

**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: <https://orcid.org/0000-0003-0047-8509>

### ЗАСТОСУВАННЯ ТЕХНІЧНИХ СПЕЦИФІКАЦІЙ ІНТЕРОПЕРАБЕЛЬНОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

*Прагнення України до європейського рівня виробництва продукції, зокрема для залізничного транспорту, є об'єктивним та незаперечним фактом. Але на цьому шляху є певні труднощі, які полягають у існуванні відмінностей української законодавчої системи з технічного регулювання у залізничній галузі, у особливостях національного характеру щодо впровадження нормативно-правових актів у цій сфері, та у дуже повільному процесі впровадження нормативних документів (національних стандартів, гармонізованих з європейськими чи міжнародними) методом перекладу.*

*Угодою про асоціацію між Україною з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони визначено впровадження в Україні високошвидкісного залізничного транспорту із забезпеченням імплементації низки нормативно-правових актів Європейського Союзу (директив, регламентів та рішень), що стосуються зокрема забезпечення інтероперабельності (або експлуатаційної сумісності) рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту.*

*Ключові слова: технічні специфікації інтероперабельності, залізничний транспорт, рухомий склад, інфраструктура, директива, технічний регламент.*

**Вступ.** Відповідно до Угоди про асоціацію між Україною з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода) [1] Україною взято зобов'язання щодо імплементації європейського законодавства у вертикальне та горизонтальне законодавство України.

Передбачені Угодою [1] зобов'язання визначають шляхи для завершення процесу реформування системи технічного регулювання України, яке було розпочато понад десятиріччя тому. Результатом повної імплементації Угоди мало стати створення системи технічного регулювання, яка має бути горизонтально гармонізованою з відповідною системою ЄС. Крім того на законодавчому рівні має бути забезпечено підтримання та розвиток цієї системи у відповідному стані. Тому безліч питань подальшої реалізації державної політики у сфері технічного регулювання, а також у сфері стандартизації, гармонізованої з нормами ЄС, на сьогодні залишаються актуальними і потребують детального визначення та скорішого вирішення.

© Семко Ж. О., 2023

---

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

Печиліна О.В. у [2] аналізує актуальні проблеми та тенденції щодо гармонізації законодавства України до вимог Європейського союзу у сфері технічного регулювання. У збірнику статей [3] як важливий фактор та інструмент посилення стійкості національних економік розглядаються умови міжнародної економічної інтеграції, і перш за все розвинуті її форми, у разі її сприяння формуванню глобальних та регіональних ланцюгів створення доданої вартості, однорідних умов діяльності компаній через регуляторну кооперацію, здійсненню науково-технічній співпраці перш за все у новітніх галузях та технологіях. Автори роботи [4] доводять, що залізниці України в технічному і законодавчому відношенні готові до євроінтеграції в питаннях інтероперабельності, у тому числі у сфері швидкісного і високошвидкісного пасажирського руху та пропонують для впровадження технічних специфікацій з інтероперабельності на залізницях України інтенсифікувати зусилля всіх причетних структур, що в перспективі дасть змогу залізничному транспорту України наблизитися до європейського рівня. Козак В.В. у [5] проводить аналіз досвіду та тенденцій розвитку функціонування мережі залізничних міжнародних транспортних коридорів та наводить умови формалізації процесу управління розвитком інтероперабельності на мережі міжнародного транспортного коридору (МТК) з урахуванням множини заходів за період життєвих циклів, що сприяють підвищенню провізної спроможності коридорів; пропонує методи удосконалення структур інформаційно-керуючої системи для управління функціонуванням мережі МТК на стратегічному та тактичному рівнях, яка відповідає вимогам трансєвропейської системи TAF TSI; надає економічне обґрунтування доцільності розвитку та управління мережею МТК відповідно до вимог інтероперабельності.

В роботі О. Никофорок «Імплементация директив ЕС щодо залізничного транспорту в законодавство України: Позитивні та негативні наслідки» [6] проведене дослідження дозволяє систематизувати позитивні та негативні наслідки імплементации директив ЕС, що містяться в Угоді про асоціацію. Як позитивні наслідки визначено такі:

1) можливість імпорту нових технологій і технічних рішень для модернізації та технічного переоснащення рухомого складу й колійного господарства залізничного транспорту за умов науково-технічного співробітництва з країнами ЄС, що мають досвід у розвитку швидкісного та високошвидкісного руху.

Проте застереженням є те, що Угодою про асоціацію (Додаток I Угоди) затверджуються базові ввізні ставки на поставки до ЄС рухомого складу залізничного транспорту вітчизняного виробництва на рівні 1,7 та обнуління увізних ставок на цю ж групу товарів при ввезенні її з ЄС до України, відкриваючи таким чином шлях на ринок України для європейського виробника рухомого складу залізничного транспорту, при цьому абсолютно не захищаючи власного.

2) підвищення конкурентоспроможності вітчизняного залізничного транспорту завдяки приєднанню до сучасного технічного регулювання в країнах ЄС. Застереженням полягає в тому, що українські залізниці входять до простору 1520, тому логічно було б приймати технічне регулювання спільно з країнами Митного Союзу. Проте цей процес буде уповільнюватись за умов підписання Угоди про асоціацію;

3) підняття стандартів щодо умов безпеки перевезень пасажирів залізничним транспортом.

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

---

Також О. Никофрук надає перелік негативних наслідків впровадження Угоди для залізничного транспорту:

- 1) неприйнятний період впровадження директив – всього вісім років для залізничного транспорту, які прописані в Угоді;
- 2) введення жорстких вимог до реформування організаційної структури залізничного транспорту через Директиви ЄС, це стосується чотирьох директив, що регламентують доступ до ринку та інфраструктури;
- 3) відділення залізничної компанії від держави, що може поставити під загрозу національну безпеку держави та в перспективі нівелювати стратегічне й оборонне значення залізниць;
- 4) введення специфічних обмежень управлінської моделі залізничного транспорту, що є неприйнятним через початок здійснення національної реформи залізничного транспорту в Україні та невизначеність статусу «Укрзалізниця», тоді як ефективність існуючої моделі управління такою природною монополією, якою є залізничний транспорт, доведена аналізом продуктивності на залізничному транспорті.

Групою фахівців Інституту економіки та прогнозування НАН України було проведено ґрунтовне дослідження на вкрай актуальну тему щодо наслідків імплементації Угоди про асоціацію, перспектив її впровадження та аналізу ризиків для окремих галузей, товарних, фінансових ринків, ринку державних закупівель і ринку праці [7]. У роботі подано результати досліджень щодо можливих наслідків покращення торговельних режимів для національної економіки у результаті підписання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. Розкрито особливості реалізації в Україні інвестиційних проектів з країнами ЄС та країнами світу, розглянуто варіанти співробітництва.

Аналізуючи вище зазначені документи, треба констатувати, що позитивні сподівання авторів [7] у 2014 році щодо зростання можливості імпорту нових технологій і технічних рішень для модернізації та технічного переоснащення рухомого складу та колійного господарства залізничного транспорту за умов науково-технічного співробітництва з країнами ЄС, що мають досвід у розвитку швидкісного та високошвидкісного руху; підвищення конкурентоспроможності вітчизняного залізничного транспорту завдяки імплементації законодавства ЄС у сфері технічного регулювання, поки що не здійснились.

На думку Негоди А.В., стаття якого увійшла до збірника [3], до далеко не повного переліку факторів, які б мали сприяти розвитку транспортної галузі в останні роки завдяки підписанню Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, належать такі: підтримка впровадження реформ з боку Європейського Союзу, стратегічне положення України в регіоні, сприятливе для інтеграції України в європейський транспортний простір. При цьому автор зауважує, що «в Україні, тим не менше, не прийнято базові євроінтеграційні закони у сфері транспорту, наявне недофінансування, застарілі технології, низький рівень інноваційності та уваги до впровадження екологічно чистого транспорту, низький рівень безпеки, низький рівень надання якісних транспортних послуг, соціальний аспект (пільги)».

Але жоден із авторів не розглядає проблем, які полягають у практичному застосуванні вимог європейських нормативно-правових та нормативних документів стосовно інтероперабельності (експлуатаційної сумісності) залізничного транспорту.

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

---

### Мета статті

Мета статті – аналіз встановлених у нормативно-правових та нормативних документах Європейського Союзу вимог щодо інтероперабельності залізничного транспорту та розгляд можливості їх виконання з точки зору загальних положень «нового» та «глобального» підходів у сфері технічного регулювання.

### Матеріали та методи дослідження

Авторами наведених вище робіт [2-7] визначені тенденції та результати розвитку системи технічного регулювання на залізничному транспорті, приділено увагу ефективності міжнародної економічної інтеграції, зокрема у частині відповідності вимогам інтероперабельності системи управління мережею міжнародного транспортного коридору, надано позитивний висновок щодо готовності в технічному і законодавчому відношенні української залізниці до євроінтеграції в питаннях інтероперабельності.

Але, в цих роботах не має аналізу щодо нормативно-правових та нормативних документів, які мають бути впроваджені в Україні з метою досягнення умов інтероперабельності залізничних систем України та Європи.

