



ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО «УКРАЇНСЬКИЙ НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ
ІНСТИТУТ ВАГОНОБУДУВАННЯ»



АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ЗАСТОСУВАННЯ
ГАРМОНІЗОВАНИХ ЄВРОПЕЙСЬКИХ та
РЕГІОНАЛЬНИХ СТАНДАРТІВ, ПРИЙНЯТИХ ЯК
НАЦІОНАЛЬНІ, У СФЕРІ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ

Закон України про стандартизацію

Закон України Про технічні регламенти та оцінку відповідності



ч. 2 ст. 21 «Національні стандарти та кодекси усталеної практики застосовуються на добровільній основі, крім випадків, якщо обов'язковість їх застосування встановлена нормативно-правовими актами.»

ч. 5 ст. 21 «У разі якщо технічний комітет стандартизації погоджує пропозиції щодо скасування національних стандартів та кодексів усталеної практики, національний орган стандартизації приймає рішення із зазначеного питання.»

ч. 4 ст. 21 «За пропозиціями заінтересованих сторін національний орган стандартизації у разі необхідності встановлює строк одночасної дії прийнятого національного стандарту чи кодексу усталеної практики та чинного національного стандарту чи кодексу усталеної практики на один і той самий об'єкт стандартизації.»

технічні регламенти, які згідно із ч. 3 ст. 11 можуть містити таку вимогу :
«Відповідність продукції вимогам технічних регламентів може бути забезпечена шляхом застосування національних стандартів та/або інших технічних специфікацій, посилення на які містяться у відповідних технічних регламентах.»



Принцип добровільного застосування стандартів



- ❧ Резолюція про Новий підхід до технічної гармонізації та стандартів, схвалена Радою Міністрів 7 травня 1985 року
- ❧ - поширення презумпції відповідності відповідним суттєвим вимогам чинного законодавства, на продукцію, яку виготовлено відповідно до гармонізованих стандартів,
- ❧ - а в деяких випадках виробник може скористатися спрощеною процедурою оцінювання відповідності (у багатьох випадках декларація виробника про відповідність, яка стала більш прийнятною для державних органів завдяки існуванню законодавства про відповідальність за якість продукції) – пункт 1.1.3 «БЛАКИТНА НАСТАНОВА» ІЗ ВПРОВАДЖЕННЯ ПРАВИЛ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ ЩОДО ПРОДУКЦІЇ.

Важливі аспекти Гармонізованого законодавства Європейського союзу



Застосування гармонізованих або інших стандартів залишається добровільним, і виробник завжди може застосувати інші технічні специфікації, щоб забезпечити відповідність вимогам (але він буде нести тягар доведення того, що ці технічні специфікації відповідають основним вимогам, найчастіше за допомогою процедури із залученням третьої сторони — органу з оцінки відповідності)

Гармонізоване законодавство повинно зводитись до **суттєвих вимог (бажано щодо експлуатаційних характеристик або функціональних вимог)**, яким повинна відповідати продукція, розміщена на ринку ЄС, щоб вона могла користуватися перевагами вільного руху в межах ЄС.

Оскільки Новий підхід передбачає, що загальні суттєві вимоги мають бути обов'язковими для виконання на законодавчому рівні, цей підхід доречний лише там, де є можливість розмежувати суттєві вимоги та технічні специфікації. Крім того, оскільки сфера застосування такого законодавства пов'язана з ризиками, **широкий спектр охопленої продукції має бути достатньо однорідним для застосування загальних суттєвих вимог.** Сфера продукції або безпеки також повинні бути придатними для стандартизації.

Важливі аспекти Гармонізованого законодавства Європейського союзу



☞ Загальним висновком стосовно цілей Гармонізованого законодавства ЄС є реалізація Директиви 2001/95/ЄС щодо загальної безпечності продукції (GPSD), вимоги якої направлені на забезпечення безпеки продукції на всій території ЄС для всіх непродовольчих споживчих товарів, якщо вони не підпадають під дію секторального Гармонізованого законодавства ЄС. У деяких аспектах GPSD також доповнює положення секторального законодавства. Таким чином, GPSD забезпечує мережу безпеки, яка гарантує, що всі непродовольчі споживчі товари в ЄС є безпечними. Ключовим положенням GPSD є те, що виробники зобов'язані розміщувати на ринку лише безпечну продукцію. GPSD також передбачає положення щодо ринкового нагляду, спрямовані на забезпечення високого рівня захисту здоров'я та безпеки споживачів.

