

УДК 346.463

**Е.М. ДЕРКАЧ**, канд. юрид. наук, Донецький національний університет

## ПРАВОВІ ПИТАННЯ ТЕХНІЧНОГО РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ

*Ключові слова:* законодавство про технічне регулювання, перевезення вантажів, залізничний транспорт, технічний регламент, стандарт, підтвердження відповідності, сертифікація, декларування

З прийняттям Закону України «Про стандарти, технічні регламенти та процедури оцінки відповідності» [1] у 2005 р. розпочався принципово новий етап технічного регулювання у сфері залізничних перевезень вантажів. Закон передбачає поступову ліквідацію державних стандартів (замість обов'язкових для виконання державних стандартів введено термін «національний стандарт»), розробку та прийняття обов'язкових технічних регламентів. Проведення реформи у сфері технічного регулювання обумовлено необхідністю створення сприятливих умов для функціонування ринкових механізмів господарювання, оскільки ринкова економіка не може підтримуватися застарілою системою державної стандартизації та обов'язкової сертифікації. Поняття «технічне регулювання» господарської діяльності є порівняно новим в українському законодавстві. Відповідно до Закону України «Про стандарти, технічні регламенти та процедури оцінки відповідності» (ст.1) технічне регулювання – це правове регулювання відносин у сфері встановлення, застосування та виконання обов'язкових вимог до продукції або пов'язаних з нею процесів, систем і послуг, персоналу та органів, а також перевірка їх дотримання шляхом оцінки відповідності та/або ринкового нагляду. У зв'язку з цим справедливим є твердження, що технічне регулювання є правовою формою державного

регулювання підприємницької діяльності [2]. Деякі автори відзначають, що термін «технічне регулювання» найбільш точно відображає сучасну європейську та міжнародну практику застосування нормативних документів і процедур підтвердження відповідності, які базуються на обов'язковості вимог технічних регламентів, добровільності застосування вимог нормативних документів і можливості вибору способу підтвердження відповідності. Корінне перетворення всієї національної системи стандартизації та суміжних видів діяльності призводить до її трансформації у національну систему технічного регулювання [3, с.29–31].

Технічне регулювання є одним із основних засобів державного регулювання діяльності суб'єктів господарювання у сфері залізничного перевезення вантажів. Державне регулювання у сфері залізничного транспорту протягом тривалого періоду (а саме: з прийняття Закону України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» у 2000 р. [4] до внесення змін до цього Закону у 2010 р.) здійснювалося шляхом ліцензування послуг, які надавалися при перевезенні вантажів, згідно з Законами України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» та «Про транспорт» [5]. Інститути сертифікації та атестації розглядалися як обов'язкові, але проміжні, підготовчі стадії, що передують отриманню ліцензії для здійснення перевезення вантажів залізничним транспортом. Тобто, отримання атестату підприємства, сертифікату відповідності, розроблення технічних умов підприємством було необхідними умовами для отримання ліцензії. З прийняттям Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо обмеження державного регулювання господарської діяльності» від 19.10.2010 р. [6] було скорочено перелік видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню, зокрема надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом. З того часу технічне регулювання стало основним засобом державного регулювання залізничного перевезення вантажів.

Як справедливо зазначають деякі дослідники, досі в жодній державі СНД не сформувалося чіткої системи технічного регулювання. У багатьох країнах, зокрема в Російській Федерації, діють правила і нормативи, прийняті ще за часів Радянського Союзу [7, с.31]. Можна стверджувати, що на сьогоднішній день не існує системи технічного регулювання на залізничному транспорті, що відповідає загальноприйнятим світовим (європейським) стандартам [7, с.70]. Задля визначення єдиних вимог до залізничного транспорту Адміністрації залізничного транспорту, які входять до складу Ради із залізничного транспорту Держав-учасниць Співдружності, уклали відповідний Меморандум, метою якого є створення міждержавних технічних регламентів у галузі залізничного транспорту: Технічний регламент з надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом; Технічний регламент з безпеки інфраструктури залізничного транспорту; Технічний регламент з безпеки транспортних засобів.

