 Рассмотрение интегрированной железнодорожной системы, состоящей из нескольких подсистем (в особых неподвижных установках; см. Раздел 2.1). Считается, что максимальная скорость разрабатываемого подвижного состава, должна быть не ниже или равна 360 км/ч. В случае, если максимальная скорость выше, чем 360 км/ч, применяется данная техническая спецификация, но она должна быть дополнена для диапазона скорости выше 360 км/ч (или максимальной скорости, определенной в разделе 4.2) до максимальной скорости применением процедуры по инновационным решениям, описанным в пункте 4.1.1 и Главе 6 данной TSI. Комментарий: Другие требования по ограничению скорости обычно применимы при скорости 190 км/ч и 250 км/ч</p>	<p>Railway rolling stock design speed – maximum travelling speed indicated in the design specifications.</p>	<p>TSI LOC PAS draft V1.2: Considering the integrated railway system composed of several subsystems (in particular fixed installations; see Section 2.1), the maximum design speed of rolling stock is deemed to be lower or equal to 360 km/h. In case of maximum design speed higher than 360 km/h, this technical specification applies, but has to be complemented for the speed range above 360 km/h (or maximum speed specified in section 4.2) up to the maximum design speed, by application of the procedure for innovative solutions described in clause 4.1.1 and Chapter 6 of this TSI. Comment: Other speed limit requirements are applicable usually from 190km/h and 250km/h</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
кран экстренного торможения (стоп-кран) – тормозной кран, служащий для выпуска воздуха из тормозной магистрали железнодорожного подвижного состава и приведения в действие автоматических тормозов в случае необходимости экстренной остановки	<p>Это устройство еще не было стандартизировано. Оно не включено ни в UIC 612, ни в EN 15734-1, ни в prEN 16185-1, где это - часть необходимой архитектуры.</p> <p>Но часть TSI LOC PAS 4.2.4.4.1 могла быть также указана здесь: По крайней мере два независимых устройства команды аварийного тормоза должны быть доступными, позволяя активацию аварийного тормоза простым и единственным действием машиниста в его нормальном положении при ведении поезда, используя одну руку. Последовательная активация этих двух устройств может рассматриваться как демонстрация соответствия требованиям техники безопасности, указанным в таблице 3 пункта 4.2.4.2.2. Одно из этих устройств должно быть красной кнопкой, включаемой при ударе (грибная кнопка). Положение аварийного тормоза и этих двух устройств, когда они активированы, должно быть самозахватом механическим устройством; отпирание этого положения должно быть возможным только намеренным действием.</p>	Emergency brake valve – a brake valve that releases air from railway rolling stock brake line to engage automatic brakes for an emergency stop.	<p>This device has not yet been standardized. The UIC 612 deals with subject too, EN 15734-1 and prEN 16185-1 where it is part of the required architecture.</p> <p>But part of TSI LOC PAS 4.2.4.4.1 could be also quoted here: At least two independent emergency brake command devices shall be available, allowing the activation of the emergency brake by a simple and single action from the driver in his normal driving position, using one hand. The sequential activation of these two devices may be considered in the demonstration of compliance to the safety requirement N°1 of table 3 of clause 4.2.4.2.2. One of these devices shall be a red punch button (mushroom push button). The emergency brake position of these two devices when activated shall be self locking by a mechanical device; unlocking this position shall be possible only by an intentional action.</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
локомотив – железнодорожный подвижной состав, предназначенный для передвижения по железнодорожным путям поездов или отдельных вагонов	Проект TSI LOC PAS V1.2, определения: B) Тепловые или электрические единицы тяги: Локомотив - транспортное средство тяги (или комбинация нескольких транспортных средств), которое не предназначено, чтобы нести полезный груз и иметь способность быть недвойным в нормальном функционировании поезда и работать независимо. Shunter - единица тяги, разработанная для использования только на сортировочных станциях, станциях и складах. Тяга в поезде может также быть обеспечена приведенным в действие транспортным средством с или без машиниста, которое не предназначено, чтобы быть недвойным во время нормального функционирования. Такое транспортное средство называют Блоком питания (или вагон-электростанция), или Голова Власти, когда оно расположено в одном конце поезда и управляется машинистом.	Locomotive – railway rolling stock unit designed to haul trains or individual rail cars on railway tracks.	Draft TSI LOC PAS V1.2 definitions: B) Thermal or electric traction units: A Locomotive is a traction vehicle (or combination of several vehicles) that is not intended to carry a payload and has the ability to be uncoupled in normal operation from a train and to operate independently. A Shunter is a traction unit designed for use only on shunting yards, stations and depots. Traction in a train can also be provided by a powered vehicle with or without driving cab, which is not intended to be uncoupled during normal operation. Such a vehicle is called a Power Unit (or power car) in general or a Power Head when located at one end of the trainset and fitted with a driving cab.



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
магниторельсовый тормоз – устройство, создающее тормозное усилие путем электромагнитного притяжения тормозного башмака к рельсу	<p>Проект TSI 1.2 4.2.4.8.2 Требования к магнитным тормозам, определенным подсистемой CCS, ссылаются на пункт 4.2.3.3.1 этого TSI. Магниторельсовый тормоз может использоваться в качестве аварийного тормоза, как упомянуто в INF TSI, пункте 4.2.6.2.2.</p> <p>Геометрические особенности элементов конца магнита в контакте с рельсом должны соответствовать описанию типов, как это указано в Приложении 3 541-06:Jan 1992 UIC. Комментарий: Стандарт EN 16207 на составлении процесса (голосование в 2012). Магниторельсовый тормоз не должен использоваться на скорости выше, чем 280 км/ч.</p>	<p>Magnetic track brake – a device that produces braking force by means of electromagnetic attraction of the stop block to the rail.</p>	<p>TSI LOC PAS draft 1.2 4.2.4.8.2 Magnetic track brake</p> <p>Requirements on magnetic brakes specified by the CCS subsystem are referenced in clause 4.2.3.3.1 of this TSI.</p> <p>A magnetic track brake is allowed to be used as an emergency brake, as mentioned in the INF TSI, clause 4.2.6.2.2.</p> <p>The geometrical characteristics of the end elements of the magnet in contact with the rail shall be as specified for one of the types described in Appendix 3 of UIC 541-06: Jan 1992.</p> <p>Comment: EN 16207 standard under drafting process (vote in 2012).</p> <p>Magnetic track brake shall not be used at speed higher than 280 km/h.</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
модернизация железнодорожного подвижного состава – комплекс работ по улучшению технико-экономических характеристик существующего железнодорожного подвижного состава путем замены его составных частей на более совершенные	Директива ЕС 2008/57: Статья 2 м.: 'модернизация' означает любую работу по модификации подсистемы или ее части, которая улучшает эффективность работы подсистемы; Статья 2е) «возобновление» означает любую работу по замене подсистемы или ее части, которая не изменяет эффективность работы подсистемы; Проект TSI LOC PAS 1.2 1. Обновление Государство-член должен использовать следующие принципы в качестве основания для того, чтобы определить применение этого TSI в случае модернизации: Части и основные параметры подсистемы, которые не были затронуты работами по модернизации, не подлежат оценке соответствия условиям данной TSI. Новая оценка соответствия требованиям этого TSI необходима только для основных параметров TSI, которых коснулась модификация (и). Если во время модернизации экономически невозможно соблюсти требование TSI, модернизация могла быть выполнена, если очевидно, что основной параметр улучшен по отношению к TSI.	Railway rolling stock upgrade – comprehensive improvement of the technical and economic features of existing railway rolling stock by replacing its components with more advanced parts.	EC 2008/57 Directive: Article 2m: 'upgrading' means any major modification work on a subsystem or part subsystem which improves the overall performance of the subsystem; Article 2e) renewal' means any major substitution work on a subsystem or part subsystem which does not change the overall performance of the subsystem; TSI LOC PAS draft 1.2 7.1.2.3 Upgrade The Member State shall use the following principles as a basis for determining the application of this TSI in case of upgrade: Parts and basic parameters of the subsystem that have not been affected by the upgrading works are exempt from conformity assessment against the provisions in this TSI. A new assessment against the requirements of this TSI is only needed for the basic parameters in this TSI which have their performance influenced by the modification(s).



