

РОДОС Ассоциация дорожных проектно-исследовательских организаций



109428, г. Москва, Рязанский пр-кт, 24, к. 2 ИНН 7712040045, р/с 40703810100040000085,
т ел (495)580-93-35 к/с 30101810600000000685 в КБ "СДМ-Банк"(ОАО) г. Москва
E-mail: rum.rodos@bk.ru БИК 044583685, ОКОНХ 66000, ОКПО 40336081

Межотраслевой Совет РСПП по техническому
регулированию и стандартизации в строительном
комплексе.

На Ваш Исх. № 288 от 12.05.2014 г.

№ ОС-27 от 25.05.2014 г.

Уважаемые коллеги!

Ассоциация дорожных проектных организаций "РОДОС" рассмотрев проект технического регламента Таможенного союза «О безопасности зданий и сооружений, строительных материалов и изделий» сообщает следующее.

Авторы проекта технического регламента, который базируется на основных положениях Европейской Директивы 89/106/ЕЕС от 21 декабря 1988 года «О сближении законов, правил и административных положений государств-членов, касающихся строительной продукции», как выяснилось, просто не знают, что по вопросам связанным с требованиями безопасности к автомобильным дорогам, в Евросоюзе действует другая Директива 2008/96/ЕС от 19 ноября 2008 года «Об управлении безопасностью дорожной инфраструктуры» (Directive 2008/96/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on road infrastructure safety management), а так же «Условия, которым должны отвечать международные автомагистрали», установленные Европейским соглашением о международных автомагистралях (СМА), совершенным в Женеве 15 ноября 1975 года, с которым гармонизирован Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог».

Следует особо отметить, что Минрегион России, а теперь и Минстрой России не имеющие в своем составе специалистов в области проектирования и строительства объектов дорожной инфраструктуры, не принимают во внимание мнения ведущих специалистов в этой области изложенные в их заключениях.

Минстрой России полностью проигнорировал и оставил без ответа наши замечания касающиеся выявленных в тексте проекта технического регламента коррупциогенных факторов (Приложение 1) и не принял меры для их последующего устранения.

Есть все основания полагать, что это министерство явно стремится удовлетворить свои ведомственные амбиции, проявляющиеся при попытках прибрать к рукам разработку и утверждение норм, а также контроль за их соблюдением при проведении государственной экспертизы при полнейшем игнорировании мнения науки и дорожной общественности.

Сегодня уже на практике доказано, что такой подход наносит ущерб интересам государству. Принятие Минрегионом России без учета и при возражении ученых и специалистов дорожного хозяйства актуализированных строительных норм и правил в области автомобильных дорог, которые практически полностью дублирующих нормы тридцатилетней давности принесет государству ежегодно миллиардные убытки.

В этой связи, с целью не повторения уже допущенных ошибок, прошу с должным вниманием отнестись к прилагаемым ниже замечаниям.

Приложение по тексту на 5 листах

Президент Ассоциации



О. Скворцов.

Замечания и предложения Ассоциация дорожных проектных организаций «РОДОС к проекту технического регламента Таможенного союза «О безопасности зданий и сооружений, строительных материалов и изделий»

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
1	2	3	4
<p>Статья 1, часть 3</p>	<p>3.Иными техническими регламентами Таможенного союза могут устанавливаться требования в области обеспечения безопасности строительных сооружений различного назначения с учетом требований настоящего технического регламента. Технические регламенты, устанавливающие требования в области обеспечения безопасности строительных сооружений не могут противоречить требованиям настоящего технического регламента.</p>	<p>В соответствии с частью 3 статьи 3 Федерального закона “Об антикоррупционной экспертизе нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов” текст проекта технического регламента подлежит антикоррупционной экспертизе с сопоставлением содержащихся в нем требований с соответствующими требованиями технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТРТС 014/2011). Фразу во втором абзаце части 3 статьи 3 “технические регламенты, устанавливающие требования в области обеспечения безопасности строительных сооружений не могут противоречить требованиям настоящего технического регламента” следует исключить.</p>	<p>Есть все основания полагать, что авторы проекта технического регламента Таможенного союза «О безопасности зданий и сооружений, строительных материалов и изделий» на пытались сопоставить его требования с требованиями, установленными техническим регламентам Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТРТС 014/2011), в противном случае вряд ли могли бы появиться требования изложенные в части 3 статьи 1. Наличие требования о том что “технические регламенты, устанавливающие требования в области обеспечения безопасности строительных сооружений не могут противоречить требованиям настоящего технического регламента”, создает лингвистическую неопределенность позволяя толковать эту норму в конкретных случаях по-разному. Как показал анализ текстов двух регламентов, весьма трудно провести грань между двумя понятиями: «не урегулированный» и «противоречащий». Это различие может восприниматься однозначно, только при наличии ссылок указывающих на то, что отдельные положения проекта</p>

