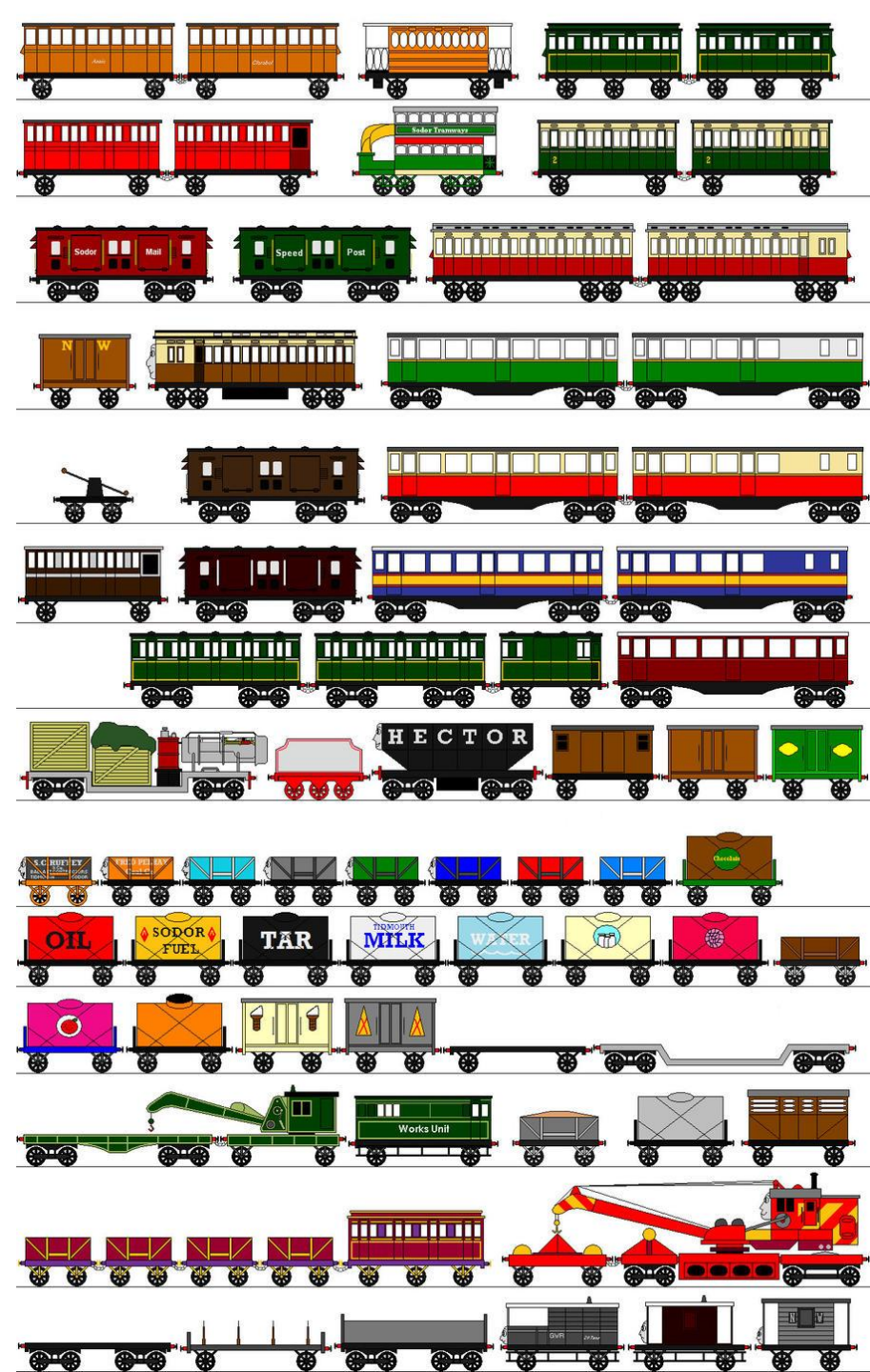


Проблеми при запровадженні технічних регламентів у сфері залізничного транспорту

24.10.2024

Тетяна
ТРИПОЛЬСЬКА

Технічний експерт,
з 2020 по 2022 –
Директор з інженерно-
технічного
забезпечення
АТ «Укрзалізниця»



Основні проблеми теперішнього часу НЕ ЗАПРОВАДЖЕННЯ дієвої системи оцінки відповідності



RISK

1. Відсутність
обґрунтованих підстав
для виробників щодо
проведення оцінки
відповідності продукції
«третьою» незалежною
стороною

2. Невизначеність
щодо **єдиних**
процедур та
критеріїв оцінки
виробників,
проектів,
продукції

3. Створення
нерівних умов
для виробників
на ринку в частині
державних закупівель,
де вирішальним
фактором прийняття
рішення є не якість,
а **ціна**



**Значне зростання
з часом ризиків безпеки
та втрат ресурсів
для учасників ринку**



Чому затверджені технічні регламенти та зміни до них **НЕ ДОЗВОЛЯТЬ** зараз отримати бажаний результат?