Згідно з частиною (2) «Залізничний транспорт» додатку XXXII до глави 7 «ТРАНСПОРТ» розділу V «ЕКОНОМІЧНЕ І ГАЛУЗЕВЕ СПІВРОБІТНИЦТВО» [1] стосовно залізничного транспорту Україна мала імплементувати низку законодавчих актів Європейського Союзу щодо:

– **доступу до ринку та інфраструктури**

Директива Ради 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 року про розвиток залізниць Співтовариства:

Директива Ради № 95/18/ЄС від 19 червня 1995 року про ліцензування залізничних підприємств

Директива 2001/14/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 26 лютого 2001 року про розділення пропускної здатності залізничної інфраструктури і стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою;

Регламент (ЄС) № 913/2010 Європейського Парламенту та Ради від 22 вересня 2010 року, стосовно Європейської залізничної мережі для конкурентоздатності вантажних перевезень;

Директива 2004/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року про безпеку залізниць у Співтоваристві, яка вносить зміни до Директиви Ради 96/18/ЄС про ліцензування підприємств залізничного транспорту та до Директиви 2001/14/ЄС про розділення пропускної здатності залізничних інфраструктур та стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури та про сертифікацію безпеки (Директива про безпеку на залізницях);

Директива № 2007/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про сертифікацію машиністів локомотивів та поїздів в залізничній системі Співтовариства;

– **стандартизації рахунків та статистики**

Регламент Ради (ЄЕС) № 1192/69 від 26 червня 1969 року про спільні правила стандартизації звітності підприємств залізничного транспорту;

– **інтероперабельності**

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

Директива № 2008/57/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 17 червня 2008 року про інтероперабельність залізничної системи в межах Співтовариства (Доопрацьована) [8];

– **комбінованих перевезень**

Директива Ради 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992 року про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами;

– **інших аспектів**

Регламент (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські пасажирські перевезення залізничним та автомобільним транспортом та скасування Регламентів Ради (ЄЕС) № 1191/69 та № 1107/70;

Але відповідно до інформації, розміщеної на офіційному сайті Кабінету Міністрів України «Перелік затверджених перекладів актів *acquis* ЄС (станом на 31.01.2022)» [9] затверджених офіційних перекладів наведених вище документів не має.

Крім того, Європейським Союзом прийнято «четвертий залізничний пакет» документів щодо досягнення цілей інтероперабельності залізничного транспорту.

До цієї групи документів увійшли:

– Директива (ЄС) 2016/797 Європейського Парламенту та Ради від 11 травня 2016 року про інтероперабельність залізничної системи в рамках Європейського Союзу [10];

– Директива ЄС щодо безпеки на залізницях 2016/798 від 11 травня 2016 р.;

– Директива 2016/2370 про відкриття ринку залізничних пасажирських перевезень і управління залізничною інфраструктурою в Європейському Союзі, що вносить зміни до Директиви 2012/34/ЄС від 14 грудня 2016 р.

Для цілей конкретизації встановлених положень цих документів за загальною відомою практикою можуть слугувати певні документи нижчого рівня, наприклад, *технічні специфікації, рішення, стандарти*, які застосовуються безпосередньо або на які може бути подано посилання у нормативно-правових актах.

Згідно із формулюванням, що наведено у статті 2 «Визначення» [2], термін *технічні специфікації інтероперабельності (TSI)* означає «специфікації, прийняті відповідно до Директиви 2008/57/ЄС, якими охоплюється кожна підсистема чи частина підсистеми з метою виконання обов'язкових вимог та забезпечення інтероперабельності залізничної системи».

Відповідно до Додатку II Директиви 2008/57/ЄС [8] залізнична система може бути поділена на одну з наступних підсистем:

**(а) Структурні зони:**

- Інфраструктура,
- Енергетика,
- Контрольно-командна та сигнальна системи,
- Рухомий склад;

**(б) Функціональні зони:**

- Управління транспортом,
- Обслуговування,
- Телематика для пасажирів та вантажні послуги.

На офіційному сайті Європейського Агентства залізничного транспорту (EUROPEAN UNION AGENCY FOR RAILWAYS) надано перелік таких TSI для підсистем:

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

---

- 1) Energy TSI (Енергетика);
- 2) Infrastructure TSI (Інфраструктура);
- 3) Rolling Stock – Locomotives and Passengers TSI (Рухомий склад – локомотиви та пасажирські вагони);
- 4) Noise TSI (Шум);
- 5) Rolling Stock – Freight Wagons TSI (Рухомий склад – вантажні вагони) [11];
- 6) Safety in Railway Tunnels TSI (Безпека залізничного транспорту в тунелях);
- 7) Control Command and Signalling TSI (Контрольно-командна сигналізація);
- 8) Persons with Disabilities and with Reduced Mobility TSI (Умови для осіб з обмеженими можливостями та з обмеженою мобільністю);
- 9) Operation and Traffic Management TSI (Експлуатація та керування рухом);
- 10) Telematics Application for Passengers service TSI (Програми телематичні для обслуговування пасажирів);
- 11) Telematics Application for Freight service TSI (Програми тематичні для вантажних перевезень).

Більшість з вище перелічених технічних специфікацій інтероперабельності, які затверджені Європейською Комісією (TSI), мають посилання на європейські стандарти (EN) та технічні документи Міжнародного Союзу залізниць (International union of railways - UIC).

Так, наприклад, TSI «Рухомий склад – вантажні вагони» стосується підсистеми рухомого складу та застосовується до вантажних вагонів, включаючи транспортні засоби, призначені для перевезення вантажних автомобілів.

Цей TSI містить такі технічні документи:

Attachment devices for rear—end signals, clearance for draw hooks, space for shunting staff operation, footsteps and handrails ERA/TD/2012-04/INT (Пристрої для кріплення задніх сигнальних ліхтарів, зазор для тягових кронштейнів, простір для персоналу під час маневрової роботи, підніжки та поручні) [12];

Specifications on slack adjusters (Технічні умови до обмежувачів навантаження) ERA/TD/2012-05/INT [13];

Specific procedures for running dynamics (Специфічні процедури динаміки руху) ERA/TD/2013-01-INT [14];

Specifications to perform the assessment of conformity of friction elements for wheel tread braces (Version 3) (Технічні умови для виконання оцінки відповідності фрикційних елементів гальм, що контактують з колесами (версія 3) [15];

Interface between control-command signalling trackside and other subsystems (v.4 20-09-2018). (Інтерфейс між контрольно-командною сигналізацією та іншими підсистемами (версія 4 20-09-2018) [16];

Final Report on the activities of the Task Force Freight Wagon Maintenance (1.87 MB) (Остаточний звіт про діяльність оперативної групи з технічного обслуговування вантажних вагонів) [17];

Guide for the application of the WAG TSI (Настанова із застосування WAG TSI) [18].

Оскільки вище зазначені документи надають положення загального призначення, то вимоги щодо визначення конкретних технічних характеристик, показників, властивостей тощо певних об'єктів рухомого складу містять відповідні стандарти.

Нижче, в таблиці 1, наведено перелік європейських стандартів, посилання на які є у відповідних технічних документах [12-18], що наведені у TSI «Рухомий склад – вантажні вагони».

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

*Таблиця 1 – Перелік стандартів, на які надано посилання у TSI «Рухомий склад – вантажні вагони»*

| Найменування документу, що входить до TSI «Рухомий склад – вантажні вагони»  | Позначення європейського стандарту, на який надано посилання  | Позначення стандарту, який прийнято в Україні   |
|--|---|---|
| <u>Attachment devices for rear-end signals, clearance for draw hooks, space for shunting staff operation, footsteps and handrails</u><br>ERA/TD/2012-04/INT [12] | EN 10025-2<br>EN 15273-2  | ДСТУ EN 10025-2:2007<br>(EN 10025-2:2004, IDT) [ua]<br>ДСТУ EN 15273-2:2018<br>(EN 15273-2:2013 + A1:2016, IDT) [en]  |
| Specific procedures for running dynamics<br>ERA/TD/2013-01-INT [14]  | EN 14363:2005<br>EN 15687:2010  | ДСТУ EN 14363:2019<br>(EN 14363:2016 + A1:2018, IDT) [en]<br>ДСТУ EN 15687:2015<br>(EN 15687:2010, IDT) [en]  |
| Specifications to perform the assessment of conformity of friction elements for wheel tread braces (Version 3)<br>ERA/TD/2013-02/INT [15]                        | EN 16452:2015<br>EN 15663   | -<br>ДСТУ EN 15663:2018<br>(EN 15663:2017, IDT) [ua]  |
| Final Report on the activities of the Task Force Freight Wagon Maintenance [17]  | EN 13103:2009<br>EN 15313:2010  | ДСТУ EN 13103-1:2018<br>(EN 13103-1:2017, IDT) [en]<br>ДСТУ EN 15313:2018<br>(EN 15313:2016, IDT) [en].   |
| <u>Guide for the application of the WAG TSI</u><br>[18]  | EN 12082:2007+A1:2010<br>EN 13103:2009 + A2:2012<br>EN 13260:2009+A1:2010<br>EN 13261:2009+A1:2010<br>EN 13262:2004+A1:2008+A2:2011<br>EN 13979-1:2003+A1:2009+A2:2011<br>EN 14363:2016<br>EN 50126-1:1999/AC:2012<br>EN 50129:2003<br>EN 14531-6:2009<br>EN 50125-1:2014<br>EN 16116-2:2013<br>EN 15528:2015 | ДСТУ EN 12082:2018<br>(EN 12082:2017, IDT) [en]<br>ДСТУ EN 13103-1:2018<br>(EN 13103-1:2017, IDT) [en]<br>ДСТУ EN 13260:2015<br>(EN 13260:2009 + A1:2010, IDT) [en]<br>ДСТУ EN 13261:2018<br>(EN 13261:2009 + A1:2010, IDT) [ua]<br>ДСТУ EN 13262:2018<br>(EN 13262:2004 + A2:2011, IDT) [ua]<br>ДСТУ EN 13979-1:2018<br>(EN 13979-1:2003 + A2:2011, IDT) [ua]<br>ДСТУ EN 14363:2019<br>(EN 14363:2016 + A1:2018, IDT) [en]<br>ДСТУ EN 50126-1:2019<br>(EN 50126-1:2017, IDT) [en]<br>ДСТУ EN 50129:2019<br>(EN 50129:2018, IDT) [en]<br>ДСТУ EN 14531-1:2018<br>(EN 14531-1:2015 + A1:2018, IDT) [en]<br>ДСТУ EN 50125-1:2015<br>(EN 50125-1:1999, IDT) [en]<br>ДСТУ EN 16116-2:2015<br>(EN 16116-2:2013, IDT) [en]<br>ДСТУ EN 15528:2018<br>(EN 15528:2015, IDT) [en] |

