

**ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ
ПРИ ФЕДЕРАЛЬНОМ АГЕНТСТВЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСЖЕЛДОРЕ)**

**КОМИССИЯ ПО ВОПРОСАМ ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

ПРОТОКОЛ № 1

заседания Комиссии по вопросам технического регулирования в области
железнодорожного транспорта
(далее – Комиссия)

г. Санкт-Петербург
Московский пр. д. 9

11 июля 2019 года
Начало заседания 14.00
Окончание заседания 16.30

Участники заседания:

25 человек (список прилагается)

Председатель заседания – председатель Комиссии А.В. Романов

Повестка дня заседания:

1. Об актуализации свода правил СП 119.13330.2017 «Железные дороги колеи 1520 мм»
2. О результатах работы Открытой площадки по рассмотрению правовых актов в части требований, предъявляемых к железнодорожному пути
3. О Проекте Федерального закона о регуляторной гильотине и последствиях его применения для вагоностроителей
4. О создании Системы паспортизации и учета ключевых элементов транспортных средств. Дорожная карта
5. Процедурные вопросы

Вопрос 1. Об актуализации свода правил СП 119.13330.2017 «Железные дороги колеи 1520 мм»

А.А. Альхимович, Д.Н. Бурков, К.В. Горбунов, А.Ф. Колос, А.И. Лисицын,
Е.А. Монастырёв, Е.И. Прищепа, А.В. Романов, А.В. Степаненко,

Объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта при проектировании, строительстве (реконструкции, капитальном ремонте), эксплуатации должны соответствовать требованиям технических регламентов Таможенного союза «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (ТР ТС 003/2011) и «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» (ТР ТС 003/2011), утвержденных решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г.

№ 710. В связи с непринятием технического регламента Таможенного союза «О безопасности зданий и сооружений» в настоящее время в соответствии с решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 02.12.2013 № 285 соответствие объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта требованиям технического регламента Таможенного союза ТР ТС 003/2011 осуществляется в соответствии с законодательством государства – члена Таможенного союза и Единого экономического пространства. В Российской Федерации – это федеральный закон № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений».

В соответствии с частью 2 статьи 5 и статьёй 6 «Технического регламента о безопасности зданий и сооружений» безопасность зданий и сооружений обеспечивается посредством обеспечения требований стандартов и сводов правил, включенных в перечни для обязательного (постановление Правительства Российской Федерации от 26.12.2014 г. № 1521) и добровольного (приказ Росстандарта от 30.03.2015 г. № 365 в редакции приказа Росстандарта от 17.04.2019 г. № 831) применения. При недостаточности требований стандартов и сводов правил, входящих в вышеуказанные перечни, необходима разработка специальных технических условий (статья 15). При этом статьёй 42 установлено, что действие регламента распространяется на объекты капитального ремонта реконструкции и нового строительства.

СП 119.13330 «Железные дороги колеи 1520 мм» входит в вышеуказанные перечни. В настоящее время свод правил СП 119.13330 «СНиП 32-01-95 «Железные дороги колеи 1520мм» (далее СП) во всех утвержденных редакциях по своей информативности, детализации и конкретике не содержит необходимых требований к надежности и безопасности объекта капитального строительства, поскольку в нем отсутствуют в достаточном объеме технические нормы и требования к проектированию и строительству основных подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта

Содержание СП необходимо дополнить требованиями и нормами по объектам инфраструктуры железнодорожного транспорта, например, такими как были изложены в СНиП II-39-76 «Железные дороги колеи 1520мм» (в последующем трансформированные в СТН Ц-01-95 и без замены отменные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 14.12.2015 г. № 361), с учетом принятой в настоящее время в холдинге «РЖД» организационной структуры. Такие требования в СП целесообразно разделить на новое строительство, реконструкцию и капитальный ремонт и установить соответствующие требования в отдельных разделах. Таким образом, требуется коренная переработка СП с актуализацией существующих требований с учётом современных научно-технических достижений и накопленного опыта длительной эксплуатации железнодорожных линий.

