

© А. В. Горпинюк, канд. техн. наук,
начальник ЦНД БТ;
e-mail: agorpinuk@insat.org.ua
ORCID: 0000-0002-6899-9469

© Ф. М. Брегіда, канд. техн. наук,
завідувач відділу,
e-mail: fbregida@insat.org.ua
ORCID: 0000-0002-9611-6205

© А. І. Данько, заступник завідувача
відділу,
e-mail: adanko@insat.org.ua;
ORCID: 0000-0001-6442-8012

© В. В. Мерзживський, старший науч.
співробітник,
e-mail: vmerzhiivskiy@insat.org.ua;
ORCID: 0000-0003-4247-0687

© Ю. О. Пономарьова, перекладач
I категорії,
e-mail: ybosenko@insat.org.ua
ORCID: 0000-0001-9846-4134

ДП "Державний автотранспортний
науково-дослідний і проектний
інститут"

© А. В. Горпинюк, канд. техн. наук,
начальник ЦНИ БТ;
e-mail: agorpinuk@insat.org.ua
ORCID: 0000-0002-6899-9469

© Ф. М. Брегида, канд. техн. наук,
заведующий отделом,
e-mail: fbregida@insat.org.ua
ORCID: 0000-0002-9611-6205

© А. И. Данько, заместитель
заведующего отделом,
e-mail: adanko@insat.org.ua;
ORCID: 0000-0001-6442-8012

© В. В. Мерзживский, старший науч.
сотрудник,
e-mail: vmerzhiivskiy@insat.org.ua;
ORCID: 0000-0003-4247-0687

© Ю. А. Пономарева, переводчик
I категории,
e-mail: ybosenko@insat.org.ua
ORCID: 0000-0001-9846-4134

ГП "Государственный
автотранспортный научно-
исследовательский и проектный
институт"

© Andriy Gorpynyuk, Candidate of
Technical Science (PhD), Head of the
Center for Research on Transport Safety
e-mail: agorpinuk@insat.org.ua
ORCID: 0000-0002-6899-9469

© Fedir Bregida, Candidate of Technical
Science (PhD), Head of Department
e-mail: fbregida@insat.org.ua
ORCID: 0000-0002-9611-6205

© Andriy Dan'ko, Deputy Head of
Department,
e-mail: adanko@insat.org.ua;
ORCID: 0000-0001-6442-8012

© Valentyn Merzhyievs'kyy, Senior
Research Officer,
e-mail: vmerzhiivskiy@insat.org.ua;
ORCID: 0000-0003-4247-0687

© Yuliya Ponomaryova, 1st category
translator,
e-mail: ybosenko@insat.org.ua
ORCID: 0000-0001-9846-4134
State Enterprise "State Road Transport
Research Institute"

ЄВРОПЕЙСЬКА СИСТЕМА ДОТРИМАННЯ ВИМОГ БЕЗПЕЧНОСТІ КОЛІСНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ПРОТЯГОМ ЖИТТЄВОГО ЦИКЛУ

ЕВРОПЕЙСКАЯ СИСТЕМА СОБЛЮДЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ БЕЗОПАСНОСТИ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ПРОТЯЖЕНИИ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА

EUROPEAN SYSTEM OF WHEELED VEHICLE COMPLIANCE WITH THE SAFETY REQUIREMENTS FOR THEIR LIFE CYCLE

Анотація. Проведено аналіз впливу базових документів acquis ЄС на життєвий цикл колісних транспортних засобів, огляд відповідних документів України. Виконані дослідження показали, які основні документи мають бути розроблені і впроваджені у визначеній сфері задля адаптації законодавства України до законодавства ЄС та держав-членів ЄС. Надані рекомендації стосовно основних документів, які необхідно розробити.

Ключові слова: безпечність конструкції, безпечність технічного стану, допуск до експлуатації, допуск до ринку, життєвий цикл, законодавство, колісні транспортні засоби, придатність до експлуатації, сфера ремонту, технічне обслуговування, утилізування.

Аннотация. Проведен анализ влияния базовых документов acquis ЕС на жизненный цикл колесных транспортных средств, обзор соответствующих документов Украины. Проведенные исследования показали, какие основные документы должны быть разработаны и внедрены в определенной сфере для адаптации законодательства Украины к законодательству ЕС и государств-членов ЕС. Даны рекомендации в отношении основных документов, которые необходимо разработать.

Ключевые слова: безопасность конструкции, безопасность технического состояния, допуск к эксплуатации, допуск к рынку, жизненный цикл, законодательство, колесные транспортные средства, пригодность к эксплуатации, сфера ремонта, техническое обслуживание, утилизация.

Abstract. The impact of the basic EU documents and global agreements concerning the wheeled vehicles' life cycle is analyzed, as well as the relevant acts of Ukrainian legislation are reviewed. The performed researches show that: 1) to regulate the wheeled vehicle life cycle at the state level, it is necessary to develop and approve a single Concept for technical and administrative requirements and processes regarding the life cycle of wheeled vehicles on the basis of the acquis EU and the legislation of Ukraine; 2) in order to ensure the wheeled vehicle life cycle, it is necessary to consistently determine the legal norms of the directly applicable laws, the competencies of the central executive bodies to develop the relevant regulations. Several recommendations are provided regarding the major documents that need to be developed in the legislation of Ukraine. Using these recommendations to develop the legislation of Ukraine would help to improve the environmental situation in terms of reducing harmful emissions from vehicles, reusing, recycling, or recovering the end-of-life motor vehicles and their components. Due to the direct links to acquis EU, in particular to a number of its translations into Ukrainian, accessible on the website of the SE SRTRI, the article could be used also as a background paper.

Keywords: vehicle design safety, technical condition safety, market access, vehicle life cycle, legislation, wheeled vehicles, roadworthiness, repair, maintenance, disposal.