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>Указания государства-члена для тех модификаций, которые считаются модернизацией, содержатся в Гиде по применению.</p> <p>Воздействие национальных стратегий перемещения, следующих из выполнения другого TSIs.</p> <p>Для проекта, включая элементы, не являющиеся TSI, существуют процедуры по оценке соответствия и проверки, которые должны быть применены и должны быть согласованы с государством-членом.</p>		<p>When during the upgrade it is not economically feasible to fulfill the TSI requirement, the upgrade could be accepted if it is evident that a basic parameter is improved in the direction of the TSI defined performance.</p> <p>Guidance to the Member State for those modifications that are deemed to be upgrades is given in the Application Guide.</p> <p>The impact of national migration strategies resulting from the implementation of other TSIs.</p> <p>For a project including elements not being TSI conform, the procedures for the assessment of conformity and EC verification to be applied should be agreed with the Member State.</p>
<p>модернизация железнодорожного подвижного состава с продлением срока службы – комплекс работ по улучшению технико-экономических характеристик существующего железнодорожного подвижного состава путем внесения в базовую конструкцию изменений с целью продления срока службы</p>	<p>Вопрос: То же самое, что и модернизация?</p>	<p>Railway rolling stock upgrade with life extension – comprehensive improvement of the technical and economic features of existing rolling stock by introducing changes to the original structure aimed at extending service life.</p>	<p>Question: Same as upgrading ?</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
моторвагонный подвижной состав – моторные и немоторные вагоны, из которых формируются электропоезда, дизель-поезда, автомотрисы, рельсовые автобусы, дизель-электропоезда, электромотрисы, предназначенные для перевозки пассажиров и (или) багажа, почты	TSI LOC PAS Проект V1.2 А) Самопродвижение тепловых и/или электропоездов: - неподвижное формирование, которое может работать в качестве поезда; Оно по определению не предназначено для постороннего использования, кроме как в пределах испытаний. Оно состоит из моторных и не моторных транспортных средств. Электрическая и/или Дизельная Многократная Единица – сборный состав, в котором все транспортные средства способны к перевозке полезного груза (пассажиры или багаж / почта или фрахт). Дрезина - транспортное средство, которое может работать автономно и способно к перевозке полезного груза (пассажиры или багаж/почта или фрахт).	Multiple units – motorised and non-motorised carriages that make up electric trains, diesel trains, automotrices, railbuses, diesel-and-electric trains and electric automotrices and are intended for the transportation of passengers and/or luggage and mail.	TSI LOC PAS draft V1.2 A) Self-propelling thermal and/or electric trains: A trainset is a fixed formation that can operate as a train; it is by definition not intended to be reconfigured, except within a workshop environment. It is composed of only motored or of motored and non-motored vehicles. An Electric and/or Diesel Multiple Unit is a trainset in which all vehicles are capable of carrying a payload (passengers or luggage / mail or freight). A Railcar is a vehicle that can operate autonomously and is capable of carrying a payload (passengers or luggage/mail or freight).
назначенный ресурс – суммарная наработка продукции, при достижении которой ее эксплуатация должна быть прекращена независимо от ее технического состояния;.	Какой EN это покрывает?	Service life limit – the total life of a product, upon the expiry of which operation of such product must be discontinued regardless of its technical state.	EN on maintenance?



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
назначенный срок службы – календарная продолжительность эксплуатации продукции, при достижении которой эксплуатация продукции должна быть прекращена независимо от ее технического состояния	См. тексты на ECM ниже	Specified lifetime – calendar operating life of a product, upon the expiry of which operation of such product must be discontinued regardless of its technical state.	See texts on ECM below
назначенный срок хранения – календарная продолжительность хранения продукции, при достижении которой хранение продукции должно быть прекращено независимо от ее технического состояния		Specified storage time – calendar length of storage of a product, upon the expiry of which the storage of such product must be discontinued regardless of its technical state.	
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	ЕС 2009/352 CSM Оценка риска. Статья 3.2 2. 'Анализ степени риска' означает систематическое использование всей доступной информации, чтобы идентифицировать опасность и оценить риск; Комментарий: Он покрывает большинство аспектов безопасности, и должен постоянно обновляться	Safety analysis – a document containing risk analysis and information from design, operating and technical documentation describing the minimum safety precautions that accompany a product throughout each stage of its lifecycle and that is updated with information on risk assessment results in the course of operation after overhauls.	EC 2009/352 CSM risk evaluation Article 3.2 2. 'risk analysis' means systematic use of all available information to identify hazards and to estimate the risk; Comment: It covers more the whole safety case, continuously to be updated



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
оценивание риска – процесс сравнения проанализированных уровней риска с заранее установленными критериями и идентификации областей, где требуется обработка риска	ЕС 2009/352 CSM Оценка риска Статьи 3.3 и 3.4 3. 'Оценка риска' означает процедуру, основанную на анализе степени риска, для определения, был ли достигнут приемлемый уровень риска; 4. 'оценка степени риска' означает процесс, включающий анализ степени риска и оценку риска; 6. 'риск-менеджмент' означает систематическое применение управленческой политики, процедур и методов анализа, оценки и управления рисками; 12. 'отчет об оценке безопасности' означает документ, содержащий заключения по оценке безопасности, выполненной органом по оценке системы безопасности; 21. 'оценка риска' означает, что процесс, направленный на определение меры и уровня проанализированных рисков, состоящий из следующих шагов: оценка частоты, анализа последствий и их интеграция;	Risk assessment – comparison of analyzed levels of risk against predetermined criteria and further identification of areas that require risk processing.	ЕС 2009/352 CSM risk evaluation Article 3.3 & 3.4 3. 'risk evaluation' means a procedure based on the risk analysis to determine whether the acceptable risk has been achieved; 4. 'risk assessment' means the overall process comprising a risk analysis and a risk evaluation; 6. 'risk management' means the systematic application of management policies, procedures and practices to the tasks of analyzing, evaluating and controlling risks; 12. 'safety assessment report' means the document containing the conclusions of the assessment performed by an assessment body on the system under assessment; 21. 'risk estimation' means the process used to produce a measure of the level of risks being analyzed, consisting of the following steps: estimation of frequency, consequence analysis and their integration;



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
пассажирские вагоны – вагоны, предназначенные для перевозки пассажиров и (или) багажа, почтовых отправок, такие, как почтовые, багажные, вагоны-рестораны, служебно-технические, служебные, клубы, санитарные, испытательные и измерительные лаборатории, специальные вагоны пассажирского типа	Проект TSI LOC PAS V1.2: § 2.2: C - Пассажирские вагоны и другие связанные вагоны: 'Вагон' - транспортное средство, не являющееся тяговым в неподвижном или переменном составе поезда, способное к перевозке пассажиров (расширенные, требования, определенные, в этой TSI, применяются также к вагонам-ресторанам, спальным вагонам, и т.д.). Вагон может быть снабжен кабиной машиниста; такой вагон называют 'головным вагоном'. 'Фургон' - транспортное средство, не являющееся тяговым, способное к перевозке полезного груза, кроме пассажиров, (например, багаж или почта) предназначенное для интегрирования в неподвижное или переменное формирование для транспортировки пассажиров. Фургон может быть оснащен кабиной машиниста, тогда он называется головной фургоном. Головной фургон является нетяговым транспортным средством, оборудованным кабиной машиниста.	Passenger carriages – rail carriages intended for the transportation of passengers and/or luggage and mail, such as mail carriages, luggage carriages, dining carriages, technical carriages, service carriages, club carriages, medical carriages, test and measurement laboratories, and special passenger-type carriages.	TSI LOC PAS V1.2 draft: § 2.2: C — Passenger carriages and other related cars: A 'coach' is a non-traction vehicle in a fixed or variable formation capable of carrying passengers (by extension, requirements specified to apply to coaches in this TSI are deemed to apply also to restaurant cars, sleeping cars, couchettes cars, etc.). A coach may be equipped with a driver's cab; such a coach is then named a 'driving coach'. A 'van' is a non-traction vehicle capable of carrying payload other than passengers, e.g. luggage or mail, intended to be integrated into a fixed or variable formation which is intended to transport passengers. A van may be fitted with a driver's cab and as such is known as a 'driving van'. A 'driving trailer' is a non-traction vehicle equipped with a driving cab.



