

УДК 351.821

М.О. Багров

ТЕХНІЧНЕ РЕГУЛЮВАННЯ. МОНОПОЛІЯ НА СЕРТИФІКАЦІЮ

Правове регулювання відносин щодо виконання обов'язкових вимог до продукції, пов'язаних з нею процесів, систем і послуг, персоналу та органів з сертифікації виключає саме по собі поняття підпорядкованості органів з сертифікації та винятковості виконання конкретними органами чиїхось вказівок на сертифікацію продукції конкретного виробника. Будь-яка монополізація сертифікації ставить під сумнів основні принципи сертифікації або оцінки відповідності продукції третьою стороною та неупередженість конкретно визначених органів з сертифікації.

З 01.01.2018 р. втратив чинність Декрет Кабінету Міністрів України від 10.05.1993 р. № 46-93 «Про стандартизацію і сертифікацію» [1] і державна система сертифікації (колишня Система УкрСЕПРО) припинила своє існування. Втратила чинність жорстка системна централізація сертифікації. З'явилася можливість для органів з сертифікації до більшої самостійності та неупередженості.

Органи з сертифікації перейшли від сертифікації в державній системі сертифікації до сертифікації продукції та послуг на підставі своєї акредитації в НААУ відповідно до європейських принципів, норм і правил за зразком європейських органів з сертифікації.

При цьому, ключовим елементом реформування системи технічного регулювання стало приведення системи акредитації (признання компетентності) в Україні у відповідність з вимогами Європейської асоціації з акредитації та підписання Угоди про визнання між Національним агентством з акредитації України та Європейською асоціацією з акредитації.

В сучасних умовах, твердження, що для сертифікації продукції та послуг на залізничному транспорті України необхідно звертатися тільки до органів з сертифікації, підпорядкованих Мінінфраструктури, а саме до Дніпропетровського органу з сертифікації залізничного транспорту (ДОСЖТ) та Харківського органу із сертифікації автоматизованих та автоматичних систем управління та умов процесу перевезень на залізничному транспорті (АСУ УПП ЗТ) є безнадійно застарілим, помилковим та таким, що не відповідає сучасним вимогам інтеграції України в ЄС, ставить під сумнів основні принципи сертифікації та неупередженість конкретно визначених органів з сертифікації.

Але на сайті Мінінфраструктури України до цього часу пересічний громадянин має можливість отримати саме таку відповідь.

В чому простежуються порушення європейських норм та правил ?

По-перше, за визначенням терміну, основним принципом сертифікації є те, що сертифікація виконується третьою стороною, тобто не виробником (постачальником)

© *Багров М.О., 2019*

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

і не покупцем. Віднесення суб'єкта економічної або адміністративної діяльності до третьої сторони – непроста задача.

Критерій тут один – мінімум впливу виробника і покупця на цей орган (по фінансовій або адміністративній лінії) або наявність загальної (економічної та ін.) зацікавленості в сертифікації.

По-друге, відповідно до Закону України «Про акредитацію органів з оцінки відповідності» [2] Мінекономрозвитку, яке утворило НААУ, так само як і інші міністерства України, не має права втручатися у діяльність з акредитації національного органу з акредитації (НААУ).

По-третє, ніяке Міністерство, за вимогами Європейської асоціації з акредитації, не може мати у своєму підпорядкуванні органи з оцінки відповідності, а кожен орган з оцінки відповідності (ООВ), зокрема, орган із сертифікації, має демонструвати свою:

- неупередженість;
- компетентність;
- конфіденційність;
- відкритість;
- відповідальність;
- ризик-орієнтовний підхід, тощо.

Основні пріоритети діяльності Міністерства інфраструктури України задекларовані як наступні:

- переведення транспортної галузі, інфраструктури на європейський рівень;
- зменшення ролі держави в роботі державних монополій;
- децентралізація функцій Міністерства;
- акціонування бюджетоутворюючих компаній.

В сучасних умовах штучне обмеження кількості органів з сертифікації для сертифікації продукції та послуг у сфері залізничного транспорту ні в якому разі не сприятиме переведенню транспортної галузі, інфраструктури на європейський рівень, зменшенню ролі держави в роботі державних монополій тощо.

Ця політика призведе до повернення країни від загальноєвропейських принципів системи акредитації назад до застарілих відомчих, до утворення галузевої системи сертифікації під керівництвом Мінінфраструктури, що в свою чергу ставить під сумнів прагнення Міністерства інфраструктури України до європейських принципів та правил.

Аби не обмежувати права виробника, не створювати зайвих технічних бар'єрів (перешкод) для цивілізованої сертифікації необхідно діяти відповідно до законодавства, дотримуючись загальноєвропейських принципів, що впроваджуються в Україні, та дозволити виробникові самому вирішувати, до якого акредитованого (компетентного) органу з сертифікації звертатись для сертифікації своєї продукції.

Доцільно питання сертифікації продукції та послуг для залізничного транспорту віднести до діяльності усіх акредитованих в НААУ органів з сертифікації, які мають в сфері акредитації дану продукцію.

ЛІТЕРАТУРА

1. Декрет Кабінету Міністрів України від 10.05.1993 р. № 46-93 «Про стандартизацію і сертифікацію». - Режим доступу. – <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ru/46-93> (22.11.2019).
2. Закон України «Про акредитацію органів з оцінки відповідності» (документ 2407-III, поточна редакція від 03.07.2019). - Режим доступу. – <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2407-14> (22.11.2019).