Вступ

Відповідно до статті 1187 Цивільного кодексу України [1] колісний транспортний засіб визначено як об'єкт підвищеної небезпеки. Згідно з Женевською угодою 1958 року [2] виробник (несе відповідальність як розробник) КТЗ позбавлений повної свободи проектування та виготовлення як транспортного засобу, так і окремих його компонентів, систем та складових частин, що є визначальними для урахування досвіду випробувань, успішного експлуатування й досягнення безпечності конструкції, забезпечення дорожнього руху та довкілля. Європейський виробник має дотримуватися технічних норм, встановлених доданими до угоди [2] Правилами ООН, а також *acquis* ЄС та національного законодавства. Угода [2], базові регламенти ЄС [3, 4] встановлюють також умови допуску КТЗ до ринку та проведення ринкового нагляду, періодичної перевірки придатності до експлуатації [5, 6] затвердженої конструкції. Сфера технічного сервісу урегульована Регламентом Європейської Комісії [7] та додатковими настановами [8]. Передання на утилізування експлуатаційних матеріалів, складових частин або загалом КТЗ урегульовано низкою нормативно-правових актів, пов'язаних з Директивою про відходи [9].

Мета роботи: визначити проблеми життєвого циклу КТЗ, що потребують законодавчого урегулювання в Україні для забезпечення автотранспорту, надати рекомендації стосовно розроблення і впровадження основних нормативно-правових актів, які необхідні для урегулювання життєвого циклу колісних транспортних засобів.

Застосовані скорочення: ВРН – вибірковий ринковий нагляд; ГТУ – Глобальна технічна угода; ДТП – дорожня транспортна пригода; ЕМ – експлуатаційні матеріали; ЖЦ – життєвий цикл; ІЗ – індивідуальне затвердження; ІЗВ – інформаційне забезпечення від виробника КТЗ; КТЗ – колісний транспортний засіб; ОППЕ – обов'язко-

ва перевірка придатності до експлуатації; ПТС – підприємство технічного сервісу; ПТК – пункт технічного контролю; Р – ремонт; ТО – технічне обслуговування; ЦОВВ -центральний орган виконавчої влади.

Основна частина

Якщо брати до уваги перспективу членства України в ЄС, ми маємо системно виконувати відповідне згармонізоване законодавство, що забезпечить досягнення вільного руху (мобільності) людей (відповідно КТЗ), товарів і послуг. Для цього власники (володільці) КТЗ мають підтримувати безпечність і незмінність затвердженої конструкції під час експлуатації та відповідність технічного стану КТЗ.

Європейську систему дотримання безпечності колісних транспортних засобів в період експлуатації розглянемо за схемою ЖЦ КТЗ, наведеною на **рис. 1**.

Відповідно до зазначених позицій основних процесів схеми ЖЦ:

1. Україна не приєдналася до Глобальної технічної угоди 1998 року [10], відповідно не застосовує низку доданих до неї глобальних технічних правил ООН (наразі в реєстрі ООН 21 правило / глобальний технічний регламент).

До угоди [10] приєдналось 38 членів, серед них один колективний – Європейський Союз. Таким чином ГТУ діє в 64 країнах світу. Ця угода знімає бар'єри у торгівлі, встановлює певні нові норми технічного регулювання безпечності КТЗ і на сьогодні діє одночасно з Женевською угодою 1958 року [2]. Але існують об'єктивні передумови та очікування того, що ГТУ в перспективі повністю замінить Женевську угоду 1958 року з подальшою втратою її чинності. Тому було і залишається нагальним питанням якнайшвидшого приєднання України до ГТУ.

Додані до угоди [2] правила ООН, додані до ГТУ глобальні технічні правила ООН та досягнуті ЄС рівні технічного регулювання (нові ре-

дакції та прийнятті поправки) не у повній мірі відображені в законодавстві України для обов'язкового чи добровільного застосування. Більш низький рівень технічного регулювання сприяє допуску до національного ринку КТЗ з інших країн поза конкуренцією з національним виробником та часто зі штучно спрощеною, проти досягнутої в більш розвинених країнах конструкцією, що створює проблеми з забезпечення технічного стану в сфері експлуатації;

2. Не всі конструкції, складові частини й системи КТЗ та їхні властивості охоплені вимогами щодо затвердження типу, індивідуального затвердження. Проте, ця сфера систематично розширюється [11]. 163 чинних правила ООН (станом на 10.12.2021 р.) потребують не тільки розвитку, але і систематизації та спрощених процедур їх застосування. Показовими є нові Правила ООН № 148 [12]. Як приклад наведемо цитату зі вступу до них: "Мета цих Правил полягає в тому, щоб уточнити, звести до купи та впорядкувати вимоги, що містять Правила ООН № 4, 6, 7, 23, 38, 50, 77, 87 та 91, з урахуванням їх складності, а також створити основу для майбутнього переходу до вимог, що ґрунтуються на експлуатаційних показниках, методом скорочення числа правил у рамках редакційного процесу без зміни будь-

яких докладних технічних вимог, які вже діють на момент набрання чинності цими Правилами". На наш погляд, угоду [2] слід ввести в законодавство України в редакції її Перегляду 3 (Режим доступу: <https://unece.org/trans/main/wp29/wp29regs>).

Зауважимо, що технічним регулюванням не охоплено низку конструкцій КТЗ, на які не поширює дію [2]: позашляхова мобільна техніка, зокрема певні машини комунального господарства, дорожньо-будівельні машини, КТЗ спеціального призначення, тихохідні КТЗ, інші. Проте такі машини створюють істотну небезпеку дорожньому руху, а частина з них потребує урегулювання поза угодою [2]. Для сфер ввезення, виготовлення КТЗ держава не створила достатньо пріоритетів стосовно декарбонізації, зменшення шкідливих викидів – немає державної концепції щодо таких питань технічного регулювання.

