

**Н. П. Герко**

Державне підприємство «Український науково-дослідний інститут вагонобудування», вул. І. Приходька, 33, м. Кременчук, Полтавська обл., 39621, Україна  
Телефон: (05366) 6-02-50, E-mail: ninagerko@gmail.com  
ORCID 0009-0007-9216-8511

**Ж. О. Семко**

Державне підприємство «Український науково-дослідний інститут вагонобудування», вул. І. Приходька, 33, м. Кременчук, Полтавська обл., 39621, Україна  
Телефон: (05366) 6-02-50, E-mail: shaganne@gmail.com  
ORCID 0000-0003-0047-8509

### ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ СЕРТИФІКАЦІЇ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

*Система обов'язкової державної сертифікації, основою для якої були стандарти серії ДСТУ 3400, була скасована у 2018 році. Їй на заміну було впроваджено систему технічного регулювання, в положеннях якої на підставі Закону України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності» встановлено обов'язковість відповідності продукції, процесів та послуг (далі – продукція) вимогам застосованих технічних регламентів.*

*Варто зауважити, що є хибною думка про те, що із скасуванням вищезгаданих стандартів щодо обов'язкової сертифікації, сертифікація, як процедура встановлення відповідності продукції вимогам нормативних документів, стала не потрібною.*

*Це зовсім не так, оскільки у законі «Про технічні регламенти та оцінку відповідності» встановлено термін «сертифікація» у такому визначенні: «сертифікація - підтвердження відповідності третьою стороною, яке стосується продукції, процесів, послуг, систем або персоналу».*

*При цьому термін «підтвердження відповідності» в тому ж законі визначено таким чином: «підтвердження відповідності - видача документа про відповідність, яка ґрунтується на прийнятому після критичного огляду рішенні про те, що виконання заданих вимог було доведено».*

*Отже, не зважаючи на прийняте рішення щодо скасування стандартів державної системи сертифікації, сертифікація, як підтвердження відповідності третьою стороною, займає відповідне важливе місце у системі оцінки відповідності продукції.*

*Ключові слова: оцінка відповідності, сертифікація, заявлені (або встановлені) вимоги, підтвердження відповідності.*

© Герко Н.П., Семко Ж. О., 2023

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

---

### Вступ

У сучасних умовах не можливо уявити собі життя без використання різноманітних товарів, послуг, програмних продуктів тощо. Не є виключенням з цього переліку й продукція залізничного призначення.

При цьому, під час експлуатації технічних об'єктів промислового чи побутового характеру головною рисою стає їхнє безпечне використання, надійна робота, відповідність функціональному призначенню.

З цієї точки зору залізничний транспорт є об'єктом підвищених, більш жорстких вимог щодо забезпечення безпеки, надійності, міцності.

Для забезпечення впевненості споживачів у якості та безпеці використовуваної продукції у Європейському Союзі було створено низку законодавчих документів «нового» та «глобального» підходів, які визначили основні засади підтвердження відповідності продукції заданим вимогам. Створення сучасної системи технічного регулювання та споживчої політики в Україні продиктоване положеннями документів «нового» та «глобального» підходів та є логічним рішенням щодо вступу нашої країни у світову організацію торгівлі. При цьому ця система має бути сумісною з аналогічними системами розвинених країн. Об'єктивною необхідністю на нинішньому етапі є використання таких засобів, які б сприяли міжнародному обміну товарами і послугами, підвищенню якості та конкурентоспроможності на всіх рівнях виробництва і торгівлі. Застосування стандартів, технічних регламентів, процедур оцінки відповідності та здійснення ринкового нагляду є основним підґрунтям для досягнення кінцевої мети - задоволення очікувань споживачів, забезпечення надійного захисту життя, здоров'я, створення безпечних умов праці та охорони навколишнього природного середовища в інтересах населення всіх країн світу.

Головною метою державної політики України у сфері технічного регулювання є забезпечення високого рівня захисту прав споживачів в наданні можливості вільного вибору безпечних і якісних товарів (робіт, послуг), а також сприяння вільному руху товарів на державному і світовому ринках.

Основними елементами створеної в нашій країні системи технічного регулювання є: закони; технічні регламенти; національні стандарти, що гармонізовані з міжнародними і європейськими; процедури підтвердження відповідності; нагляд за виконанням обов'язкових вимог.

Для висвітлення головної теми статті щодо перспективних напрямків розвитку сертифікації продукції, зокрема для залізничного транспорту, слід звернути увагу на загально відомі основні цілі сертифікації товарів, процесів, послуг і робіт. Ковшова І.О. та Нестеров Є.А. [1] визначають такі основні цілі сертифікації:

- запобігання реалізації продукції, небезпечної для життя, здоров'я, майна громадян і навколишнього природного середовища;
- сприяння споживачам у виборі продукції; яка за своїми якісними показниками відповідає їхнім очікуванням;
- створення умов для участі суб'єктів господарювання у міжнародному економічному, науково-технічному співробітництві та міжнародній торгівлі;
- забезпечення конкурентоспроможності підприємств як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках.