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>‘Перевозчик автомобилей’ является нетяговым транспортным средством, способным к перевозке пассажирских легковых автомобилей без пассажиров и который предназначен для интеграции в пассажирский поезд. ‘Неподвижные вагоны’ являются нетяговыми транспортными средствами, соединенными вместе ‘полупостоянным образом’, или которые могут повторно собираться при выходе из строя.</p>		<p>A ‘car carrier’ is a non-traction vehicle capable of carrying passenger motor cars without their passengers and which is intended to be integrated in a passenger train. A ‘fixed rake of coaches’ is a non-traction formation of several coaches ‘semi-permanently’ coupled together, or which can be reconfigured only when it is out of service..</p>
<p>Паспорт - документ, содержащий информацию, подтверждающую гарантии изготовителя, ценности основных параметров и особенностей (свойства) продукта, так же как информация о свидетельстве продукта и использовании.</p>	<p>ERA TV 2011/665 Статья 2 Спецификация европейского регистра санкционированных типов транспортных средств 1. Агентство должно вести, управлять и поддерживать европейский регистр санкционированных типов транспортных средств на основе спецификации, изложенной в Приложениях I и II.</p>	<p>Passport – a document containing information confirming the manufacturer’s warranties, the values of basic parameters and characteristics (properties) of the product, as well as information on product certification and utilization.</p>	<p>ERA TV 2011/665 Article 2 Specification of the European register of authorized types of vehicles 1. The Agency shall develop, operate and maintain the European register of authorized types of vehicles on the basis of the specification set out in Annexes I and II.</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>2. Европейский регистр санкционированных типов транспортных средств (ERATV) должен содержать данные по типам транспортного средства, разрешенного к использованию государствами-членами в соответствии со Статьей 26 Директивы 2008/57/ЕС.</p> <p>3. Типы транспортного средства, разрешенного государством-членом к использованию до 19 июля 2010, или одно и более транспортное средство, разрешенное к использованию в одном или более государствах-членах в соответствии со Статьей 22 или 24 Директивы 2008/57/ЕС после 19 июля 2010, считаются подпадающими под положения Статьи 26 Директивы 2008/57/ЕС, и должны быть зарегистрированы в ERATV.</p> <p>В этом случае данные, которые будут зарегистрированы, могут быть ограничены параметрами, которые были проверены во время процесса установления типа.</p> <p>4. Типы транспортных средств, которые могут быть зарегистрированы добровольно, изложены в Разделе 1 Приложения</p>		<p>2. The European register of authorized types of vehicles (ERATV) shall contain data on the types of vehicle authorized by the Member States pursuant to Article 26 of Directive 2008/57/EC.</p> <p>3. Types of vehicle authorized by a Member State before 19 July 2010 for which one or more vehicles have been authorized in one or more Member States pursuant to Article 22 or 24 of Directive 2008/57/EC after 19 July 2010 are deemed to fall under provisions of Article 26 of Directive 2008/57/EC and shall be registered in ERATV. In this case, data to be recorded may be limited to the parameters that have been verified during the type authorisation process.</p> <p>4. The types of vehicles which can be registered voluntarily are those set out in Section 1 of Annex I.</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>5. Структура номера, который получает каждый тип транспортного средства, должна соответствовать указанной в Приложении III.</p> <p>6. К 31 декабря 2012 регистр должен быть введен в эксплуатацию. Тем временем Агентство должно опубликовать информацию, касающуюся санкционированных типов транспортных средств на своем веб-сайте.</p>		<p>5. The structure of the number that each type of vehicle receives shall be as set out in Annex III.</p> <p>6. The register shall be operational by 31 December 2012. In the meantime the Agency shall publish the information relating to the authorised types of vehicles on its website</p>
	<p>5.6. Возможность поиска и отчеты ERATV должен позволить общественности выполнять поиск, по крайней мере, по следующим критериям и в любой комбинации:</p> <ul style="list-style-type: none">- код типа,- по названию или его части,- названию изготовителя, или его части,- категория/подкатегория транспортного средства,- в соответствии с типом TSI (s)- государством-членом или комбинацией государств-членов, где тип транспортного средства разрешен,- статусом разрешения,- любой из технических характеристик.		<p>5.6. Possible searches and reports ERATV shall allow the public to perform searches at least by the following criteria and any combination of them:</p> <ul style="list-style-type: none">— by type code,— by type name or part of it,— by manufacturer's name or part of it,— by vehicle category/subcategory,— by TSI(s) the type is in conformity with,— by Member State or combination of Member States where the type of vehicle is authorised,— by status of the authorisation,— by any of the technical characteristics.



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	Если соответствующий критерий поиска позволяет, необходимо указывать диапазон технических характеристик. См. Приложение 2 ERA TV для параметров списка		Where appropriate the search criteria shall allow indicating a range for a technical characteristic See Annex 2 of ERA TV for list of parameters
пневматический тормоз – тормоз с пневматическим управлением	Соответствующая стандарт EN 14198 Железнодорожные требования - Торможение - Требования для тормозной системы поездов, буксируемых локомотивом (пересматривается), EN 15734-1, Железнодорожные требования - Тормозные системы для высокой скорости, EN 16185-1 Железнодорожные требования - Тормозные системы для поездов, состоящих из различных элементов	Air brake – an air-actuated brake.	The relevant ENs are: EN 14198 Railway applications - Braking - Requirements for the brake system of trains hauled by a locomotive (now under revision), EN 15734-1, Railway applications - Braking systems of high speed trains EN 16185-1 Railway applications - Braking systems of multiple unit trains



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
<p>подконтрольная эксплуатация – штатная эксплуатация железнодорожного подвижного состава, сопровождающаяся дополнительным контролем и учетом технического состояния железнодорожного подвижного состава</p>	<p>Распоряжение ЕСМ 2011/445: Роль режима контроля. Если у властей, отвечающих за национальную систему безопасности, есть оправданная причина полагать, что юридическое лицо, отвечающее за обслуживание, не выполняет требования Статьи 14a (3) Директивы 2004/49/ЕС или требования этого Распоряжения, то они должны немедленно принять необходимые меры и сообщить Комиссии, Агентству и другим компетентным органам, и другим заинтересованным сторонам о своем решении.</p>	<p>Supervised operation – regular operation of railway rolling stock with additional supervision and tracking of the technical state of such rolling stock.</p>	<p>ECM 2011/445 regulation: Role of the supervision regime If a national safety authority has a justified reason to believe that a particular entity in charge of maintenance does not comply with the requirements of Article 14a(3) of Directive 2004/49/EC or with the certification requirements of this Regulation, it shall immediately take the necessary decision and inform the Commission, the Agency, other competent authorities, the certification body and other interested parties of its decision.</p>

Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
<p>Поезд - собранная и двойная последовательность железнодорожных вагонов с одним или более функциональными локомотивами или ведущими вагонами, которому устанавливали надлежащие сигналы, так же как локомотивы без железнодорожных вагонов и специального самоходного железнодорожного подвижного состава, посланного железнодорожным стадиям или в настоящее время расположенный на железнодорожных стадиях.</p>	<p>TSI Loc&Pas V1.2 § 2.2: 'поезд' - эксплуатационное формирование, состоящее из одной или более единиц. Или: Проект TSI LOC PAS А) Самопродвижение теплового и/или электрического поезда: Поезд является неподвижным формированием, которое может действовать в качестве поезда; - неподвижное формирование, которое может работать в качестве поезда; Оно по определению не предназначено для постороннего использования, кроме как в пределах испытаний. Оно состоит из моторных и не моторных транспортных средств. Электрическая и/или Дизельная Многократная Единица – сборный состав, в котором все транспортные средства способны к перевозке полезного груза (пассажиры или багаж / почта или фрахт). Дрезина - транспортное средство, которое может работать автономно и способно к перевозке полезного груза (пассажиры или багаж/почта или фрахт).</p>	<p>Train – an assembled and coupled string of rail carriages with one or more functional locomotives or driving carriages that has proper signals installed, as well as locomotives without rail carriages and special self-propelled railway rolling stock dispatched to railway stages or currently located at railway stages.</p>	<p>TSI Loc&Pas V1.2 § 2.2: A 'train' is an operational formation consisting of one or more units. Or : TSI LOC PAS draft 1.2 A) Self-propelling thermal and/or electric trains: A trainset is a fixed formation that can operate as a train; it is by definition not intended to be reconfigured, except within a workshop environment. It is composed of only motored or of motored and non-motored vehicles. An Electric and/or Diesel Multiple Unit are a trainset in which all vehicles are capable of carrying a payload (passengers or luggage / mail or freight). A Railcar is a vehicle that can operate autonomously and is capable of carrying a payload (passengers or luggage/mail or freight).</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
предельное состояние – состояние продукции, при котором ее дальнейшая эксплуатация недопустима или нецелесообразна или восстановление ее работоспособного состояния невозможно или нецелесообразно;	<p>ЭРА ЕСМ 2011-445 Статья 7.7 7. Если орган по оценке соответствия найдет, что юридическое лицо, отвечающее за обслуживание больше, не удовлетворяет условиям, на основании которых было выдано свидетельство ЕСМ, то оно должно согласовать план усовершенствования с юридическим лицом, отвечающим за обслуживание, или ограничить область применения свидетельства, или приостановить действие свидетельства, в зависимости от степени несоблюдения.</p> <p>Статья 4: ... Прежнее юридическое лицо, отвечающее за обслуживание, должно быть устранено от выполнения своих обязанностей и удалено из национального регистра транспортных средств. Если в день отмены регистрации прежнего юридического лица, отвечающего за обслуживание, какое-либо новое юридическое лицо не взяло на себя обязанности юридического лица, отвечающего за обслуживание, регистрация транспортного средства приостанавливается.</p>	Limit state – the state of a product in which its further service is unacceptable or inadvisable, or in which restoration of such product to working condition is impossible or inadvisable.	<p>ERA ECM 2011-445 Article 7.7 7. If the certification body finds that an entity in charge of maintenance no longer satisfies the requirements on the basis of which it issued the ECM certificate, it shall agree an improvement plan with the entity in charge of maintenance, or limit the scope of application of the certificate, or suspend the certificate, depending on the degree of non-compliance.</p> <p>Article 4: ...The former entity in charge of maintenance is relieved of its responsibilities when it is removed from the national vehicle register. If on the date of de-registration of the former entity in charge of maintenance any new entity has not acknowledged its acceptance of entity in charge of maintenance status, the registration of the vehicle is suspended.</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
продукция – железнодорожный подвижной состав и (или) его составные части;	Нет определения в железнодорожном секторе - но: ЕС 2001-95 по общей безопасности товаров, Статья 2 'Продукция' означает любой продукт - и в контексте оказания услуги - который предназначен для потребителей или вероятно, при разумно обозримых условиях, может использоваться потребителями, даже если он не предназначен для них, и поставляется или доступен в ходе коммерческой деятельности, может быть отремонтирован или заменен на новый, используемый для этих же целей. Это определение не должно относиться к подержанным продуктам, поставляемым как старинные вещи или как продукты, которые будут восстановлены или отремонтированы для того, чтобы быть используемым, при условии, что поставщик ясно сообщает человеку, которому он поставляет продукт, о данном ограничении.	Product – railway rolling stock and/or its components.	No definition in the railway sector – but: EC 2001-95 on general product safety, Article 2 'product' shall mean any product — including in the context of providing a service — which is intended for consumers or likely, under reasonably foreseeable conditions, to be used by consumers even if not intended for them, and is supplied or made available, whether for consideration or not, in the course of a commercial activity, and whether new, used or reconditioned. This definition shall not apply to second-hand products supplied as antiques or as products to be repaired or reconditioned prior to being used, provided that the supplier clearly informs the person to whom he supplies the product to that effect.