			<p>Технического регламента Таможенного союза «О безопасности зданий и сооружений, строительных материалов и изделий» регулируются другим техническим регламентом.</p> <p>Принимая во внимание, что пунктом 1 статьи 12 проекта технического регламента предусмотрено утверждение в последующем Перечня применяемых на добровольной основе межгосударственных сводов правил и межгосударственных стандартов, принятие проекта Технического регламента Таможенного союза «О безопасности зданий и сооружений, строительных материалов и изделий» в представленной редакции внесет полнейшую неразбериху при практическом применении этих норм.</p> <p>Вместе с тем для специалистов вполне очевидно, что требования к таким специфичным сооружениям как дороги, мосты и туннели должны отличаться от требований к обычным зданиям и сооружениям.</p> <p>Наличие таких требований при сопоставлении текстов двух технических регламентов создает правовые коллизии, юридико-лингвистические неопределенности при применении одного и того же понятия, приводит к употреблению в тексте двусмысленных терминов для выражения с одного и того же понятия. Все это как известно, является коррупционными признаками представленного проекта документа (см. приложение 1), причем Минстрой России все наши указания на коррупционную емкость проекта рассматриваемого технического регламента по каким то причинам оставляет без внимания.</p>
Статья 1, часть 3	В отношении автомобильных и железных дорог, подсистем (за исключением зданий), составных частей и элементов подсистем инфраструктуры железнодорожного	Третий абзац части 3 статьи 3 следует либо исключить, либо указать в нем какие конкретно требования проекта технического регламента должны учитываться в	Текст абзаца 3 части 3 статьи 3” положения настоящего технического регламента применяются в части, не урегулированной техническими регламентами Таможенного

	<p>транспорта (далее - линейные объекты транспортной инфраструктуры), положения настоящего технического регламента применяются в части, не урегулированной техническими регламентами Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТРТС 014/2011), «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» (ТР ТС 002/2011), «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (ТР ТС 003/2011).</p>	<p>техническом регламенте Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог».</p>	<p>союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТРТС 014/2011), ” вносит еще одну не определенность поскольку не указывает какие конкретные требования не урегулированы этим техническим регламентом.</p>
<p>Статья 1, часть 4</p>	<p>4. Требования настоящего технического регламента не распространяются:</p> <p>4.1. На здания и сооружения до проведения их реконструкции или капитального ремонта:</p> <ul style="list-style-type: none"> -введенные в эксплуатацию до вступления в силу настоящего технического регламента; -строительство которых, включая реконструкцию и капитальный ремонт, осуществляется в соответствии с проектной документацией, утвержденной или направленной на экспертизу до вступления в силу настоящего технического регламента; -проектная документация которых не подлежит экспертизе и заявление о выдаче разрешения на строительство которых подано до вступления в силу настоящего технического регламента. <p>Требования настоящего технического регламента к зданиям и сооружениям, вводимым в эксплуатацию после капитального ремонта, применяются в объеме, соответствующем проектной документации на проведение капитального ремонта, имея в виду, что при капитальном ремонте зданий и сооружений, сохраняются основные объемно-планировочные и конструктивные решения, соответствующие ранее действующим в соответствии с законодательством государств-членов Таможенного союза обязательным</p>	<p>Часть 4 статьи 1 дополнить пунктом 4.1. следующего содержания: “на автомобильных дорогах и объекты безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта)”</p>	<p>Во избежание путаницы, и с целью исключения правовых коллизий действие проекта технического регламента на должно распространяться на автомобильные дороги.</p>