Також слід зазначити, що у процесі визначення відповідності продукції встановленим вимогам не останню роль відіграє якість продукції. Незаперечним є той факт, що за рівних умов виробництва продукції, встановлення однакової цінової

політики, конкурентоспроможною стає та продукція, якість якої має більш високий рівень.

На підставі вище зазначеного постає питання: «Де та яким чином встановлено критерії, згідно з якими оцінюється якість продукції, та в решті решт встановлюється її відповідність заданим вимогам?»

### **Аналіз останніх досліджень і постановка проблеми**

Дослідженням стосовно сертифікації продукції присвячено велику кількість робіт. Зокрема уже згаданих авторів Ковшової І.О. та Нестерова Є.А. щодо сертифікації продукції як засобу підвищення конкурентоспроможності підприємства [1], Грищенко О.Ф. щодо методології управління, оцінювання та контролю якості для різних видів товарів (продукції, послуг), вивчення нормативно-законодавчих, організаційних та економічних питань з управління, оцінювання та контролю якості товарів [2], Федорович В.О. приділяє увагу підходам і способам випробувань продукції на відповідність, та методам контролю характеристик різних показників продукції, що має пройти сертифікацію [3]. У навчальному посібнику для студентів вищих навчальних закладів з підготовки спеціалістів та магістрів зі спеціальності «Якість, стандартизація та сертифікація» [4] викладено сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку стандартизації й сертифікації, теоретичні основи, порядок та процедури проведення робіт зі стандартизації та сертифікації продукції і послуг. Велику увагу приділено напрямкам розвитку системи технічного регулювання України щодо організації процесів стандартизації та оцінювання відповідності, зокрема впровадження міжнародних нормативних документів і технічних регламентів об'єктів технічного регулювання та застосування методів і моделей оцінки ризиків продукції та управління ризиками в системах нормативного регулювання. Печиліною О. В. у [5] розглянуті питання подальшої реалізації державної політики у сфері стандартизації, технічного регулювання та гармонізації з нормами ЄС, які є актуальними і потребують досліджень.

У перелічених вище роботах [1-5] приділено увагу великій кількості питань, пов'язаних із сертифікацією, стосовно її цілей, методології, методів впровадження систем сертифікації, практичного значення її результатів. Це певною мірою вже встановлені (випробувані) факти. А ось питанню аналізу перспективних напрямків розвитку сертифікації на залізничному транспорті приділено недостатньо уваги, що і послугувало метою цього дослідження.

### **Матеріали та методи дослідження**

З погляду впровадження системи технічного регулювання, положення якої встановлюють згідно із частиною 1 статті другої Закону України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності» [6] обов'язковість відповідності «продукції, яка вводиться в обіг, надається на ринку або вводиться в експлуатацію, а у випадках, визначених частиною другою статті 11 цього Закону, - перебуває в експлуатації в Україні» вимогам прийнятих технічних регламентів із застосуванням передбачених ними процедур оцінки відповідності, стає потрібним розглянути питання щодо проведення сертифікації взагалі та можливостей її перспективного розвитку, зокрема для продукції залізничного транспорту.

Нагадуємо, що сертифікація – це підтвердження відповідності продукції третьою стороною. Як третя сторона відповідно до закону [6] виступає орган з оцінки відповідності, тобто – «орган (підприємство, установа, організація чи їх структурний

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

---

підрозділ), що здійснює діяльність з оцінки відповідності, включаючи калібрування, випробування, сертифікацію та інспектування». Якщо підтвердження відповідності може бути здійснено тільки на підставі проведеної оцінки відповідності і, отже, є результатом цієї оцінки, то сертифікація – це оцінювання відповідності, тобто «процес доведення того, що задані вимоги, які стосуються продукції, процесу, послуги, системи, особи чи органу, були виконані».

Термін «задані вимоги» у законі [6] визначено так: «задані вимоги - заявлені потреби чи очікування, які зафіксовані в технічних регламентах, стандартах, технічних специфікаціях або в інший спосіб».

Якщо в частині першій статті 25 закону [6] визначено, що «оцінка відповідності вимогам технічних регламентів здійснюється у випадках і шляхом застосування процедур оцінки відповідності, які визначені в таких технічних регламентах», то здійснення сертифікації відбувається шляхом встановлення відповідності вимогам, визначеним у стандартах, технічних специфікаціях, тобто нормативних документах.