В Україні немає закону прямої дії щодо відповідних технічних норм і дат їх досягнення. Як наслідок, необґрунтоване лобіювання певних бізнесових груп призводить не до покращення, а до погіршення екологічної ситуації в Україні і світі. Необхідність прийняття відповідних законів доведена досвідом держав Європи, США, Японії, Китаю та інших [13], інакше матимемо

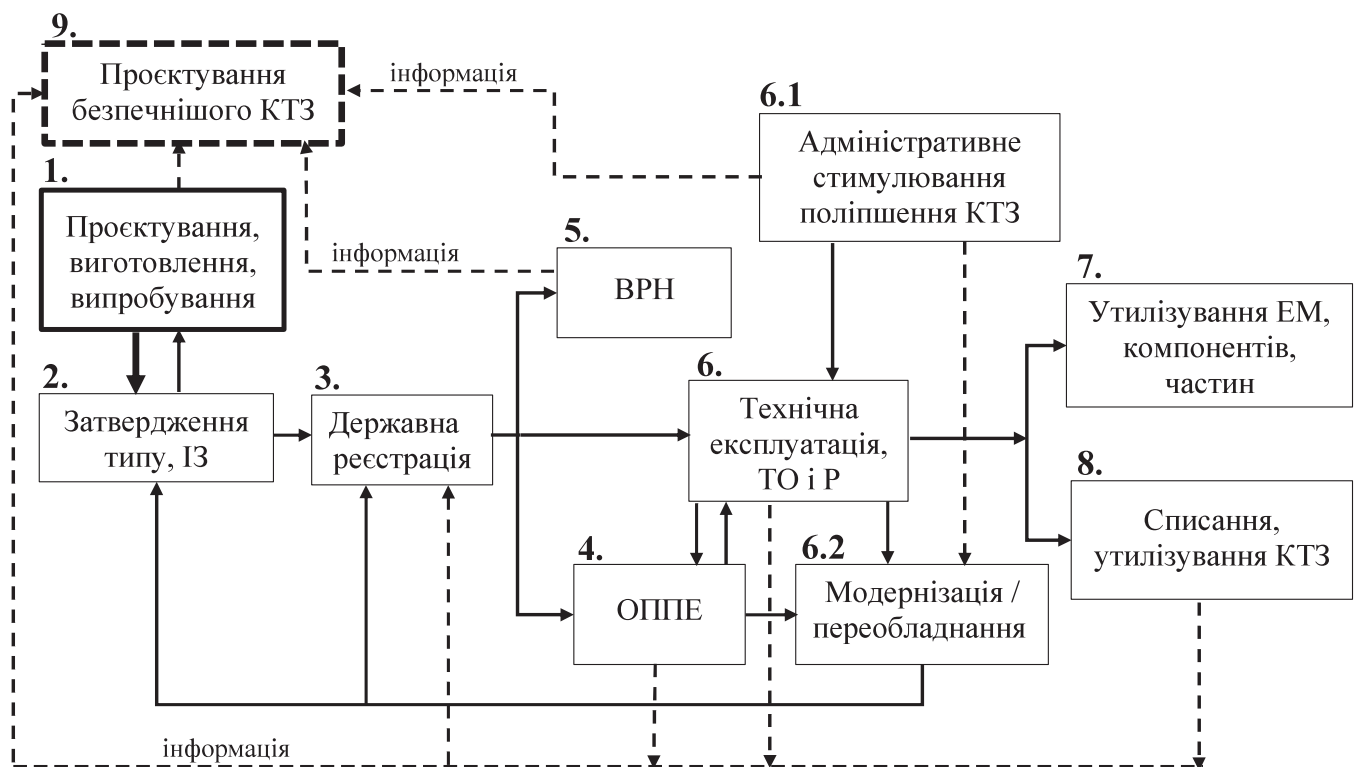


Рис. 1. Основні процеси забезпечення життєвого циклу КТЗ

ускладнення процесів утримання, експлуатації КТЗ протягом ЖЦ, виживання людства;

3. Державна реєстрація як допуск до експлуатації потребує створення доступних електронних європейських баз даних про КТЗ зі впровадженням [14] та розробленням схеми поступової перереєстрації КТЗ, що перебувають у сфері експлуатації, використовуючи цифрові технології. Це створить умови для проведення в перспективі оперативної та об'єктивної ОППЕ, вирішення питань адміністративного управління складом і характеристиками КТЗ, успішного закриття пов'язаних питань кримінальної сфери. Повне впровадження директиви [14] дасть можливість обміну інформацією з державами-членами ЄС. Проте, для досягнення зазначеного впровадження лише [14] недостатньо. Для цього має бути створена система органів, які будуть уповноважені оперативно урегульовувати безпеку дорожнього руху впродовж усього ЖЦ. Наразі регулярну, всім доступну статистичну інформацію стосовно ЖЦ КТЗ не створюють жодні органи. Ніхто не може без дослідження отримати на поточний момент відповідь на такі питання: скільки зареєстровано КТЗ, зокрема залежно від типу, категорії та інших особливостей конструкції, наприклад, призначених для перевезення пасажирів з інвалідністю; скільки зареєстровано КТЗ певного екологічного рівня; наскільки інтенсивно використовують КТЗ; яка кількість КТЗ не пройшла ОППЕ, серед яких КТЗ після модернізації; які типові невідповідності КТЗ, визначені ОППЕ; які пункти технічного контролю перевіряють КТЗ об'єктивно / необ'єктивно; скільки КТЗ не утилізовано; та на низку інших питань, вкрай необхідних для ухвалення розумних управлінських дій на рівні держави та органів місцевого самоврядування, для розрахунку ризиків від використання КТЗ;

4. Оперативна об'єктивна періодична ОППЕ потребує легкодоступної для ПТК інформації від баз даних про технічні характеристики КТЗ. ПТК самі наповнюють бази даних інформацією, тому буде справедливо їм мати безоплатний допуск саме до такої інформації. Необхідно законодавчо врегулювати створення інституції, що могла б експертувати наповнення баз даних достовірною інформацією, коригувати її і водночас аналізувати об'єктивність проведеної ОППЕ.

Більш детально систему ОППЕ розглянемо на схемі **рис. 2**.