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
<p>рекуперативное торможение – торможение железнодорожного подвижного состава, осуществляемое посредством электродинамического тормоза, при котором высвобождаемая при переводе тяговых электродвигателей в генераторный режим электрическая энергия передается в контактную сеть.</p>	<p>TSI LOC PAS проект 1.2: 4.2.8.2.3 Рекуперативное торможение – это торможение с энергией к верхней линии контакта. Электрические единицы возвращаются, а электроэнергия направляется к верхней линии контакта при рекуперативном способе торможения и должна выполнить пункт 12.1.1 EN 50388:2012. Должно быть возможно предотвратить использование рекуперативного тормоза. 4.2.8.2.8 бортовые энергетические системы измерения. Этот пункт относится к Электрическим единицам. Бортовая энергетическая система измерения - система для измерения электроэнергии, взятой от, или возвращённой (во время рекуперативного торможения) к верхней линии контакта (OCL).</p>	<p>Regenerative braking – the braking of railway rolling stock with the help of an electrodynamic brake, whereby power generated by traction motors switched to generator mode is released into the overhead line system.</p>	<p>TSI LOC PAS draft 1.2: 4.2.8.2.3 Regenerative brake with energy to the overhead contact line Electric units which return electrical energy to the overhead contact line in regenerative braking mode shall comply with the clause 12.1.1 of EN 50388:2012. It shall be possible to prevent the use of the regenerative brake. 4.2.8.2.8 on-board energy measurement system This clause applies to Electric units. The on-board energy measurement system is the system for measurement of electric energy taken from or returned (during regenerative braking) to the overhead contact line (OCL) by the electric unit</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>TSI LOC&PAS (1.2): 4.2.4.4.4 Команды динамического торможения. Если единица оборудована динамической тормозной системой: Машинист должен иметь возможность предотвратить использование рекуперативного торможения на электрических единицах так, чтобы не было никакого возвращения энергии к верхней линии контакта, (см. ENE TSI пункт 4.2.7). См. также пункт 4.2.8.2.3 для рекуперативного торможения. Разрешено использовать динамический тормоз независимо от других тормозных систем, или вместе с другими тормозными системами (смешивание).</p>		<p>TSI LOC&PAS (1.2): 4.2.4.4.4 Dynamic braking command If a unit is equipped with a dynamic brake system: It shall be possible for the driver to prevent the use of regenerative braking on electric units so that there is no return of energy to the overhead contact line when driving on a line which does not allow that (see ENE TSI clause 4.2.7). See also clause 4.2.8.2.3 for regenerative brake.</p> <p>It is permitted to use a dynamic brake independently from other brake systems, or together with other brake systems (blending).</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
<p>руководство по эксплуатации – документ, содержащий сведения о конструкции, принципе действия, характеристиках (свойствах) продукции и указания, необходимые для правильной и безопасной эксплуатации продукции (использования по назначению, технического обслуживания, текущего ремонта, хранения и транспортирования) и оценок ее технического состояния при определении необходимости отправки ее в ремонт, а также сведения по утилизации продукции;</p>	<p>В ЕС есть: Технический файл как описано в 2008-57 Приложениях VI § 2.4 и 3.3. Документация по обслуживанию как описано в Loc&Pas TSI § 4.2.12.3 Операционная документация. как описано в Loc&Pas TSI § 4.2.12.4, § 4.2.12.5 и § 4.2.12.6. ERATV как описано в Решении 2011-665 ЕС. NVR как описано в Решении 2011-107 ЕС Вопрос: См. TS 001 “Операционные документы” - не то же самое? TSI LOC PAS draft V1.2 Операционная документация. Техническая документация, необходимая, чтобы управлять единицей, состоящая из: описания операции при нормальном способе эксплуатации, включая эксплуатационные особенности и ограничения для конкретной единицы (например, мера транспортного средства, максимум проектируемой скорости, нагрузка оси, работа тормоза...),</p>	<p>Operating manual – a document containing information on the structure, operating principles and characteristics (properties) of a product, instructions that must be observed in order to ensure the safe and proper operation of the product (intended use, maintenance, minor repairs, storage and transportation), and instructions pertaining to the evaluation of a product’s technical state in determining its maintenance requirements, as well as information on proper utilisation of the product.</p>	<p>In EU there are: The technical file as described in 2008-57 Annex VI § 2.4 and 3.3. The maintenance documentation as described in Loc&Pas TSI § 4.2.12.3 The operation documentation. as described in Loc&Pas TSI § 4.2.12.4, § 4.2.12.5 and § 4.2.12.6. The ERATV as described in Decision 2011-665 EU. The NVR as described in Decision 2011-107 EU</p> <p>Question: See TS 001 “operating documents” – not the same ? TSI LOC PAS draft V1.2</p> <p>4.2.12.4 Operating documentation The technical documentation necessary to operate the unit is composed of: A description of operation in normal mode, including the operational characteristics and limitations of the unit (e.g. vehicle gauge, maximum design speed, axle loads, brake performance...).</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>Описание различных разумно обозримых способов ухудшения характеристик безопасности, которые связаны с существенными отказами оборудования или функций, как это описано в TSI. Вместе со связанными приемлемыми пределами и эксплуатационными режимами для единицы, которая могла быть испытана.</p> <p>Описание систем управления и систем мониторинга, позволяющих идентифицировать уровень безопасности или существенные отказы оборудования или функций, описанных в этом TSI (например, пункт 4.2.4.9 связан с функцией "торможение").</p> <p>Эта техническая операционная документация должна быть частью технического файла.</p>		<p>A description of the various reasonably foreseeable degraded modes in case of safety significant failures of equipment or functions described in this TSI, together with the related acceptable limits and operating conditions of the unit that could be experienced.</p> <p>A description of the control and monitoring systems allowing the identification of safety significant failures of equipment or functions described in this TSI (e.g clause 4.2.4.9 related to the function "braking").</p> <p>This technical operating documentation shall be part of the technical file.</p>
<p>сертифицированная продукция – продукция, обязательное подтверждение соответствия которой требованиям технических регламентов ТС произведено в форме сертификации;</p>	<p>Вопрос: Тип продукта, имеющего свидетельство о проверке, выданный NoBo/DeBo. Или тип продукции с сертификатом APIS?</p>	<p>Certified product – a product for which mandatory confirmation of compliance with the requirements of CU technical regulations is provided in an applicable certification form.</p>	<p>Question: Type of product having a certificate of verification issued by a NoBo/DeBo.</p> <p>Or type product granted with an APIS ?</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
скоростной железнодорожный подвижной состав – локомотивы, вагоны пассажирские, моторвагонный подвижной состав, предназначенные для обеспечения осуществления перевозок со скоростью движения в интервале от 141 до 200 км/ч включительно	Директива ЕС 2008/57 2. Трансевропейская система высокоскоростной железнодорожной магистрали 2.1. Сеть Сеть трансевропейской системы высокоскоростной железнодорожной магистрали должна быть сетью быстродействующих линий трансевропейской транспортной сети, указанной в Решении № 1692/96/ЕС. L 191/24 EN, опубликованное в Официальном журнале Европейского союза 18.07.2008. Высокоскоростные линии должны включать: - построенные специальным образом высокоскоростные линии, оборудованные для скоростей, равных или превышающих 250 км/ч,	High-speed railway rolling stock – locomotives, passenger carriages and multiple units designed for travelling at speeds from 141 km/h to 200 km/h.	EC 2008/57 Directive 2. Trans-European high-speed rail system 2.1. Network The network of the trans-European high-speed rail system shall be that of the high-speed lines of the trans-European transport network identified in Decision No 1692/96/EC. L 191/24 EN Official Journal of the European Union 18.7.2008 The high-speed lines shall comprise: — specially built high-speed lines equipped for speeds generally equal to or greater than 250 km/h, — specially upgraded high-speed lines equipped for speeds of the order of 200 km/h,