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

Закінчення табл. 1

|   |                       |   |
|---|-----------------------|---|
| Guide for the application of the WAG TSI [18]   | EN 15877-1:2012       | ДСТУ EN 15877-1:2019<br>(EN 15877-1:2012 + A1:2018, IDT) [en] |
|   | EN 15437-2:2012       | ДСТУ EN 15437-2:2015<br>(EN 15437-2:2012, IDT) [en]           |
|   | EN 15827:2011         | ДСТУ EN 15827:2015<br>(EN 15827:2011, IDT) [en]               |
|   | EN 15839:2012+A1:2015 | ДСТУ EN 15839:2015<br>(EN 15839:2012, IDT) [en]               |
|   | EN 17069-1:2019       | -   |
|   | EN 50128:2011/AC:2014 | -   |
|   | EN 14478:2005         | -   |
|   | EN 16452:2015         | -   |
|   | UIC 430-1:2012        | -   |
|   | UIC 430-3:1995        | -   |
|   | UIC 544-1:2014        | -   |
|   | UIC 543:2014          | -   |
|   | UIC 535-2:2006        | -   |
| <p><b>Примітка 1.</b> У другому стовпчику червоним кольором позначено стандарти, які в Україні не прийнято.</p> <p><b>Примітка 2.</b> У третьому стовпчику позначення стандартів подано вже з урахуванням їхнього прийняття в Україні як національних.</p> <p><b>Примітка 3.</b> Позначкою [ua] – позначено стандарти, які прийнято методом перекладу українською мовою; [en] – мовою оригіналу (англійська).</p> |                       |   |

Як видно з таблиці 1 далеко не всі європейські стандарти, на які є посилання у TSI, впроваджено в Україні, а з тих, яким вже надано чинності, більша частина прийнято методом підтвердження мовою оригіналу (англійська), тобто не мають перекладу на українську мову. Отже для визначення можливості та необхідності впровадження гармонізованих стандартів потрібний якісний технічно грамотний переклад.

Питання щодо необхідності впровадження гармонізованих вимог до продукції визначається положеннями «нового» і «глобального» підходів, які проголошено у «Блакитній настанові» з імплементації правил ЄС щодо продуктів 2016 року (2016/C 272/01) [19].

Нова версія Настанови [19] спирається на минуле видання, але містить нові розділи, наприклад, щодо зобов'язань суб'єктів господарювання чи акредитації, або повністю переглянуті розділи, наприклад, щодо стандартизації або ринкового нагляду. Настанова також отримала нову назву, яка відображає той факт, що Нові законодавчі рамки ймовірно будуть використовуватися, принаймні частково, в усіх видах гармонізаційного законодавства Союзу, а не лише в так званих директивах «нового підходу».

Ця Настанова [19] покликана сприяти кращому розумінню правил ЄС щодо продуктів та їх більш рівномірному й послідовному застосуванню в різних секторах і на всій території єдиного ринку. Вона адресована державам-членам та всім, хто має потребу отримати інформацію про положення, розроблені з метою забезпечення вільного обігу продуктів, а також високого рівня захисту в усьому Союзі (наприклад, торговельним та споживчим асоціаціям, органам стандартизації, виробни-



## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

кам, імпортерам, розповсюджувачам, органам з оцінювання відповідності та профспілкам).

Сутність «нового» і «глобального» підходів полягає у просуванні принципу взаємного визнання, величезну роль якого у зміні підходу ЄС до технічної гармонізації визначено за трьома фундаментальними пунктами:

- *держави-члени можуть обтрунтувати заборону або обмеження реалізації продуктів з інших держав-членів лише на основі невідповідності «суттєвим вимогам», Такий підхід відкрив двері «новому підходу» та в подальшому сприяв осмисленню того, що саме є суттєвою вимогою, і як її сформулювати таким чином, щоб можна було продемонструвати відповідність,*

- *за цим принципом тягар доведення того, що продукти не відповідають суттєвим вимогам, покладається на національні органи, але він також порушив питання щодо належних засобів демонстрування відповідності в пропорційний спосіб,*

- *держави-члени зобов'язані приймати продукти від інших держав-членів, за винятком чітко окреслених умов, на підставі визначеного правового принципу. Але відсутність засобів для створення довіри до продуктів, що змогли б допомогти органам влади приймати продукти, за які вони не могли б поручитися, спричинило необхідність розробити політику щодо оцінювання відповідності.*

Законодавча регуляторна техніка «нового підходу», схвалена Радою Міністрів 7 травня 1985 року, відображена в її Постанові Про «новий підхід» [20] до технічної гармонізації й стандартів, та встановлює такі принципи:

- *законодавча гармонізація має бути обмежена суттєвими вимогами (бажано щодо експлуатаційних характеристик або функціональних вимог), яким повинні відповідати продукти, введені в обіг на території ЄС, якщо вони користуються перевагами їх вільного руху в межах ЄС;*

- *технічні специфікації для продуктів, що відповідають суттєвим вимогам, установами в законодавстві, повинні бути викладені в гармонізованих стандартах, які можуть застосовуватися разом із законодавством;*

- *продукти, виготовлені відповідно до гармонізованих стандартів, отримують перевагу від презумпції відповідності належним суттєвим вимогам застосовного законодавства, а в деяких випадках виробник може скористатися спрощеною процедурою оцінювання відповідності (у багатьох випадках декларацією виробника про відповідність, яка стає більш прийнятною для органів публічної влади через наявність законодавства щодо відповідальності за продукти),*

- *застосування гармонізованих або інших стандартів залишається не обов'язковим, і виробник завжди може застосувати інші технічні специфікації для дотримання вимог (але буде нести тягар доведення того, що ці технічні специфікації задовольняють суттєві вимоги, найчастіше через процедуру із залученням третьої сторони — органу з оцінювання відповідності).*

Слід звернути увагу, що у розділі «Секторальний гармонізаційний акт Союзу» ДОДАТКУ 1 «Блакитної настанови» [19] є посилання на Директиву Ради 2008/57/ЄС від 17 червня 2008 року про оперативну сумісність залізничних систем у межах Співтовариства [8], в якій визначено:

(5)<sup>1)</sup> Комерційні операції залізничного транспорту по всій залізничній мережі

<sup>1)</sup> В цьому випадку та далі за текстом в дужках подано номер або буквене позначення пункту документу, з якого наведено цитату.

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

потребують особливо високої сумісності 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.

(7) Існують суттєві відмінності між національними регламентами та внутрішніми правилами, технічними специфікаціями, які застосовуються на залізницях, оскільки вони включають технології, що є специфічними для галузей національної промисловості, та передбачають спеціальні розміри, прилади та характеристики. Ця ситуація перешкоджає вільному пересуванню залізничного транспорту в межах Співтовариства.

(27) Імплементация положень про інтероперабельність залізничної системи не повинна створювати невиправданих перешкод у питаннях ефективності існуючої залізничної мережі кожної держави-члена, але повинна сприяти до прийняття мети щодо інтероперабельності».

У статті 2 «Визначення» Директиви 2008/57/ЄС [8] наведено термінологічні пояснення до термінів, які застосовані в директиві, зокрема:

«(b) «інтероперабельність» означає властивість залізничної системи підтримувати безпечний та безперервний рух потягів на необхідних рівнях ефективності для цих ліній. Ця властивість залежить від регулюючих, технічних та операційних умов дотримання обов'язкових вимог;

(i) «технічні специфікації інтероперабельності (TSI)» означає специфікації, прийняті відповідно до цієї Директиви, якими охоплюється кожна підсистема чи частина підсистеми з метою виконання обов'язкових вимог та забезпечення інтероперабельності залізничної системи;

(l) «особливий випадок» означає будь-яку частину залізничної системи, яка регулюється спеціальними положеннями TSI, тимчасовими чи сталими, через географічні, топографічні чи міські перешкоди чи перешкоди сумісності діючої системи. Це може включати, зокрема, залізничні лінії та мережі, ізольовані від Співтовариства; розміри рухомого складу; розміри колій чи відстань між коліями та поїздами, що призначені виключно для місцевого, регіонального чи історичного використання; та поїзди з третіх країн чи поїзди, місцем призначення яких є треті країни».

