

УДК 006.01:339.5

М.О. Багров

ТЕХНІЧНЕ РЕГУЛЮВАННЯ. ТЕХНІЧНІ РЕГЛАМЕНТИ ТА НОВІ ТЕХНІЧНІ БАР'ЄРИ

Технічне регулювання це правове регулювання відносин у сфері встановлення, застосування та виконання обов'язкових вимог до продукції або пов'язаних з нею процесів, систем і послуг, персоналу та органів, а також перевірка їх дотримання шляхом оцінки відповідності та/або ринкового нагляду.

Відповідність продукції вимогам технічних регламентів може бути забезпечена шляхом застосування національних стандартів та/або технічних специфікацій, посилання на які містяться у відповідних технічних регламентах. У технічному регламенті зазначається, чи відповідність продукції таким національним стандартам та/або технічним специфікаціям є єдиним способом, чи одним із способів задоволення відповідних вимог технічного регламенту.

Продукція для залізничного транспорту не була включена до «Переліку продукції, що підлягає обов'язковій сертифікації в Україні», створеного за вимогами Декрету Кабінету Міністрів України від 10.05.1993 р. № 46-93 «Про стандартизацію і сертифікацію» [1], тобто за вимогами Декрету не підлягала обов'язковій сертифікації.

Відсутність, так званої, «обов'язкової сертифікації» залізничної продукції в Україні розглядалася на засіданнях Ради по залізничному транспорту Співдружності як додаткова перешкода для прийняття нових моделей залізничної техніки, освоєних українськими підприємствами, до включення їх до відповідних довідників моделей залізничної техніки з правом курсування у міждержавному просторі.

З появою технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту (Постанова Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 494 [2]) та технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту (Постанова Кабінету Міністрів України від 30.12.2015 № 1194 [3]), ситуація практично не змінилася до кращого, а тільки погіршилася.

Відсутність переліків продукції, на яку розповсюджується дія цих регламентів, переліків національних стандартів, відповідність яким надає презумпцію відповідності такої продукції вимогам зазначених регламентів, відсутність модулів, або процедур оцінки відповідності для цих регламентів створило таку ситуацію, що на практиці регламенти є чинними але не придатними для застосування.

З 01.01.2018 р. у зв'язку із втратою чинності Декрету Кабінету Міністрів України від 10.05.1993 р. № 46-93 «Про стандартизацію і сертифікацію» [1] Державна система сертифікації припинила своє існування.

Під час переходу України від Державної системи сертифікації до системи оцінки відповідності вимогам технічних регламентів виникла низка проблемних питань, що пов'язані із змінами в законодавстві як передбачуваного так й непередбачуваного характеру.

© Багров М.О., 2019

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

Наприклад, з 01 липня 2017 р. в Україні введений в якості національного міждержавний стандарт ГОСТ 15.902-2014 «Система разработки и постановки продукции на производство. Железнодорожный подвижной состав. Порядок разработки и постановки на производство» [4].

В ДСТУ ГОСТ 15.902:2017 (ГОСТ 15.902-2014, IDT) «Система розроблення та постановлення продукції на виробництво. Залізничний рухомий склад. Порядок розроблення та постановлення продукції на виробництво» [4] введений окремий підрозділ 8.4 «Оценка соответствия», в якому встановлені наступні вимоги:

«8.4.1 Железнодорожный подвижной состав и (или) его составные части вводятся в обращение при их соответствии техническим регламентам, распространяющимся на данную продукцию.

8.4.3 Перечень ПС (СЧ) подлежащих обязательному подтверждению соответствия, а также порядок подтверждения соответствия определен техническими регламентами, распространяющимися на данную продукцию...».

Тобто, розробка нової продукції для залізничного транспорту та введення її в експлуатацію на міждержавному просторі колії 1520 мм потребує обов'язкового підтвердження відповідності цієї продукції вимогам технічних регламентів, що розповсюджуються на неї.

На жаль, до цього часу, український виробник не має можливості підтвердити виконання вимог ДСТУ ГОСТ 15.902:2017 [4] у повному обсязі, що, в свою чергу, ускладнює приймання нових моделей залізничної техніки, освоєних українськими підприємствами, Радою по залізничному транспорту Співдружності.

Прийняття Постановою Кабінету Міністрів України від 03.10.2018 р. № 797 [5] модулів оцінки відповідності в сфері залізничного транспорту також не сприяло усуненню проблем.

Відсутність правового зв'язку (тобто конкретних посилань одного з них на інший) між Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту» від 11.07.2013 р. № 494 [2] та Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження модулів оцінки відповідності в сфері залізничного транспорту» від 03.10.2018 р. № 797 [5], а також між Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту» від 30.12.2015 р. № 1194 [3] та Постановою № 797 [5] створює неможливість їхнього сумісного застосування.

Робота з усунення вищезазначених перешкод, до цього часу, просувалася дуже повільно. І тільки з другої половини 2019 року спостерігається деяка активізація процесу.