Система технічного регулювання у сфері залізничного транспорту наразі знаходиться на етапі становлення. Особливістю законодавства, що формується, у сфері технічного регулювання є те, що головним ланцюгом системи технічного регулювання має стати принципово новий елемент – технічний регламент. Технічний регламент, відповідно до ст.1 Закону України «Про стандарти, технічні регламенти та процедури оцінки відповідності», ст.1 Закону України «Про підтвердження відповідності» [8], – це закон України або нормативно-правовий акт, прийнятий Кабінетом Міністрів України, у якому визначено характеристики продукції або пов'язані з нею процеси чи способи виробництва, а також вимоги до послуг, включаючи відповідні положення, дотримання яких є обов'язковим. Отже, технічний регламент – це вичерпний перелік вимог, які держава встановлює до того чи іншого об'єкту технічного регулювання [9, с.8–9]. Внаслідок реформи технічного регулювання передбачається заміна «тотального» контролю за діяльністю господарюючих суб'єктів

встановленням лише мінімальних вимог до рівня безпеки і в цілому створення нової системи технічного регулювання. Прикінцевими положеннями Закону України «Про стандартизацію» [10] передбачено, що вимоги державних та інших стандартів, обов'язкові до виконання, є чинними до прийняття відповідних технічних регламентів та інших нормативно-правових актів, які регулюватимуть ці питання. У березні 2010 року було прийнято «Технічний регламент надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом» (далі – Технічний регламент) [11], який став першим з трьох технічних регламентів у сфері залізничного транспорту. Крім вказаного, планується прийняття Технічного регламенту з безпеки інфраструктури залізничного транспорту та Технічного регламенту з безпеки транспортних засобів.

Згідно з Планом заходів із застосування Технічного регламенту спочатку, з 2010 р., передбачалося добровільне застосування суб'єктами господарювання положень Технічного регламенту, а з 01.01.2012 р. – його обов'язкове застосування. Говорячи про особливості системи технічного регулювання у сфері залізничного транспорту, що формується, слід підкреслити, що типовими недоліками при розробці технічних регламентів є відсутність системного підходу до визначення форм оцінки відповідності, відсутність ідентифікації об'єктів обов'язкового підтвердження відповідності, а також вимог, що підтверджуються при сертифікації та декларуванні відповідності. Так, Технічним регламентом (ст.5) передбачено, що центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту розробляє та затверджує перелік послуг, які дозволяється надавати за наявності сертифіката відповідності, та перелік послуг, які дозволяється надавати за наявності декларації про відповідність, складеної виконавцем. Проте у Технічному регламенті відсутній перелік послуг (або норма, що містить її вичерпні ознаки), яка має стати об'єктом обов'язкового підтвердження відповідності (сертифікації або декларування). На практиці склалася ситуація, коли в умовах невизначе-

ності форм та схем обов'язкового підтвердження відповідності у сфері залізничного транспорту обов'язкове застосування Технічного регламенту не може бути реалізовано. У зв'язку з цим дослідження питань технічного регулювання у сфері залізничних перевезень вантажів набуває актуальності та практичної значимості.

Метою цієї статті є визначення основних напрямків вдосконалення законодавства щодо технічного регулювання у сфері залізничних перевезень вантажів з урахуванням певних особливостей у цій сфері.