При цьому, статтю 9 «Відхилення» передбачено

«За відсутності відповідних спеціальних випадків держава-член не повинна застосовувати одну чи більше TSI відповідно до цієї статті у наступних випадках:

(a) Для запропонованих нових підсистем, для оновлення чи вдосконалення діючої підсистеми чи для будь-якого елементу, зазначеного у частині 1 статті 1 на останній стадії розвитку чи при виконанні договору на час опублікування цих TSI;

**Примітка.** У частині 1 статті 1 зазначено, що «умови досягнення інтероперабельності залізничної системи Співтовариства стосуються проектування, будівництва, початку експлуатації, оновлення, вдосконалення, експлуатації та обслуговування частин системи. Також вони стосуються професійних кваліфікацій та умов безпеки персоналу, що бере участь в експлуатації та обслуговуванні.

(b) Для будь-якого проекту, що стосується оновлення чи вдосконалення існуючої підсистеми, величина навантаження, ширина колії, відстань між коліями чи електрична напруга, визначені у TSI, не сумісні з наявною підсистемою;

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

(с) Для запропонованої нової підсистеми чи для запропонованого оновлення чи вдосконалення діючої підсистеми на території держави-члена, якщо її залізнична система відокремлена чи ізольована морем чи внаслідок спеціальних географічних умов від решти Співтовариства;

(d) Для будь-якого запропонованого оновлення, розширення чи вдосконалення існуючої підсистеми, якщо застосування TSI поставить під загрозу економічну життєздатність проекту та/чи сумісність залізничної системи держави-члена;

(е) Якщо через аварію чи природну катастрофу умови термінового ремонту мережі економічно чи технічно не дозволяють частково чи повністю застосовувати відповідні TSI;

(f) Для поїздів з чи до третіх країн, ширина колії яких відмінна від головної залізничної мережі в межах Співтовариства».

Для можливості користування перевагами створення єдиної європейської залізничної галузі, поліпшення взаємозв'язку і сумісності національних залізничних мереж, а також поліпшення доступу до цих мереж і для здійснення будь-яких заходів, які можуть бути необхідними в галузі технічного регулювання та стандартизації, як це передбачено в статті 171 Договору про функціонування Європейського Союзу (TFEU) у зв'язку із внесенням істотних змін до Директиви 2008/57/ЄС [8] було розроблено Директиву (ЄС) 2016/797 Європейського Парламенту та Ради від 11 травня 2016 про інтероперабельність залізничної системи в рамках Європейського Союзу [10].

Відповідно до пункту (12) вступної частини Директиви ЄС 2016/797 [10] під час розроблення технічних специфікацій інтероперабельності (TSI) було виявлено необхідність уточнення взаємозв'язку між обов'язковими вимогами TSI, з одного боку, європейськими стандартами та іншими нормативними документами – з іншого. Зазначено також, що має бути проведене чітке розмежування між стандартами або частинами стандартів, які повинні бути обов'язковими з метою досягнення цілей цієї Директиви, і гармонізованими стандартами, що не були розроблені відповідно до Регламенту (ЄС) № 1025/2012 Європейського парламенту і Ради [21].

Метою Регламенту (ЄС) 1025/2012 [21] є гармонізація та попередження протиріччя в стандартах на рівні ЄС. Ця мета має бути досягнута за рахунок розширення обміну між організаціями з стандартизації. Такий підхід підкреслює роль малих і середніх підприємств і зацікавлених сторін у розробленні стандартів.

Метою політики ЄС в області стандартизації є здійснення вирішальної ролі у завершенні створення внутрішнього ринку, сприяння вільному переміщенню товарів і послуг, забезпечення стійкого розвитку, досягнення високого рівня безпеки та якості, приймання до уваги усі економічні, соціальні та екологічні аспекти.

У відповідності до Нового підходу гармонізовані стандарти:

- надають технічні рішення для презумпції відповідності вимогам законодавства;
- представляють собою загальний і прозорий орієнтир для державних закупок;
- сприяють усуненню технічних торгівельних бар'єрів;
- заохочують розробку екологічно безпечних продуктів;
- слугують джерелом загальної довідникової інформації у питаннях торгівлі, національного і європейського законодавства, тим самим сприяючи технічній інтеграції;
- створювати інструмент для підвищення конкурентоспроможності й дозволити розвиток та технологічні інновації.

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

---

Гармонізовані стандарти забезпечують загальне, але гнучке технічне середовище на єдиному ринку та являють собою загальноприйнятні стандарти, що стосуються якості, сертифікації й відповідності нормативним вимогам, заохочують до технічного співробітництва та обміну досвідом та надають підприємцям можливість використовувати «ефект масштабу».

Стандарти надають довідкові матеріали для технічного співробітництва, допомоги й укладання угод про взаємне визнання (MRA) із третіми країнами. Дуже важливо, щоб гармонізовані стандарти приймалися і застосовувалися однаково задля забезпечення законної мети, наприклад, щодо захисту здоров'я і безпеки людини, тварин або рослин та навколишнього середовища.

Згідно із положеннями Директиви ЄС 2016/797 [10] у TSI там, де це суворо необхідно, може бути наведено пряме посилання на європейські стандарти або технічні умови. У цьому випадку вони стають обов'язковими з моменту застосування TSI.

Доцільно зазначити, що статтею 23 Закону України Про стандартизацію [22] також встановлено відповідне положення щодо застосування стандартів, а саме:

«Стаття 23. Застосування національних стандартів та кодексів ustalеної практики.

1. Національні стандарти та кодекси ustalеної практики застосовуються безпосередньо чи шляхом посилання на них в інших документах.

2. Національні стандарти та кодекси ustalеної практики застосовуються на добровільній основі, крім випадків, якщо обов'язковість їх застосування встановлена нормативно-правовими актами».

На разі доцільно нагадати, що відповідно до Закону України Про технічні регламенти та оцінку відповідності [23] до нормативно-правових актів належать такі документи, як технічні регламенти. В Україні у сфері залізничного транспорту затверджено два технічні регламенти:

Технічний регламент безпеки інфраструктури залізничного транспорту, затв. Постановою КМУ від 11 липня 2013 року № 494 [24];

Технічний регламент безпеки рухомого складу залізничного транспорту, затв. Постановою КМУ від 30 грудня 2015 року № 1194 [25].

Доречно додати, що Постановою КМУ від 26 січня 2022 р. № 53 Про внесення змін до Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту і Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту [26], якими встановлено правовий зв'язок між технічними регламентами та переліками національних стандартів для цілей застосування технічних регламентів.

Стосовно вище згаданих технічних регламентів Міністерством інфраструктури України відповідними наказами затверджено:

Перелік національних стандартів для цілей застосування Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту – Наказ від 26 січня 2022 року № 60 [27];

Перелік національних стандартів для цілей застосування Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту – Наказ від 03 лютого 2022 року № 69 [28].

Також доцільно нагадати, що відповідно до частини першої статті 11<sup>1</sup> Закону України Про технічні регламенти [23], «технічним регламентом може бути передбачено, що відповідність продукції, пов'язаних з нею процесів або методів виробництва чи інших об'єктів стандартам з переліку національних стандартів для

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

цілей застосування відповідного технічного регламенту або частинам таких стандартів надає презумпцію відповідності такої продукції, пов'язаних з нею процесів або методів виробництва чи інших об'єктів суттєвим вимогам зазначеного технічного регламенту, які охоплюються такими стандартами або їх частинами та визначені в технічному регламенті.»

Отже, повертаючись до розгляду положень Директиви ЄС 2016/797 [10] щодо застосування TSI, звертаємо увагу на положення, викладене у пункті (26) вступної частини директиви:

«(26) Національні правила повинні бути розроблені і опубліковані таким чином, що будь-який потенційний користувач національної мережі міг зрозуміти їх. Такі правила часто посилаються на інші документи, такі як національні стандарти, європейські стандарти, міжнародні стандарти або інші технічні специфікації, які можуть бути частково або повністю захищені правами на інтелектуальну власність.»

**Примітка 1.** Відповідно до пункту (30) статті 2 Директиви ЄС 2016/797 [10]:

«Національні правила» означає усі обов'язкові правила, прийняті в державі-члені, незалежно від органу, що видав їх, які містять залізничні вимоги безпеки або технічні вимоги, крім тих, які встановлені Союзом або міжнародними правилами, які застосовуються в цій державі-члені залізничними підприємствами, операторами інфраструктури або третіми особами».