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>- модернизированные специальным образом высокоскоростные линии, оборудованные для скоростей до 200 км/ч, - особенно модернизированные высокоскоростные линии, у которых есть участки с характерными особенностями в результате топографических характеристики местности или ограничений градостроительства, на которых скорость должна быть приспособлена к каждому конкретному случаю. Эта категория также включает линии соединения между высокоскоростными и обычными сетями, линии, проходящие через станции, доступы к терминалам, складам, и т.д., которые необходимо проезжать на обычной скорости 'высокоскоростным' подвижным составам.</p>		<p>— specially upgraded high-speed lines which have special features as a result of topographical, relief or town planning constraints, on which the speed must be adapted to each case. This category also includes interconnecting lines between the high-speed and conventional networks, lines through stations, accesses to terminals, depots, etc. travelled at conventional speed by 'high-speed' rolling stock.</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>Эта сеть включает организацию дорожного движения, системы отслеживание и навигационные системы, технические установки для обработки данных и телекоммуникации, предназначенные для оказания услуг на этих линиях, чтобы гарантировать безопасную и гармоничную работу сети и эффективную организацию дорожного движения.</p> <p>2.2. Транспортные средства трансъевропейская система высокоскоростной железнодорожной магистрали должна включать транспортные средства, разработанные так, чтобы работать:</p> <ul style="list-style-type: none">- на скоростях по крайней мере 250 км/ч на линиях, специально построенных для высокоскоростного движения, позволяя развивать скорость более 300 км/ч при соответствующих обстоятельствах,		<p>This network includes traffic management, tracking and navigation systems, technical installations for data processing and telecommunications intended for services on these lines in order to guarantee the safe and harmonious operation of the network and efficient traffic management.</p> <p>2.2. Vehicles</p> <p>The trans-European high-speed rail system shall comprise vehicles designed to operate:</p> <ul style="list-style-type: none">— either at speeds of at least 250 km/h on lines specially built for high speeds, while enabling operation at speeds exceeding 300 km/h in appropriate circumstances,



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>- или на скоростях до 200 км/ч на линиях, указанных в разделе 2.1, учитывая требования по эксплуатации этих линий. Кроме того, транспортные средства, разработанные, чтобы на них можно было развивать максимальную скорость ниже, чем 200 км/ч, которые, вероятно, войдут во все части трансъевропейской высокоскоростной сети, где это допускается уровнями этой сети, гарантирующими ее безопасную. С этой целью TSIs для локомотивов с бензиновым двигателем должен также определить требования для безопасной работы локомотивов с бензиновым двигателем на высокоскоростных сетях.</p>		<p>— or at speeds of the order of 200 km/h on the lines of section 2.1, where compatible with the performance levels of these lines. In addition, vehicles designed to operate with a maximum speed lower than 200 km/h which are likely to travel on all or part of the trans-European high-speed network, where compatible with the performance levels of this network, shall fulfil the requirements ensuring safe operation on this network. To this end, the TSIs for conventional vehicles shall also specify requirements for safe operation of conventional vehicles on high-speed networks.</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
составная часть железнодорожного подвижного состава – деталь, сборочная единица, комплекс или их комплект, входящие в конструкцию железнодорожного подвижного состава и обеспечивающие его безопасную эксплуатацию, безопасность обслуживающего персонала и (или) пассажиров	Нет никакого официального определения в документах ЕС - однако ЕС есть понятие IC, указанное в Директиве ЕС 2008/57 Направляющие элементы. Статья 2 Способность к взаимодействию является "любым элементарным компонентом, группой компонентов, под собранием или конечным этапом сборки оборудования, включенного или предназначенного, чтобы быть включенным, в подсистему, на которой способность к взаимодействию железнодорожной системы ЕС отражается прямо или косвенно". Понятие "элемент" покрывает и материальные объекты, и нематериальные объекты, такие как программное обеспечение. Элементы способности к взаимодействию (IC), описанные в разделе 5.3, являются элементами: Чья спецификация обращается к требованию, определенному в разделе 4.2 данной TSI. Ссылка на соответствующий пункт раздела 4.2 дана в разделе 5.3; Они определяют способность к взаимодействию железнодорожной системы Союза, в зависимости от конкретного элемента.	Railway rolling stock component – a part, assembly unit, system or a combination of the above that make up the structure of railway rolling stock and guarantee its safe operation and the safety of operating personnel and/or passengers.	No official definition in EU documents – however EU has the concept of the IC: EC 2008/57 Directive Article 2 Interoperability constituents are "any elementary component, group of components, subassembly or complete assembly of equipment incorporated or intended to be incorporated into a subsystem upon which the interoperability of the Union rail system depends on directly or indirectly." The concept of a "constituent" covers both tangible objects and intangible objects such as software. Interoperability constituents (IC) described in section 5.3 below are constituents: Whose specification refers to a requirement defined in section 4.2 of this TSI. The reference to the relevant clause of the section 4.2 is given in section 5.3; it defines how the interoperability of the Union rail system depends on the particular constituent. When a requirement is identified in section 5.3 as being assessed at IC level, an assessment for the same requirement at sub-system



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>Когда требование указано в разделе 5.3, в котором оценивается уровень IC, оценка для того же самого требования на уровне подсистемы не требуется.</p> <p>Чья спецификация может потребовать дополнительные требования, такие как требования интерфейса; эти дополнительные требования также определены в разделе 5.3.</p> <p>И чья процедура оценки соответствия, независимо от связанной подсистемы описана в разделе 6.1, который определяет область использования элемента, способного к взаимодействию. Этот элемент должен быть заявлен и продемонстрирован как описано для каждого элемента в разделе 5.3.</p>		<p>level is not required.</p> <p>Whose specification may need additional requirements, such as interface requirements; these additional requirements are also specified in section 5.3.</p> <p>And whose assessment procedure, independently of the related subsystem is described in section 6.1</p> <p>The area of use of an interoperability constituent shall be stated and demonstrated as described for each of them in section 5.3.</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
специальный железнодорожный подвижной состав – железнодорожный подвижной состав, предназначенный для обеспечения строительства, восстановления, ремонта и функционирования инфраструктуры железнодорожного транспорта и включающий в себя несъемные самоходные подвижные единицы на железнодорожном ходу, такие, как мотовозы, дрезины, специальные автотрициклы, железнодорожно-строительные машины с автономным двигателем и тяговым приводом, а также несамоходные подвижные единицы на железнодорожном ходу, такие, как железнодорожно-строительные машины без тягового привода, прицепы и специальный железнодорожный подвижной состав, включаемый в хозяйственные поезда и предназначенный для производства работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств железнодорожного транспорта	Проект TSI LOC PAS V1.2 D) Мобильное железнодорожное оборудование по строительству и обслуживанию инфраструктуры. На Машины для обследования пути (OTMs) являются транспортными средствами, разработанными специально для строительства и обслуживания пути и инфраструктуры. OTMs используются различными способами: рабочий способ, способ транспортировки путем самостоятельного продвижения транспортного средства, способ транспортировки как буксируемое транспортное средство. Транспортные средства для осмотра инфраструктуры используются, чтобы контролировать условия инфраструктуры. Ими управляют таким же образом как грузовыми или пассажирскими поездами, не делая различия между транспортом и рабочими способами управления.	Special railway rolling stock – railway rolling stock designed to support construction/reconstruction, renovation and operation of railway transport infrastructure; such rolling stock includes non-removable self-propelled railway rolling units, such as Kleinlokomotives, handcars, special automotrices, railway construction machines with autonomous engines and traction drives, as well as non-self-propelled railway rolling units, such as railway construction machines with no traction drive, trail cars and special railway rolling stock assembled in trains and intended for maintaining and repairing railway transport facilities.	TSI LOC PAS draft V1.2 D) Mobile railway infrastructure construction & maintenance equipment On track Machines (OTMs) are vehicles specially designed for construction and maintenance of the track and infrastructure. OTMs are used in different modes: working mode, transport mode as self-propelling vehicle, transport mode as a hauled vehicle. Infrastructure inspection vehicles are utilised to monitor the condition of the infrastructure. They are operated in the same way as freight or passenger trains, with no distinction between transport and working modes.



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
стояночный тормоз – устройство с ручным или автоматическим приводом, расположенное на единице железнодорожного подвижного состава и предназначенное для ее закрепления на стоянке от самопроизвольного ухода, а также для принудительной аварийной остановки при наличии ручного или автоматического привода внутри единицы железнодорожного подвижного состава	Проект TSI LOC PAS V1.24.2.4.2.1 Функциональные требования. Следующие требования относятся ко всем единицам. Единицы должны быть оборудованы: Главная тормозом. Эта функция используется во время операции по чрезвычайному торможению. Стояночным тормозом. Эта функция используется, когда поезд припаркован или при применении силы тормоза без любой доступной энергии на борту в течение неограниченного промежутка времени. 4.2.4.5.5 Работа Стояночного тормоза: Единица (поезд или транспортное средство) при условии расчетной нагрузки “на рабочую массу” без любого доступного электропитания, и постоянного тока при 35‰-ом наклоне, будет оставаться остановленной. Состояние неподвижности должно быть достигнуто посредством функции стояночного тормоза, и дополнительных средств (например, скотча) в случае, если стояночный тормоз не способен достигнуть результата самостоятельно; необходимые дополнительные средства должны быть доступными на борту поезда.	Parking brake – a manual or automatic device installed on a railway rolling stock unit that is intended to keep it in a parked position and free from spontaneous rolling or for forced immobilisation, provided the railway rolling stock unit is equipped with a manual or automatic brake drive.	TSI LOC PAS draft V1.24.2.4.2.1 Functional requirements The following requirements apply to all units. Units shall be equipped with: a main brake function used during operation for service and emergency braking. a parking brake function used when the train is parked, allowing the application of a brake force without any available energy on board for an unlimited period of time. 4.2.4.5.5 Parking brake Performance: A unit (train or vehicle) in load condition “design mass in working order” without any power supply available, and stationary permanently on a 35‰ gradient, shall be kept immobilised. Immobilisation shall be achieved by means of the parking brake function, and additional means (e.g. scotches) in case where the parking brake is unable to achieve the performance on its own; the required additional means shall be available on board the train.