«БЛАКИТНА НАСТАНОВА»



Суттєві вимоги визначають результати, яких необхідно досягти, або ризики, які необхідно усунути, але **не визначають технічні рішення** для здійснення цього.

Точне **технічне рішення** може бути передбачене **стандартом або іншими технічними специфікаціями**, або розроблене відповідно до **загальних інженерних чи наукових знань**, викладених в інженерній та науковій літературі, на розсуд виробника.

Така гнучкість дозволяє виробникам обирати спосіб задоволення вимог.

Фундаментальною особливістю значної частини Гармонізованого законодавства ЄС є обмеження законодавчої гармонізації низкою **суттєвих вимог, що становлять суспільний інтерес**, які стосуються насамперед:

❧ **охорони здоров'я та безпеки користувачів**

❧ **(зазвичай споживачів і працівників),**

але можуть також охоплювати інші фундаментальні вимоги, наприклад,

❧ **захист власності, обмеженість ресурсів**

❧ **захист навколишнього середовища**

«БЛАКИТНА НАСТАНОВА»



- ❧ «4.1.2.2 Гармонізовані стандарти розробляються та приймаються, як і інші європейські стандарти, відповідно до внутрішніх правил Європейських організацій із стандартизації. Згідно з цими правилами, всі європейські стандарти повинні бути перенесені (транспоновані) на національний рівень національними органами стандартизації. Таке перенесення означає, що відповідні європейські стандарти повинні надаватися як національні стандарти в ідентичний спосіб, і що всі суперечливі національні стандарти повинні бути скасовані протягом певного періоду.»

УГОДА ПРО АСОЦІАЦІЮ між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (стаття 56, частина 8)



- ❧ «8. Україна поступово впроваджує звід Європейських стандартів (EN) як національні стандарти, зокрема гармонізовані європейські стандарти, добровільне застосування яких вважається таким, що відповідає вимогам законодавства, зазначеного у Додатку III до цієї Угоди. **Одночасно з таким впровадженням Україна скасовує конфліктні національні стандарти, зокрема застосування міждержавних стандартів (GOST/ГОСТ), розроблених до 1992 року.** Крім цього, Україна поступово вживатиме інших необхідних заходів щодо виконання умов набуття членства згідно з вимогами, що застосовуються до повноправних членів європейських організацій зі стандартизації.»
- ❧ Але Закон України Про стандартизацію, основоположні стандарти в сфері стандартизації (ДСТУ 1.1, ДСТУ 1.2, ДСТУ 1.5, ДСТУ 1.7, ДСТУ 1,8) не містять термін «конфліктний стандарт».



ДИРЕКТИВА 2008/57/ЄС ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ від 17 червня 2008 року про оперативну сумісність/інтероперабельність залізничних систем у межах Співтовариства та Технічні специфікації щодо оперативної сумісності (TSI)



- ↻ стосовно кожної із визначених підсистем (додаток II):
- ↻ (а) Структурні зони:
 - Інфраструктура,
 - Енергетика,
 - Контрольно-командна та сигнальна системи,
 - Рухомий склад;
- ↻ Функціональні зони:
 - Управління транспортом,
 - Обслуговування,
 - Телематика для пасажирів та вантажні послуги.

ДИРЕКТИВА 2008/57/ЄС ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ від 17 червня 2008 року



(12) Розробка технічних специфікацій інтероперабельності (TSI) виявила необхідність висвітлення зв'язку між обов'язковими вимогами та TSI з одного боку, та між Європейськими стандартами та іншими нормативними документами з іншого. Зокрема, **необхідно встановити чітку межу між стандартами чи частинами стандартів, які мають бути обов'язковими з метою досягнення цілей цієї Директиви, та «гармонізованими» стандартами, що були розроблені у дусі нового підходу до технічної гармонізації та стандартизації.**



(13) Як правило, Європейські специфікації розробляються у дусі нового підходу до технічної гармонізації та стандартизації. Вважається, що вони відповідають певним обов'язковим вимогам цієї Директиви, зокрема, щодо складових та координації інтероперабельності. Ці Європейські специфікації чи їх частини не є обов'язковими, тому не можна на них посилались у TSI. **Посилання на ці Європейські стандарти опубліковуються у *Офіційному віснику Європейського Союзу*, а держави-члени публікують посилання на національні стандарти замість посилань на Європейські стандарти.**



(14) TSI можуть у визначених випадках посилались на Європейські стандарти чи специфікації, якщо це необхідно з метою досягнення цілей цієї Директиви. Такі посилання мають певні наслідки, які необхідно описувати. Зокрема, ці Європейські стандарти чи специфікації стають обов'язковими з моменту застосування TSI.