**Примітка 2.** У частині 2 статті 13 Директиви ЄС 2016/797 [10] вказано, що:

Національні правила оцінки відповідності основним вимогам і, у відповідних випадках, прийнятні національні методи оцінки відповідності, можуть застосовуватися в наступних випадках:

«(А) якщо TSI не покривають або не повністю покривають, деякі аспекти, що відповідають основним вимогам, в тому числі відкриті точки, як зазначено в статті 4 (б);

(В) якщо про незастосування одного або декількох TSI або їх частин було повідомлено відповідно до статті 7;

(С) якщо конкретний випадок вимагає застосування технічних правил, які не включені до відповідного TSI;

(D) національні правила, що використовуються для встановлення існуючих систем, обмежуються метою оцінки технічної сумісності транспортного засобу з мережею;

(Е) мережі і транспортні засоби, які не віднесені до TSI;

(F) як невідкладний тимчасовий запобіжний захід, зокрема, після аварії.»

Із вище наведеного випливає висновок, що впровадження інтероперабельності залізничної системи передбачає перегляд національних правил з урахуванням вимог, що стосуються інтероперабельності.

При цьому слід зазначити, що у частині 3 статті 4 Директиви ЄС 2016/797 [10] встановлені такі положення щодо викладення у TSI:

«(А) вказати, сферу дії (частина мережі або транспортних засобів, зазначених у Додатку I, підсистема або частина підсистеми, згадані в Додатку II);

(В) визначити основні вимоги для кожної відповідної підсистеми і її інтерфейсів в зв'язку з іншими підсистемами;

(С) встановити функціональні і технічні характеристики для виконання підсистемами і її інтерфейсами по відношенню до інших підсистем. За необхідності, ці характеристики можуть змінюватися залежно від використання

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

---

підсистеми, наприклад, відповідно до категорій залізничної мережі, роз'ємів та / або транспортних засобів, передбачених в Додатку I;

(D) визначити компоненти інтероперабельності та інтерфейси, які мають бути охоплені європейськими специфікаціями, в тому числі європейськими стандартами, які необхідні для забезпечення взаємодії в рамках системи залізничного Союзу;

(E) визначити ситуації для кожного конкретного випадку, стосовно того, які процедури мають бути використані для оцінки відповідності або придатності для використання компонентів інтероперабельності, з одного боку, або перевірки підсистем "ЄС", з іншого боку. Ці процедури повинні ґрунтуватися на модулях, визначених у рішенні Комісії 2010/713/ЄС.

(F) вказати стратегію застосування TSI. Зокрема, необхідно вказати етапи, які будуть виконані, з урахуванням передбачуваних витрат та вигід, й очікувані наслідки для зацікавлених сторін, яких це торкнеться, для того, щоб зробити поступовий перехід від існуючої ситуації до кінцевої ситуації, в якій відповідність з TSI повинна бути нормою. Де скоординоване здійснення TSI необхідно, наприклад, уздовж коридору або між операторами інфраструктури.»

При цьому положеннями Директиви 2008/57/ЄС [8] встановлено такі умови, які мають бути викладені у TSI, а саме за-для досягнення мети, зазначеної у статті 1 [8], кожна TSI має:

«(a) відображати свою сферу дії (частину мережі чи потягів, зазначених у Додатку I; підсистему чи частину підсистеми, зазначених у Додатку II);

(b) встановлювати обов'язкові вимоги для кожної підсистеми та координацію з іншими підсистемами;

(c) затверджувати функціональні та технічні специфікації, обов'язкові для підсистеми та її координації з іншими підсистемами. За необхідності, ці специфікації можуть бути різними в залежності від використання підсистеми, наприклад, за категоріями ліній, маточин коліс та/чи потягів, зазначених у Додатку I;

(d) визначати складові інтероперабельності та координації, які повинні охоплюватись Європейськими специфікаціями, включаючи Європейські стандарти, необхідні для досягнення інтероперабельності в межах залізничної системи;

(e) затверджувати до кожного випадку процедуру оцінки сумісності чи придатності до використання складових інтероперабельності з одного боку чи перевірку Комісії ЄС підсистем з іншого. Ці процедури повинні базуватись на модулях, визначених Директивою 93/465/ЄЕС;

(f) визначати стратегію імплементації TSI. Зокрема, необхідно визначити стадії поступового переходу від поточної ситуації до кінцевої, за якої нормою вважатиметься відповідність TSI;

(g) визначити для залученого персоналу професійні кваліфікації, умови здоров'я та безпеки на роботі, необхідні для експлуатації та обслуговування підсистеми та для імплементації TSI.

**Примітка 1.** Оцінка відповідності CI технічним специфікаціям, вимоги яких мають бути виконані, може бути проведена щодо функціональної сумісності CI, яка розглядається окремо, або може бути проведено оцінку придатності для використання з точки зору оперативної сумісності CI, яка розглядається в рамках свого застосування у залізничному середовищі, у відповідності до вимог технічних специфікацій.

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

---

**Примітка 2.** Рішенням 2008/768/ЄС [29] Європейського Парламенту та Ради від 9 липня 2008 року, що визначає загальні умови реалізації продукції, яке скасовує Рішення 93/465/ЕЭС Ради.

**Примітка 3.** Рішенням 2008/768/ЄС [29] визначено 16 модулів оцінки відповідності застосовним до продукції вимогам законодавчих документів: А, А1, А2, D, С, С1, С2, D, D1, E, E1, F, F1, G, H, H1.»

Але з урахуванням викладення у TSI обов'язкових умов відповідно до Директиви 2008/57/ЄС [8] та Директиви ЄС 2016/797 [10] (вступна частина):

«(33) *Кожній державі-члену має бути дозволено не застосовувати певні TCI в обмеженій кількості в належним чином обґрунтованих ситуаціях. Ці ситуації і процедури, яких необхідно дотримуватися в разі незастосування даного TCI повинні бути чітко визначені.*

(34) *Складання TCI та їхнє застосування в системі залізниць Союзу не повинні перешкоджати технологічним інноваціям, які спрямовано на поліпшення економічних показників.*

(41) *Коли TSI вступає в силу, цілий ряд складових інтероперабельності вже знаходяться на ринку. Перехідним періодом повинно бути передбачено, що ці компоненти можуть бути інтегровані в підсистему, навіть якщо вони не повністю відповідають цьому TCI.*

Умови незастосування TCI викладено у пунктах (а) – (f) частини першої статті 9 Директиви 2008/57/ЄС [8], а також в пунктах (А) – (Е) статті 7 Директиви ЄС 2016/797 [10].

Слід також зауважити, що відповідно до Директиви ЄС 2016/797 [10]:

(38) *Процедури, що регулюють оцінку відповідності або придатності до використання складових частин повинні ґрунтуватись на використанні модулів для процедур оцінки відповідності, придатності для використання і перевірки 'ЕС', які будуть використовуватися в TCI, прийнятих в рамках цієї Директиви. Наскільки це можливо, і в цілях сприяння промислового розвитку, доцільно розробити процедури, пов'язані з системою контролю якості.*

(39) *Відповідність складових частин пов'язана, головним чином, з сферою їх застосування, з тим, щоб гарантувати функціональну сумісність системи, а не тільки їх вільне переміщення на ринку Союзу. Придатність для використання найбільш важливих складових частин, що стосуються безпеки, доступності або системи економії, повинна бути оцінена. Тому немає необхідності для виробника, щоб прикріпити «СЕ» маркування компонентів, які підлягають цій Директиві. На підставі оцінки відповідності та/або придатності для використання, декларація виробника про відповідність має бути достатньою.*

(44) *Коли в процесі роботи виявляється, що транспортний засіб або тип транспортного засобу не відповідає одній з основних вимог, що застосовуються до нього, залізничними підприємства, зацікавленими в приведенні транспортного засобу у відповідність, повинні прийняти необхідні коригувальні заходи. Крім того, якщо ця невідповідність призводить до серйозного ризику безпеки, повинна бути забезпечена можливість національним органам безпеки, відповідальним за контроль функціонування транспортного засобу, для вжиття необхідних тимчасових заходів безпеки, зокрема безпосереднім обмеженням або тимчасовим припиненням відповідного процесу.»*

Не можливо по-за увагою залишити положення Директиви ЄС 2016/797 [10] щодо проведення оцінки відповідності складових інтероперабельності.

---

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

---

Відповідно до пункту (28) Директиви ЄС 2016/797 [10] з урахуванням масштабів і складності залізничної системи та практичного застосування, систему залізничного транспорту поділено на наступні підсистеми:

- Інфраструктура
- системи сигналізації, централізації та блокування (СЦБ);
- бортові системи контролю управління і сигналізації;
- енергетика;
- рухомий склад;
- управління перевізним процесом;
- технічне обслуговування і телематичні додатки для пасажирських і вантажних перевезень.

«Для кожної з цих підсистем, повинні бути встановлені основні вимоги і визначені технічні характеристики, зокрема, щодо компонентів і інтерфейсів, для того, щоб задовольнити ці основні вимоги. Однакові системи має бути поділено на фіксовані і мобільні елементи, що містять, з одного боку, мережу, яка складається з ліній, станцій, терміналів, а також всіх видів стаціонарного обладнання, необхідних для забезпечення безпечної та безперебійної роботи системи та, з іншого боку, всіх транспортних засобів, що рухаються в цій мережі. Таким чином, для цілей цієї Директиви, транспортний засіб складається з однієї підсистеми (рухомий склад) та у випадках, де це може бути застосовано, з інших підсистем (наприклад, підсистема командно-бортового контролю і сигналізації). Хоча система розділена на кілька елементів - підсистем, має бути збережено розгляд системи в цілому з метою забезпечення сумісності та безпеки.»