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	Вычисление: Уровень (поезд или транспортное средство) работы стояночного тормоза должна быть вычислена, как определено в стандарте EN14531-1:2005 & 6:2009.		Calculation: The unit (train or vehicle) parking brake performance shall be calculated as defined in the standard EN14531-1:2005 & 6:2009.
техническая совместимость – способность железнодорожного подвижного состава к взаимодействию друг с другом и с инфраструктурой железнодорожного транспорта в соответствии с установленными настоящим техническим регламентом ТС требованиями;	Директива ЕС 2008/57, Приложение 3 1.5 1.5. Техническая совместимость. Технические особенности инфраструктуры и установленные требования должны быть совместимы друг с другом и с таковыми других поездов, которые будут использоваться на железнодорожной системе. Если согласование этих показателей затруднено на определенных разделах сети, могут быть осуществлены временные решения, которые гарантируют совместимость в будущем.	Technical compatibility – capability of railway rolling stock to interact with other rolling stock and with the rail transport infrastructure as required by the applicable provisions of this CU Technical Regulation.	EC 2008/57 directive annex 3 1.5 1.5. Technical compatibility The technical characteristics of the infrastructure and fixed installations must be compatible with each other and with those of the trains to be used on the rail system. If compliance with these characteristics proves difficult on certain sections of the network, temporary solutions, which ensure compatibility in the future, may be implemented.



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>§ 42... В-третьих, принцип взаимного признания должен быть применен в максимально возможной степени: когда транспортное средство было уже помещено в обслуживание в государствах-членах, другие государства-члены не должны в национальных правилах накладывать ненужные требования и избыточные проверки, если они не строго необходимы для того, чтобы проверить техническую совместимость транспортного средства с соответствующей сетью.</p> <p>§44: (44) Если определенные технические аспекты, соответствующие существенным требованиям, не могут быть явно покрыты TSI, они должны быть указаны в приложении к TSI. Когда TSI соответствует, транспортное средство было уже разрешено в одном государстве-члене, дополнительные разрешения должны только рассмотреть те открытые вопросы, которые касаются технической совместимости между транспортным средством и сетью.</p>		<p>§ 42... Thirdly, the principle of mutual recognition should be applied as far as possible: when a vehicle has already been placed in service in one Member States, other Member States should not invoke national rules to impose unnecessary requirements and redundant verifications, unless these are strictly necessary for verifying the technical compatibility of the vehicle with the relevant network</p> <p>§44: (44) If certain technical aspects corresponding to the essential requirements cannot be explicitly covered in a TSI, they are identified in an annex to the TSI as open points. When a TSI conform vehicle has already been authorised in one Member State, additional authorisations should only consider those open points that relate to technical compatibility between the vehicle and the network.</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>Статья 22... в случае с транспортными средствами, имеющими все необходимые декларации для процедуры проверки 'ЕС', как предусмотрено в Статье 18, критерии, которые национальные органы власти могут проверить в целях безопасности, могут касаться только предоставления разрешения на размещение в обслуживание:</p> <ul style="list-style-type: none">- техническая совместимость между соответствующими подсистемами транспортного средства и их безопасной интеграцией в соответствии со Статьей 15 (1),- техническая совместимость между транспортным средством и затронутой сетью,		<p>Article 22 ..in the case of vehicles bearing all necessary 'EC' declarations of verification as provided for in Article 18, the criteria which a national safety authority may check with a view to granting an authorisation for placing in service may concern only:</p> <ul style="list-style-type: none">— technical compatibility between the vehicle's relevant subsystems and their safe integration in accordance with Article 15(1),— technical compatibility between the vehicle and the network concerned,
<p>торможение железнодорожного подвижного состава – воздействие на приборы и устройства для управления тормозной системой с целью снижения скорости или остановки движущегося поезда или единицы железнодорожного подвижного состава</p>	<p>TSI Loc Pas V1.2 § 4.2.4 4.2.4 Торможение 4.2.4.1 Общие положения. Цель тормозной системы поезда состоит в том, чтобы гарантировать, что скорость поезда может быть уменьшена или поддержана на наклоне, или что поезд может быть остановлен в пределах максимального допустимого тормозного пути. Торможение также гарантирует неподвижность поезда.</p>	<p>Railway rolling stock braking – engagement of instruments and devices controlling the brake system intended to reduce travel speed or stop a moving train or railway rolling stock unit.</p>	<p>TSI Loc&Pas V1.2 § 4.2.4 4.2.4 Braking 4.2.4.1 General The purpose of the train braking system is to ensure that the train's speed can be reduced or maintained on a slope, or that the train can be stopped within the maximum allowable braking distance. Braking also ensures the immobilisation of a train.</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>Первичными факторами, которые влияют на тормозную характеристику, является мощность торможения (производство тормозного усилия), масса поезда, сопротивление вращения поезда, скорости, доступное прилипание.</p>		<p>The primary factors that influence the braking performance are the braking power (braking force production), the train mass, the train rolling resistance, the speed, the available adhesion.</p>
<p>тормозной путь – расстояние, проходимое поездом за время от момента воздействия на приборы и устройства для управления тормозной системы, в том числе срабатывания крана экстренного торможения (стоп-крана), до полной остановки</p>	<p>Проект TSI LOC PAS V1.2 4.2.4.1 Общие положения. Цель тормозной системы поезда состоит в том, чтобы гарантировать, что скорость поезда может быть уменьшена или поддержана на наклоне, или что поезд может быть остановлен в пределах максимального допустимого тормозного пути 4.2.4.5 Тормозные характеристики ... Для единиц, оцененных в неподвижном или предопределенном состоянии, максимальная проетная скорость которых выше или равна 250 км/ч, тормозной путь в случае "чрезвычайной остановки при нормальном способе торможения" не должен превышать следующие показатели для «нормальной нагрузки»: 5360 м. при скорости 350 км/ч (если <= проектируют максимальную скорость), в 3650 м.</p>	<p>Braking distance – the distance that a train travels from the time at which instruments and devices controlling the brake system (including the emergency brake valve) are engaged until full stop.</p>	<p>TSI LOC PAS draft V1.2 4.2.4.1 General The purpose of the train braking system is to ensure that the train's speed can be reduced or maintained on a slope, or that the train can be stopped within the maximum allowable braking distance 4.2.4.5 Braking performance ... For units assessed in fixed or predefined formation of design maximum speed higher or equal to 250 km/h, the stopping distance in case of "emergency braking performance in normal mode" shall not exceed the following values for the load condition "normal load": 5360 m from the speed of 350 km/h (if <= design maximum speed). 3650 m from the speed 300 km/h (if <= design maximum speed). 2430 m from the speed 250 km/h.</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>при скорости 300 км/ч (если \leq проектируют максимальную скорость), в 2430 м. при скорости 250 км/ч, в 1500 м. при скорости 200 км/ч. Комментарий: Показатели HS RST TSI (случай А); требования техники безопасности охватывают проблему доступности особого типа тормоза (электродинамический, магнитный ...). Определение "тормозного пути" также упомянутое в пунктах 4.4.10 и 4.4.11 стандарт EN 14478 (пересматривается):</p> <p>4.4.10 Дистанция тормозного пути, преодоленная во время торможения, указывается как условие торможения в секундах при определении условий торможения.</p> <p>4.4.11 Дистанции тормозного пути, преодоленная от начала процедуры торможения до полной остановки.</p>		<p>1500 m from the speed 200 km/h. Comment: values from the HS RST TSI (case A); safety requirements cover the issue of availability of particular type of brake (electro-dynamic, magnetic...).</p> <p>Definition of "braking distance" is also mentioned in at clause 4.4.10 and 4.4.11 of EN 14478 (under revision):</p> <p>4.4.10 braking distance distance covered during braking from the first specified braking condition to a second specified braking condition.</p> <p>4.4.11 stopping distance distance covered from the initiation of brake demand until stop</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
<p>формуляр – документ, содержащий сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, отражающие техническое состояние указанной продукции, сведения о сертификации и утилизации продукции, а также сведения, которые вносят в период ее эксплуатации (длительность и условия работы, техническое обслуживание, ремонт и др.);</p>	<p>Вопрос: Каково различие между TS 001 "паспорт" и "формуляром"? В ЕС есть: Технический файл как описано в Директиве 2008-57 Приложениях VI § 2.4 и 3.3. Документация по обслуживанию как описано в Loc&Pas TSI § 4.2.12.3 Операционная документация, как описано в Loc&Pas TSI § 4.2.12.4, § 4.2.12.5 и § 4.2.12.6. ERATV как описано в Решении 2011-665 ЕС. NVR как описано в Решении 2011-107 ЕС</p>	<p>Data sheet – a document containing information confirming the manufacturer’s warranties, the values of basic parameters and characteristics (properties) that define the current technical state of the product, information on product certification and utilisation, as well as information that is recorded during the course of its operation (length of operation, operating conditions, maintenance, repairs, etc.).</p>	<p>Question: What is the difference between TS 001 “passport” and “data sheet” ?</p> <p>In EU there are: The technical file as described in 2008-57 Annex VI § 2.4 and 3.3. The maintenance documentation as described in Loc&Pas TSI § 4.2.12.3 The operation documentation. as described in Loc&Pas TSI § 4.2.12.4, § 4.2.12.5 and § 4.2.12.6. The ERATV as described in Decision 2011-665 EU. The NVR as described in Decision 2011-107 EU</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
эксплуатационная документация – конструкторская документация, которая в отдельности или в совокупности с другой документацией определяет правила эксплуатации продукции и (или) отражает сведения, удостоверяющие гарантированные изготовителем значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, а также гарантии и сведения по ее эксплуатации в течение установленного срока службы	Вопрос: Каково различие между TS 01 “операционный документ” и “инструкция по эксплуатации”? В ЕС есть: Технический файл как описано в Директиве 2008-57 Приложениях VI § 2.4 и 3.3. Документация по обслуживанию как описано в Loc&Pas TSI § 4.2.12.3 Операционная документация, как описано в Loc&Pas TSI § 4.2.12.4, § 4.2.12.5 и § 4.2.12.6. ERATV как описано в Решении 2011-665 ЕС. NVR как описано в Решении 2011-107 ЕС Проект TSI LOC PAS V1.2 Операционная документация и техническая документация, необходимая, чтобы управлять единицей, состоит из: описания операции при нормальном способе, включая эксплуатационные особенности и ограничения единицы (например, мера транспортного средства, максимальная проектируемая скорость, грузы оси, работа тормоза...).	Operating documents – design documents that, on their own or in association with other documents, set out the requirements for the operation of a product and/or specify information that certifies manufacturer-guaranteed values of the product’s basic parameters and characteristics (properties), as well as warranties and information on the operation of the product throughout the specified service life.	Question: What is the difference between TS 01 “operating document” and “operating manual”? In EU there are: The technical file as described in 2008-57 Annex VI § 2.4 and 3.3. The maintenance documentation as described in Loc&Pas TSI § 4.2.12.3 The operation documentation. as described in Loc&Pas TSI § 4.2.12.4, § 4.2.12.5 and § 4.2.12.6. The ERATV as described in Decision 2011-665 EU. The NVR as described in Decision 2011-107 EU TSI LOC PAS draft V1.2 4.2.12.4 Operating documentation The technical documentation necessary to operate the unit is composed of: A description of operation in normal mode, including the operational characteristics and limitations of the unit (e.g. vehicle gauge, maximum design speed, axle loads, brake performance...).



