

М.О. Багров

Державне підприємство «Український науково-дослідний інститут вагонобудування», вул. І. Приходька, 33, м. Кременчук, Полтавська обл., 39621, Україна
Телефон: (05366) 6-02-50, E-mail: office@ukrndiv.com.ua
ORCID <https://orcid.org/0000-0003-3578-4290>

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ЗАСТОСУВАННЯ ТЕХНІЧНИХ РЕГЛАМЕНТІВ У СФЕРІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Останнім часом спостерігається підвищення інтересу до набуття чинності Постанови Кабінету Міністрів України від 26.01.2022 № 53 „Про внесення змін до технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту і технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту”. З 03 серпня 2024 року набувають чинності зміни до технічних регламентів, але до цього часу залишаються невирішеними проблемні питання застосування оновлених регламентів. Як і раніше, на деякі види продукції, які включені до додатків 1 до технічних регламентів, відсутні національні стандарти. Будь-які доповнення новими стандартами існуючих переліків національних стандартів для цілей технічних регламентів, тягне за собою необхідність включення їх до сфери акредитації. А в загальному процесі внесення змін у сферу акредитації та у документи на призначення може тривати 9,5-10 місяців. З цією проблемою пов'язана інша, а саме: оцінка відповідності надання послуг виробництвами з експлуатації, технічного обслуговування і ремонту залізничного рухомого складу та його вузлів. У цій статті висвітлюються деякі аспекти впровадження оцінки відповідності вимогам технічних регламентів, проблемні питання, можливості їх вирішення, очікувані результати.

Ключові слова: технічний регламент, оцінка відповідності, орган з оцінки відповідності, національний стандарт, модулі оцінки відповідності, сертифікат відповідності.

Вступ. Незабаром настане 03 серпня 2024 року, коли набуває чинності постанова Кабінету Міністрів України від 26 січня 2022 р. № 53 «Про внесення змін до Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту і Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту» [1] із зміною, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 30 січня 2024 р. № 96 «Про внесення зміни до пункту 2 постанови Кабінету Міністрів України від 26 січня 2022 р. № 53» [2].

Але чи готові ми до цієї події ?

Здавалося є регламенти, є спеціальні модулі оцінки відповідності, затверджені постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження модулів оцінки

© **Багров М.О., 2024**

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

відповідності в сфері залізничного транспорту» від 03 жовтня 2018 р. № 797 [3], є переліки національних стандартів для цілей технічних регламентів, затверджені відповідними наказами Мінінфраструктури України, є постанова Кабінету Міністрів України від 26 січня 2022 р. № 53 [1], яка поєднує спільні вимоги, надає їм правовий зв'язок, тобто з точки зору законодавства нормативно-правові акти врегульовані.

Є акредитовані Національним агентством з акредитації України (НААУ) компетентні органи з оцінки відповідності, є призначені Міністерством економіки України органи з оцінки відповідності для виконання як третьою стороною певних завдань з оцінки відповідності, визначених у відповідному технічному регламенті, але проблемні питання залишаються, які ставлять під сумнів можливість переходу у повному обсязі з найменшими проблемами від, так званої, «добровільної» сертифікації до оцінки відповідності у сфері залізничного транспорту вимогам Технічних регламентів, тобто до обов'язкової сертифікації у встановлений строк.

До речі, у сфері залізничного транспорту сертифікація ніколи не була добровільною тому, що статтею 11 Закону України «Про залізничний транспорт» [4], вимагається обов'язковість сертифікації рухомого складу, обладнання та інших технічних засобів, які постачаються залізничному транспорту.

Мета: аналіз проблемних питань застосування технічних регламентів у сфері залізничного транспорту, які залишаються невирішеними до цього часу.

Розглянемо декілька проблемних питань, які залишаються не вирішеними до цього часу.

По-перше, в переліках національних стандартів для цілей технічних регламентів, затверджених наказами Мінінфраструктури України, на деякі види продукції, які включені до додатків 1 до технічних регламентів, відсутні національні стандарти. На жаль, після скасування стандартів колишнього СРСР, які були розроблені до 1992 року, нові національні стандарти на продукцію залізничного призначення на заміну скасованим по цей час не були розроблені за відсутністю фінансування як з боку держави, так і з боку бізнесу.