У юридичній науці висвітлювалися різні погляди стосовно природи технічної норми, проте досі питання про співвідношення технічних норм і норм права є дискусійним. Одні вчені-правники стверджували, що будь-які правила, які регламентують життєдіяльність суспільства, зокрема технічні норми, є соціальними нормами, інші доводили існування суто технічних норм, треті визнавали соціальну значимість технічної норми [9, с.9]. Питання співвідношення понять «технічні норми», «технічне регулювання» з правовими нормами стали предметом дослідження вітчизняних вчених. Так, І.А. Гамбург, аналізуючи складові сфери технічного регулювання, пропонує застосування терміну «техніко-юридичне регулювання» [12, с.498]. Розмірковуючи про природу технічних норм, Ю. Тихомиров вважає за доцільне змінити погляд на природу технічного регулювання, яке опосередковано правом, пропонує визнати його спеціальним різновидом правового регулювання, а техніко-юридичні норми – одним із джерел права [13].

Як зазначають деякі дослідники, технічний регламент встановлює обов'язкові для застосування та виконання вимоги до об'єктів технічного регулювання, а не вимоги до конструкції та виконання цих об'єктів. Це означає, що основний зміст технічного регламенту мають складати не «технічні вимоги», а техніко-юридичні норми, не встановлення точних (або таких, що інтервально визначаються) параметрів та характеристик кожної одиниці

продукції, а регламентація «технічних дій», тобто цілеспрямованої діяльності людини, що покликана забезпечити відповідність об'єктів технічного регулювання вимогам безпеки, що ставляться. У тих випадках, коли суспільство та держава особливо зацікавлені у дотриманні тих чи інших технічних вимог, вони надають їм силу правових норм, закріплюючи у юридичних актах і самі вимоги, і технічні правила. Отримавши закріплення у правовому акті, технічні норми набувають юридичну силу і стають техніко-правовими нормами. Роль правового регулювання у системі технічного регулювання проявляється у двох аспектах: у закріпленні в техніко-юридичних нормах певних узагальнених технічних вимог; у забезпеченні правовими засобами дотримання цих вимог. Отже, поряд з техніко-юридичними нормами зміст технічного регламенту складають і інші правові норми [9, с.9].

На нашу думку, специфіка залізничного транспорту, що належить до сфери природних монополій, зумовлює необхідність здійснення технічного регулювання, встановлення обов'язкових вимог до організації діяльності залізничного транспорту та його об'єктів, управління перевізним процесом. Законодавством України передбачено низку норм до рухомого складу, проектування, будівництва та експлуатації залізничних колій, до порядку здійснення перевірки їх дотримання. Тому технічне регулювання у сфері залізничних вантажних перевезень є необхідним для забезпечення безпеки цієї діяльності.

Наразі законодавство України щодо технічного регулювання у сфері залізничного транспорту включає нормативно-правові акти різної юридичної сили, зокрема: Закони України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт» [14], «Про підтвердження відповідності», «Про стандарти, технічні регламенти та процедури оцінки відповідності», «Технічний регламент надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом», «Технічний регламент модулів оцінки відповідності» [15] та інші нормативно-правові акти.

У Законах України «Про підтвердження відповідності» (частина 3 стаття 6 та абз.1 статті 9) та «Про стандарти, технічні регламенти та процедури оцінки відповідності» (стаття 17, 34), встановлено, що процедури підтвердження відповідності в законодавчо регульованій сфері для окремих видів продукції, яка може становити небезпеку для життя та здоров'я людини, тварин, рослин, а також майна та охорони довкілля, запроваджується технічними регламентами. У сфері залізничного транспорту підтвердження відповідності надання послуг вимогам Технічного регламенту здійснюється шляхом *декларування* виконавцем відповідності надання послуг із складенням декларації про відповідність або шляхом *сертифікації* призначеним органом і видачею сертифіката відповідності із застосуванням процедур оцінки відповідності.