В настоящее время ОАО «РЖД» достигнуто соглашение с Министерством строительства и приказом Департамента капитального

строительства организована рабочая группа по переработке СП. Но в текущем году можно внести только изменения, а это 20 % от объёма документа. Т. е. сделать полноценный документ в текущем году не получится в связи с необходимостью выполнения регламентных процедур и времени. Сейчас ОАО «ВНИИЖТ» ведётся работа по внесению изменений, к сожалению, первая редакция с правками получилась не очень удачной и подверглась жёсткой критике.

Действующая нормативная база, определяющая порядок проектирования, строительства, реконструкции и капитального ремонта объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, была сформирована в период 60-90-х годов прошлого века на основе опыта проектирования строительства на тот период новых железнодорожных линий с учетом достижений науки и техники того времени и не отвечает требованиям сегодняшнего дня. Нормы устанавливали требования для вновь строящихся линий и не содержат отдельных норм для реконструкции и капитального ремонта.

Существующая нормативная база требует переработки и актуализации на основе приобретенного опыта, с учетом особенностей опыта эксплуатации железнодорожных линий, внедрения современных научно-технических достижений и зарубежного опыта.

В настоящее время требуется разработка концепции системы технического регулирования в области инфраструктуры железнодорожного транспорта (далее Концепции). Система нормативно-технической документации должна распространяться на процессы проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта. В рамках Концепции необходимо определить перечень сводов правил и других документов по стандартизации.

После передачи полномочий Министерства путей сообщения Минтрансу и Росжелдору внимание этих ведомств сосредоточилось на техническом регулировании в области перевозок и подвижного состава. В области инфраструктуры все вопросы стандартизации были переданы Минстрою. В Минстрое создание системы нормативно-технических документов по стандартизации в области инфраструктуры железнодорожного транспорта ведётся неудовлетворительно, однако ведомство готово поддержать инициативу по разработке необходимых документов. Поэтому вопрос создания Концепции является приоритетным и основным документом по стандартизации является Свод правил «Железные дороги колеи 1520 мм», который в настоящее время восстанавливается и с которого нужно начинать всю работу.

Концепция должна распространяться не только на железные дороги общего пользования, но также и на подъездные железнодорожные пути необщего пользования, а также на автомобильные дороги, примыкания и пересечения.

Необходимо найти источники финансирования и исполнителя для разработки такой Концепции. Работа в области реформирования системы стандартизации инфраструктуры железнодорожного транспорта требует разработки комплекса организационных мероприятий, предусматривающего вопросы планирования и финансирования. Роль Росжелдора может заключаться в координации этого процесса. Также необходимо согласование с Минстроем, Техническими комитетами 45, 465. Вторым этапом является решение проблемы о том, какие документы нужны кроме СП.

Таким образом, Комиссия по техническому регулированию может разработать Дорожную карту комплекса мероприятий по реформированию системы стандартизации в области инфраструктуры железнодорожного транспорта (далее Дорожную Карту), одним из этапов которой будет разработка такой Концепции.

РЕШИЛИ:

1. Экспертам Комиссии подготовить предложения в Дорожную карту до 01.08.2019. Председателю Комиссии обобщить предложения и подготовить проект Дорожной карты. Провести обсуждение среди членов Комиссии в режиме видеоконференции.
2. А.А. Альхимовичу подготовить проект Экспертного заключения по проекту Свода правил «Железные дороги колеи 1520 мм»
3. Председателю Комиссии А.В. Романову доложить итоги обсуждения вопроса на очередном заседании Общественного совета

Вопрос 2. О результатах работы Открытой площадки по рассмотрению правовых актов в части требований, предъявляемых к железнодорожному пути

А.Ф. Дроздов, Д.Н. Бурков, Н.В. Каменир, А.И. Лисицын,
А.Ф. Колос, А.В. Романов, С.В. Семёнов, А.В. Степаненко

Открытая площадка по рассмотрению правовых актов в части требований, предъявляемых к железнодорожному пути (далее Открытая площадка) была организована по инициативе Федеральной службы по надзору в сфере транспорта 09 декабря 2016 года в Санкт-Петербурге при ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I».

К участию в Открытой площадке были приглашены образовательные и научно-исследовательские институты отрасли, ОАО «РЖД», владельцы путей общего и необщего пользования, не относящиеся к ОАО «РЖД», некоммерческие организации.