Наведені на **рис. 2** елементи системи взаємодіють таким чином. КТЗ (поз. 1) затвердженого типу (конструкції), що перебуває у сфері експлу-

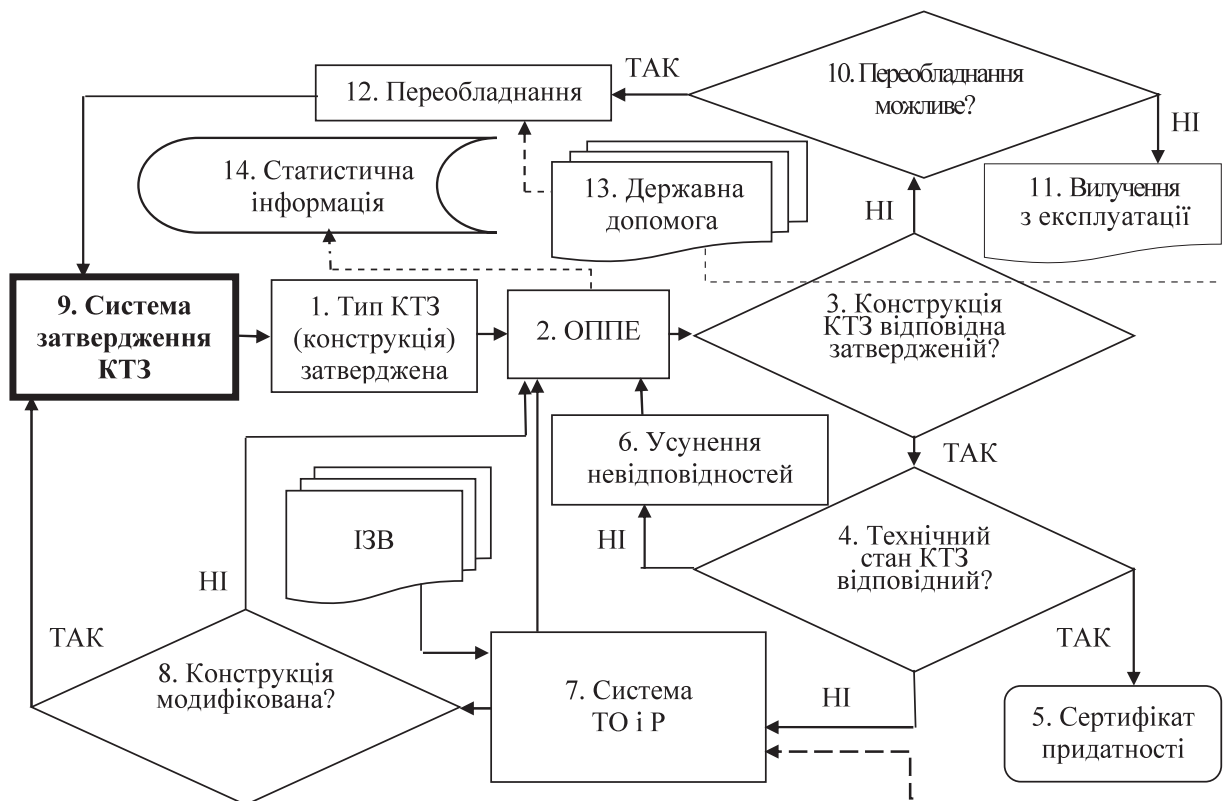


Рис. 2. Схема функціонування системи ОППЕ КТЗ

атації, подають на ОППЕ (поз. 2), де перевіряють стан конструкції (поз. 3) – тобто, чи вона не змінена проти затвердженої.

Якщо конструкцію не змінено, перевіряють технічний стан КТЗ (поз. 4) і видають сертифікат придатності, чим процес перевірки завершують (поз. 5). Якщо ж КТЗ бажають переобладнати, експерт оцінює можливість переобладнання й оформляє відповідний висновок (поз. 10), у разі необхідності відповідно до висновку експерта в конструкцію КТЗ вносять зміни (поз. 12). Для фінансової підтримки екологічного переобладнання з боку держави застосовують частини 2 та 3 статті 12 відповідно до [15] – планують витрати в державному бюджеті. Змінену конструкцію КТЗ затверджують в установленому порядку [11], після чого проводять процедури отримання сертифіката придатності (поз. 1 – 5).

Якщо КТЗ стає небезпечним для здоров'я, життя людей та довкілля, відповідно до законодавства його вилучають зі сфери експлуатації (поз. 11).

Коли технічний стан КТЗ потребує усунення невідповідностей (поз. 6), власник виконує це і подає КТЗ на повторну перевірку (поз. 2).

Якщо невідповідний технічний стан потребує виконання ремонтних робіт, КТЗ подають у сферу технічного обслуговування і ремонту (поз. 7) – до спеціально уповноважених (сертифікованих або ліцензованих) підприємств технічного сервісу. У цій сфері КТЗ ремонтують, керуючись інформаційним забезпеченням від виробника, зокрема розділом XIV та додатком X [4]: за потреби КТЗ модифікують, надаючи йому нових властивостей проти раніше затверджених. Модифікований КТЗ (поз. 8) підлягає підтвердженню відповідності (поз. 9).

Центральна асоціація німецької автомобільної промисловості оприлюднила низку даних для статистичної оцінки невідповідностей моторних КТЗ стосовно викидів з випускної труби автомобілів / мотоциклів [16]. За період обстеження з 1 січня 2019 року до 31 грудня 2019 року проаналізовано дані перевірки викидів із випускної труби, проведені уповноваженими організаціями (248 організацій) у 12,16 млн КТЗ ФРН, що підлягали обов'язковій перевірці викидів із випускної труби (АУ). До уваги взято також результати 320 офіційно визнаних АУ-майстерень. Невідповідності були виявлені у понад 770 тис. транспортних засобів (легкових, комерційних (вантажних) моторних КТЗ та мотоциклів), що відповідає 6,3 % середньої відносної кількості невідповідностей (дефектів). Загальна кількість зафіксованих невідпо-

відностей становить понад 1,39 мільйона; в різних категоріях транспортних засобів невідповідності визначені в діапазоні від 2,5% до 12,2%. Зі статистично зафіксованих невідповідних транспортних засобів майже 381 тисяча КТЗ була відремонтована у сфері технічного сервісу з фактичним зниженням їхніх викидів. Важливо, що моторні КТЗ, які не пройшли випробувань на викиди з випускної труби з першого разу, пройшли такі випробування після ремонту (380 807 – 3,4 %), а решту (389 205 – 3,2 %) більше не ремонтували, бо це було недоцільним з технічних та/або економічних причин для їхнього власника. Такі КТЗ не допущені до подальшої технічної експлуатації.