Для забезпечення рівного ставлення у всіх державах-членах ЄС до виробників відповідно до пункту (42) Директиви ЄС 2016/797 [10] «складові підсистем залізничної системи Союзу має бути піддано процедурі перевірки. Така перевірка має забезпечити організаціям, відповідальним за впровадження складових підсистем залізничної системи в експлуатацію або розміщення на ринку, отримати впевненість, що проектування, будівництво та введення в експлуатацію, проведено відповідно до чинних законодавчих норм, а також правил і положень, встановлених у технічних й експлуатаційних специфікаціях.

Для проведення оцінки відповідності у сфері залізничного транспорту в Україні Постановою КМУ від 3 жовтня 2018 № 797 року затверджено Модулі оцінки відповідності у сфері залізничного транспорту [30].

Положеннями цієї Постанови встановлено такі модулі оцінки відповідності:

- СА - внутрішній контроль на виробництві;
- СА1 - внутрішній контроль на виробництві з перевіркою шляхом індивідуального дослідження;
- СА2 - внутрішній контроль на виробництві з перевіркою через довільні проміжки часу;
- СВ - експертиза типу;
- СС - відповідність типу на основі внутрішнього контролю на виробництві;
- СD - відповідність типу на основі системи управління якістю процесу виробництва;
- СF - відповідність типу на основі перевірки складової;
- СН - відповідність на основі повної системи управління якістю;
- СН1 - відповідність на основі повної системи управління якістю та дослідження проекту;



## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

---

CV - затвердження типу на підставі дослідної (підконтрольної) експлуатації;  
SB - оцінка відповідності типу підсистеми;  
SD - оцінка відповідності на основі системи управління якістю процесу створення та/або утримання підсистеми у відповідному стані;  
SF - оцінка відповідності на основі перевірки підсистеми;  
SG - оцінка відповідності на основі перевірки окремої підсистеми;  
SH1 - оцінка відповідності на основі повної системи управління якістю процесу створення та/або утримання підсистеми у відповідному стані і дослідження проекту.

Якщо визначення модулів оцінки в цілому відповідає положенням РІШЕННЯ КОМІСІЇ від 9 листопада 2010 року № 713 Про модулі для процедур оцінювання відповідності, придатності до використання та перевірки ЄС, що мають використовуватись у технічних специфікаціях експлуатаційної сумісності, ухвалених Директивою 2008/57/ЄС Європейського Парламенту та Ради [31], то у визначенні підсистем залізничного транспорту, визначених Постановою КМУ від 3 жовтня 2018 № 797 [30] у деякій мірі відрізняється, а саме в пункті 117 зазначене поділення на такі підсистеми:

- управління процесом перевезень;
- вантажно-комерційного господарства;
- пасажирського господарства;
- приміських перевезень пасажирів;
- локомотивного господарства;
- вагонного господарства;
- колійного господарства;
- енергогосподарства;
- господарства автоматики;
- телемеханіки та зв'язку;
- ремонті і обслуговування елементів інфраструктури та рухомого складу.

У загальному сенсі відмінності у поділенні системи залізничного транспорту на підсистеми не дуже принципові, але є деякий нюанс, на який треба звернути увагу.

Якщо законодавчими документами ЄС (пункт (3) статті 1 Директиви 2008/57/ЄС [6] та пункт (5) вступної частини Директиви ЄС 2016/797 [10]) встановлюється обов'язковість застосування вимог цих директив до:

- «(а) метро, трамваїв та інших електричних залізничних систем;
- (б) мереж, що функціонально відокремлені від залізничної системи та призначені тільки для обслуговування *місцевих, міських чи приміських перевезень пасажирів*, та залізниць, що одноособово функціонують на цих мережах;
- (с) приватної залізничної інфраструктури та транспортних засобів, що призначені виключно для такої інфраструктури, що використовується її власником для здійснення вантажних операцій;
- (д) інфраструктури та транспортних засобів виключно місцевого, історичного чи туристичного використання»

то згідно із переліком підсистем, що наведений у Постанові № 797 [30] під обов'язкову оцінку відповідності вимогам технічних регламентів [24] та [25] підпадає підсистема приміських перевезень пасажирів. Але це звісною мірою не суперечить вимогам Директиви 2008/57/ЄС [6] та Директиви ЄС 2016/797 [10], оскільки в них не забороняється «державам-членам застосування положень дирек-

тив до місцевих залізничних систем на добровільних засадах, якщо вони вважатимуть це за необхідне».

Наприкінці слід додати, що для того, щоб полегшити розміщення на ринку транспортних засобів і зниження адміністративного тягаря, у законодавчі акти щодо залізничного транспорту має бути введено *поняття авторизації транспортного засобу* для розміщення на ринку, яке має бути однаковим та діяти на всій території Союзу. У той час, як дозволи на розміщення на ринку дозволяють укладення комерційних угод щодо транспортних засобів в будь-якому місці на ринку Союзу, транспортний засіб може бути використано тільки в межах тієї сфери, яку охоплює його дозвіл. У цьому контексті, будь-яке розширення сфери застосування потребує оновлення дозволу на транспортний засіб, а також стає необхідним, щоб на транспортні засоби, які вже авторизовано відповідно до попередніх директив, було отримано новий дозвіл з урахуванням розширення сфери застосування (пункт (49) вступної частини Директиви ЄС 2016/797 [10]).

При цьому, в пункті (54) вступної частини Директиви ЄС 2016/797 [10] зазначено, що:

«Залізничні мережі, розташовані в країнах Балтії (Естонія, Латвія і Литва) мають колію шириною 1520 мм, яка є такою ж, як і в сусідніх третій країнах, але відрізняється від основної мережі залізниць в рамках Союзу. Ці Балтійські мережі успадкували загальні технічні та експлуатаційні вимоги, які забезпечують по факту взаємодію між ними, і, в зв'язку з цим, *авторизація транспортного засобу, отримана в одній з цих держав-членів може бути дійсною для іншої частини цих мереж*. Для полегшення ефективного і пропорційного розподілу ресурсів для авторизації транспортних засобів для розміщення на ринку або авторизації типу транспортних засобів, а також для зниження фінансового та адміністративного тягаря для заявника, в таких випадках, конкретні угоди про співпрацю між Агентством і відповідними національними органами безпеки повинні включати в себе, в разі необхідності, можливість укладання контрактів на такі завдання для цих національних органів безпеки.»

### **Висновки.**

1 На підставі вище наведеного стає очевидним той факт, що суттєві вимоги, яким має відповідати продукція, зокрема для залізничного транспорту, стосуються вимог щодо її безпеки у широкому сенсі.

2 Застосування стандартів, положення яких є більш конкретними щодо визначення характеристик, властивостей, показників, є добровільним та доречним, а в деяких встановлених законодавством випадках – обов'язковим.

3 Законодавчими актами ЄС у сфері залізничного транспорту передбачено певні відхилення щодо їхнього застосування із відповідним обґрунтуванням цих відхилень.

4 Впровадження у законодавство України вимог щодо інтероперабельності залізничної системи передбачає перегляд національних правил, національних стандартів, а також технічних специфікацій інтероперабельності як з урахуванням вимог, що стосуються інтероперабельності, так і з урахуванням вимог національного характеру, що стосуються особливих випадків щодо будь-якої частини залізничної системи, яка регулюється спеціальними положеннями TSI, тимчасовими чи сталими, через географічні, топографічні чи міські перешкоди чи перешкоди сумісності діючої системи. Це може включати, зокрема, залізничні лінії та мережі, ізольовані від Співтовариства; розміри рухомого складу; розміри колій чи

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

відстань між коліями та поїздами що призначені виключно для місцевого, регіонального чи історичного використання; та поїзди з третіх країн чи поїзди, місцем призначення яких є треті країни.

### ЛІТЕРАТУРА

1 Угода про асоціацію між Україною з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (Угоду ратифіковано із заявою Законом № 1678-VII від 16.09.2014). Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text)

2 Печиліна О. В. Питання гармонізації вітчизняної нормативно-правової бази в галузі стандартизації та технічного регулювання відповідно до вимог Європейського Союзу // Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції. 2019. Спецвипуск. С. 61-64 (режим доступу: <file:///I:/K%20статье%20для%20НП/18.pdf>)

3 Угода про асоціацію з ЄС як інструмент забезпечення стійкості економіки України : Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (25-26 листопада 2021 року, м. Київ) у 2 частинах. К.: Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Навчально-науковий інститут міжнародних відносин, Центр досконалості Жана Моне, 2022. Ч.1. 201 с.

4 Запара В.М., Оленюк В.О., Тимошенко І.О. Технічні специфікації з інтероперабельності та їх упровадження у швидкісному русі на залізницях України. Збірник наукових праць УкрДУЗТ. Харків: УкрДУЗТ, 2017. Вип. 173. С. 12-20.

5 Козак В.В. Удосконалення організації функціонування мережі міжнародних транспортних коридорів на основі вимог інтероперабельності. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата технічних наук. 2011. 20 с.