Сегодня более 250 нормативных документов МПС СССР и МПС России относительно путевого хозяйства имеют статус «действующий», т. е. не отменены правопреемником – Министерством транспорта РФ. Эти

документы были разработаны и введены в действие более пятнадцати лет назад и сейчас в значительной мере устарели.

Управлением пути и сооружений Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» совместно с Проектно-конструкторским бюро инфраструктуры проведен анализ вышеуказанных 250 документов, подлежащих отмене. В результате этого анализа выявлено, что 174 документа из 250 предлагается не актуализировать, а 8 из них уже отменено. Из оставшегося числа 17 документов актуализируются другими департаментами ОАО «РЖД», а по 51 документу необходимо их детальное рассмотрение с целью исключения возможности потери требований безопасности в документах, действующих на федеральном уровне.

По каждому пункту рассматриваемого документа выделяются критерии безопасности, в том числе показатели надежности, влияющие на безопасность движения, рассматриваются мнения участников и предложения по актуализации критериев, на основании которых готовятся предложения для внесения в Правила технической эксплуатации железных дорог РФ (далее ПТЭ) и эксплуатационные показатели, отражающие технологические, организационные и т.д. вопросы, которые в случае отмены документа будут перенесены в нормативную базу собственника инфраструктуры или путей необщего пользования либо уже имеются в такой нормативной базе. Решения принимаются при наличии консенсуса участников.

Приказами Минтранса РФ отменены устаревшие нормативные документы МПС РФ (ЦП-774, ЦПТ-53) и внесены соответствующие коррективы и дополнения в ПТЭ, подготовлен к отмене ряд важных документов, например ЦП-485, ЦПТ-485 и ТУ-2000, с соответствующими предложениями по внесению изменений в ПТЭ.

При этом, часть важных положений отменяемых документов не входят в ПТЭ в силу специфики этого документа. Например, в ПТЭ не вошли нормы на проектирование капитального ремонта пути, которые регламентировались отмененными Техническими условиями на работы по ремонту и планово-предупредительной выправке пути (ЦПТ-53). При отмене Технических указаний по устройству, укладке, содержанию и ремонту бесстыкового пути (ТУ-2000) будет утеряна методика расчета укладки бесстыкового пути. Данные методики оказываются недоступными для применения, например, владельцами железнодорожных путей необщего пользования или проектными институтами при прохождении государственной экспертизы.

В Минтрансе отсутствует процедура разработки нормативно-технических документов взамен отменяемых документов МПС СССР и МПС РФ. Отказаться от отмены устаревших документов тоже нельзя.

Для решения проблемы целесообразно использовать опыт Росавтодора, когда наряду со сводами правил федеральный орган исполнительной власти утверждает более расширенный список вспомогательных нормативных документов методического характера в развитие этого свода правил, регламентирующий различные методики и правила расчетов,

классификаторы и т.п. Минстрой принимает Свод правил, а документы методического характера принимаются Федеральным дорожным агентством.

По аналогии, в области инфраструктуры железнодорожного транспорта может выступить Росжелдор. Необходимо определить источники финансирования и внести эту работу в Дорожную карту, предложенную при обсуждении первого вопроса.

РЕШИЛИ:

1. Принять информацию о работе Открытой площадки к сведению.
2. Предусмотреть в Дорожной карте мероприятия по разработке вспомогательных нормативных документов методического характера, регламентирующих различные методики и правила расчетов, классификаторы в области инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Вопрос 3. О Проекте Федерального закона о регуляторной гильотине и последствиях его применения для вагоностроителей

А.М. Орлова, Д.Н. Бурков, А.Ф. Дроздов,
А.В. Романов, Е.Ю. Семёнов, А.В. Степаненко

В настоящее время проходит публичное обсуждение проект Федерального закона «Об обязательных требованиях» (далее – законопроект), разработанный в целях реализации механизма «регуляторной гильотины». Законопроектом предусмотрена с 1 января 2021 года отмена всех обязательных требований, содержащихся во всех нормативных правовых актах и документах, не являющимися нормативными правовыми актами, в которых для неопределенного круга лиц обязанность соблюдать положения указанных документов предусмотрена законодательством Российской Федерации.