	<p>требованиям.</p> <p>4.2. На технологические процессы, осуществляемые в зданиях и сооружениях в соответствии с их функциональным назначением, а также располагаемое в них технологическое оборудование (при проектировании учету подлежат только возможные воздействия технологических процессов и оборудования на здания и сооружения, строительные конструкции и их части, а также на состояние среды);</p> <p>4.3. На требования пожарной безопасности к эксплуатации зданий и сооружений, средствам активной защиты от пожара и условиям их применения в зданиях и сооружениях, а также размещению и оборудованию пожарных депо;</p> <p>4.4. На требования охраны труда в строительстве, а также при эксплуатации и ликвидации зданий и сооружений.</p>		
Приложение 1	<p>Объекты технического регулирования, которые входят в область применения настоящего технического регламента</p> <p>1. Продукция строительства</p> <p>1.1. Здания различного назначения, в том числе:</p> <p>1.1.1. здания жилые многоквартирные;</p> <p>1.1.2. здания жилые многоквартирные;</p> <p>1.1.3. здания общественные и многофункциональные;</p> <p>1.1.4. здания производственные и складские;</p> <p>1.1.5. стоянки легковых автомобилей;</p> <p>1.1.6. котельные;</p> <p>1.1.7. прочие здания.</p> <p>1.2. Сооружения различного назначения, в том числе:</p> <p>1.2.1. автомобильные дороги;</p> <p>1.2.2. железные дороги;</p> <p>1.2.3. подсистемы инфраструктуры железнодорожного транспорта</p>	<p>Из приложения 1 Объекты технического регулирования, которые входят в область применения настоящего технического регламента следует исключить п.п. 1.2.1. автомобильные дороги; 1.2.2. железные дороги; 1.2.3. подсистемы инфраструктуры железнодорожного транспорта 1.2.4. мосты, трубы и тоннели и другие дорожные сооружения;</p>	<p>Требование к автомобильным дорогам, мостам, туннелям при наличии соответствующего технического регламента таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» не должны регулироваться еще одним регламентом</p>

	<p>1.2.4. мосты, трубы и тоннели и другие дорожные сооружения;</p> <p>1.2.5. аэродромы;</p> <p>1.2.6. метрополитены;</p> <p>1.2.7. трамвайные и троллейбусные линии;</p>		
Приложение 2 .	<p>Процедуры декларирования соответствия строительных материалов и изделий</p> <p>1 .Декларирование соответствия строительных материалов и изделий (гфодукции) требованиям настоящего технического регламента осуществляется путем принятия декларации об их соответствии требованиям настоящего технического регламента в отношении их существенных характеристик.</p>	<p>После п.1 приложения 2 вставить п. 2 следующего содержания:” 2 .Декларирование соответствия строительных материалов и изделий, применяемых для автомобильных и железных дорог; подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта; мостов, труб, тоннелей и других дорожные сооружения регулируются соответствующими техническими регламентами таможенного союза ”</p>	

Приложение 1

Сопоставительный анализ норм Технического регламента Таможенного союза ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог» и проекта Технического регламента Таможенного союза «О безопасности зданий и сооружений, строительных материалов и изделий» на предмет выявления коррупционных факторов.

№№ статей	Проект Технического регламента «О безопасности зданий и сооружений, строительных материалов и изделий»	Технический регламент ТР ТС 014/2011 Безопасность автомобильных дорог	Примечание
Статья 1 часть 3	<p>3. Иными техническими регламентами Таможенного союза могут устанавливаться требования в области обеспечения безопасности строительных сооружений различного назначения с учетом требований настоящего технического регламента. Технические регламенты, устанавливающие требования в области обеспечения безопасности строительных сооружений не могут противоречить требованиям настоящего технического регламента.</p> <p>В отношении автомобильных и железных дорог, подсистем (за исключением зданий), составных частей и элементов подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта (далее - линейные объекты транспортной инфраструктуры), положения настоящего технического регламента применяются в части, не урегулированной техническими регламентами Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТРТС 014/2011), «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» (ТР ТС 002/2011), «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (ТР ТС 003/2011).</p>		<p>Как показал анализ текстов двух регламентов, весьма трудно провести грань между двумя понятиями: «не урегулированный» и «противоречащий». Это различие может восприниматься однозначно, только при наличии ссылок указывающих на то, что отдельные положения проекта Технического регламента Таможенного союза «О безопасности зданий и сооружений, строительных материалов и изделий» регулируются другим техническим регламентом, что приводит к юридико-лингвистическая неопределенность при употреблении не устоявшихся, двусмысленных терминов.</p>