Наказом Мінінфраструктури від 24.10.2019 р. № 767 [6] затверджений перелік національних стандартів, відповідність яким надає презумпцію відповідності рухомого складу залізничного транспорту, пов'язаних з ним процесів та методів виробництва вимогам Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту. Готується аналогічний перелік для Технічного регламенту безпеки інфраструктури.

Уточнюється перелік конкретної продукції, що підлягає оцінці відповідності вимогам технічних регламентів, а також готується зміна до відповідних Постанов Кабінету Міністрів України.

В зв'язку з тим, що існуючі Технічні регламенти в сфері залізничного транспорту не є придатними до застосування в даний час українські органи з сертифікації вимушені проводити сертифікацію продукції та послуг на відповідність вимогам нор-

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

мативних документів, які на них розповсюджуються, тобто у формі добровільної сертифікації.

У цьому напрямку діяльності також існують технічні бар'єри, пов'язані з відмінною стандартизацією колишнього СРСР.

Протягом 2016-2018 років спостерігалася тенденція звернення зацікавлених сторін з проханням подовжити дію скасованих стандартів. Спостерігалася й позитивна реакція Національного органу зі стандартизації (НОС) на ці звернення.

Але в листі НОС від 13.03.2019 р. № 1-10/2.1.1-11-681 було вказано, що подальше перенесення термінів після видання відповідних наказів ДП «УкрНДНЦ» є неможливим.

Крім того, НОС повідомило, що застосування ГОСТ можна розглядати, як частину ділової практики кожного суб'єкта господарювання. Виробники можуть застосовувати скасовані ГОСТ у своїй господарській діяльності та для своїх професійних потреб як звичайні інструкції, правила тощо, але не можуть робити посилання на такі ГОСТ, тому що вони не є чинними в Україні.

Як варіант, можна вимоги скасованих стандартів встановити у вигляді технічних умов, але це є крок назад.

Таким чином твердження Закону України «Про стандартизацію» щодо добровільного застосування національних стандартів та кодексів усталеної практики залишається тільки твердженням.

Тобто, з однієї сторони чинною Угодою про проведення узгодженої політики в галузі стандартизації, метрології і сертифікації від 13 березня 1992 року, яка була підписана Україною, встановлено, що сторони визнають діючі стандарти «ГОСТ» як міждержавні, зберігають аббревіатуру «ГОСТ» за новими міждержавними стандартами, передбачаючи гармонізацію їхніх вимог з міжнародними, регіональними і передовими національними стандартами.

З іншої сторони Законом України «Про стандартизацію» [7] визначено термін міждержавний стандарт, як регіональний стандарт, передбачений Угодою про проведення узгодженої політики в галузі стандартизації, метрології і сертифікації від 13 березня 1992 року та прийнятий Міждержавною радою із стандартизації, метрології і сертифікації [8].

Не зрозуміло, як можна скасувати в Україні міждержавні стандарти «ГОСТ», прийняті Міждержавною радою із стандартизації, метрології і сертифікації, не порушуючи умов Угоди ?

Добровільна сертифікація на відповідність вимогам технічних умов також має недоліки. В зв'язку з тим, що міждержавні стандарти «ГОСТ» скасовуються, а сучасне законодавство не вимагає обов'язкової перевірки та державної реєстрації технічних умов, утворюється ситуація, коли на однакову продукцію декілька виробників розробляють декілька варіантів технічних умов. Передбачити внесення усіх варіантів технічних умов кожного виробника до сфери акредитації органів з сертифікації та випробувальних підрозділів неможливо, а розширення сфери акредитації також потребує певного часу.

Перелічені недоліки не дозволяють здійснити акредитацію в НААУ органів з сертифікації (ОС) на діяльність з оцінки відповідності за вимогами регламентів, що у свою чергу не дозволяє застосувати до ОС процедуру призначення на діяльність за цими регламентами. Дотримання цих процедур також потребує певного часу.

Сподіваємось, що цей час не буде дуже тривалим.

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

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. Постанова Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 494 «Про затвердження Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту», с. 8.
3. Постанова Кабінету Міністрів України від 30.12.2015 № 1194 «Про затвердження Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту», с. 9.
4. ДСТУ ГОСТ 15.902:2017 (ГОСТ 15.902-2014, IDT) «Система розроблення та постановлення продукції на виробництво. Залізничний рухомий склад. Порядок розроблення та постановлення продукції на виробництво», с. 35.
5. Постанова Кабінету Міністрів України від 03.10.2018 № 797 «Про затвердження модулів оцінки відповідності в сфері залізничного транспорту», с. 43.
6. Наказ Мінінфраструктури від 24.10.2019 р. № 767 [1] Про затвердження переліку національних стандартів, відповідність яким надає презумпцію відповідності рухомого складу залізничного транспорту, пов'язаних з ним процесів та методів виробництва вимогам Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту, с. 17.
7. Закон України «Про стандартизацію» (документ 1315-VII, поточна редакція від 03.07.2019). - Режим доступу. – <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1315-18> (22.11.2019).
8. Угода про проведення узгодженої політики в галузі стандартизації, метрології і сертифікації від 13 березня 1992 (документ 997_102, поточна редакція від 22.11.2007). - Режим доступу. – https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_102 (22.11.2019).