Бізнес не був зацікавлений у розробці нових стандартів, які згідно з існуючими правилами у національній системі стандартизації необхідно розробити, а потім ще й придбати необхідну кількість примірників для власних потреб свого бізнесу за власні кошти.

Ті європейські стандарти, які Національний орган зі стандартизації України приймав як національні, методом підтвердження (методом обкладинки) мовою оригіналу, без перекладу на українську мову, не завжди можна застосовувати для продукції у сфері залізничного транспорту України, тому, що можливості прямого застосування позначаються відмінності колії 1520 мм від 1435 мм, відмінності конструкції, матеріалів, комплектувальних тощо. Крім того, до переліків національних стандартів для цілей технічних регламентів не можуть бути включені технічні умови України тому, що вони не мають статусу національних стандартів, тобто ДСТУ.

Розробка нових національних стандартів, навіть на заміну скасованих, потребує багато часу та відповідного фінансування.

По-друге, під час акредитації в НААУ до сфери акредитації органу з оцінки відповідності, а саме до таблиці 1 (для оцінки відповідності вимогам технічних регламентів), вносяться тільки національні стандарти із переліків національних стандартів для цілей технічних регламентів. Будь-які доповнення новими стандартами існуючих переліків національних стандартів для цілей технічних

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

регламентів, тягне за собою необхідність включення їх до сфери акредитації. У іншому випадку орган з оцінки відповідності не має права застосовувати ці стандарти під час оцінки відповідності вимогам технічних регламентів.

НААУ розглядає зміну сфери акредитації 120 робочих днів за окремим оплаченим договором, тобто 5,5-6 місяців. Змінена сфера акредитації тягне за собою необхідність внесення змін в документи на призначення. Відповідно до вимог постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку видачі або відмови у видачі свідоцтва про призначення, розширення або скорочення сфери призначення, призупинення чи поновлення дії або анулювання такого свідоцтва та внесення змін до спеціальних вимог до призначених органів з оцінки відповідності» від 04 листопада 2020 р. № 1071 [5] ця процедура займе ще 80 робочих днів, тобто приблизно 4 місяця. Навіть в умовах військового стану законодавством не передбачено скорочення існуючих нормативів часу розгляду документів.

Таким чином, орган з оцінки відповідності, за сприятливих умов може отримати можливість виконання як третьою стороною певних завдань з оцінки відповідності, визначених у відповідному технічному регламенті із застосуванням стандартів, які додатково включені до переліків національних стандартів для цілей технічних регламентів, тільки через 9,5-10 місяців, після публікації наказу про внесення змін до згаданих переліків.

Цей період часу необхідно враховувати під час визначення строку набуття чинності оновлених переліків національних стандартів для цілей технічних регламентів.

По-третє, чомусь зараз виникає питання щодо джерел та обсягів фінансування робіт з оцінки відповідності. Механізм визначення вартості робіт з оцінки відповідності вимогам технічних регламентів, що виконуються призначеними органами з оцінки відповідності та визнаними незалежними організаціями (далі - виконавці), крім робіт з оцінки відповідності законодавчо регульованих засобів вимірювальної техніки, затверджений постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил визначення вартості робіт з оцінки відповідності вимогам технічних регламентів, що виконуються призначеними органами з оцінки відповідності та визнаними незалежними організаціями» від 12 липня 2017 р. № 514 [6].

Якщо підприємство випускало до цього часу сертифіковану продукцію, то у фінансовому плані або у плані закупівель підприємства враховані кошти на ці витрати.

Витрати, пов'язані із впровадженням оцінки відповідності вимогам технічних регламентів не мають бути і не повинні суттєво відрізнятися від витрат на сертифікацію.

По-четверте, проблемним питанням виявилася оцінка відповідності надання послуг виробництвами з експлуатації, технічного обслуговування і ремонту залізничного рухомого складу та його вузлів. Виявилось, що в переліках національних стандартів для цілей технічних регламентів зовсім відсутні національні стандарти на послуги з експлуатації, технічного обслуговування і ремонту залізничного рухомого складу та його вузлів.

У пункті 1 Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту встановлено, що «цей Технічний регламент визначає основні вимоги до елементів інфраструктури залізничного транспорту під час її проектування, виробництва, будівництва, монтажу, налагодження, експлуатації, а також процедури

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

оцінки відповідності вимогам цього Технічного регламенту». У додатку 1 до Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту зазначені процеси, пов'язані з виготовленням, модернізацією та ремонтом складових елементів інфраструктури залізничного транспорту (поз. 66), які асоціюються з послугами.