<p>Статья 1. Область применения, пункт 4.1 пятый абзац.</p>	<p>Требования настоящего технического регламента к зданиям и сооружениям, вводимым в эксплуатацию после капитального ремонта, применяются в объеме, соответствующем проектной документации на проведение капитального ремонта, имея в виду, что при капитальном ремонте зданий и сооружений, сохраняются основные объемно-планировочные и конструктивные решения, соответствующие ранее действующим в соответствии с законодательством государств-членов Таможенного союза обязательным требованиям.</p>	<p>Статья 1 пункт 4. Объектами технического регулирования настоящего технического регламента являются вновь строящиеся, реконструируемые, капитально ремонтируемые и эксплуатируемые автомобильные дороги общего пользования и дорожные сооружения на них, включая элементы обустройства (для объектов дорожного и придорожного сервиса регулируется только их расположение), а также связанные с ними процессы проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации автомобильных дорог и дорожных сооружений и применяемые дорожно-строительные материалы и изделия.</p>	<p>Правовая коллизия. Согласно статье 1. Пункту 4.1 технического регламента "О безопасности зданий и сооружений" пятый абзац, устанавливает, что при капитальном ремонте зданий и сооружений, сохраняются ... конструктивные решения, соответствующие ранее действующим в соответствии с законодательством государств-членов Таможенного союза обязательным требованиям, т.е. без увеличения нагрузок Согласно пункту 4 технического регламента "Безопасность автомобильных дорог " при капитальном ремонте предусматривается восстановление несущей способности балок пролетных строений и опор с доведением грузоподъемности сооружения до нормативных значений и усиление дорожной одежды при несоответствии ее прочности транспортным нагрузкам. Согласно "Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог" восстановление основных несущих конструкций дороги и мостом производится до значений соответствующих ее фактической категории (пункт 4), т.е. современных нагрузок, (см. так же п.4 подпункт .2а и 3в</p>
<p>Статья 2. Термины и определения</p>	<p>проектирование - создание проектной документации, в соответствии с которой осуществляется строительство зданий и сооружений, и которая используется при их эксплуатации и ликвидации;</p>	<p>«проектирование автомобильной дороги» - производственный процесс, состоящий из комплекса проектно-конструкторских работ и экономических расчетов и осуществляемый по материалам инженерных изысканий;</p>	<p>Юридикологическая неопределенность при употреблении не устоявшихся, двусмысленных терминов. В одном случае под проектированием понимается процесс, в другом неопределенность - создание</p>
	<p>строительство - создание зданий и сооружений, включая реконструкцию и капитальный ремонт;</p>	<p>«строительство автомобильной дороги» - комплекс технологических, инфраструктурных и управленческих процессов по сооружению автомобильной дороги;</p>	<p>Юридикологическая неопределенность при употреблении одного и того же понятия Двусмысленность терминов</p>

		«реконструкция автомобильной дороги» - комплекс работ, при выполнении которых осуществляется изменение параметров автомобильной дороги, ее участков, ведущий к изменению класса и (или) категории автомобильной дороги, либо влекущей за собой изменение границы полосы отвода автомобильной дороги;	Неопределенность в употреблении двусмысленных терминов
		«капитальный ремонт автомобильной дороги» - комплекс работ по замене и (или) восстановлению конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений и (или) их частей, выполнение которых осуществляется в пределах установленных допустимых значений и технических характеристик класса и категории автомобильной дороги и при выполнении которых затрагиваются конструктивные и иные характеристики надежности и безопасности	Неопределенность в употреблении двусмысленных терминов.
Статья 3 пункт 5	. Строительные материалы и изделия, соответствующие требованиям настоящего технического регламента, в отношении которых проведены установленные настоящим техническим регламентом процедуры оценки соответствия, обращаются на таможенной территории Таможенного союза без предъявления к ним требований, дополнительных по отношению к требованиям настоящего технического регламента и без проведения дополнительных процедур оценки соответствия.	Статья 3 пункты: 14.2 производство, транспортирование, хранение и применение дорожно-строительных материалов и изделий должны обеспечивать надежность их работы в различных конструктивных элементах автомобильной дороги и инженерных сооружений на ней в течение их жизненного цикла под воздействием транспортных нагрузок, климатических и иных факторов в условиях, исключающих следующие последствия: в) недопустимое снижение основных транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильной дороги или сооружений на ней; 14.3 дорожно-строительные материалы и изделия в течение всего срока службы автомобильной дороги и дорожных сооружений на них должны быть устойчивыми к воздействию транспортных, природных и иных факторов; 14.4 безопасность дорожно-строительных материалов и изделий обеспечивается путем соблюдения следующих основных требований на всех этапах их жизненного цикла: а) суммарная эффективная удельная активность естественных радионуклидов не должна превышать допустимых пределов..., б) предельная концентрация вредных химических веществ при производстве, хранении, транспортировании,	Употребление двусмысленных требований. Пункт 5 статьи 3 технического регламента "О безопасности зданий и сооружений" устанавливает, что к строительным материалам и изделиям не могут предъявляться дополнительные требования по отношению к требованиям этого технического регламента. Эта норма исключает следующие требования безопасности для дорожно-строительных материалов и изделий, применяемых при строительстве, реконструкции, капитальном ремонте и эксплуатации автомобильных дорог: в) недопустимое снижение основных транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильной дороги или сооружений на ней; а) суммарная эффективная удельная активность естественных радионуклидов б) предельная концентрация вредных химических веществ при производстве, хранении, транспортировании, г) физико-механические свойства дорожно-строительных материалов при совместном воздействии транспортной нагрузки и