Требования к порядку установления, вступления в силу, изменения и признания утратившими силу обязательных требований соответствуют общепринятой практике (в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 13 августа 1997 г. N 1009 "Об утверждении Правил подготовки нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти и их государственной регистрации" и Приказом Минюста РФ от 04.05.2007 N 88 (ред. от 26.05.2009) "Об утверждении Разъяснений о применении Правил подготовки нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти и их государственной регистрации" (Зарегистрировано в Минюсте РФ 14.05.2007 N 9449)).

Основной вопрос вызывает механизм реализации требований пунктов б) и в) статьи 11, в соответствии с которыми с 1 января 2021 года вводится отмена применения обязательных требований документов, вступивших в силу до 1 июля 2020 года вне зависимости от того, отменены ли содержащие их нормативные положения. Под действие этих пунктов подпадают все подзаконные акты, определяющие безопасность на железнодорожном транспорте, Федерального закона от 10.01.2003 N 17-ФЗ (ред. от 03.08.2018)

"О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.08.2018), Федерального закона от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 03.08.2018) "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2019), Федерального закона от 27.12.2002 N 184-ФЗ «О техническом регулировании», Федеральный закон от 29.06.2015 N 162-ФЗ (ред. от 03.07.2016) "О стандартизации в Российской Федерации", Федерального закона от 15.07.1995 N 101-ФЗ (ред. от 12.03.2014) "О международных договорах Российской Федерации", без которых безопасное функционирование железнодорожной отрасли невозможно.

Учитывая установленный порядок и сроки подготовки нормативных правовых актов ФОИВ и их государственной регистрации, с учетом процедуры общественного обсуждения и независимой антикоррупционной экспертизы минимальный срок подготовки составляет от 6 месяцев, и соответственно, за указанный период с 1 июля 2020 года по 1 января 2021 года невозможно переиздать всю нормативную базу объемом более 2000 документов (по данным Ространснадзора), которая обеспечивает безопасное функционирование железнодорожной отрасли.

Кроме того, законопроектом установлены даты введения документов в силу либо 1 января, либо 1 июля, но не ранее чем через 6 месяцев после дня их официального опубликования, учитывая это требование невозможно ввести документы в силу до 01.01.2021 года, опубликованные после 01.07.2020 года, тем самым требования законопроекта противоречат друг другу.

В законопроекте введено ограничение срока действия обязательных требований документов 5 лет (не более 10 лет по решению правительственной комиссии), по истечении этого срока обязательные требования документа утрачивают силу. Учитывая объем основополагающих документов железнодорожного транспорта, например, Приказ Минтранса России от 21.12.2010 N 286 (ред. от 05.10.2018) "Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации" (Зарегистрировано в Минюсте России 28.01.2011 N 19627) объемом более 430 страниц в электронном документе, пересмотром таких документов придется заниматься непрерывно. Работа над приведением «Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» (далее – ПТЭ) к современному уровню развития и технического оснащения на железнодорожном транспорте ведется постоянно. Отмена ПТЭ с его пересмотром один раз в пять лет не соответствует потребностям отрасли. В случае поэтапного внесения актуальных изменений в документ в течение периода 5 лет, его можно не пересматривать, а переиздавать.

В части применения обязательных требований редакция законопроекта предусматривает существенные изменения действующего законодательства. В частности, в части определения обязательных требований к эксплуатации объектов железнодорожного транспорта, исходя из требований статьи 5 законопроекта обязательные требования устанавливаются в пределах полномочий федеральных государственных органов и организаций,

наделенных отдельными государственными или иными публичными полномочиями (по перечню) в перечень которых не входят упраздненные Федеральные органы исполнительной власти (ФОИВ), соответственно все обязательные требования документов МПС СССР и МПС РФ не будут являться обязательными. На сегодняшний день по данным Минтранса России на железной дороге применяются порядка 600 документов МПС СССР и МПС РФ, с целью актуализации этих документов на площадках Минтранса России и Ространснадзора работают рабочие группы по пересмотру указанных документов, актуализации требований этих документов, включением обязательных требований в ПТЭ или отмене неактуальных требований, однако эта работа не завершена и требует дополнительного времени для завершения.