У пункті 1 Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту також зазначено, що «цей Технічний регламент визначає основні вимоги до виготовленого, модернізованого та капітально відремонтованого рухомого складу залізничного транспорту, що використовується на залізничних коліях загального та незагального користування з шириною колії 1520 міліметрів із швидкістю руху до 200 кілометрів на годину включно, а також до складових частин рухомого складу, наведених у додатку 1».

У розділі 3 додатку 1 до Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту зазначені процеси, пов'язані з виготовленням, модернізацією та ремонтом рухомого складу та його складових частин, які розглядаються як послуги.

Якщо для оцінки відповідності процесів, пов'язаних з виготовленням та/або капітально-відновлювальним ремонтом рухомого складу та його складових частин, доцільно застосовувати національні стандарти із переліків національних стандартів для цілей технічних регламентів, дія яких розповсюджується на виробництво нових виробів, то для процесів, пов'язаних з експлуатацією, технічним обслуговуванням, поточними, деповськими та капітальними ремонтами залізничного рухомого складу та його вузлів, національні стандарти відсутні.

Після прийняття постанови Кабінету Міністрів України «Про організацію обліку та контролю залізничного рухомого складу, продукції залізничного призначення» від 14 лютого 2023 р. № 133 [7], на період дії правового режиму воєнного стану усі питання, пов'язані з присвоєнням номерів рухомого складу та внесення даних до автоматизованого банку даних, присвоєння умовних номерів виробників для клеймування залізничного рухомого складу, його складових частин, робіт і послуг для використання на залізничному транспорті, інспекційного контролю продукції залізничного призначення під час виготовлення та ремонту, атестації виробництв з експлуатації, технічного обслуговування і ремонту залізничного рухомого складу та його вузлів, передані АТ «Укрзалізниця», за умов контролю зі сторони Державної служби з безпеки на транспорті. АТ «Укрзалізниця» поклало ці повноваження на філію НДКТІ. Таким чином, процедура оцінки відповідності процесів, пов'язаних з експлуатацією, технічним обслуговуванням і ремонтом залізничного рухомого складу та його вузлів, отримала додаткове ускладнення у вигляді проходження процедур інспекційного контролю з урахуванням ДСТУ ГОСТ 32894:2016 «Продукція залізничного призначення. Інспекторський контроль. Загальні положення» [8] зі сторони філії НДКТІ АТ «Укрзалізниця», а це не є орган з оцінки відповідності третьої сторони.

По-п'яте, зовсім несподівано з'явилося останнім часом питання необхідності розроблення якихось спеціальних методик оцінки відповідності вимогам Технічних регламентів.

На законодавчому рівні постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження модулів оцінки відповідності в сфері залізничного транспорту» від 03 жовтня 2018 р. № 797 [3], затверджені модулі, тобто процедури оцінки відповідності, в яких встановлені вимоги до технічної документації, обов'язки та відповідальність виробника, його уповноваженого представника, призначеного

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

органу з оцінки відповідності тощо.

У додатках 1 до кожного Технічного регламенту встановлені модулі оцінки відповідності або їх комбінації, які повинні бути застосовані до певного виду продукції.

Кожен орган з оцінки відповідності, під час проходження процедури акредитації в НААУ на відповідність ДСТУ EN ISO/IEC 17065:2019 «Оцінка відповідності. Вимоги до органів з сертифікації продукції, процесів та послуг» (EN ISO/IEC 17065:2012, IDT; ISO/IEC 17065:2012, IDT) [9] та окремим вимогам додаткових стандартів пройшов безліч всебічних перевірок на відповідність документів системи управління: політик, порядків, методик, облікових документів, включаючи доказові документи для демонстрації досвіду з оцінки відповідності вимогам Технічних регламентів. Тим паче, аудитором НААУ виконані обов'язкові спостереження за практичними діями персоналу органу з оцінки відповідності для підтвердження його компетентності практично виконувати процедури оцінки відповідності безпосередньо під час відвідування підприємства-заявника оцінки відповідності.

Усі ці заходи були спрямовані на підтвердження впевненості у тому, що орган з оцінки відповідності, який претендує на призначення Міністерством економіки України для виконання як третьою стороною певних завдань з оцінки відповідності, визначених у відповідному Технічному регламенті, відповідає усім критеріям, що до нього ставляться.