		применении дорожно-строительных материалов и изделий, проведении дорожных работ. г) физико-механические свойства дорожно-строительных материалов должны обеспечивать расчетную устойчивость конструктивных элементов автомобильной дороги при совместном воздействии транспортной нагрузки и природных факторов;	природных нагрузок.
Статья 4 пункт 4.	Здания и сооружения объектов, относящихся к особо опасным, технически сложным объектам в соответствии с законодательством государств-членов Таможенного союза, а также ответственных объектов жизнеобеспечения, должны отвечать дополнительным по отношению к настоящему техническому регламенту требованиям, которые устанавливаются в заданиях на проектирование с учетом конкретных условий строительства и эксплуатации таких объектов в целях предупреждения возникновения аварийных ситуаций и (или) уменьшения последствий этих ситуаций. В обоснованных случаях устанавливаются ограничения на строительство таких объектов в сложных условиях воздействия опасных природных процессов и явлений.	В пункте 4 статьи 4 технического регламента "О безопасности зданий и сооружений" устанавливающим, что в "обоснованных случаях устанавливаются ограничения на строительство таких объектов в сложных условиях воздействия опасных природных процессов и явлений" отсутствует административная процедура его реализации.	В пункте 4 статьи 4 технического регламента "О безопасности зданий и сооружений" устанавливающим, что в "обоснованных случаях устанавливаются ограничения на строительство таких объектов в сложных условиях воздействия опасных природных процессов и явлений" отсутствует административная процедура его реализации
Статья 10, часть 3	„ Требования безопасности к строительным материалам и изделиям Пункт 3. Строительные материалы и изделия при выпуске в обращение на таможенную территорию Таможенного союза должны сопровождаться: 1) документацией, содержащей следующие данные о продукции: - наименование и (или) обозначение продукции, ее назначение и (или) область применения и (или) предполагаемое использование строительной продукции, - значения показателей существенных характеристик, - наименование (фирменное наименование) и (или) товарный знак изготовителя и наименование страны-изготовителя;	Статья 6 пункт 24.6 При проведении подтверждения соответствия дорожно-строительных материалов и изделий заявитель формирует комплект документов на дорожно-строительные материалы и изделия подтверждающий соответствие требованиям безопасности настоящего технического регламента, который включает: - стандарт организации (при наличии); - сертификат на систему менеджмента изготовителя (при наличии); - протоколы испытаний дорожно-строительных материалов и изделий, проведенных изготовителем, продавцом, лицом, выполняющим функции иностранного изготовителя и (или) испытательными лабораториями (центрами) (при наличии); - сертификаты соответствия на материалы и комплектующие изделия или протоколы их испытаний	Внутреннее противоречие, между нормами, создающие для органов государственной власти возможность произвольного выбора норм, подлежащих применению. Норма пункта 3 статьи 10 не корреспондируется с пунктом 24.6 технического регламента "Безопасность автомобильных дорог ", в части состава документации подтверждающей соответствие дорожно-строительных материалов и изделий требованиям безопасности