6 Никифорок О.І. Імплементация директив ЄС щодо залізничного транспорту в законодавство України: Позитивні та негативні наслідки. Економіст. 2013. № 10. С. 15-20.

7 Оцінка впливу Угоди про асоціацію / ЗВТ між Україною та ЄС на економіку України // Наукова доповідь за редакцією акад. НАН України Гейця В.М., чл.-кор. НААН України Осташко Т.О., чл.-кор. НАН України Шинкарук Л.В. Київ: Національна Академія наук України ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України», 2014. 201 с.

8 Директива № 2008/57/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 17 червня 2008 року про інтероперабельність залізничної системи в межах Співтовариства (Допрацьована). 46 с. [Електр. ресурс]. Режим доступу: <http://doszt.gov.ua/content/media/Direktiva-57-UA.pdf>

9 Перелік затверджених перекладів актів acquis ЄС (станом на 31.01.2022). 119 с. [Електр. ресурс]. Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEI/zatverdzenikh-perekladiv-aktiv-acquis-es-31012022.pdf>

10 Директива (ЄС) 2016/797 Європейського Парламенту та Ради від 11 травня 2016 про інтероперабельність залізничної системи в рамках Європейського Союзу. 44 с. [Електр. ресурс] : (режим доступу: <http://doszt.gov.ua/content/media/Direktiva-797-UA.pdf>)

11 Рухомий склад – вантажні вагони / [Електр. ресурс] : (режим доступу: [https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability\\_en](https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability_en))

12 Пристрої для кріплення задніх сигнальних ліхтарів, зазор для тягових кронштейнів, простір для персоналу під час маневрової роботи, підійми та поручні. 15 с. [Електр. ресурс] : (режим доступу: [https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability\\_en](https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability_en))

13 Технічні умови до обмежувачів навантаження ERA/TD/2012-05. 8 с. [Електр. ресурс] : (режим доступу: [https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability\\_en](https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability_en))

14 Специфічні процедури динаміки руху ERA/TD/2013-01-INT. 10 с. [Електр. ресурс] : (режим доступу: [https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability\\_en](https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability_en))

15 Технічні умови для виконання оцінки відповідності фрикційних елементів гальм, що контактують з колесами (версія 3). 34 с. [Електр. ресурс] : (режим доступу: [https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability\\_en](https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability_en))

16 Інтерфейс між контрольно-командною сигналізацією та іншими підсистемами (версія 4 20-09-2018). 27 с. [Електр. ресурс] : (режим доступу: [https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability\\_en](https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability_en))

17 Остаточний звіт про діяльність оперативної групи з технічного обслуговування вантажних вагонів. 116 с. [Електр. ресурс] : (режим доступу: [https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability\\_en](https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability_en))

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

---

18 Настанова із застосування WAG TSI. 50 с. [Електр. ресурс] : (режим доступу: [https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability\\_en](https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability_en))

19 «Блакитна настанова» з імплементування правил ЄС щодо продуктів 2016 року (2016/C 272/01) [Електр. ресурс] : (режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_015-16#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_015-16#Text))

20 Постанова Про новий підхід до технічної гармонізації, схвалена Радою Міністрів 7 травня 1985 року [Електронний ресурс] : Режим доступу: [http://europa.eu/legislation\\_summaries/internal\\_market/single\\_market\\_for\\_goods/technical\\_harmonisation/121001a\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/single_market_for_goods/technical_harmonisation/121001a_en.htm).

21 Регламент (ЄС) № 1025/2012 Європейського парламенту і Ради / [Електр. ресурс] : (режим доступу: <https://eu-ua.kmu.gov.ua/sites/default/files/inline/files/es-2016425.pdf>)

22 Закону України Про стандартизацію (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2014, № 31, ст.1058; [Електр. ресурс] : (режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1315-18#Text>)

23 Закон України Про технічні регламенти та оцінку відповідності (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2015, № 14, ст. 96; [Електр. ресурс] : (режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/124-19#Text>)

24 Технічний регламент безпеки інфраструктури залізничного транспорту, затв. Постановою КМУ від 11 липня 2013 року № 494 [Електр. ресурс] : (режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/494-2013-%D0%BF#Text>)

25 Технічний регламент безпеки рухомого складу залізничного транспорту, затв. Постановою КМУ від 30 грудня 2015 року № 1194 [Електр. ресурс] : (режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1194-2015-%D0%BF#Text>)

26 Постанова КМУ від 26 січня 2022 р. № 53 Про внесення змін до Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту і Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту [Електр. ресурс] : (режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/53-2022-%D0%BF#Text>)

27 Наказ Міністерства інфраструктури України від 26 січня 2022 року № 60 Про затвердження Переліку національних стандартів для цілей застосування Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту [Електр. ресурс] : (режим доступу: <https://mtu.gov.ua/documents/2146.html>)

28 Наказ Міністерства інфраструктури України від 03 лютого 2022 року № 69 Про затвердження Переліку національних стандартів для цілей застосування Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту [Електр. ресурс] : (режим доступу: <https://mtu.gov.ua/documents/2139.html>)

29 РІШЕННЯ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ № 768/2008/ЄС від 9 липня 2008 року про спільні рамки для реалізації продуктів та про скасування Рішення Ради 93/465/ЄЕС [Електр. ресурс] : (режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_b42#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_b42#Text))

30 Постанова КМУ від 3 жовтня 2018 року № 797 Про затвердження модулів оцінки відповідності у сфері залізничного транспорту [Електр. ресурс] : (режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/797-2018-%D0%BF#Text>)

31 РІШЕННЯ КОМІСІЇ від 9 листопада 2010 року № 713 Про модулі для процедур оцінювання відповідності, придатності до використання та перевірки ЄС, що мають використовуватись у технічних специфікаціях експлуатаційної сумісності, ухвалених Директивою 2008/57/ЄС Європейського Парламенту та Ради [Електр. ресурс]: (режим доступу: <https://ips.ligazakon.net/document/EU100026>)

### **Zh.O. Semko**

State Enterprise «Ukrainian Scientific Railway Car Building Research Institute»,

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

Tel.: (05366) 6-02-50, E-mail: shaganne@gmail.com

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

## APPLICATION OF TECHNICAL SPECIFICATIONS FOR INTEROPERABILITY ON RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE

*Ukraine's aspiration to the European level of production, in particular concerning railway transport, is an objective and indisputable fact. But on this path there are certain*

---

*difficulties, that is, the existence of distinctive features in the Ukrainian legislative system for technical regulation in the railway industry, peculiarities of a national character in the implementation of normative legal acts in this area, and in the very slow process of implementation of normative documents (national standards, harmonized with European or international ones) by the translation method.*

*The Association Agreement between Ukraine, on the one hand, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their member states, on the other hand, defines the implementation of high-speed rail transport in Ukraine, ensuring the implementation of a number of regulatory and legal acts of the European Union (directives, regulations and decisions), relating in particular to ensuring interoperability (or operational compatibility) of rolling stock and infrastructure of railway transport.*

**Keywords:** *technical specifications for interoperability, railway transport, rolling stock, infrastructure, directive, technical regulation*

### REFERENCES

1 Zakon Ukrainy "Uhoda pro asotsiatsiu mizh Ukrainoiu, z odniei 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 from September 16, 2014, 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].

2 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. Spetsvypusk. [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].

3 Uhoda pro asotsiatsiiu z ES yak instrument zabezpechennia stiikosti ekonomiky Ukrainy [Association Agreement with the EU as a Resilience Tool for Ukrainian Economy]. (2022). *Proceedings from mizhnarodna naukovo-praktychna konferentsiia u 2 chastynakh - The international scientific and practical conference in two parts.* Kyiv: Kyivskiy Natsionalnyi Universytet imeni Tarasa Shevchenko, Navchalno-naukovyi instytut mizhnarodnykh vidnosyn, Tsentr doskonalosti Zhana Mone., Ch.1. (November 25-26, 2021, Kyiv) [in Ukrainian].

4 Zapara, V.M., Oleniuk, V.O., & Tymoshenko, I.O. (2017). *Tekhnichni spetsyfikatsii z interoperabelnosti ta ikh uprovadzhennia u shvydkisnomu rusi na zaliznytsiakh Ukrainy [Technical specifications for interoperability and their implementation in high-speed traffic on the railways of Ukraine]. Zbirnyk naukovykh prats UkrDUZT - Collection of scientific works of UkrDUZT, 173, 12-20* [in Ukrainian].

5 Kozak, V.V. (2011). *Udoskonalennia organizatsii funktsionuvannia merezhi mizhnarodnykh transportnykh korydoriv na osnovi vymoh interoperabelnosti [Improving the organization of the functioning of the network of international transport corridors on the basis of interoperability requirements]. Extended abstract of candidate's thesis.* [in Ukrainian].

6 Nykyforuk, O. (2013). *Implementatsiia dyrektyv ES shchodo zaliznychnoho transportu v zakonodavstvo Ukrainy: Pozytyvni ta nehatyvni naslidky [Implementation of EU directives on railway transport in the legislation of Ukraine: Positive and negative consequences]. Ekonomist - Economist, 10, 15-20* Kyiv [in Ukrainian].