Тобто, таке питання не доречне, тому, що воно ставить під сумнів компетентність акредитованого органу з оцінки відповідності.

По-шосте, питання стосовно підготовки підприємства-виробника до оцінки відповідності вимогам Технічних регламентів. Підприємства-виробники для виробництва продукції залізничного призначення мають необхідну нормативну, проектно-конструкторську, технологічну, облікову, виробничу, тобто технічну документацію.

На кожному підприємстві, що випускає сертифіковану продукцію залізничного призначення, є відповідні відділи, служби або призначені відповідальні особи, які мають в інтернеті вільний доступ до нормативно-правових актів стосовно оцінки відповідності вимогам Технічних регламентів, а також доступ до технічної документації свого підприємства, мають повноваження та можливості підготувати заявку на оцінку відповідності, сформувавши технічну документацію, тобто технічний файл та надати його призначеному органу з оцінки відповідності згідно з вимогами обраного модуля або комбінації модулів з оцінки відповідності для проведення заходів, передбачених обраними модулями. Якщо підприємство не має такої технічної документації, то воно не готове до оцінки відповідності своєї продукції вимогам Технічних регламентів.

По-сьоме, якщо встановлена конкретна дата переходу на оцінку відповідності вимогам Технічних регламентів, то існуючі діючі сертифікати відповідності на продукцію, яка включена до додатку 1 технічних регламентів, втрачають своє значення, повинні бути зупинені або скасовані? На якій правовій підставі? На зупинку або скасування принаймні повинна бути заява від власника сертифіката. Хто буде здійснювати технічний нагляд до закінчення терміну дії сертифікатів? На ці питання немає відповіді у чинних нормативно-правових актах.

Логічно, що чинні сертифікати повинні діяти до закінчення строку дії, у зв'язку з цим, було би доцільним встановити перехідний період для оцінки відповідності із застосуванням вимог статті 24 Закону України «Про технічні регламенти та оцінку

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

відповідності» [10], тобто на добровільних засадах, в будь-яких формах, включаючи випробування, декларування відповідності, сертифікацію та інспектування, та на відповідність будь-яким заявленим вимогам.

26 квітня 2024 року за ініціативою Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України відбулася онлайн нарада з обговорення проблемних питань, що виникатимуть з набранням 03 серпня 2024 р. чинності постанови Кабінету Міністрів України від 26 січня 2022 р. № 53 «Про внесення змін до Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту і Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту». В обговоренні проблемних питань прийняли участь представники зацікавлених сторін, а саме керівники та фахівці Мінінфраструктури, АТ «Укрзалізниця», органів з оцінки відповідності, промислових підприємств. Учасники наради погодилися щодо необхідності створення робочої групи з удосконалення процесу переходу від добровільної оцінки відповідності у сфері залізничного транспорту до оцінки відповідності вимогам технічних регламентів, а також з оптимізації термінів впровадження процесів.

Висновки.

1 Нормативно-правові акти з точки зору законодавства щодо переходу від добровільної сертифікації продукції залізничного призначення до оцінки відповідності вимогам Технічних регламентів – врегульовані.

2 Є акредитовані НААУ компетентні органи з оцінки відповідності, є обмежена кількість призначених Міністерством економіки України органів з оцінки відповідності на застосування Технічних регламентів у сфері залізничного транспорту.

3 Залишаються проблемні питання, які ставлять під сумнів можливість переходу до оцінки відповідності вимогам Технічних регламентів у встановлений строк, це перш за все, те, що на деякі види продукції та на більшу частину послуг, які включені до додатків 1 до технічних регламентів, відсутні національні стандарти.

4 В умовах військового стану законодавством не передбачено скорочення існуючих нормативів часу розгляду документів, тому термін призначення акредитованих в НААУ органів з оцінки відповідності Міністерством економіки України може складати 80 робочих днів, тобто приблизно 4 місяця.

Внесення будь-якої зміни до чинної сфери акредитації акредитованого органу з оцінки відповідності НААУ проводить за 120 робочих днів за окремим оплаченим договором, тобто за 5,5-6 місяців. Взагалі внесення будь-якої зміни до сфери акредитації та документів на призначення займає 9,5-10 місяців.