	<p>место нахождения изготовителя, а также, при наличии, представителя, уполномоченного изготовителем в части ответственности за несоответствие поставляемой продукции требованиям настоящего технического регламента и устранение ее недостатков,</p> <p>- дату изготовления и срок годности продукции (при наличии), наименование документа, в соответствии с которым произведена продукция (при наличии),</p> <p>- обозначение документа, в соответствии, с требованиями которого поставляется продукция (при наличии), а также указания на документ, содержащий порядок и условия ее применения. Для продукции, отвечающей требованиям, предусмотренным пунктом 5 статьи 13 настоящего технического регламента, в указанной документации, кроме того, должны быть приведены сведения о наличии технического свидетельства о пригодности этой продукции для применения ее в строительстве на таможенной территории Таможенного союза в соответствии с требованиями статьи 13 и приложения 3 настоящего технического регламента;</p>	<p>(при наличии);</p> <p>- сертификаты соответствия на данные дорожно-строительные материалы и изделия, полученные от зарубежных органов по сертификации (при наличии);</p> <p>- другие документы, прямо или косвенно подтверждающие соответствие дорожно-строительных материалов и изделий требованиям безопасности настоящего технического регламента (при наличии);</p>	
Статьи 11 и 10.	<p>Строительство зданий и сооружений (за исключением зданий и сооружений, для которых в соответствии с законодательством государств-членов Таможенного союза подготовка проектной документации не является обязательной) должно осуществляться в соответствии с проектной документацией и разработанными решениями проектов организации строительства и производства строительных и монтажных работ.</p>		<p>Отсутствие в проекте документа нормы, регулирующей определенные правоотношения.</p> <p>В пункте 10 Статьи 11 установлено требование о том, что строительство объектов должно осуществляться в соответствии с проектами производства работ. В Российском законодательстве, требований к проектам производства работ не установлено.</p>

<p>Статья 11. Пункт 12.</p>	<p>Результаты строительства должны быть оформлены документацией в соответствии с требованиями законодательства государств-членов Таможенного союза в области градостроительной деятельности (строительства), включая исполнительную документацию о реализации проектных решений, в том числе по размещению скрытых устройств, элементов конструкций и систем, повреждение которых при эксплуатации может привести к угрозе причинения вреда.</p> <p>Пункт 13. Заказчик (застройщик) при вводе зданий и сооружений в эксплуатацию должен иметь разработанный в составе проектной документации технический (эксплуатационный) паспорт зданий и сооружений, который должен содержать:</p> <p>основные сведения о результатах инженерных изысканий, характере и свойствах основания, глубине заложения фундаментов, промерзания грунтов, залегания грунтовых вод и т.д.; сведения об этажности (высоте), общей, полезной площади здания или сооружения; сведения об основных конструкциях, системах инженерно-технического обеспечения и примыканиях к ним, схемы расположения элементов и узлов каркаса, скрытых пространств и устройств, а также предельные значения нагрузок на перекрытия и другие элементы конструкций, влияющие на безопасность зданий и сооружений, нагрузок на сети и системы инженерно-технического обеспечения (при наличии); класс зданий и сооружений по энергоэффективности и другие данные по вопросам энергосбережения в соответствии с законодательством и (или) нормативными правовыми актами государства-члена Таможенного союза, на территории которого осуществляется строительство, а также требованиями документов, предусмотренных в статье 12 настоящего технического регламента и</p>		<p>Содержание пункта 13. Статьи 11 не применимо к автомобильным дорогам. Внутренние противоречия, создающие для органов государственной власти или органов местного самоуправления возможность произвольного выбора норм, подлежащих применению в данном случае.</p>
---------------------------------	--	--	--

	<p>применяемых в соответствии с указанной статьей;</p> <p>технические требования к содержанию, обслуживанию и ремонту зданий и сооружений, сетей и систем их инженерно-технического обеспечения;</p> <p>схему эвакуации людей при возможном пожаре и аварийных ситуациях;</p> <p>Данные, приведенные в паспорте зданий и сооружений, используются в течение срока службы объекта и уточняются по мере проведения мероприятий по обслуживанию, ремонту или ликвидации последствий аварий и повреждений.</p>		
<p>Статья 13 Часть 3</p>	<p>Оценка соответствия строительных материалов и изделий осуществляется в следующих формах: контроль технологических процессов производства продукции, осуществляемый изготовителем;</p> <p>обязательное подтверждение соответствия строительных материалов и изделий в форме декларирования соответствия их существенных характеристик требованиям настоящего технического регламента (кроме цемента).</p> <p>Обязательное подтверждение соответствия цемента</p>	<p>Статья 6 пункт 24.3 Изделия, включенные в Перечень, приведенный в приложении 2 к настоящему техническому регламенту Таможенного союза, подлежат подтверждению соответствия в форме сертификации (схема 1 с, 3с).</p> <p>Приложение 2</p> <p>Перечень изделий, подлежащих подтверждению соответствия в форме сертификации в соответствии с техническим регламентом</p>	<p>Часть 3 статьи 13 предусматривает подтверждение соответствия форме обязательной сертификации только для цемента всех видов на основе портландцементного клинкера.</p> <p>Приложение 2 технического регламента "Безопасность автомобильных дорог " предусматривает обязательную сертификацию еще 12 изделий,</p>