1. Відсутні суттєві вимоги до безпеки

2. Продукція «не покрита» підтримуючими державними стандартами



3. Для окремих видів рухомого складу та складових, відсутні затверджені сучасні стандарти щодо технічних характеристик і, що найголовніше, стандартизовані методи для їх оцінювання (випробувань)

4. База стандартів, прийнята методом «обкладинки»

покращила ситуацію, але не полегшала, бо **конструкція та технічні характеристики рухомого складу** (в своїй основній масі), що випускається зараз, були затверджені та випробувані задовго до наших часів, по «старим» ГОСТам і ця база НД не підходить більшості видів продукції (вантажні вагони, тощо)

Що саме «не так» з **модулями** оцінки відповідності?

Вимоги модулів та Переліків продукції (Постанова 53) **не конкретизовані**, дозволяють застосовувати модулі, які не забезпечують належним чином впевненість у якості продукції, в силу її технічної складності та відповідального застосування

Дуже широкий спектр вибору модулів оцінки відповідності, який дозволяє одну й ту саму продукцію оцінювати по суттєво різним модулям

Є різниця у визначенні понять, які не відповідають Директиві ЄС 797: у Постанові – підсистема не включає рухомий склад, а в Директиві – це є саме підсистема. Не можна один і той самий вид продукції оцінювати і як складову, і як систему (підсистему).

У деяких модулях зазначаються вимоги до надання підтверджень, які **неможливо надати в Україні**, оскільки ці підтвердження надають спеціалізовані організації, відсутні в Україні (не тільки організації, а й система, що надає їх таке право).

Наприклад, в модулях CH, SH1 зазначається вимога надання звіту з оцінки ризиків, що має бути підтвердженим сторонньою компетентною організацією

Модуль CH не містить вимог щодо випробувань складової третьою стороною, а без саме такої вимоги жодна продукція для потреб залізничного транспорту не може бути визнана відповідною (і, доречі, дозволений до оцінки рухомого складу)

Вимоги TP стосуються ремонту рухомого складу, але доступна база державних актуальних нормативних документів щодо ремонту рухомого складу в Україні **ВІДСУТНЯ!**

До чого це призводить?

Є **великі ризики** того, що технічно складна та відповідальна продукція не буде належним чином оцінена, що виробник (імпортер, дилер) може піти найлегшим та найдешевшим шляхом для отримання бажаного сертифікату.



Таким чином, всі учасники ринку не зможуть покластися тільки на сертифікат відповідності по ТР. А натомість мають вигадувати додаткові «запобіжники» для того, щоб убезпечити процес перевезень від «небажаних ситуацій» (відмови в експлуатації, аварії, сходи, тощо).



Невизначеність надає багато можливостей для потрапляння в ринок та в експлуатацію неякісної продукції, особливо в час прозорих закупівель, коли державні компанії «сковані» чинним законодавством в частині формування вимог до купованої продукції.

Отже система з часом стане не дієвою та ми прийдемо до того, з чого почали: що сертифікат **не буде гарантувати** ті параметри безпеки продукції, які має гарантувати.

Наприклад, як захищається АТ «Укрзалізниця»: ДСТУ ГОСТ 15.902 процедура постановки на виробництво, погодження всіх документів по процедурі, обстеження та інспектування виробництва, ДСТУ ГОСТ 32894 приймання продукції інспектором

Що робити? Змінювати підхід та технічний регламент!

Розробити нову редакцію технічного регламенту, який буде встановлювати

більш чіткі процедури та обов'язки учасників процесу:

виробників, органів, імпортерів, уповноважених представників, розповсюджувачів



Визначити для кожного виду продукції ті суттєві вимоги, які мають бути для нього забезпечені

Розробити суттєві вимоги безпеки продукції, які мають бути оцінені в ході процесу сертифікації

Створити актуальну нормативну базу

вимог до продукції, методів контролю та правил приймання на державному рівні



Визначити для кожного виду один-два (не більше) модулі оцінки відповідності, які мають бути використані при сертифікації та гарантують отримання достовірних доказів

Розробити чіткий перелік видів продукції, спираючись на реалії сьогодення, безпеку, ризики



НОВА РЕДАКЦІЯ Технічного регламенту безпеки рухомого складу

I - має враховувати стан справ та потреби всіх учасників ринку

II - виконувати функцію реального відбору щодо якості та безпеки продукції

III - бути адаптована під реальні задачі сьогодення,

IV - не створювати бар'єрів для чесних виробників

V - надавати впевненість як в процедурах, так і в результатах оцінки

VI - бути зрозумілою, однозначно, для всіх учасників