Тривалість цього терміну необхідно враховувати під час планування внесення змін до переліків національних стандартів для цілей технічних регламентів та визначення строків введення в дію таких змін.

5 Є питання, які за пропозиціями, наведеними вище, можливо вирішити з мінімальними витратами часу та коштів.

6 Для вирішення проблемних питань, удосконалення процесу переходу до оцінки відповідності вимогам технічних регламентів, а також оптимізації термінів впровадження процесів переходу є необхідність створення робочої групи із представників зацікавлених сторін.

ЛІТЕРАТУРА

1. Про внесення змін до Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту і
-

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту. Постанова Кабінету Міністрів України від 26 січня 2022 р. № 53. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/53-2022-%D0%BF#Text>

2. Про внесення зміни до пункту 2 постанови Кабінету Міністрів України від 26 січня 2022 р. № 53 Постанова Кабінету Міністрів України від 30 січня 2024 р. № 96. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/96-2024-%D0%BF#Text>

3. Про затвердження модулів оцінки відповідності у сфері залізничного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 3 жовтня 2018 р. № 797. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/797-2018-%D0%BF#Text>

4. Про залізничний транспорт: Закон України від 04.07.1996 р. № 40, ст. 183. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-вр#Text> (дата звернення: 17.05.2024).

5. Про затвердження Порядку видачі або відмови у видачі свідоцтва про призначення, розширення або скорочення сфери призначення, призупинення чи поновлення дії або анулювання такого свідоцтва та внесення змін до спеціальних вимог до призначених органів з оцінки відповідності Постанова Кабінету Міністрів України від 04 листопада 2020 р. № 1071. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-poryadku-vidachi-abo-vidmovi-u-vidachi-svidoctva-pro-priznachennya-rozshirennya-1071041120>

6. Про затвердження Правил визначення вартості робіт з оцінки відповідності вимогам технічних регламентів, що виконуються призначеними органами з оцінки відповідності та визнаними незалежними організаціями: Постанова від 12.07.2017 р. № 514. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/514-2017-п#Text> (дата звернення: 17.05.2024).

7. Про організацію обліку та контролю залізничного рухомого складу, продукції залізничного призначення: Постанова від 14.02.2023 р. № 133. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/133-2023-п#Text> (дата звернення: 17.05.2024).

8. ДСТУ ГОСТ 32894:2016. Продукція залізничного призначення. Інспекторський контроль. Загальні положення. [Чинний від 2016-10-01]. Вид. офіц. Київ: ДП "УкрНДНЦ", 2016. 29 с.

9. ДСТУ EN ISO/IEC 17065:2019. Оцінка відповідності. Вимоги до органів з сертифікації продукції, процесів та послуг. [Чинний від 2021-01-01]. Вид. офіц. Київ: ДП "УкрНДНЦ", 2020. 30 с.

10. Про технічні регламенти та оцінку відповідності: Закон України від 15.01.2015 р. № 124-VIII URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/124-19#Text> (дата звернення 17.05.2024).

M.O. Bahrov

State Enterprise "Ukrainian Research Railway Car Bulding Institute "

33 I. Prikhodka Str, Kremenchuk, Poltava region, 39621, Ukraine

Tel.: (05366) 6-02-50, E-mail: office@ukrndiv.com.ua

ORCID <https://orcid.org/0000-0003-3578-4290>

PROBLEMATIC ISSUES OF APPLICATION OF TECHNICAL REGULATIONS IN THE FIELD OF RAILWAY TRANSPORT

Recently, there has been a growing interest in the entry into force of Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine No. 53 dated 26.01.2022 "On Amendments to the Technical Regulations on the Safety of Railway Transport Infrastructure and the Technical Regulations on the Safety of Railway Transport Rolling Stock". On 03 August 2024, amendments to the technical regulations will come into force, but problematic issues of application of the updated regulations remain unresolved. As before, some products included in Annex I to the technical regulations do not have national standards. Any additions of new standards to the existing lists of national standards for the purposes of technical regulations entail the need to include them in the scope of accreditation. In general, the process of making changes to the scope of accreditation and to the documents for appointment can take 9.5-10 months. This

problem is related to another one, namely, the assessment of the compliance of the services provided by the industries for the operation, maintenance and repair of railway rolling stock and its components. This article highlights some aspects of the implementation of conformity assessment to the requirements of technical regulations, problematic issues, possibilities for their solution, and expected results.