5. Паралельно з ОППЕ *acquis* ЄС [3, 4] передбачає системний вибірковий ринковий нагляд за технічними характеристиками КТЗ у сфері технічної експлуатації за визначеними процедурами. Окремі складові частини або загалом КТЗ за результатами ВРН можуть бути відкликані з експлуатації для внесення змін виробником, уповноваженими ним підприємствами;

6. Питання технічної експлуатації, зокрема ТО і ремонту на поточний час в Україні недостатньо урегульовані, хоча саме у цій сфері покращують технічний стан КТЗ ремонтом та ТО, модернізацією, переобладнанням. Необхідно розробити і впровадити новий технічний регламент з технічного обслуговування і ремонту КТЗ, урегульовуючи питання уповноваження на діяльність ПТС, що поза сферою акредитації виробника, беручи до уваги відповідність їхньої матеріально-технічної бази, підготовленість персоналу та можливість управління безпосередніми виконавцями ТО і ремонту в єдиному технологічному процесі з надання послуг з ремонту, модернізації, переобладнання та для надання гарантій безпечності відремонтованої або зміненої конструкції;

Для створення технічного регламенту доцільно взяти до уваги Регламент Європейської Комісії [7] та додаткові настанови Європейської Комісії щодо вертикальних обмежень в угодах продажу і ремонту автомобілів, а також розповсюдження запасних частин для автомобілів [8], в яких ураховано норми [7], рішення судів, звернення підприємців, експертів та ін. Документ [8] спрямовано на конкретні дії бізнесу, тому він обов'язковий для застосування (фактично документ прецедентного права ЄС);

6.1. В Україні не збалансовано адміністративне управління заборонами у сфері експлуатації (наприклад, заборона пересування центром міста КТЗ, що створює порівняно високий рівень забру-

днення) з наданням власнику державної фінансової допомоги на модернізацію/переобладнання КТЗ. У випадку фінансової підтримки власників КТЗ в питаннях модернізації/переобладнання з боку держави доцільно брати до уваги [15];

6.2. Недостатньо вирішено питання модернізації/переобладнання КТЗ. Відповідно до [2] модернізація стосується переважно виробничої сфери КТЗ, коли впроваджують новий проєкт на базі раніше затвердженої конструкції. Відповідно до законодавства України переобладнання передбачає зміну конструкції КТЗ у сфері технічної експлуатації, зазвичай його виконання забезпечує власник на підставі експертного висновку незалежної організації, визначеної Кабінетом Міністрів України, або висновку виробника. Межі модернізації/переобладнання затвердженого типу і зміни конструкції в експлуатації мають бути більш конкретно визначені законодавством. Відповідність конструкції після модернізації/переобладнання має бути підтверджена сертифікатом третьої незалежної сторони;

7. Законодавчо не визначені раціональні механізми диференційованого утилізування та/або повторного використання складників КТЗ, що мають значно менший ресурс ніж КТЗ, а також низки експлуатаційних матеріалів I-IV класів небезпеки, які підлягають тимчасовому зберіганню для накопичення до транспортної норми.

Нагального впровадження потребують Правила ООН № 133 [17] стосовно утилізації найбільш масових КТЗ категорій M1 та N1. На базі цих правил має бути розроблене законодавство стосовно впровадження власне Правил ООН № 133, зокрема утилізації компонентів, систем, складових частин усіх КТЗ. Прикладом може слугувати Директива Ради ЄС щодо глибини протектора шин певних категорій автомобілів та їхніх причепів та Рішення Ради ЄС 2006/443 від 13 березня 2006 року стосовно Рішень 2001/507/ЄС та 2001/509/ЄС з метою надання Правилам ООН № 109 та № 108 про відновлені шини статусу обов'язкових [18, с. 77]. До прикладу, відновленням пневматичних шин для вантажівок категорій N2, N3 методом накладання нового протектора в європейських умовах експлуатації забезпечують трикратне використання каркаса шин, що забезпечує сумарний пробіг каркасів шин до 1,5 млн кілометрів;

8. Законодавством не визначені конкретизовані механізми утилізування КТЗ після вичерпання його ресурсу, після пошкодження в ДТП і аваріях, некомплектних і тому не списаних КТЗ, що "засмічують" реєстри транспортних засобів і

спотворюють фактичні статистичні дані стосовно транспортних засобів.

Правила ООН № 133 [17] і закон [19] спрямовані на утилізування КТЗ виробником (мережею авторизованих ним або державою ПТС) стосовно відносно нових транспортних засобів, на усунення недоліків конструкцій у найближчому майбутньому. Проте, закон [19] не встановив норму права прямої дії стосовно технології утилізування КТЗ, їхніх складників та ЕМ із застосуванням ІЗВ або не надав повноважень відповідним ЦОВВ на затвердження необхідних нормативно-правових актів як альтернативних.

Для удосконалення такого законодавства варто взяти до уваги основоположні документи ЄС [20, 21]. За даними Євростату (режим доступу: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=End-of-life_vehicle_statistics) у 2018 році в ЄС загалом утилізовано 6,1 млн тонн легкових автомобілів та легких вантажівок; 87% деталей та матеріалів були повторно перероблені та використані.

Закон [19] надав право власникам (як фізичним особам, так і юридичним особам, що утримують КТЗ як державну власність) утилізувати складові частини та експлуатаційні матеріали КТЗ, що вичерпали свій ресурс, але не зобов'язав це робити – відповідні умови законодавством не визначені. За умов, що склалися, власнику вигідніше продати КТЗ як металобрухт або "на запасні частини", а не передати їх на утилізування. Це підтверджує і відсутність відповідних досліджень, статистичні спостереження [19] також не передбачені.