Проведення підтвердження відповідності шляхом сертифікації передбачає перевірку показників якості та безпеки надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом, кількісні показники яких визначені у технічних умовах. Процедура підтвердження закінчується оформленням сертифікату відповідності. Процедура підтвердження відповідності шляхом сертифікації, яка визначена у Директиві Європейського Парламенту та Ради 2004/49/ЄС від 29.04.2004 р. про безпеку залізниць у Співтоваристві та сертифікацію безпеки, схожа до процедури підтвердження відповідності шляхом сертифікації, що діє в Україні. Але має місце розбіжність на останньому етапі сертифікації – за результатами сертифікації оформляється не сертифікат відповідності, а сертифікат безпеки. Запровадження сертифікату безпеки замість сертифікату відповідності дозволить адаптувати Директиву про безпеку залізниць у Співтоваристві та сертифікацію безпеки до нормативно-правових актів, що регламентують якість та безпеку надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом.

Сертифікаційна діяльність на залізничному транспорті є обов'язковою частиною процедури обґрунтування можливості здійснення

суб'єктами господарювання перевезень відповідно до Положення про сертифікаційну діяльність на залізничному транспорті [16]. Сертифікаційна діяльність на залізничному транспорті – це дії органів із сертифікації, спрямовані на підтвердження того, що продукція, послуги та процеси на залізничному транспорті відповідають належній якості безпеки та якості пасажирів і вантажів залізничним транспортом. Крім того, вищевказане Положення включає в процес сертифікації як сертифікацію продукції, процесів та послуг, так і атестацію виробництв на підприємствах, які випускають продукцію, надають послуги або здійснюють технологічні процеси на залізничному транспорті.

Наразі порядок підтвердження відповідності визначено у стандартах системи УкрСЕПРО ДСТУ 3413 Система сертифікації УкрСЕПРО. Порядок проведення сертифікації продукції. Згідно з цим стандартом передбачається проведення підтвердження відповідності усіх послуг залізничного транспорту. Навіть ті послуги залізничного транспорту, що мають незначний вплив на здоров'я та безпеку людей, підлягають підтвердженню відповідності шляхом сертифікації, що вимагає від суб'єктів господарювання залучати додаткові кошти.

Вимоги до надання послуг з перевезення залізничним транспортом складаються з кваліфікаційних, організаційних, технологічних, технічних та інших вимог, що визначені Технічним регламентом. Виконавець повинен: мати кваліфікований персонал, який відповідає встановленим законодавством вимогам, зокрема за безпеку та якість надання послуг; дотримуватися технологічних вимог, зміст яких визначено в регламентних технічних умовах, які встановлюють послідовність, обсяг і строк надання послуги, процес експлуатації, ремонту та обслуговування засобів залізничного транспорту; утримувати засоби залізничного транспорту у стані, що відповідає санітарним та іншим установленим нормам та правилам; мати сертифікат на надання послуги з установленим рівнем безпеки, виданий згідно з правилами оцінки відповідності надання послуг.



Згідно із статтею 11 Закону України «Про залізничний транспорт» обладнання та інші технічні засоби, які постачаються залізничному транспорту, повинні відповідати вимогам безпеки руху, схоронності вантажів, охорони праці, екологічної безпеки і мати відповідний сертифікат. Отже, сертифікат відповідності повинен видаватися на кожен елемент інфраструктури, який використовується при будові споруд, засобів, приладів та інших об'єктів інфраструктури, а також при здійсненні їх ремонту та обслуговування. Але є елементи інфраструктури, що суттєво не впливають на безпеку перевезень на залізничному транспорті, і їх якість може бути доведена не шляхом сертифікації, а іншим – шляхом декларування. Такий шлях підтвердження відповідності об'єктів інфраструктури залізничного транспорту з встановленим рівням якості та безпеки в Європейській Раді передбачено у рішенні Ради 768/2008/ЄС від 09.07.2008 р. «Про визнання загальних умов продажу продукції та скасування Рішення Ради 93/465/ЄЕС».