Скасування державної системи сертифікації, положення якої встановлювали обов'язкові вимоги до органів з сертифікації продукції, послуг, або персоналу, або систем, надало можливість цим органам створювати та запроваджувати свої системи та свої схеми сертифікації. Але більшість з них не стали руйнувати вже випробувані системи та схеми, вирішив провести їх вдосконалення з урахуванням сучасних законодавчих вимог.

Ті органи, що зуміли швидко зорієнтуватись у сьогоденні, ефективно працюють й досі.

Та оскільки вдосконаленню не має меж, робота з підвищення ефективності діяльності не припиняється. Об'єктивним фактором у підвищенні ефективності діяльності є кваліфікований персонал, оскільки всі види робіт з сертифікації та підтвердження відповідності базуються на високій компетенції фахівців, які реалізують їх процедури і розробляють нормативно-методичні документи.

Крім того, досвід робіт в цій сфері підтверджує необхідність підготовки фахівців з питань стандартизації, сертифікації, підтвердження відповідності та управління якістю не тільки для органів з сертифікації та випробувальних лабораторій, а і для підприємств промисловості і сфери послуг, тобто для тих, хто працює на стадії забезпечення відповідного рівня якості і займається підготовкою до сертифікації результатів своєї роботи.

Щодо створення власної системи сертифікації, наприклад, на офіційні сторінці ДП «Рівнестандартметрологія» надано такі основні положення, які реалізуються під час оцінки відповідності та сертифікації:

- об'єктивність та достовірність: незалежність від виробника та споживача, сучасність випробувальної бази та професійність персоналу відповідно;
- реалізація державної політики в сфері виробництва та відповідність інформації, стандартам, якості;
- добровільність або обов'язковість;
- запобігання дискримінації в сертифікації продукції вітчизняних та закордонних виробників;
- забезпечення виробнику або замовнику права вибору органу сертифікації та випробувальної лабораторії;

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

---

- багатоцільове застосування сертифікатів, технічних регламентів і інших документів відповідності виробником, реалізатором, споживачем, митницею, органами нагляду, біржами, аукціонами та інше;

- доступність та відкритість інформації про позитивні результати або про припинення дії сертифікату;

- різнобічність типів і засобів лабораторних випробувань при сертифікації продукції за характером виробництва, призначення та її специфіки» [7].

Вище перелічені положення є загальними для органів сертифікації, акредитованих відповідно до ДСТУ ENISO/IEC17065 [8]. При цьому, слід зазначити, що створення власних систем сертифікації кожного органу базується в основному на тих вимогах, які встановлено в нормативних документах на продукцію, що входить до сфери акредитації органу.

Слід також зазначити, що розвиток технічного прогресу впливає й на розвиток системи сертифікації, висуваючи вимоги щодо застосування нових підходів, методів, засобів. Так, на думку експертів [9, 10], є дуже перспективним напрямком впровадження такої системи, за якої сертифікація починається з/або стосується стадії проектування, що відповідає одному із способів проведення експертизи за модулем оцінки відповідності СВ «експертиза типу», визначеним у Модулях оцінки відповідності в сфері залізничного транспорту [11], а саме у частині 24 зазначено:

- проведення оцінки адекватності технічного проекту складової шляхом експертизи технічної документації та підтвердних доказів, без дослідження зразка (експертиза проекту типового зразка);

- проведення оцінки адекватності технічного проекту складової шляхом експертизи технічної документації та підтвердних доказів, з дослідженням однієї або кількох значущих частин зразків складової, що є репрезентативними для передбаченого виробництва, (поєднання експертизи типового зразка та його проекту)».

В цьому контексті перспективним заходом може стати адаптування до процедур оцінки відповідності, що містяться в модулях, вже визначених сталих схем сертифікації, наприклад сертифікації одиничного виробу, або сертифікація партії продукції, або сертифікація продукції, що випускається серійно, з обстеженням чи атестацією виробництва, чи на підставі сертифікованої системи управління якістю.

Підвищення різноманітності схем дозволить заявнику обирати найбільш прийнятну з них як з точки зору витрат, так і з урахуванням ступеня безпеки продукції, обсягів і характеру її виробництва, обігу та застосування. А процедурне наближення схем сертифікації до модулів оцінки дозволить отримати можливість адекватного порівняння одержаних результатів.

У світлі прагнення України до європейських цінностей у сфері технічного регулювання стає актуальним впровадження національних стандартів, гармонізованих з міжнародними та європейськими. Зобов'язання України щодо зближення технічного регулювання, стандартів та оцінки відповідності визначені у статті 56 УГОДИ ПРО АСОЦІАЦІЮ між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [12] (далі – Угода). Зокрема:

1. Україна вживає необхідних заходів з метою поступового досягнення відповідності з технічними регламентами ЄС та системами стандартизації, метрології, акредитації, робіт з оцінки відповідності та ринкового нагляду ЄС та

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

---

зобов'язується дотримуватися принципів та практик, викладених в актуальних рішеннях та регламентах ЄС.