7 Ostashko, T.O., & Shynkaruk, L.V. (2014). *Otsinka vplyvu Uhody pro asotsiatsiyu ZVT mizh Ukrainoiu ta ES na ekonomiku Ukrainy. Naukova dopovid. [Assessment of the impact of the Association Agreement/FTA between Ukraine and the EU on the economy of Ukraine. Scientific report].* V.M. Heits (Ed.). Kyiv: Natsionalna Akademiia nauk Ukrainy DU «Instytut ekonomiky ta prohnozuvannya NAN Ukrainy» [in Ukrainian].

8 Pro interoperabelnist zaliznychnoi systemy v mezhakh Spivtovarystva (Doopratsovana). Dyrektyva № 2008/57/EC Evropeyskoho Parlamentu ta Rady vid 17 chervnia 2008 roku [Directive No. 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council of June 17, 2008 On the interoperability of the railway system within the Community (Revised)]. (2008, June 17). Retrieved from: <http://doszt.gov.ua/content/media/Direktiva-57-UA.pdf> [in Ukrainian].

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

- 9 *Perelik zatverdzhennykh perekkladiv aktiv acquis EC (stanom na 2022.01.31. [List of approved translations of EU acquis acts]. (2022, January, 1). Retrieved from: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEI/zatverdzhennykh-perekkladiv-aktiv-acquis-es-31012022.pdf> [in Ukrainian].*
- 10 *Dyrektyva (EC) 2016/797 Evropeiskoho Parlamentu ta Rady Pro interoperabelnist zaliznychnoi systemy v ramkakh Evropeyskoho Soyuzu. vid 11 travnya 2016. [Directive (EU) 2016/797 of the European Parliament and of the Council of May 11, 2016 on the interoperability of the railway system within the European Union]. Retrieved from: <http://doszt.gov.ua/content/media/Direktiva-797-UA.pdf> [in English]*
- 11 *Rukhomyi sklad – vantazhni vahony [Rolling Stock – Freight Wagons TSI]. Retrieved from: [https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability\\_en](https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability_en) [in English]*
- 12 *Prystroji dlia kriplennia zadnikh syhnalnykh likhtariv, zazor dlia tiahovykh kronshteiniv, prostir dlia personalu pid chas manevrovoi roboty, pidnizhky ta poruchni [Attachment devices for rear—end signals, clearance for draw hooks, space for shunting staff operation, footsteps and handrails ERA/TD/2012-04/INT]. Retrieved from: [https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability\\_en](https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability_en) [in English]*
- 13 *Tekhnichni umovy do obmezhuuvachiv navantazhennia ERA/TD/2012-05/INT [Specifications on slack adjusters]. Retrieved from: [https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability\\_en](https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability_en) [in English]*
- 14 *Spetsyfichni protsedury dynamiky rukhu ERA/TD/2013-01-INT [Specific procedures for running dynamics]. Retrieved from: [https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability\\_en](https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability_en) [in English]*
- 15 *Tekhnichni umovy dlia vykonannia otsinky vidpovidnosti fryktsiinykh elementiv halm, shcho kontaktuyut z kolesamy (versiya 3) [Specifications to perform the assessment of conformity of friction elements for wheel tread brakes (Version 3)]. Retrieved from: [https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability\\_en](https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability_en) [in English]*
- 16 *Interfeis mizh kontrolno-komandnoiu cyhnalizatsiyeyu ta inshymy pidsystemamy (versiya 4 20-09-2018) [Interface between control-command signalling trackside and other subsystems (v.4 20-09-2018)]. Retrieved from: [https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability\\_en](https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability_en) [in English]*
- 17 *Ostatochnyi zvit pro diyalnist operatyvnoi hrupy z tekhnichnoho obsluhovuvannya vantazhnykh vahoniv [Final Report on the activities of the Task Force Freight Wagon Maintenance (1.87 MB)]. Retrieved from: [https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability\\_en](https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability_en) [in English]*
- 18 *Nastnova iz zastosuvannya WAG TSI [Guide for the application of the WAG TSI]. Retrieved from: [https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability\\_en](https://www.era.europa.eu/activities/technical-specifications-interoperability_en) [in English]*
- 19 *«Blakytyna nastanova» z implementuvannya pravyl ES shchodo produktiv 2016 roku (2016/C 272/01). [Blue Guideline" on the implementation of EU rules on products of 2016 (2016/C 272/01)]. Retrieved from: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_015-16#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_015-16#Text) [in Ukrainian].*
- 20 *Postanova Pro novyi pidkhid do tekhnichnoi harmonizatsii ta standartiv, skhvalena Radoyu Ministriv 7 travnya 1985 roku [Resolution on a new approach to technical harmonization, approved by the Council of Ministers On May 7, 1985]. Retrieved from: [http://europa.eu/legislation\\_summaries/internal\\_market/single\\_market\\_for\\_goods/technical\\_harmonisation/121001a\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/single_market_for_goods/technical_harmonisation/121001a_en.htm) [in English]*
- 21 *Rehlament (ES) № 1025/2012 Yevropeiskoho parlamenty i Rady. [Regulation (EU) No. 1025/2012 of the European Parliament and the Council]. Retrieved from: <https://eu-ua.kmu.gov.ua/sites/default/files/inline/files/es-2016425.pdf> [in Ukrainian].*
- 22 *Zakon Ukrainy Pro standartyzatsiiu № 31 [Law of Ukraine On standardization No. 31, Art. 1058]. (2014). Vidomosti Verkhovnoi Rady – Bulletin of Verkhovna Rada of Ukraine. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/311315-18#Text> [in Ukrainian].*
- 23 *Zakon Ukrainy “Pro tekhnichni rehlamenti ta otsinku vidpovidnosti № 14, st. 96 [Law of Ukraine About technical regulations and conformity assessment No. 14, Art. 96]. (2015). Vidomosti Verkhovnoi Rady - Bulletin of Verkhovna Rada of Ukraine. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/124-19#Text> [in Ukrainian].*
- 24 *Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy Pro zatverdzhennia Tekhnichnoho rehlamentu bezpeky infrastruktury zaliznychnoho transportu 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 from July 11, 2013, No. 494]. (2013, July 11). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/494-2013-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].*
- 25 *Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy Pro zatverdzhennia Tekhnichnoho rehlamentu bezpeky rukhomoho skladu zaliznychnoho transportu vid 30 hrudnia 2015 roku № 1194 [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].*

## РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

---

26 *Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy Pro vnesennia zmin do Tekhnichnoho rehlamentu bezpeky infrastruktury zalizhnychnoho transportu i Tekhnichnoho rehlamentu bezpeky rukhomoho skladu zalizhnychnoho transportu vid 26 sichnia 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, No. 53].* Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/53-2022-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].

27 *Nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrainy Pro zatverdzhennia Pereliku natsionalnykh standartiv dlia tsilei zastosuvannia Tekhnichnoho rehlamentu bezpeky infrastruktury zalizhnychnoho transportu vid 26 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 Transport Infrastructure Safety from January 26 2022, No. 60].* (2022, January 26). Retrieved from: <https://mtu.gov.ua/documents/2139.html> [in Ukrainian].

28 *Nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrainy Pro zatverdzhennia Pereliku natsionalnykh standartiv dlia tsilei zastosuvannia Tekhnichnoho rehlamentu bezpeky rukhomoho skladu zalizhnychnoho transportu vid 3 liutoho 2022 № 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 Rolling Stock Safety from February 3 2022, No. 69].* (2022, February 2). Retrieved from: <https://mtu.gov.ua/documents/2146.html> [in Ukrainian].

29 *RISHENNIA YEVIROPEISKOHO PARLAMENTU I RADY Pro spilni ramky dlia realizatsii produktiv ta pro skasuvannia Rishennia Rady 93/465/EES vid 9 lypnya 2008 roku № 768/2008/EC [DECISION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL No. 768/2008/EC of July 9, 2008 on a common framework for the sale of products and repealing Council Decision 93/465/EEC].* Retrieved from: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_b42#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_b42#Text) [in Ukrainian].

30 *Postanova KMU Pro zatverdzhennia moduliv otsinky vidpovidnosti u sferi zaliznychnoho transportu vid 3 zhovtnia 2018 roku № 797 [Resolution of the CMU On approval of conformity assessment modules in the field of railway transport from October 3 2018, No. 797].* (2018, October 3). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/797-2018-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].

31 *RISHENNIA KOMISII Pro moduli dlia protsedur otsiniuvannia vidpovidnosti, prydatnosti do vykorystannia ta perevirky ES, shcho maiut vykorystovuvatys u tekhnichnykh spetsyfikatsiakh ekspluatatsiinoi sumisnosti, ukhvalenykh Dyrektyvoiu 2008/57/ES Evropeiskoho Parlamentu ta Rady vid 9 lystopada 2010 roku № 713 [COMMISSION DECISION No. 713 On the modules for conformity assessment, suitability for use and EU verification procedures to be used in technical specifications for interoperability adopted by Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council of November 9 2010].* (2010, November 9). Retrieved from: <https://ips.ligazakon.net/document/EU100026> [in Ukrainian].