Отдельно необходимо отметить, что все приказы Федерального агентства технического регулирования и метрологии (Росстандарт) в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 13 августа 1997 г. N 1009 "Об утверждении Правил подготовки нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти и их государственной регистрации", а также Приказом Росстандарта от 09.02.2011 N 459 "Об утверждении Порядка опубликования и вступления в силу актов Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии, признанных Министерством юстиции Российской Федерации не нуждающимися в государственной регистрации" (Зарегистрировано в Минюсте РФ 14.03.2011 N 20086) являются нормативно-правовыми актами федерального органа исполнительной власти. Таким образом, приказы Росстандарта о введении в действие в Российской Федерации документов по стандартизации, обязательность соблюдения положений которых, предусмотрена законодательством Российской Федерации, на основании представленного законопроекта должны быть отменены.

Безопасность функционирования железнодорожной отрасли базируется на соблюдении требований технических регламентов Евразийского экономического союза (ТР ЕАЭС) в области железнодорожного транспорта и принципа презумпции соответствия при применении документов по стандартизации взаимосвязанных с ТР ЕАЭС. Поэтому, ситуация с отменой действия в Российской Федерации документов национальной системы стандартизации, а также межгосударственных стандартов, введенных в действие в качестве национальных в Российской Федерации недопустима.

Одновременно с рассмотрением проекта ФЗ, на заседании Коллегии Росстандарта 22.05.2019 г. была поставлена задача по ускоренному обновлению фонда стандартов, принятых до 1992 года. В итоге проведенного анализа, нами выявлена необходимость применения 164 стандартов, принятых до 1992 года, в сфере грузового вагоностроения.

На протяжении уже ни одного десятилетия у конструкторов и проектировщиков не возникало серьезных и обоснованных вопросов к практическому применению указанных стандартов. В случае возникновения необходимости обновления данных стандартов, считаем единственно

правильным решением выполнение плановых видов работ по обновлению стандартов в рамках Программы национальной (межгосударственной) стандартизации.

Технически не обоснованная и одновременная отмена стандартов, принятых до 1992 года, вызовет глубокий правовой вакуум в части изготовления и эксплуатации железнодорожного подвижного состава, в т. ч. грузовых вагонов, а также многочисленные проблемы с соблюдением требований безопасности, установленных техническими регламентами Евразийского экономического союза (ТР ЕАЭС) в области железнодорожного транспорта по причине нарушения принципа презумпции соответствия при применении стандартов взаимосвязанных с ТР ЕАЭС.

В результате принятия рассмотренного законопроекта вероятность возникновения глубокого правового вакуума в части изготовления и эксплуатации железнодорожного подвижного состава и инфраструктуры железнодорожного транспорта к 01.01.2021 очень высока, что вызовет невозможность полноценного функционирования сопряженные со значительными экономическими потерями для железнодорожной отрасли.

РЕШИЛИ:

1. Принять информацию о законопроекте к сведению.
2. А.М. Орловой подготовить экспертное заключение по рассмотренному законопроекту.
3. Поддержать предложение о необходимости исключения железнодорожного транспорта из области действия законопроекта.
4. Поддержать предложение А.М. Орловой о сохранении существующего подхода по формированию нормативной базы по стандартизации в области железнодорожного транспорта на основе планов стандартизации, формируемых на национальном и межгосударственном уровнях.
5. Председателю Комиссии А.В. Романову доложить итоги обсуждения и экспертное заключение Законопроекта на очередном заседании Общественного совета с последующим информированием Руководителя Росжелдора.
6. Поддержать предложение участников совещания о необходимости актуализации "Технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах" (утв. МПС РФ 27.05.2003 N ЦМ-943) (с изм. от 23.10.2017). Включить в план работы Комиссии работу по актуализации требований документа N ЦМ-943.

Вопрос 4. О создании Системы паспортизации и учета ключевых элементов транспортных средств. Дорожная карта

Е.В. Шилова, Д.Н. Бурков, А.М. Орлова, Д.Н. Роенков, А.В. Романов,
Е.Ю. Семёнов

С целью решения проблемы использования контрафактных и забракованных номерных деталей необходим строгий учет и контроль производства, покупки и установки на железнодорожный подвижной состав номерных деталей за счет предоставления всеми производителями, данных о числе отгруженных на российский рынок номерных деталей, о количестве забракованных деталей, а также предоставление вагоноремонтными предприятиями актуальных и своевременных сведений об установленных на подвижной состав номерных деталях. Сопоставление сведений о выпущенных, ввезенных и установленных деталях позволит исключить возможность введения в информационные системы, связанные с эксплуатацией железнодорожного транспорта, сведений о контрафактных деталях и исключить вероятность эксплуатации контрафактной продукции.