8. Україна поступово впроваджує з від Європейських стандартів (EN) як національні стандарти, зокрема гармонізовані європейські стандарти, добровільне застосування яких вважається таким, що відповідає вимогам законодавства, зазначеного у Додатку III до цієї Угоди. Одночасно з таким впровадженням Україна скасовує конфліктні національні стандарти, зокрема застосування міждержавних стандартів (GOST/ГОСТ), розроблених до 1992 року. Крім цього, Україна поступово вживатиме інших необхідних заходів щодо виконання умов набуття членства згідно з вимогами, що застосовуються до повноправних членів європейських організацій зі стандартизації».

Слід зазначити, що відповідно до визначених Угодою зобов'язань, Україна поступово впроваджує або методом підтвердження мовою оригіналу або методом перекладу міжнародні та європейські стандарти, велика кількість з яких стосується залізничного транспорту та суміжних видів продукції.

При цьому слід звернути увагу, що наявність відмінностей щодо технічних, кліматичних, геологічних та географічних особливостей України ускладнює безпосереднє та пряме запровадження стандартів ЄС у галузі залізничного транспорту. Аналіз положень певних стандартів, що стосуються залізничної техніки, підтверджує це припущення.

Але не зважаючи на перелічені особливості, що є об'єктивною реальністю залізничного транспорту України внаслідок успадкованих технічних рішень стосовно конструкції рухомого складу, показників динаміки, навантаження на вісь тощо, у прагненні щодо вдосконалення сучасної системи залізничного транспорту існує багато спільного.

Наприклад, положеннями Директиви 2008/57/ЄС [13] визначено необхідність:

- підвищити зв'язок та сумісність національних залізничних мереж та доступ до них шляхом запровадження будь-яких необхідних заходів у сфері технічної стандартизації для того, щоб громадяни Союзу, суб'єкти господарювання, регіональні та місцеві органи влади могли повноцінно користуватись перевагами встановлення зони без внутрішніх кордонів;

- створити особливо високу сумісність між характеристиками інфраструктури та самого транспорту та ефективного зв'язку між інформаційними та комунікативними системами різних управлінь інфраструктури та залізничних підприємств. Рівень ефективності, безпеки, якості обслуговування та витрат залежить від сумісності, зв'язку та, зокрема, від інтероперабельності залізничної системи.

При цьому, забезпечення інтероперабельності залізничної системи покладається на виконання вимог розроблених технічних специфікацій інтероперабельності (TSI). Робота з розроблення TSI «виявила необхідність висвітлення зв'язку між обов'язковими вимогами та TSI з одного боку, та між Європейськими стандартами та іншими нормативними документами з іншого. Зокрема, необхідно встановити чітку межу між стандартами чи частинами стандартів, які мають бути обов'язковими з метою досягнення цілей цієї Директиви, та «гармонізованими» стандартами, що були розроблені у дусі нового підходу до технічної гармонізації та стандартизації» (пункт 12 вступної частини [13]).

Метою забезпечення інтероперабельності є безперешкодне прямування поїздів із однієї країни в іншу із забезпеченням сумісності основних підсистем, робота

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

яких пов'язана із визначенням місця знаходження поїзда, виконанням графіка руху, виявленням пошкоджень, передачею інформації, своєчасним спрацюванням сигналізації та зв'язку.

Для досягнення цієї мети стає логічним та доречним встановлення обов'язкових вимог, встановлених у додатку III Директиви 2008/57/ЄС [13], які є однаковими для усіх учасників, щодо підсистем, які визначено у додатку II цієї Директиви. До таких підсистем належать:

- *інфраструктура* – інфраструктура станцій (платформи, зони доступу, включаючи потреби осіб з обмеженими фізичними можливостями тощо), захисне обладнання та обладнання безпеки;

- *контрольно-командна та сигнальна системи* – все обладнання, необхідне для забезпечення безпеки, керування та контролю за рухом поїздів, авторизованих щодо руху по мережі;

- *управління транспортом та експлуатацією* – процедури та пов'язане обладнання, що забезпечує одночасну роботу різних структурних підсистем як під час нормальної, так і під час зниженої експлуатації, зокрема, профпідготовка, водіння поїздів, планування та управління рухом поїздів.

- *телематика* – довідники з питань обслуговування пасажирів, включаючи системи надання інформації до та під час поїздки, бронювання, систему оплати, управління багажем, управління зв'язком між поїздами та іншими видами транспорту; довідники з вантажних послуг, включаючи інформаційні системи (поточний моніторинг вантажу та поїздів), системи розміщення, бронювання, оплати, виставлення рахунку-фактури, управління зв'язком з іншими видами транспорту та складання електронних супровідних документів;

- *рухомий склад* – командна та контрольна системи всього обладнання поїзду, двері, інтерфейс людина/машина (машиніст, поїзна бригада, пасажирів, включаючи осіб з обмеженими фізичними можливостями), прилади активного та пасивного захисту, індивідуальні засоби захисту для пасажирів та поїзної бригади;

- *обслуговування* – процедури, пов'язане обладнання, центри логістики обслуговування та резервів, що забезпечують обов'язкове коректуючи та запобіжне обслуговування з метою встановлення інтегрованості залізничної системи та гарантування необхідної ефективності.