У проекті Технічного регламенту з безпеки інфраструктури залізничного транспорту передбачається запровадити декларування відповідності елементів інфраструктури залізничного транспорту, що не мають впливу на здоров'я та безпеку людей, вимогам нормативних документів; планується скоротити перелік елементів інфраструктури, які підлягають підтвердженню відповідності шляхом сертифікації та не впливають на рівень безпеки та якість перевезень вантажів залізничним транспортом. Але в проекті не передбачено перелік продукції, для якої необхідно запровадити процедуру підтвердження відповідності шляхом сертифікації та шляхом декларування, не визначені критерії чіткої ідентифікації такої продукції.

Концепцією вдосконалення державного регулювання господарської діяльності, затвердженою Указом Президента України від 03.09.2007 р. (розділ 5) [17], передбачено доцільність скорочення переліку продукції, що підлягає обов'язковій сертифікації, прискорення переходу від обов'язкової сертифікації продукції до оцінки відповідності, приведення процедур, пов'язаних із технічним регулюванням, у відповідність з вимогами СОТ та ЄС, прискорення гармонізації національних стандартів із міжнародними та європейськими. Крім цього, в Транспортній стратегії України на період до 2020 р. [18], «Державній цільовій програмі реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки» [19] є завдання приведення вітчизняних нормативно-правових актів з оцінки відповідності у відповідність з нормативно-правовими актами Європейського Союзу в частині застосування процедури оцінки відповідності.

Згідно з міжнародною практикою стандартів є добровільними для застосування. А вимоги щодо безпечності продукції та послуг для здоров'я та життя громадян, майна і навколишнього середовища, перенесені в технічні регламенти, обов'язкові для виконання [20, с.119]. У країнах Європи та Америки існує багатоступенева модель технічного регулювання, яку схематично можна відобразити таким чином: міжнародний стандарт (міжнародна конвенція) – «рамочний» закон – нормативно-правовий акт Президента або Уряду – нормативно-правовий акт міністерства або відомства, яке управляє відповідною галуззю, – стандарти різних асоціацій – корпоративні стандарти, які прийняті окремими організаціями [9, с.11].

Законодавство ЄС в галузі технічного регулювання майже повністю сформовано і повинно бути сприйнято національними законодавствами держав-учасниць ЄС. Технічне законодавство ЄС спрямоване на поступову відміну національних технічних вимог і перехід до загальноєвропейських вимог [7, с.72–73].

Мета політики ЄС стосовно залізниць направлена на посилення позицій залізничного транспорту у конкуренції з іншими видами транспорту, підвищення ефективності залізниць, а також заснування Транс'європейської залізничної мережі (TEN). На території ЄС мають бути утворені рівні умови для чесної конкуренції на ринку залізничних перевезень шляхом лібералізації державного регулювання, гармонізації техніко-технологічних стандартів і нормативних умов [21, с.21].

З метою створення єдиного ринку послуг залізничного транспорту, початок якому покладено Директивою Ради 91/440/ЄЕС від 29.07.1991 р. про розвиток залізничних доріг Співтовариства зі змінами, необхідно створити загальну нормативну базу щодо безпеки на залізницях. Директива 91/440/ЄЕС, Директива Ради 95/18/ЄС від 19.06.1995 р. про ліцензування підприємств залізничного транспорту зі змінами та Директива 2001/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26.02.2001 р. про розподілення пропускної можливості залізничної інфраструктури, стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою та сертифікації на відповідність вимогам безпеки; Директива Європейського Парламенту та Ради 2004/49/ЄС від 29.04.2004 р. про безпеку залізниць у Співтоваристві та сертифікацію безпеки (Директива про безпеку на залізницях) забезпечують перші кроки на шляху врегулювання Європейського ринку залізничних послуг. Проте, важливо здійснити гармонізацію змісту правил безпеки, сертифікації безпеки залізничних підприємств, завдань та ролей органів, відповідальних за безпеку та розслідування аварій. Відповідно до Директиви про безпеку на залізницях [22] ліцензована залізниця повинна мати сертифікат безпеки для отримання доступу до залізничної інфраструктури. З метою набуття доступу до інфраструктури залізниці, залізничне підприємство повинно мати сертифікат безпеки. Метою сертифікату безпеки є засвідчення того, що залізничне підприємство організувало свою систему управління безпекою та може виконувати вимоги, встановлені в законодавчих актах Співтовариства та в національних правилах безпеки з метою контролю та управління безпекою в мережі (гл.3 ст.10). З метою отримання дозволу на управління та керування діяльністю залізничної інфраструктури, менеджер має отримати ліцензію безпеки від органу з безпеки в державі-члені, де він створений.