Продати "на запасні частини" – це прямий негативний вплив на безпечність відремонтованих КТЗ, в яких такі "запасні частини" використані. Правилами експлуатації КТЗ [22] заборонено повторне використання низки складників транспортних засобів, що вичерпали свій ресурс. Ця норма має контролюватися відповідно до закону.

Ніхто не має права примусити особу-власника утилізувати КТЗ. Для такого у країнах-членах ЄС застосовують частини 2 та 3 статті 12 [15]: запроваджують національне законодавство з питань адміністративного впливу на власника. За умови утилізування КТЗ його власнику надають фінансову допомогу в обсязі частини вартості придбання нового автомобіля, на новий КТЗ власник отримує також більші виплати, якщо настає страховий випадок.

Концепцію технічного та адміністративного урегулювання вимог і процесів стосовно життєвого циклу КТЗ доцільно розробляти з урахуванням функціональних моделей [23, 24].

Наведений короткий аналіз основних процесів забезпечення життєвого циклу КТЗ, коментарі та рекомендації до окремих позицій (1-9) схеми ЖЦ (рис. 1) показують, що між ними є усталений правовий та функційний зв'язок, що дозволяє зробити узагальнені висновки.

Висновки

1. Для державного урегулювання життєвого циклу колісного транспортного засобу на базі acquis ЄС та законодавства України необхідно розробити та затвердити єдину Концепцію технічного й адміністративного врегулювання вимог і процесів стосовно життєвого циклу колісних транспортних засобів.

2. Для забезпечення життєвого циклу колісних транспортних засобів слід послідовно визначити правові норми законів прямої дії, повноваження центральних органів виконавчої влади для розроблення відповідних нормативно-правових актів.

Література

1. Цивільний кодекс України. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.
2. Угода про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів. Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_343#Text.
3. Регламент (ЄС) № 168/2013 Європейського Парламенту та Ради від 15 січня 2013 року про затвердження типу та ринковий нагляд за дво- або триколісними транспортними засобами та квадроциклами. Режим доступу: https://insat.org.ua/files/nav/law/3/reg_168-2013_cons2021_uk.pdf.
4. Регламент (ЄС) 2018/858 від 30 травня 2018 року Європейського Парламенту та Ради ЄС про затвердження та нагляд за ринком колісних транспортних засобів та їх причепів, а також систем, складників і окремих компонентів, призначених для таких транспортних засобів, що доповнює Регламенти (ЄС) № 715/2009 та (ЄС) № 595/2009 та визнає Директиву 2007/46/ЄС такою, що втратила чинність (витяги). Режим доступу: https://insat.org.ua/files/nav/law/3/reg_2018-858_vytiagi_uk.pdf.
5. Директива Європейського Парламенту і Ради 2014/45/ЄС від 3 квітня 2014 року щодо періодичних перевірок придатності до експлуатації колісних транспортних засобів та їхніх причепів, визнання Директиви 2009/40/ЄС такою, що втратила чинність. Режим доступу: https://insat.org.ua/files/nav/law/3/dir_2014_45_corr2019_ukr.pdf.
6. Імплементативний регламент Комісії (ЄС) 2019/621 від 17 квітня 2019 року про технічну інформацію, необхідну для проведення технічної перевірки об'єктів, що підлягають перевірці, про використання рекомендованих методів випробувань та встановлення детальних правил щодо формату даних та процедур доступу до відповідної технічної інформації. Режим доступу: https://insat.org.ua/files/nav/law/3/reg_2019-621_ukr.pdf.
7. Commission Regulation (EU) No 461/2010 of 27 May 2010 on the application of Article 101(3) of the Treaty on the Functioning of the European Union to categories of vertical agreements and concerted practices in the motor vehicle sector [Регламент Комісії

(ЄС) № 461/2010 від 27 травня 2010 року про застосування частини 3 статті 101 Договору про функціонування Європейського Союзу до категорій вертикальних угод та узгоджених практик в автомобільному секторі]. Режим доступу: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32010R0461&qid=1635839245265>.

8. Commission notice 2010/C 138/05. Supplementary guidelines on vertical restraints in agreements for the sale and repair of motor vehicles and for the distribution of spare parts for motor vehicles [Повідомлення Комісії ЄС 2010/ С 138/05. Додаткові настанови щодо вертикальних обмежень в угодах про продаж і ремонт автомобілів, а також розповсюдження запасних частин для автомобілів]. Режим доступу: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52010XC0528%2801%29>.

9. Directive 2008/98/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on waste and repealing certain Directives [Директива 2008/98/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 19 листопада 2008 року про відходи, що припиняє чинність деяких директив]. Режим доступу: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32008L0098&qid=1635232871607>.

10. Угода про введення глобальних технічних правил для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, що можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах. Режим доступу (rus): <https://unece.org/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob/globaut.pdf>.

11. Порядок затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України 17.08.2012 № 521, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 14 вересня 2012 р. за № 1586/21898. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1586-12#Text>.

12. Правила № 148 ООН Єдині приписи щодо офіційного затвердження пристроїв світлової сигналізації (вогнів) для механічних транспортних засобів та їх причепів. Режим доступу (rus): <https://unece.org/sites/default/files/2021-05/R148r.pdf>.

13. Гейтс Білл. Як відвернути кліматичну катастрофу. Де ми зараз і що нам робити далі. – К.: Лабораторія, 2021. – 224 с.

14. Директива Ради 1999/37/ЄС від 29 квітня 1999 року про реєстраційні документи транспортних засобів. Режим доступу: https://insat.org.ua/files/nav/law/3/dir_1999_37_ukr.pdf.

15. Регламент (ЄС) № 715/2007 Європейського Парламенту та Ради від 20 червня 2007 року про затвердження типу автотранспортних засобів щодо викидів від легких пасажирських та комерційних транспортних засобів (Євро 5 та Євро 6) та про доступ до інформації про технічне обслуговування та ремонт. Режим доступу: (eng) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32007R0715>, (ukr) https://insat.org.ua/files/nav/law/3/reg_715_2007_cons2019_ukr.pdf.