Відповідність перелічених підсистем встановленим в TSI обов'язковим вимогам надає можливість використання рухомого складу у будь-якій з країн-членів ЄС.

При цьому посилання в TSI на гармонізовані європейські стандарти визначають більш конкретні вимоги, яким мають відповідати застосовні підсистеми залізничного транспорту. Таким чином встановлення відповідності продукції вимогам гармонізованих європейських стандартів надає презумпцію відповідності для поширення продукції на європейському ринку, що стає позитивною перспективою для вітчизняних виробників.

Але слід зазначити, що відповідно до прийнятих в Україні Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту [14], Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту [15], Модулів оцінки відповідності у сфері залізничного транспорту [11], Постанови КМУ від 26.01.2022 № 53 Про затвердження змін до технічних регламентів безпеки інфраструктури та рухомого складу [16] в системі технічного регулювання стосовно залізничного транспорту існують певні відмінності від прийнятої системи технічного регулювання в ЄС.

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

---

До цих відмінностей належать такі:

- інше визначення підсистем залізничного транспорту (частина 117 [11]);
- визначення переліків продукції, що підлягають обов'язковій оцінці відповідності із зазначенням певних видів продукції (додаток 1 до технічного регламенту безпеки інфраструктури та додаток 1 до технічного регламенту безпеки рухомого складу [16]);
- визначення переліків національних стандартів для цілей застосування технічних регламентів (накази Міністерства інфраструктури [17] та [18]).

Оскільки в додатках до технічних регламентів [14] та [15] відповідно до [16] наведено переліки конкретних видів продукції для залізничного транспорту, які є основними об'єктами, що забезпечують функціонування залізничного транспорту та які підлягають обов'язковій оцінці відповідності вимогам технічних регламентів, решта видів продукції не підпадає під дію технічних регламентів [14] та [15].

Але частиною п'ятою статті 11 Закону України «Про залізничний транспорт» [19] встановлено, що «рухомий склад, обладнання та інші технічні засоби, які постачаються залізничному транспорту, повинні відповідати вимогам безпеки руху, схоронності вантажів, охорони праці, екологічної безпеки і мати відповідний сертифікат».

Слід звернути увагу, що право видавати сертифікат (зокрема сертифікат відповідності) мають тільки органи, які здійснюють оцінку відповідності, як третя незалежна сторона, тобто органи з сертифікації.

Отже, для постачання продукції будь-якої складності, конструкції, властивостей для потреб залізничного транспорту наявність відповідного сертифікату стає необхідністю. При цьому, незаперечним є той факт, що в тендерній документації на закупку продукції для потреб залізничного транспорту через систему PROZZORO міститься вимоги щодо наявності сертифіката відповідності.

Положення закону [6] не висувають вимог щодо здійснення процесу сертифікації, але в статті 24 встановлено таке:

1. Здійснення добровільної оцінки відповідності не вимагається технічними регламентами.
2. Добровільна оцінка відповідності здійснюється на добровільних засадах, в будь-яких формах, включаючи випробування, декларування відповідності, сертифікацію та інспектування, та на відповідність будь-яким заявленим вимогам.
3. Орган з оцінки відповідності залучається до здійснення добровільної оцінки відповідності на умовах, визначених договором між заявником і таким органом».

Отже, добровільна оцінка (сертифікація) продукції, здійснена третьою стороною, надає підстави та створює можливість для підвищення конкурентоспроможності продукції, створення сприятливих умов її просуванню на ринку, забезпечення відповідності вимогам тендерної документації.

### **Висновки**

Таким чином, як напрямки перспективного розвитку сертифікації можна визначити:

1. Гармонізацію вітчизняних стандартів з міжнародними та європейськими, необхідність якої викликана широким розвитком торгового співробітництва, наявністю в ЄС процедур обов'язкового підтвердження відповідності продукції, як необхідної умови для допуску товарів на європейський ринок.



## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

---

2. Удосконалення методів сертифікації, зокрема вдосконалення схем сертифікації. Продовження наближення схем сертифікації до європейських. Введення схем, що передбачають застосування декларації про відповідність, яку використовують як спосіб доказу відповідності та яка «пронизує» європейську систему.