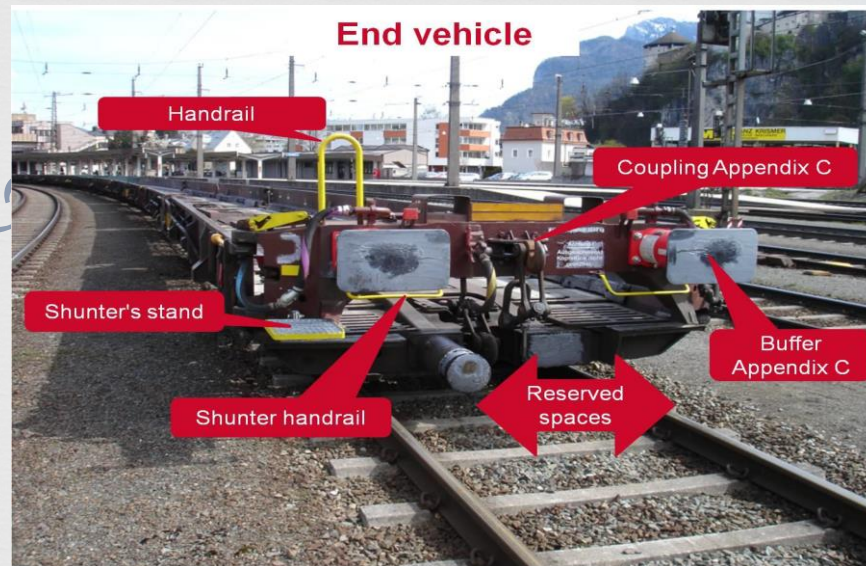


ДИРЕКТИВА 2008/57/ЄС ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ від 17 червня 2008 року



❧ «Стаття 9 Відхилення

- ❧ 1 За відсутності відповідних спеціальних випадків держава-член не повинна застосовувати TSI відповідно до цієї статті у наступних випадках:
- ❧ ...
- ❧ d) Для будь-якого запропонованого оновлення, розширення чи вдосконалення діючої підсистеми, **якщо застосування TSI поставить під загрозу економічну життєздатність проекту та/чи сумісність залізничної системи держави-члена.**
- ❧ ...
- ❧ f) Для поїздів з чи до третіх країн, ширина колії яких відмінна від головної залізничної мережі в межах Співтовариства.



- 1) ширина - країни ЄС (окрім країн нижче) – 1435 мм;
 - країни Балтії, Фінляндія – 1524 мм;
 - Ірландія – 1600 мм;
 - Іспанія, Португалія – 1668 мм;
 - Україна – 1520 мм;

- 2) величина напруги постійного (DC) та змінного струму (AC), зокрема:
- Франція – DC 1,5 кВ; AC 25 кВ/ 50 Гц;
 - Бельгія, Польща – DC 3 кВ;
 - Італія – DC 1,5 кВ та 3кВ
 - Іспанія – DC 1,5 кВ та 3кВ; AC 25 кВ/ 50 Гц;
 - Німеччина, Норвегія, Австрія, Швеція, Швейцарія –
 – AC 15 кВ/ 16,7 Гц;
 - Україна – DC 3 кВ, AC 25 кВ/ 50 Гц;



3) Тип зчеплення одиниць рухомого складу:

а) в Україні - автозчепний пристрій з автозчепом СА-3 та поглинальними апаратами з різними способами поглинання енергії;

в ЄС – гвинтова упряж та відсутнє використання поглинальних апаратів;

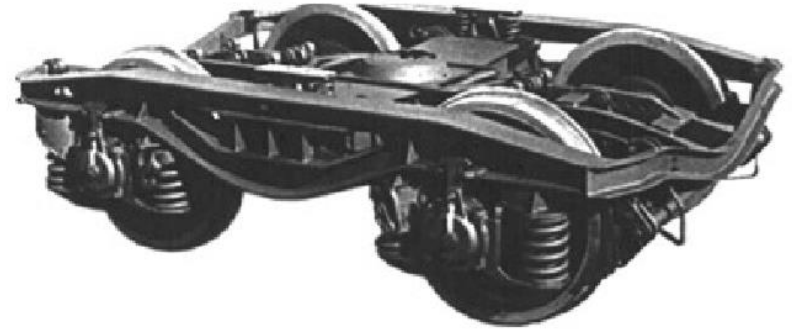
б) максимальне нормативне значення удару, що має витримувати зчіпний пристрій із збереженням характеристик міцності та роботоздатності:

в Україні автозчеп – 2,5 МН для пасажирських вагонів та до 3,5 МН для вантажних вагонів;

в ЄС для всіх вагонів – 1,5 МН;

в) в Україні – конструкція автозчепу дозволяє розчеплення одиниць рухомого складу без входу людини у міжвагонний простір;

в ЄС – гвинтова упряж є системою зчеплення, що передбачає вхід людини у міжвагонний простір, отже має бути передбачено вільний простір для маневрових робіт під час зчеплення та відчеплення;



4) Навантаження на вісь :

в Україні - 23,5 тс (230,3 кН);

в ЄС – від 16 тс (156,8 кН) до 22,5 тс (220,5 кН) залежно від типу залізничних ліній

5) нормативні та граничні значення зусиль, що діють на гальмівну колодку, нормативні значення гальмівного шляху під час гальмування, особливо екстреного, а також коефіцієнт ефективності гальмівної системи, які залежать як від швидкості на початку гальмування, розрахункового коефіцієнту зчеплення колеса з рейкою, гальмівного процента маси транспортного засобу; коефіцієнту тертя, що залежить від типу використовуваних гальмівних колодок, тощо;

6) рівні віброприскорень, що впливають на людину під час руху залізничного транспортного засобу, зокрема на машиніста на його робочому місці;

7) міцність сталевих конструкції, яка безпосередньо пов'язана із фізичними властивостями використовуваних матеріалів, стійкість від перекидання при проходженні кривих ділянок колії, критерії відмов та періодичність проведення планових видів ремонту, визначення показників строку служби вагонів, які визначають згідно з нормами до розрахунків та проектування нових і модернізованих вагонів колії 1520 мм.

8) Вимоги до лакофарбового покриття

❧ ВИСНОВКИ



- ❧ 1. Законодавством України (Закон України Про стандартизацію) встановлено **принцип добровільного застосування стандартів**, крім випадків, якщо обов'язковість їх застосування встановлена нормативно-правовими актами.
- ❧ 2. Водночас встановлено, що **продукція**, яка вводиться в обіг, надається на ринку або вводиться в експлуатацію, а у деяких випадках, визначених законодавством, перебуває в експлуатації в Україні, **має бути безпечною**.
- ❧ 3. **Загальні вимоги** щодо безпечності продукції **зазначаються в технічних регламентах** (Закон України Про технічні регламенти та оцінку відповідності).
- ❧ 4. Нормативні показники продукції, зокрема щодо її безпечності, можуть бути наведені у нормативних документах (національних стандартах, інших технічних специфікаціях).
- ❧ 5. Для встановлення фактичної безпечності продукції проводиться оцінка її відповідності вимогам технічних регламентів.
- ❧ 6. **Презумпцію відповідності** вимогам технічних регламентів **надає її відповідність вимогам стандартів з переліку національних стандартів** для цілей застосування відповідного технічного регламенту або частинам таких стандартів.
- ❧ 7. Законом України Про загальну безпечність нехарчової продукції встановлено, що
- ❧ «Доказом безпечності продукції є її відповідність національним стандартам, що гармонізовані з відповідними європейськими стандартами.»
- ❧ 8. Обов'язковість застосування гармонізованих стандартів ґрунтується на підставах отримання доказів щодо безпечності продукції, що надає право виробнику із одної країни розмішати свою продукцію на ринку іншої країни без проходження процедури оцінки відповідності.



Таким чином, для внутрішнього ринку продукції з метою забезпечення її безпечності стосовно «захисту життя та здоров'я людей, тварин і рослин, охорона довкілля та природних ресурсів, забезпечення енергоефективності, захисту майна, забезпечення національної безпеки» можуть та повинні бути встановлені внутрішні правила (зокрема національні стандарти) з урахуванням національних особливостей щодо впливу на суспільні інтереси, здоров'я людей, їх безпеку, довкілля, щодо складності проектних рішень, характеру виробництва продукції, застосовні технологічні процеси (в тому числі інноваційні).



Дякую за увагу!