16. AU – M?ngelstatistik 2019. Abschlussbericht ?ber die systematische Erfassung und Auswertung der Abgasrelevanten Fahrzeugm?ngel. Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe. Zentralverband (ZDK) Herausgegeben vom Zentralverband des Deutschen Kraftfahrzeuge Zerbes eV. (ZDK), Stand: Oktober 2020. [Статистика невідповідностей викидів з випускної труби 2019. Підсумковий звіт стосовно систематичного обліку та оцінки невідповідностей транспортних засобів, пов'язаних з викидами з випускної труби. Оpubліковано Центральною асоціацією німецьких автомобільної промисловості Zerbes, зареєстрованою як (ZDK), станом на жовтень 2020 року]. Режим доступу (ger): https://www.kfz-innung-ostfriesland.de/wp-content/uploads/2018/02/RS159-60Anlage_AU-Maengelstatistik_2016.pdf, (ukr) https://insat.org.ua/files/nav/law/3/AU_Maengelstatistik-2019_ukr.pdf.

17. Правила ООН № 133. Єдині приписи щодо офіційного затвердження автотранспортних засобів стосовно можливості

їх повторного використання, утилізації та відновлення. Режим доступу (rus): <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2015/R133r.pdf> .

18. Редзюк А.М., Агеєв В.Б., Мерзхивський В.В., Гуля С.Л., Пономарьова Ю.О., Мерзхивська В.В., Гринь Л.А. Перевірка технічного стану колісних транспортних засобів. Норми міжнародних договорів України та права Європейського Союзу. // Державне підприємство "Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут". – К.: ДП "ДержавтотрансНДПроект", 2008. – 536 с.

19. Закон України "Про утилізацію транспортних засобів". Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/421-18#Text> .

20. Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council of 18 September 2000 on end-of life vehicles. [Директива 2000/53/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 18 вересня 2000 року про транспортні засоби, ресурс яких вичерпано]. Режим доступу: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02000L0053-20200306&qid=1635862607573> .

21. Commission Decision 2005/293/EC of 1 April 2005 laying down detailed rules on the monitoring of the reuse/recovery and reuse/recycling targets set out in Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council on end-of-life vehicles [Рішення Комісії 2005/293/ЄС від 1 квітня 2005 року про встановлення детальних правил щодо моніторингу цільових показників повторного використання / відновлення та повторного використання / переробки, визначених у Директиві 2000/53/ЄС Європейського Парламенту та Ради про транспортні засоби про транспортні засоби, ресурс яких вичерпано]. Режим доступу: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1405347723548&uri=CELEX:32005D0293>

22. Правила експлуатації колісних транспортних засобів, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України 26.07.2013 № 550, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 22 серпня 2013 р. за № 1453/23985. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1453-13#n254> .

23. Assessing the quality level of technological processes at car service enterprises / L. Tarandushka, V. Mateichuk, N. Kostian and others [Оцінювання якості технологічних процесів у системах автосервісу / Л. Тарандушка, В. Матейчик, Н. Костян та ін.] // Eastern-European journal of enterprise technologies – 2020. – 2/3 (104), pp. 58-75. Scopus.

24. Методи оцінювання якості технологічних процесів у системах автосервісу: Монографія / Л. А. Тарандушка, В. П. Матейчик, І. В. Гризук, Н. Л. Костян, О. Д. Марков, І. П. Тарандушка – Херсон: ОЛДІ-ПЛІУС, 2021. – 212 с. ISBN 978-966-289-555-1.

References

1. Tsyvil'nyy kodeks Ukrayiny [The Civil Code of Ukraine]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.
2. Agreement concerning the Adoption of Harmonized Technical United Nations Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these United Nations Regulations. Retrieved from https://insat.org.ua/files/nav/law/3/reg_168-2013_cons2021_uk.pdf.
3. Regulation (EU) No 168/2013 of the European Parliament and of the Council of 15 January 2013 on the approval and market surveillance of two- or three-wheel vehicles and quadricycles. Retrieved from https://insat.org.ua/files/nav/law/3/reg_168-2013_cons2021_uk.pdf .
4. Regulation (EU) 2018/858 of the European Parliament and of the Council of 30 May 2018 on the approval and market surveillance of motor vehicles and their trailers, and of systems, components and separate technical units intended for such vehicles, amending Regulations (EC) No 715/2007 and (EC) No 595/2009 and repealing Directive 2007/46/EC. Retrieved from https://insat.org.ua/files/nav/law/3/reg_2018-858_vytiagy_uk.pdf .

5. Directive 2014/45/EU of the European Parliament and of the Council of 3 April 2014 on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers and repealing Directive 2009/40/EC. Retrieved from https://insat.org.ua/files/nav/law/3/dir_2014_45_corr2019_ukr.pdf.

6. Commission Implementing Regulation (EU) 2019/621 of 17 April 2019 on the technical information necessary for roadworthiness testing of the items to be tested, on the use of the recommended test methods, and establishing detailed rules concerning the data format and the procedures for accessing the relevant technical information. Retrieved from https://insat.org.ua/files/nav/law/3/reg_2019-621_ukr.pdf .

7. Commission Regulation (EU) No 461/2010 of 27 May 2010 on the application of Article 101(3) of the Treaty on the Functioning of the European Union to categories of vertical agreements and concerted practices in the motor vehicle sector. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32010R0461&qid=1635755101753> .

8. Commission Notice 2010/C 138/05. Supplementary guidelines on vertical restraints in agreements for the sale and repair of motor vehicles and for the distribution of spare parts for motor vehicles. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52010XC0528%2801%29> .

9. Directive 2008/98/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on waste and repealing certain Directives. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32008L0098&qid=1635232871607> .

10. Agreement Concerning the establishing of Global Technical Regulations for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles. Retrieved from <https://unece.org/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob/globaut.pdf> .