3. Забезпечення зворотного зв'язку в діяльності сертифікації. До сих пір не налагоджена система збору інформації про ефективність сертифікації, зокрема у випадку визначення конкурентоспроможності продукції. Така інформація, зокрема, повинна забезпечувати отримання відомостей про потенційно небезпечну продукцію, а також статистичні дані про нещасні випадки, пов'язані з застосуванням такої продукції.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Ковшова І.О., Нестеров Є.А. Сертифікація продукції як засіб підвищення конкурентоспроможності підприємства [Електрон. ресурс]: Чорноморські економічні студії / Економіка та управління підприємствами / вип. 65.2021/ С. 66-71
2. Гриценко О.Ф. Стандартизація та сертифікація товарів і послуг. конспект лекцій/ Сумський державний університет Навчально-науковий інститут фінансів, економіки та менеджменту імені Олега Балацького. Суми, 2019. 54 с.
3. Федорович В.О. КОНСПЕКТ ЛЕКЦІЙ з дисципліни «Сертифікація продукції та послуг»/ Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут». Харків, 2007. 299 с.
4. Стандартизація і сертифікація продукції та послуг : навч. посіб. / Н. А. Медведєва, О. В. Радько, О. Д. Близнюк, М. М. Регульський. К. : НАУ, 2013. 400 с
5. Печиліна О. В. Питання гармонізації вітчизняної нормативно-правової бази в галузі стандартизації та технічного регулювання відповідно до вимог Європейського Союзу / [Електрон. ресурс] : Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції. Спецвипуск. 2019. Режим доступу: <file:///I:/K%20статья%20для%20НП/18.pdf>
6. Про технічні регламенти та оцінку відповідності [Електрон. ресурс] : Закон України від 15 січня 2015 року № 124-VIII. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/124-19#Text>.
7. Загальні поняття з сертифікації та оцінки відповідності. Державне підприємство «Рівненський науково-виробничий центр стандартизації, метрології та сертифікації» [Електрон. ресурс]. Режим доступу: <http://www.csmc.com.ua/?p=426>
8. Оцінка відповідності. Вимоги до органів з сертифікації продукції, процесів та послуг. ДСТУ EN ISO/IEC 17065:2019 (EN ISO/IEC 17065:2012, IDT; ISO/IEC 17065:2012, IDT). [Чинний від 2021-01-01]. Київ : ДП «УкрНДНЦ», 2012. 21 с. (Нац. стандарт України).
9. Міжнародне технічне регулювання : навч. посіб. / Сафонова О.М., Селютіна Г.А., Нечипорук М.В., Селютін В.М Харківський державний університет харчування і торгівлі / Харків, 2013. 374 с.
10. Основи стандартизації, сертифікації та управління якістю : конспект лекцій / І.І. Федченко. Харків. : Український державний університет залізничного транспорту, 2020. С. 67
11. Про затвердження Модулів оцінки відповідності у сфері залізничного транспорту [Електрон. ресурс] : Постанова Кабінету Міністрів України від 03 жовтня 2018 року № 797. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/797-2018-%D0%BF#Text>
12. Угода про асоціацію між Україною з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [Електрон. ресурс] : Закон України від 16 вересня 2014 р. № 1678-VII. Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text).
13. Про оперативну сумісність/ інтеоперабельність залізничних систем у межах Співтовариства (Оновлена). Директива 2008/57/ЄС ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ від 17 червня 2008 року Офіційний вісник Європейського Союзу/ 18.7.2008 . 45 с.
14. Про затвердження Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту [Електрон. ресурс] : Постанова Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 року № 494. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/494-2013-%D0%BF#Text>.
15. Про затвердження Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту [Електрон. ресурс] : Постанова Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2015 року № 1194. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1194-2015-%D0%BF#Text>

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

---

16. Про внесення змін до Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту і Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту [Електрон. ресурс] : Постанова Кабінету Міністрів України від 26 січня 2022 р. № 53. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/53-2022-%D0%BF#Text>

17. Про затвердження Переліку національних стандартів для цілей застосування Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту [Електрон. ресурс]: Наказ Міністерства інфраструктури України від 31 січня 2022 року № 60. Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/documents/2146.html>.

18. Про затвердження Переліку національних стандартів для цілей застосування Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту [Електрон. ресурс] : Наказ Міністерства інфраструктури України від 03 лютого 2022 року № 69. Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/documrnts/2139.html>.

19. Про залізничний транспорт [Електрон. ресурс]: Закон України від 4 липня 1996 року, № 273/96ВР. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text>.