Keywords: *technical regulation, conformity assessment, conformity assessment body, national standard, conformity assessment modules, certificate of conformity.*

REFERENCES

1. Pro vnesennya zmin do Tekhnichnoho rehlamentu bezpeky infrastruktury zaliznychnoho transportu ta Tekhnichnoho rehlamentu bezpeky rukhomoho skladu zaliznychnoho transportu Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 26 sichnya 2022 r. № 53. [On Amendments to the Technical Regulations for the Safety of Railway Transport Infrastructure and the Technical Regulations for the Safety of Railway Transport Rolling Stock Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of 26 January 2022, No. 53.] URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/53-2022-%D0%BF#Text> [in Ukrainian]
2. Pro vnesennya zminy do punktu 2 postanovy Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 26 sichnya 2022. № 53. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30 sichnya 2024 r. № 96 ["On Amendments to Clause 2 of the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of 26 January 2022 No. 53 ". Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of 30 January 2024 No. 96] URL: <https://zakon.rada.govs/sh.ua/lawow/96-2024-%D0%BF#Text> [in Ukrainian]
3. Pro zatverdzhennya Moduliv otsinky vidpovidnosti u sferi zaliznychnoho transportu Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 03 zhovtnya 2018 r. № 797. ["On Approval of Conformity Assessment Modules in the Field of Railway Transport" Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of 03 October 2018, No. 797.] URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/797-2018-%D0%BF#Text> [in Ukrainian]
4. Zakon Ukrainy «Pro zaliznychnyy transport». [The Law of Ukraine "On Railway Transport"]. [in Ukrainian] URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/797-2018-%D0%BF#Text>
5. Pro zatverdzhennya Poryadku vydachi abo vidmovy u vydachi posvidchennya pro pryznachennya, rozshyrennya chy skorochennya obsyahu pryznachennya, zupynennya chy ponovlennya diyi chy anulyuvannya takoho posvidchennya ta vnesennya zmin do spetsial'ni vymohy do pryznachenykh orhaniv z otsinky vidpovidnostiю Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 04.11.2020 r. № 1071 [On Approval of the Procedure for Issuing or Refusing to Issue a Certificate of Designation, Expanding or Reducing the Scope of Designation, Suspending or Renewing or Revoking Such a Certificate and Amending Special Requirements for Designated Conformity Assessment Bodies. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of 04 November 2020, No. 1071.] [in Ukrainian]
6. Pro zatverdzhennya Pravyl vyznachennya vartosti robot z otsinky vidpovidnosti, shcho vykonuyut'sya pryznachenymy orhanamy z otsinky vidpovidnosti ta vyznanymy nezalezhnymy orhanizatsiyamy. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 12 lypnya 2017 r. № 514. [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Approval of the Rules for Determining the Cost of Conformity Assessment Works Performed by Designated Conformity Assessment Bodies and Recognised Independent Organisations" of 12 July 2017 No. 514]. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-poryadku-vidachi-abo-vidmovi-u-vidachisvidoctva-pro-pryznachennya-rozshyrennya-1071041120> [in Ukrainian]
7. Pro orhanizatsiyu obliku ta kontrolyu zaliznychnoho rukhomoho skladu ta zaliznychnoyi produktsiyi. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 14 lyutoho 2023 r. № 133. [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On the Organisation of Accounting and Control of Railway Rolling Stock and Railway Products" of 14 February 2023, No. 133.] [in Ukrainian]
8. «Produktsiya zaliznychnoho pryznachennya. Inspektors'kyy kontrol. Zahalni polozhennya [Railway application. Inspection control. General provision] DSTU HOST 32894:2016 30 – Kyiv: SE «UkrNDNC» [in Ukrainian]
9. Otsinka vidpovidnosti. Vymohy do orhaniv z sertyfikatsii produktsii, protsesiv ta poskuv [Conformity assessment/ Requirements for bodies certifying products, processes and services] DSTU EN ISO/IEC 17065:2019 (EN ISO/IEC 17065:2012, IDT; ISO/IEC 17065:2012, IDT). from 01d January 2021. 30 – Kyiv: SE «UkrNDNC» [in Ukrainian]
10. Zakon Ukrainy «Pro tekhnichni rehlamenty ta otsinku vidpovidnosti». [Law of Ukraine "On Technical Regulations and Conformity Assessment".] URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/124-19#Text> [in Ukrainian]