11. Procedure for the approval of design of vehicles, their parts and equipment, approved by the order of Ministry of Infrastructure of Ukraine from 17 August 2012 No 521, registered at Ministry of Justice of Ukraine 14 September 2012 at No 1586/21898. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1586-12#Text> .

12. UN Regulation No. 148 Uniform provisions concerning the approval of light-signalling devices (lamps) for power-driven vehicles and their trailers. Retrieved from <https://unece.org/sites/default/files/2021-05/R148e.pdf> .

13. Bill Gates. How to Avoid a Climate Disaster. The Solutions We Have and the Breakthroughs We Need [translated into Ukrainian by Yuliya Kostyuk]. Kyiv, Laboratoriya, 2021. 224 p.

14. Council Directive 1999/37/EC of 29 April 1999 on the registration documents for vehicles. Retrieved from https://insat.org.ua/files/nav/law/3/dir_1999_37_ukr.pdf .

15. Regulation (EC) No 715/2007 of the European Parliament and of the Council of 20 June 2007 on type approval of motor vehicles with respect to emissions from light passenger and commercial vehicles (Euro 5 and Euro 6) and on access to vehicle repair and maintenance information. Retrieved from (eng) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32007R0715>, (ukr) https://insat.org.ua/files/nav/law/3/reg_715_2007_cons2019_uk.pdf .

16. AU – M?ngelstatistik 2019. Abschlussbericht ?ber die systematische Erfassung und Auswertung der Abgasrelevanten Fahrzeugm?ngel. Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe. Zentralverband (ZDK) Herausgegeben vom Zentralverband des Deutschen Kraftfahrzeuge Zerbes eV. (ZDK), Stand: Oktober 2020.

17. Regulation No. 133. Uniform provisions concerning the approval of motor vehicles with regard to their reusability, recyclability and recoverability. Retrieved from <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2015/R133r.pdf> .

18. Redzyuk, A.M., Aheyev, V.B., Merzhyyevs'ky, V.V., Hulya, S.L., Ponomar'ova, Yu.O., Merzhyyevs'ka, V.V., Hryn', L.A. Perevirka tekhnichnoho stanu kolisnykh transportnykh zasobiv. Normy mizhnarodnykh dohovoriv Ukrayiny ta prava Yevropeys'koho Soyuzu [Inspection of the wheeled vehicles'

technical condition. Norms of the international agreements and the law of the European Union]. Kyiv, DP "DerzhavtotransNDIproekt", 2008, 536 p.

19. Pro utylizatsiyu transportnykh zasobiv [On Disposal of Vehicles] : the Law of Ukraine. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/421-18#Text> .

20. Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council of 18 September 2000 on end-of life vehicles. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02000L0053-20200306&qid=1635862607573> .

21. Commission Decision 2005/293/EC of 1 April 2005 laying down detailed rules on the monitoring of the reuse/recovery and reuse/recycling targets set out in Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council on end-of-life vehicles. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1405347723548&uri=CELEX:32005D0293> .

22. Pravyla ekspluatatsiyi kolisnykh transportnykh zasobiv [Rules for the wheeled vehicles' operation], approved by the order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine of 17 July 2012 No 521, registered at the Ministry of Justice of Ukraine on 14 August 2012 with No 1586/21898. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1453-13#n254> .

23. Assessing the quality level of technological processes at car service enterprises / L. Tarandushka, V. Mateychyk, N. Kost'yan and others. Eastern-European journal of enterprise technologies, 2020, # 2/3 (104), pp. 58-75. Scopus.

24. Tarandushka, L. A., Mateychyk, V. P., Hrytsuk, I. V., Kostyan, N. L., Markov, O. D., Tarandushka, I. P. Metody otsinyvannya yakosti tekhnolohichnykh protsesiv u systemakh avtoservisu [Methods to assess the quality level of technological processes at automotive service enterprises]. Kherson, OLDI-PLUS, 2021, 212 p. ISBN 978-966-289-555-1.

УДК 656.13

DOI: 10.33868/0365-8392-2021-4-268

© М. К. Велисевич, старший науковий співробітник відділу законодавчого забезпечення виконання міжнародних договорів у сфері транспорту, e-mail: nvelisevich@insat.org.ua, ORCID:0000-0003-4724-4478

© О. В. Поспishна, провідний інженер відділу пасажирських та вантажних перевезень, e-mail: opospishna@insat.org.ua, ORCID: 0000-0003-0549-1454 (ДП "ДержавтотрансНДІпроект")

© Н. К. Велисевич, старший научный сотрудник отдела законодательного обеспечения выполнения международных договоров в сфере транспорта, e-mail: nvelisevich@insat.org.ua, ORCID:0000-0003-4724-4478

© О. В. Поспешная, ведущий инженер отдела пассажирских и грузовых перевозок, e-mail: opospishna@insat.org.ua, ORCID: 0000-0003-0549-1454 (ГП "ГосавтотрансНИИпроект")

© Mykola Velisevich, Senior Researcher, Legislative Support for the Implementation of International Agreements in the Field of Transport Department, e-mail: nvelisevich@insat.org.ua, ORCID: 0000-0003-4724-4478
© Olga Pospishna, Leading Engineer Passenger and Freight Transport Department, e-mail: opospishna@insat.org.ua, ORCID: 0000-0003-0549-1454 (SE "State Road Transport Research Institute")

АСПЕКТИ ЗАПРОВАДЖЕННЯ В УКРАЇНІ КРИТЕРІЇВ ЯКОСТІ ПОСЛУГ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ З ВИКОРИСТАННЯМ ДОСВІДУ ЄВРОСОЮЗУ

АСПЕКТЫ ВНЕДРЕНИЯ В УКРАИНЕ КРИТЕРИЕВ
КАЧЕСТВА УСЛУГ ПАССАЖИРСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО
ТРАНСПОРТА С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ОПЫТА
ЕВРОСОЮЗА

ASPECTS OF INTRODUCTION IN UKRAINE OF QUALITY
CRITERIA FOR PASSENGER ROAD TRANSPORT SERVICES
USING THE EXPERIENCE OF THE EUROPEAN UNION