### ***Nina Herko***

State Enterprise «Ukrainian Scientific Railway Car Building Research Institute»

33 I. Prykhodka St., Kremenchuk, 39621, Ukraine

Tel.: +380 536(6) 60250, E-mail: [ninagerko@gmail.com](mailto:ninagerko@gmail.com)

ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-9216-8511>

### ***Zhanna Semko***

State Enterprise «Ukrainian Scientific Railway Car Building Research Institute»

33 I. Prykhodka St., Kremenchuk, 39621, Ukraine

Tel.: +380 536(6) 60250, E-mail: [shaganne@gmail.com](mailto:shaganne@gmail.com)

ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-0047-8509>

## PROSPECTIVE TRENDS OF RAIL TRANSPORT CERTIFICATION DEVELOPMENT

*The system of mandatory state certification based on the standards of the series DSTU 3400, was canceled in 2018. To replace it, a system of technical regulation was implemented, in the provisions of which, on the basis of the Law of Ukraine "On Technical Regulations and Conformity Assessment", compliance of products, processes and services (hereinafter - products) with the requirements of applicable technical regulations was established.*

*It is worth noting that there is a misconception that cancellation of the above-mentioned standards for mandatory certification has made certification a procedure for establishing compliance of products with the requirements of regulatory documents unnecessary.*

*This is not the case at all, since the law "On technical regulations and conformity assessment" establishes the term "certification" in the following definition: "certification – confirmation of conformity by a third party, which concerns products, processes, services, systems or personnel."*

*At the same time, the term "confirmation of compliance" is defined in the same law as follows: "confirmation of compliance is the issuance of a document on compliance, which is based on a decision made after a critical review that the fulfillment of the specified requirements has been proven."*

*Therefore, regardless of the decision to cancel the standards of the state certification system, certification, as confirmation of conformity by a third party, occupies a correspondingly important place in the product conformity assessment system.*

**Keywords:** conformity assessment, certification, declared (or established) requirements, confirmation of conformity.

### REFERENCES

- 1 Kovshova, I.O., & Niestierov, Ye.A. (2021). Sertyfikatsiya produktii yak zasib pidvyshchennya konkurentospromozhnosti pidpriemstva [Product certification as a means of increasing the competitiveness of the enterprise]. *Chornomorski ekonomichni studii. Ekonomika ta upravlinnya pidpriemstvamy - Black Sea Economic Studies. Economics and Enterprise Management*, 65, 66-71[in Ukrainian].
- 2 Gryshchenko, O.F. (2019). *Standartyzatsiyata sertyfikatsiya tovariv i posluh: konspekt lektsii [Standardization and certification of products and services: lecture notes]*. Sumy: Sumskiy derzhavnyi universytet Navchalno-naukoviy instytut finansiv, ekonomiky ta menedzhmentu imeni Oleha Balatskoho [in Ukrainian].
- 3 Fedorovych, V.O. (2007). *Sertyfikatsiya produktii ta posluh: konspekt lektsiy [Certification of products and services: lecture notes]*. Kharkiv: Natsionalniy tekhnichnyi universytet «Khatkovskii politekhnichnyi instytut». [in Ukrainian].
- 4 Miedviedieva, N. A., Radko, O. V. Blyznyuk, O. D., & Rehulskyi, M. M. (2013). *Standartyzatsiya i sertyfikatsiya produktiita posluh: navch. posib. [Standardization and certification of products and services]*. Kyiv: NAU [in Ukrainian].
- 5 Pechylina, O. V. (2019). *Pytannya harmonizatsii vitchyznyanoi normatyvno-pravovoi bazy v haluzi standartyzatsii ta tekhnichnoho rehulyuvannya vidpovidno do vymoh Yevropeyskoho Soyuzu: Aktualni problemy vitchyznyanoi yurysprudentsii. Spetsvyypusk. [Issues of harmonization of national normative legal base in standardization and technical regulation accordingly to requirements of European Union]*. Retrieved from: file:///I:/K%20статья%20для%20НП/18.pdf [in Ukrainian].
- 6 Zakon Ukrainy Pro tekhnichni rehlementy ta otsinky vidpovidnosti vid [Law of Ukraine “About technical regulations and conformity assessment” from January 15, № 124-VIII]. (2015, January 15). *Vidomosti Verkhovnoi Rady – Bulletin of Verkhovna Rada of Ukraine*. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/124-19#Text> [in Ukrainian]
- 7 Zahalni ponyattya z sertyfikatsii ta otsinky vidpovidnosti [General concepts of certification and conformity assessment]. *Derzhavne pidpriemstvo «Rivnenskiy nauково-vyrobnychiy tsentr standartyzatsii, metrolohi ita sertyfikatsii» - State enterprise "Rivne Scientific and Production Center of Standardization, Metrology and Certification"*. Retrieved from: <http://www.csmc.com.ua/?p=426> [in Ukrainian].
- 8 Otsinka vidpovidnosti. Vymohy do orhaniv z sertyfikatsii produktii, protsesiv ta posluh [Conformity assessment – Requirements for bodies certifying products, processes and services]. (2020). *DSTU EN ISO/IEC 17065:2019 (EN ISO/IEC 17065:2012, IDT; ISO/IEC 17065:2012, IDT)*. - from 1<sup>st</sup> of January 2021. Kyiv : DP «UkrNDNTS» [in Ukrainian].
- 9 Safonova, O.M., Selyutina, H.A., Nechyporuk, M.V., & Seliutin, V.M (2013). *Mizhnarodne tekhnichne rehulyuvannya: navch. posib. [International technical regulation: textbook]*. Kyarkiv: Kharkibskiy derzhavnyi universytet kharchuvannua i torhivli [in Ukrainian].
- 10 Fedchenko, I.I. (2020). *Osnovy standartyzatsii, sertyfikatsii ta upravlinnia yakistiu : konspekt lektsii [Basics of standardization, certification and quality management: lecture notes]*. Kharkiv: Ukrainskiy derzhavnyi universytet zaliznychnoho transportu [in Ukrainian].
- 11 *Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy Pro zatverdzhennya Moduliv otsinky vidpovidnosti u sferi zaliznychnoho transportu [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine “Conformity assessment modules in the field of railway transport” from 3d October 2018, № 797]*. (2018, October 3). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/797-2018-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].
- 12 *Zakon Ukrainy “Uhoda pro asotsiatsiu mizh Ukrainoiu, z odnii storony, ta Yevropeiskym Soiuzom, Yevropeiskim spivtovarystvom z atomnoi enerhii i ikhnimy derzhavamy-chlenamy, z inshoi storony” vid 16 ver. 2014 r. № 1678-VII [ASSOCIATION AGREEMENT between Ukraine, on the onehand, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their member states, on the other hand. No. 1678-VII]*. (2014, September 16) Retrieved from: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text) [in Ukrainian].
- 13 Pro operativnu sumisnist/ interoperabelnist zaliznychnykh system u mezhakh Spivtovarystva (Onovlena). Dyrektyva 2008/57/EC YEVIROPEYSKOHO PARLAMENTU TA RADY vid 17 chervnya 2008 roku [On interoperability/interoperability of railway systems within the Community (Recast). (2008, June