С целью решения указанных выше проблем, а также в связи с предстоящим введением условия о возможности присвоения номеров грузовым вагонам или регистрации/перерегистрации грузовых вагонов только при наличии электронного паспорта, содержащего данные о маркировке (электронной маркировке) комплектующих основных узлов, деталей, выпускаемых вагонов заводами-изготовителями и при текущем содержании (п. 12 Плана мероприятий, направленных на совершенствование обеспечения безопасности производства и эксплуатации железнодорожного подвижного состава, утв. поручением Правительства Российской Федерации от 22 апреля 2013 г. АД-П9-2655), а так же во исполнение требований ряда нормативных документов необходимо создать Систему паспортизации и учета ключевых элементов транспортных средств (далее – Система) на национальном и, далее, межгосударственном уровнях.

На сегодняшний день функции Росжелдора в части контроля эксплуатации железнодорожного подвижного состава ограничены оказанием государственных услуг по номерному учету железнодорожного подвижного состава и продления сроков службы подвижного состава и технических средств, используемых на железнодорожном транспорте.

В 2018 году ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» выполнена НИОКР Минтранса по теме: «Разработка концептуальных подходов и создание опытного образца Системы паспортизации и учета ключевых элементов транспортных средств, влияющих на безопасность транспортных средств, на основе инновационных технологий распределенного хранения информации и радиочастотной идентификации».

Во исполнение требований Федерального закона от 10 января 2003 года №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» в части

обеспечения целостного, эффективного, безопасного и качественного функционирования железнодорожного транспорта необходимо:

- организовать учет и контроль полного жизненного цикла железнодорожного подвижного состава и номерных деталей;
- расширить перечень учитываемых КЭ и включить в требования по обязательному учету детали, подлежащие сертификации или декларированию соответствия по требованиям технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011), клеймению и нумерации;
- осуществить консолидацию функций учета и контроля, выполняемых ИВЦ ЖА и ОАО «РЖД», в Федеральном агентстве железнодорожного транспорта.

ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» является участником Рабочей группы Федерального агентства железнодорожного транспорта по разработке автоматизированной национальной базы данных подвижного состава, допущенного к эксплуатации на железных дорогах Российской Федерации.

В рамках работы Рабочей группы сформирована Дорожная карта Системы паспортизации и учета ключевых элементов железнодорожного грузового подвижного состава с использованием технологии распределенного реестра.

В соответствии с решением Рабочей группы ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» совместно с ведущими производителями железнодорожного подвижного состава ПАО «НПК ОВК» и АО «НПК «Уралвагонзавод» создает пилотный образец Системы паспортизации и учета деталей, демонстрирующий процесс маркировки, паспортизации и учета ключевых элементов железнодорожного транспорта.

Роль Росжелдора совместно с Минтрансом России в обеспечении процесса перехода к новой информационной системе заключается в координации деятельности всех участников технологического и административного процесса и создании методов административного регулирования для внедрения и эксплуатации НБД.

РЕШИЛИ:

1. Принять к сведению информацию о Системе паспортизации и учета ключевых элементов транспортных средств, включая дорожную карту ее создания и развития.
2. Поддержать концепцию Системы паспортизации и учета ключевых элементов железнодорожных транспортных средств.
3. Просить членов Комиссии рассмотреть представленную Дорожную карту и направить замечания/предложения при их наличии
4. Запланировать рассмотрение актуализированной дорожной карты и проектов нормативно-правовых актов на очередном заседании Комиссии.

Вопрос 5. Процедурные вопросы

А.В. Романов

Представлен Состав Комиссии по вопросам технического регулирования в области железнодорожного транспорта Общественного совета при Росжелдоре, в который вошли постоянные члены Общественного совета, а также эксперты. Состав Комиссии был предварительно разослан участника совещания, поправок не поступило.