В даний час існують різні національні підходи до забезпечення залізничної безпеки. Технічні стандарти, рухомий склад та сертифікації персоналу та залізничних підприємств

мають відмінності у різних державах-учасниках ЄС і не пристосовані до потреб інтегрованої європейської залізничної системи. Відмінності національних сертифікатів безпеки є серйозною перешкодою для розвитку європейської залізничної системи. Кінцевою метою в цьому відношенні є введення єдиного сертифікату безпеки ЄС. Сертифікат безпеки – свідчення того, що компанія має свою систему управління безпеки або здатна виконувати стандарти і правила безпеки. Для міжнародних транспортних послуг достатнім є отримання схвалення утвореної в структурі організації системи управління безпекою. Таке схвалення має юридичну силу і в рамках всього ЄС. Разом з тим в рамках національного простору повинна бути додаткова сертифікація в кожній державі-члені. Істотним аспектом безпеки є навчання і сертифікація персоналу (особливо машиністів). У програму навчання включені правила управління, сигнальна система, знання маршрутів та надзвичайних заходів [7, с.114–115].

Таким чином, з метою гармонізації з Європейським законодавством процедури підтвердження відповідності технологічного процесу надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом, необхідно визначити перелік послуг, для яких необхідно запровадити процедуру підтвердження відповідності шляхом сертифікації та шляхом декларування; визначити перелік послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом, які суттєво не впливають на безпеку перевезень на залізничному транспорті, а їх якість може бути доведена шляхом декларування самим суб'єктом господарювання; запровадити сертифікат безпеки замість сертифікату відповідності. У зв'язку з цим слід затвердити перелік послуг, що має в обов'язковому порядку отримати оцінку відповідності, що дозволить забезпечити реалізацію положень Технічного регламенту на практиці, сприятиме удосконаленню системи технічного регулювання у сфері залізничних перевезень вантажів, визначеності у застосуванні форм та схем обов'язкового підтвердження відповідності.

Реалізація запропонованих заходів сприятиме забезпеченню прозорості діяльності суб'єктів господарювання у сфері залізничного транспорту, розвитку їх конкурентоспроможності та вдосконаленню правової основи технічного регулювання у цій сфері, а також подальшій науковій розробці питань технічного регулювання у сфері залізничних перевезень вантажів.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Закон України «Про стандарти, технічні регламенти та процедури оцінки відповідності»: від 01.12.2005 р. // ВВР України. – 2006. – № 12. – Ст. 101.

2. Панова А. С. О некоторых проблемах современного законодательства в области технического регулирования / Панова А. С. // Предпринимательское право. – 2009. – № 4. – С. 8–14.

3. Овчаренко Р. В. Проблемы реализации отдельных положений Хозяйственного кодекса Украины в условиях реформы национальной системы технического регулирования / Овчаренко Р. В. // Реалізація чинних Цивільного та Господарського кодексів України: проблеми та перспективи. – К. : НДІ приватного права і підприємництва АпрН України, 2006. – С. 29–31.

4. Закон України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності»: від 01.06.2000 р. // ВВР України. – 2000. – № 36. – Ст. 299.

5. Закон України «Про транспорт»: від 10.11.1994 р. // ВВР України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.

6. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо обмеження державного регулювання господарської діяльності»: від 19.10.2010 р. // ВВР України. – 2011. – № 11. – Ст. 69.