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

---

17). *Ofitsiyni visnyk Yevropeyskoho Soyuzu 18.7.2008 - Official Journal of the European Union 18.7.2008* [in Ukrainian].

14 *Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy Pro zatverdzhennya Tekhnichnoho rehlamentu bezpeky infrastruktury zalizhnychnoho transport vid 11 lyp. 2013 № 494* [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On the approval of the Technical Regulations for the Safety of Infrastructure of Railway Transport", No. 494]. (2013, July 4). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/494-2013-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].

15 *Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30 grudnya 2015 roku № 1194 Pro zatverdzhennia Tekhnichnoho rehlamentu bezpeky rukhomoho skladu zalizhnychnoho transportu* [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine On the approval of the Technical Regulations for the Safety of Rolling Stock of Railway Transport from December 30, 2015]. (2015, December 30). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1194-2015-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].

16 *Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy "Pro vnesennia zmin do Tekhnichnoho rehlamentu bezpeky infrastruktury zalizhnychnoho transport i Tekhnichnoho rehlamentu bezpeky rukhomoho skladu zalizhnychnoho transportu" vid 26 sichnnya 2022 roku № 53* [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine On approval of changes to the Technical Regulations of Infrastructure of Railway Transport and for the Safety of Rolling Stock of Railway Transport" from January 26 2022]. (2022, January 26). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/53-2022-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].

17 *Nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrainy Pro zatverdzhennia Pereliku natsionalnykh standartiv dlia tsiley zastosuvannia Tekhnichnoho rehlamentu bezpeky rukhomoho skladu zalizhnychnoho transport vid 31 sichnia 2022 roku № 60* [Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine On the approval of the List of national standards for the purposes of applying the Technical Regulation of Railway Rolling Stock Safety from January 31 2022 roku No. 60]. (2022, January 31). Retrieved from: <https://mtu.gov.ua/documents/2146.html> [in Ukrainian].

18 *Nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrainy Pro zatverdzhennia Pereliku natsionalnykh standartiv dlia tsiley zastosuvannia Tekhnichnoho rehlamentu bezpeky infrastruktury zalizhnychnoho transport vid 3 liutoho 2022 roku № 69* [Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine On the approval of the List of national standards for the purposes of applying the Technical Regulation of Railway Transport Infrastructure Safety from 3d February 2022, No. 69]. (2022, February 3). Retrieved from: <https://mtu.gov.ua/documents/2139.html> [in Ukrainian].

19 *Zakon Ukrainy Pro zaliznychnyi transport vid 4 lyp. 1996 roku № 273/96-VR* [Law of Ukraine On Railway Transport" from 4 July 1996 No. 273/96-VR]. (1996, July 4). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy - Bulletin of Verkhovna Rada of Ukraine* (1996, July 4). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96#Text> [in Ukrainian].