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>Описание различных разумно обозримых способов ухудшения безопасности, которые касаются существенных отказов оборудования или функций, описанных в TSI, вместе со связанными с этим приемлемыми пределами и эксплуатационными режимами, которые могли бы быть испытаны. Описание систем управления и систем мониторинга, позволяющих идентифицировать существенные показатели безопасности или существенные отказы оборудования, или функции, описанные в данной TSI (например, пункт 4.2.4.9, связанный с функцией "торможение"). Эта техническая операционная документация должна быть частью технического файла.</p>		<p>A description of the various reasonably foreseeable degraded modes in case of safety significant failures of equipment or functions described in this TSI, together with the related acceptable limits and operating conditions of the unit that could be experienced.</p> <p>A description of the control and monitoring systems allowing the identification of safety significant failures of equipment or functions described in this TSI (e.g clause 4.2.4.9 related to the function "braking").</p> <p>This technical operating documentation shall be part of the technical file.</p>
<p>экстренное торможение – торможение, применяемое в случаях, требующих немедленной остановки поезда, путем реализации максимальной тормозной силы</p>	<p>TSI Loc&Pas TSI V1.2 § 4.2.4.4.1 и § 4.2.4.5.2 4.2.4.4.1 команды по экстренному торможению</p>	<p>Emergency braking – braking procedure used in events when a train must be stopped immediately by applying maximum braking force.</p>	<p>TSI Loc&Pas TSI V1.2 § 4.2.4.4.1 and § 4.2.4.5.2 4.2.4.4.1 Emergency braking command</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>4.2.4.5.2 Время отклика на торможения в экстренной ситуации: Для единиц, оцененных в неподвижном состоянии (ях) или предопределенном состоянии (ях), эквивалентное время отклика (*) и время задержки (*), оцененное при полном экстренном тормозном усилии, примененном в случае команды аварийного тормоза, должны быть не ниже чем следующие показатели: Эквивалентное время отклика: 3 секунды для единиц с максимальной проектной скоростью выше или равной 250 км/ч. 5 секунд для других единиц. Время задержки: 2 секунды Для единиц с проектной или оцененной общей системой действий, время отклика должно быть таким же, как определено для тормозной системы UIC (см. также пункт</p>		<p>4.2.4.5.2 Emergency braking Response time: For units assessed in fixed formation(s) or pre-defined formation(s), the equivalent response time (*) and the delay time (*) evaluated on the total emergency braking force developed in case of the emergency brake command shall be lower than the following values: Equivalent response time: 3 seconds for units of maximum design speed higher or equal to 250 km/h 5 seconds for other units Delay time: 2 seconds For units designed and assessed for general operation, the response time shall be as specified for the UIC brake system (see also clause</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>4.2.4.3: тормозная система должна быть совместима с тормозной системой UIC).</p> <p>(*): оценка должна проводиться на полной силе тормоза, или на давлении в тормозных цилиндрах в случае пневматической тормозной системы; определяется согласно 14531-1:2005 пункту 5.3.3 EN.</p> <p>Вычисление замедления: для всех единиц вычисление экстренной тормозной характеристики должно быть выполнено в соответствии со стандартами EN 14531-1:2005 и 6:2009; профиль замедления и тормозные пути на следующих начальных скоростях (если ниже, чем максимальная скорость разрабатываемой единицы) должны быть определены: 100 км/ч; 120 км/ч; 140 км/ч; 160 км/ч; 200 км/ч; 230 км/ч; 300 км/ч; максимальная проектная скорость единицы.</p> <p>Требование, не скопированное полностью – см. TSI для остающихся требований в п. 4.2.4.5.2</p>		<p>4.2.4.3: the brake system shall be compatible with the UIC brake system).</p> <p>(*): to be evaluated on the total brake force, or on pressure in brake cylinders in case of pneumatic brake system; definition according to EN 14531-1:2005 clause 5.3.3.</p> <p>Calculation of the deceleration: For all units, the emergency braking performance calculation shall be performed in accordance with standard EN 14531-1:2005 & 6:2009; the deceleration profile and stopping distances at the following initial speeds (if lower than the maximum design speed of the unit) shall be determined: 100 km/h; 120 km/h; 140 km/h; 160 km/h; 200 km/h; 230 km/h; 300 km/h; maximum design speed of the unit. Requirement not copied completely – see TSI for the remaining requirements in 4.2.4.5.2</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
экстренное торможение – торможение, применяемое в случаях, требующих немедленной остановки поезда, путем реализации максимальной тормозной силы	<p>4.2.4.6. Предел профиля прилипания рельса к колесу, тормозная система единицы должна быть разработана так, чтобы работа аварийного тормоза (включенный динамический тормоз, если это способствует работе) и работа основного тормоза (без динамического тормоза), имела расчетное прилипание колеса/рельса для каждой единицы в диапазоне скорости > 30 км/ч и < 250 км/ч, при этом выше, чем 0.15. Со следующими исключениями: для единиц, оцененных в неподвижном или предопределенном состоянии (ях), имеющих 7 осей или меньше, расчетное прилипание колеса/рельса не должно быть выше, чем 0.13.</p> <p>Для единиц, оцененных в неподвижном или предопределенном состоянии (ях), имеющем 20 осей или больше расчетное прилипание колеса/рельса для груза минимально должно быть выше, чем 0.15, но не больше 0.17. Это минимальное количество осей может быть сокращено до 16 осей, если тест, требуемый в п.</p>	Emergency braking – braking procedure used in events when a train must be stopped immediately by applying maximum braking force.	<p>4.2.4.6. Limit of wheel rail adhesion profile</p> <p>The braking system of a unit shall be designed so that emergency brake performance (dynamic brake included if it contributes to the performance) and the service brake performance (without dynamic brake) do not assume a calculated wheel/rail adhesion for each wheel set in the speed range > 30 km/h and < 250 km/h higher than 0.15 with the following exceptions:</p> <p>for units assessed in fixed or pre-defined formation(s) having 7 axles or less, the calculated wheel/rail adhesion shall not be higher than 0.13.</p> <p>for units assessed in fixed or pre-defined formation(s) having 20 axles or more the calculated wheel/rail adhesion for the load case “minimum load” is permitted to be higher than 0.15, but shall not be higher than 0.17.</p> <p>This minimum number of axles may be reduced to 16 axles if the test required in section.</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>4.2.4.6.2, связан с эффективностью системы WSP и выполнен для минимальной нагрузки, а также имеет положительный результат. В диапазоне скорости > 250 км/ч и <= 360 км/ч, эти три предельных значения должны уменьшиться линейно, чтобы быть уменьшенными на 0.05 в 360 км/ч. Комментарий: Посыпание песком может быть введено в TSI в будущем - таким образом, этот аспект, возможно, должен учитываться.</p>		<p>4.2.4.6.2 related to the efficiency of the WSP system is performed for the load case "minimum load", and provides positive result. In the speed range > 250 km/h and < = 360 km/h, the three limit values above shall decline linearly in order to be reduced by 0.05 at 360 km/h. Comment: Sanding may be introduced in the TSI in the future – so this aspect might need to be adapted</p>
<p>экстренное торможение – торможение, применяемое в случаях, требующих немедленной остановки поезда, путем реализации максимальной тормозной силы</p>	<p>При этом определении также нужно учитывать стандарт EN 14478 Железнодорожные требования - Торможение - Общий словарь: 4.7.1 Экстренное торможение в чрезвычайной ситуации - торможение, при котором инициирование торможения, время отклика и замедление (или тормозной путь) гарантирует указанный уровень безопасности</p>	<p>Emergency braking – braking procedure used in events when a train must be stopped immediately by applying maximum braking force.</p>	<p>For a definition also see EN 14478 Railway applications - Braking - Generic vocabulary: 4.7.1 emergency braking braking in which, the initiation, the response time and the deceleration (or stopping distance) assure the specified level of safety</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
Электродинамический тормоз - устройство, в котором тормозное усилие создано посредством преобразования кинетической энергии поезда в электроэнергию, переключая двигатели тяги в способ генератора.	<p>TSI Loc&Pas V1.2 4.2.4.7 Динамический тормоз - Тормозная система, связанная с системой тяги, где тормозная характеристика динамического тормоза или тормозной системы, связанной с системой тяги, включена в исполнение торможения при экстренной ситуации, при торможении при нормальном способе, определенном в пункте 4.2.4.5.2, динамический тормоз или тормозная система, связанная с тягой:</p> <ul style="list-style-type: none">- Должна быть управляемой через главный пункт управления и контроля за тормозной системой (см. пункт 4.2.4.2.1).- Согласно анализу безопасности, покрывающему опасность "после активации команды экстренного торможения, полная потеря динамического тормоза возможна". Этот анализ безопасности нужно рассмотреть в анализе безопасности, требуемом требованием техники безопасности №3, изложенным в пункте 4.2.4.2.2 для функции аварийного торможения.	Electrodynamic brake – a device in which braking force is created by means of the conversion of a train's kinetic energy into electrical energy by switching the traction motors into generator mode.	<p>TSI Loc&Pas V1.2 4.2.4.7 Dynamic brake - Braking system linked to traction system Where the braking performance of the dynamic brake or of braking system linked to the traction system is included in the performance of the emergency braking in normal mode defined in clause 4.2.4.5.2, the dynamic brake or the braking system linked to traction shall be:</p> <ul style="list-style-type: none">-Commanded by the main brake system control line (see clause 4.2.4.2.1).- Subject to a safety analysis covering the hazard "after activation of an emergency command, complete loss of the dynamic brake force". <p>This safety analysis shall be considered in the safety analysis required by the safety requirement №3 set out in clause 4.2.4.2.2 for the emergency brake function.</p>