7. Якунин В.И. Проблемы международной гармонизации железнодорожного права России : монография. – М. : Научный эксперт, 2008. – 224 с.

8. Закон України «Про підтвердження відповідності»: від 17.05.2001 р. // ВВР України. – 2001. – № 32. – Ст. 169.

9. Терещенко Л. К. Законодательство о техническом регулировании: его развитии / Л. К. Терещенко, А. В. Калмыкова, В. Ю. Лукьянова // Государство и право. – 2008. – № 2. – С. 5–12.

10. Закон України «Про стандартизацію»: від 17.05.2001 р. // ВВР України. – 2001. – № 31. – Ст. 145.

11. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Технічного регламенту надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом»: від 01.03.2010 р. // Офіційний вісник України. – 2010. – № 14. – Ст. 672.

12. Гамбург І.А. Технічне регулювання господарської діяльності: поняття та співвідношення з правом // Хозяйственное законодательство Украины: практика применения и перспективы развития в контексте европейского выбора. – Донецк : ООО «Юго-Восток, Лтд», 2005. – С. 496–500.

13. Тихомиров Ю. Техничко-юридические нормы в системе права // Право и экономика. – 2004. – № 10. – С. 3–8.

14. Закон України «Про залізничний транспорт»: від 04.07.1996 р. // ВВР України. – 1996. – № 40. – Ст. 183.

15. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Технічного регламенту модулів оцінки відповідності»: від 07.10.2003 р. // Офіційний вісник України. – 2003. – № 41. – Ст. 2175.

16. Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Положення про сертифікаційну діяльність на залізничному транспорті України»: від 01.06.1998 р. // Офіційний вісник України. – 1998. – № 34. – Ст. 204.

17. Указ Президента України «Про Концепцію вдосконалення державного регулювання господарської діяльності»: від 03.09.2007 р. // Офіційний вісник України. – 2007. – № 66. – Ст. 2540.

18. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» : від 20.10.2010 р. // Офіційний вісник України. – 2010. – № 92. – Т. 2. – Ст. 3280.

19. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки» : від 16.12.2009 р. // Офіційний вісник України. – 2009. – № 101. – Ст. 3523.

20. Апанасенко К. І. Нормативно-правова база технічного регулювання у сфері господарювання: питання класифікації / К. І. Апанасенко // Вісник господарського судочинства.

– 2010. – № 4. – С. 119–125.

21. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / Сирийчик Т., Фургальські А., Клімкевич Ч., Камола М., Дяченко Т., Пугачов М., Філіпенко О. ; за ред. Марчіна Свенціцькі. – К. : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.

22. Європейське залізничне законодавство: Збірка законодавчих актів Європейського Союзу, які відображають етапи розвитку та становлення Європейського залізничного права / за ред. Матвіїва І. Б. – К. : ТОВ «НВП «Поліграфсервіс», 2006. – Т. 1. – 296 с.

*Деркач Е. М. Правові питання технічного регулювання у сфері залізничного перевезення вантажів / Е. М. Деркач // Форум права. – 2012. – № 3. – С. 169–176 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2012-3/12demspv.pdf>*

Проводиться аналіз правових питань технічного регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом як одного з засобів державного регулювання цієї діяльності. Виявлено проблемні аспекти правозастосовчої практики і сформульовано пропозиції щодо їх усунення.

\*\*\*

*Деркач Э.М. Правовые вопросы технического регулирования в сфере железнодорожной перевозки грузов*

Проводится анализ правовых вопросов технического регулирования перевозки грузов железнодорожным транспортом как одного из средств государственного регулирования этой деятельности. Выявлены проблемные аспекты правоприменительной практики и сформулированы предложения по их устранению.

\*\*\*

*Derkach E.M. About Legal Regulation in an Orb of Rail Hauling of Loads*

The technical regulation as one of the state regulation means in cargo transit by a rail's sphere discusses. Problematic aspects of legal practice and proposals for their elimination identified.