РЕШИЛИ:

1. Согласовать и представить к утверждению состав Комиссии по вопросам технического регулирования в области железнодорожного транспорта Общественного совета при Росжелдоре.

Итоги голосования по вопросу: за – 25, против – нет, воздержавшихся – нет.

2. Просить членов Комиссии представить предложения в План работы комиссии и рассмотреть его на следующем заседании.

Председатель Комиссии



А.В. Романов

**Список участников заседания
Комиссии по вопросам технического регулирования в области
железнодорожного транспорта
Общественного совета при Федеральном агентстве железнодорожного
транспорта**

11.07.2019

1.	АЛЬХИМОВИЧ Александр Александрович	АО «Росжелдорпроект» Заместитель главного инженера – начальник Службы по техническому и технологическому развитию
2.	БЕЛЬТЮКОВ Владимир Петрович	ФГБОУ ВО ПГУПС, доцент кафедры «Железнодорожный путь»
3.	БОРОНЕНКО Юрий Павлович	ФГБОУ ВО ПГУПС, заведующий кафедрой «Вагоны и вагонное хозяйство»
4.	БУРКОВ Дмитрий Николаевич	ОАО «РЖД», главный инженер департамента пути и сооружений Центральной дирекции инфраструктуры
5.	ГОРБУНОВ Константин Владимирович	АО «Ленгипротранс» Заместитель начальника отдела – главный специалист отдела железных дорог
6.	ДРОЗДОВ Алексей Филиппович	НП «Объединение производителей сталелитейной промышленности»
7.	ИВАНОВ Александр Евгеньевич	Северо-Западное Управление государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Начальник отдела государственного контроля и надзора за безопасностью движения
8.	КАМЕНИР Никита Владимирович	Северо-Западное территориальное управление Федерального агентства железнодорожного транспорта Руководитель
9.	КИМ Константин Константинович	ФГБОУ ВО ПГУПС Заведующий кафедрой «Теплотехника и теплоэнергетика», член Общественного совета

10.	КОЛОС Алексей Фёдорович	ФГБОУ ВО ПГУПС Заведующий кафедрой «Строительство дорог транспортного комплекса»
11.	КОЧЕГАРОВ Сергей Алексеевич	Начальник отдела инфраструктуры и технических средств Федерального агентства железнодорожного транспорта
12.	ЛИСИЦЫН Андрей Иванович	ОАО «РЖД» Проектно-конструкторского бюро инфраструктуры Директор
13.	МОНАСТЫРЁВ Евгений Анатольевич	АО "Научно-исследовательский институт мостов и дефектоскопии", Генеральный директор, член Общественного совета
14.	ОРЛОВА Анна Михайловна	ФГБОУ ВО ПГУПС, профессор кафедры «Вагоны и вагонное хозяйство»
15.	ПЕТРОВА Татьяна Александровна	Начальник отдела работы с пользователями услуг железнодорожного транспорта
16.	ПРИЩЕПА Евгения Ивановна	Пенсионер
17.	РОЕНКОВ Дмитрий Николаевич	ФГБОУ ВО ПГУПС Доцент кафедры «Электрическая связь», член Общественного совета
18.	РОМАНОВ Андрей Валерьевич	ФГБОУ ВО ПГУПС доцент кафедры «Железнодорожный путь», член Общественного совета, председатель Комиссии
19.	РЫБИН Пётр Кириллович	ФГБОУ ВО ПГУПС И.о. ректора
20.	СТЕПАНЕНКО Алексей Витальевич	Союз строителей железных дорог, вице-президент
21.	СЕМЁНОВ Евгений Юрьевич	Союз «Объединение вагоностроителей» Исполнительный директор
22.	СЕМЁНОВ Сергей Викторович	Северо-Западное Управление государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Начальник Управления

23.	ЧЕРНЯЕВ Евгений Владимирович	ФГБОУ ВО ПГУПС, доцент кафедры «Железнодорожный путь»
24.	ШИЛОВА Екатерина Владимировна	ФГУП «ЗащитаИнфоТранс»
25.	ШКУРНИКОВ Сергей Васильевич	ФГБОУ ВО ПГУПС, Заведующий кафедрой «Изыскания и проектирование железных дорог»