Технический регламент	Директива ЕС	Technical Regulation	EU Directive
	<p>Для электрических единиц этот анализ должен покрыть отказы, приводящие к отсутствию на борту единиц напряжения, предоставляемых внешним электропитанием.</p> <p>В случае, если опасность, указанная выше, не поддается управлению на уровне подвижного состава (отказ внешней системы электропитания), тормозная характеристика динамического тормоза или тормозной системы, связанной с системой тяги, не должна быть использован при чрезвычайной ситуации, а торможение должно осуществляться нормальным способом, определенном в пункте 4.2.4.5.2.</p>		<p>For electric units, this analysis shall cover failures leading to absence on-board the unit of the voltage delivered by the external power supply.</p> <p>In case the hazard above is not controlled at the level of the rolling stock (failure of the external power supply system), the braking performance of the dynamic brake or of braking system linked to the traction system shall not be included in the performance of the emergency braking in normal mode defined in clause 4.2.4.5.2.</p>
<p>электропневматический тормоз – устройство торможения с электрическим управлением пневматическими тормозами.</p>	<p>Главный Документ: Стандарт EN 16185 Железнодорожные требования - Тормозные системы для многократных единиц поездов. Вторичные документы: EN 14198, Железнодорожные требования - Тормозная система для поездов с буксировочными локомотивами. Стандарт EN 15734 Железнодорожные требования заявления - Тормозные системы скоростных поездов</p>	<p>Electropneumatic brake – a braking device in which air brakes are controlled by electric circuits.</p>	<p>Main Document: EN 16185 Railway applications - Braking systems of multiple unit trains</p> <p>Secondary documents: EN 14198, Railway Applications - Braking system for trains hauled with locomotives.</p> <p>EN 15734 Railway applications - Braking systems of high speed trains</p>



ВЫВОДЫ

Сближение технического законодательства

Учитывая создание единого технического законодательства Таможенного союза, а также последующее присоединение России к ВТО, важно систематизировать Европейский опыт в области технических регламентов и привлекать ведущих европейских и российских экспертов к этой работе. Главная задача должна заключаться в гармонизации технического законодательства и уничтожении любых технических торговых барьеров между странами ЕС и Таможенного союза.

Рабочая группа по техническому регулированию (РГ 8 КСП) подготовила рекомендации по согласованию технического законодательства ЕС и России. Эти рекомендации должны стать основой для дальнейшего сотрудничества ассоциаций промышленников и бизнесменов ЕС и Таможенного союза.

Проект РГ 8 КСП уже показал первые многообещающие результаты во многих областях технического регулирования и он будет продолжаться в 2013 в рамках Постоянного комитета, который должен управляться силами межотраслевых торговых ассоциаций.

Соглашение о сотрудничестве между Росстандартом и CEN-CENELEC, которое было подготовлено с учетом предложений экспертов ЕС и Таможенного союза должно играть важную роль в совместных усилиях по согласованию стандартов.

CONCLUSIONS

Technical Regulations' Harmonization

In order to form of a single technical legislation of the Customs Union, as well as to follow-up Russia's WTO accession, it is crucial to systemize the European experience in the field of technical regulations and engage leading European and Russian experts in the process. The main task shall be to harmonize the technical legislation and dismantle any technical trade barriers between the countries of the EU and the Customs Union.

Task Force on Technical Regulations (IRT TF8) has prepared recommendations on harmonization of technical legislation of the EU and Russia. These recommendations should be the basis for further cooperation of associations of industrialists and businessmen of the EU and the Customs Union.

As the IRT TF8 project has shown promising first results for many areas of Technical Regulation already, it is worthwhile to be continued from 2013 in a permanent standing committee which should be administrative managed by an office capability in a cross-sectorial trade association.

The agreement on cooperation between Rosstandart and CEN-CENELEC, which was prepared with regard to the suggestions of the expert communities of both the EU and the Customs Union, should play an important role in the joint efforts on harmonizing the standards.



В то время как идет процесс построения единой системы аккредитации в Российской Федерации и согласования российского законодательства с нормами ЕС должен действовать следующий принцип «одно испытание, один сертификат – доставка по всему миру». Осуществление такого принципа позволило бы значительно сократить расходы промышленности на проведение оценки соответствия.

Для уменьшения чрезмерных затрат промышленности из-за дополнительных расходов на сертификацию продукции, выпускаемой для международных рынков, необходимо учитывать, что аккредитация является международным инструментом, обеспечивающим и демонстрирующим компетентность органов по сертификации для более широкого признания результатов оценки соответствия.

Это потребует ускорения процесса присоединения российского национального органа по аккредитации к Международному сотрудничеству по аккредитации лабораторий (ИЛАК) и Международному форуму по аккредитации (МФА), а также подписания многостороннего соглашения о взаимном признании результатов оценки соответствия.

While building a unified accreditation system in the Russian Federation and the harmonizing its legislation with the EU standards the following principle shall apply: "One test, one certificate – worldwide delivery ". The implementation of such principle would significantly reduce the industry expenses for conformity assessment.

To reduce the excessive costs for the industry due to additional certification of products for international markets we need to assume that accreditation is an international instrument to ensure and demonstrate the competence of certification bodies for wider recognition of their conformity assessment results.

This will require acceleration of the accession process for the national accreditation body of Russia in the International Laboratory Accreditation Cooperation (ILAC) and the International Accreditation Forum (IAF), as well as the signing of the Multilateral Agreement on mutual recognition of conformity assessment results.



КОМИТЕТ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ
РЕГУЛИРОВАНИЮ, СТАНДАРТИЗАЦИИ И
ОЦЕНКЕ СООТВЕТСТВИЯ

SIEMENS