

ДОСЛІДЖЕННЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВИХ ТА ІНСТИТУЦІЙНИХ ОСНОВ ОЦІНКИ Й ПІДТВЕРДЖЕННЯ ВІДПОВІДНОСТІ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ І ЛІСОГОСПОДАРСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ У ЄС

Цема Т.,

e-mail: tvtsema@ukr.net, <https://orcid.org/0000-0003-0596-2324>

Войновський В.,

e-mail: vladimir.voinovs@ukr.net, <https://orcid.org/0000-0002-9994-2617>

Рижкова С.,

e-mail: sva_ra@ukr.net, <https://orcid.org/0000-0003-2693-4162>

Пешкова М.,

e-mail: pmd_ozt@ukr.net

Грабовець О.,

e-mail: oleksandra1991@ukr.net

ДНУ «УкрНДІПВТ ім. Л. Погорілого»

Анотація

Мета дослідження полягає у вивченні, аналізі, узагальненні й систематизації нормативно-правових актів та інституційних органів у сфері оцінки та підтвердження відповідності транспортних засобів у ЄС з метою визначення структури національного технічного законодавства в сфері сільськогосподарських і лісогосподарських транспортних засобів.

Методи дослідження. Використані методи систематизації та аналізу даних щодо правових і технічних основ європейського законодавства у сфері оцінки й підтвердженні відповідності (затвердженні типу) сільськогосподарських і лісогосподарських транспортних засобів.

Результат дослідження. У статті проаналізована оновлена система затвердження (схвалення) типу транспортних засобів, яка базується на нормативно-правових актах прямої дії – Регламентах Європейського Парламенту та Ради – і охоплює транспортні засоби різних категорій. Узагальнено основні відмінності оновленого технічного законодавства ЄС – Регламенту (ЄС) №167/2013 від Директиви (ЄС) № 2003/37.

Висновок. Нормативно-правова база країн ЄС в сфері оцінки й підтвердження відповідності с.-г. і л.-г. транспортних засобів складається з національної нормативно-правової бази, якою регулюється введення в обіг та/або в експлуатацію транспортних засобів на внутрішньому економічному просторі кожної країни, та загальносоюзного технічного законодавства, яким регулюється допуск на ринок ЄС.

Ключові слова: безпечність машин, Директива, дослідження, законодавство, затвердження типу, нормативно-правові акти, Регламенти (ЄС), сільськогосподарські і лісогосподарські транспортні засоби.

Вступ. 23 червня 2022 р. Європейська рада офіційно надала Україні статус кандидата на вступ до ЄС. Основною метою технічного законодавства ЄС щодо затвердження транспортних засобів є забезпечення достатньо високого рівня безпечності й екологічності нових транспортних

засобів, складових частин та окремих технічних вузлів, що вводяться в обіг, а також створення умов для їхнього вільного обігу на внутрішньому ринку Європейського Союзу. Прагнення України інтегруватися в європейський економічний простір потребує завершення реформування націо-

нальної системи технічного регулювання та імплементації європейського технічного законодавства, в тому числі й у галузі сільськогосподарських і лісогосподарських транспортних засобів.

Одна з функцій держави — створення таких механізмів регулювання, які б забезпечували потрапляння на ринок максимально безпечної продукції. Для цього необхідно визначити умови введення в обіг та/або експлуатацію продукції, зокрема с.-г. техніки залежно від рівня її ризику, установивши відповідні технічні вимоги до продукції, процедури оцінки й підтвердження її відповідності, ринковий нагляд за введеною в обіг продукцією та створити (уповноважити) інституційні органи, які здійснюють діяльність з оцінки й підтвердження відповідності (до введення техніки в обіг) та ринковий нагляд за нею (після введення в обіг).

У ЄС значна увага приділяється підвищенню безпечності машин, зниженню їхнього негативного впливу на здоров'я та життя людей і тварин, а також на довкілля. У країнах ЄС у цьому напрямку вживаються певні заходи на законодавчому рівні. Зокрема щодо транспортних засобів прийнято ряд Директив ЄС і Регламентів ЄС, якими встановлюються вимоги щодо безпеки машин і процедури оцінки й підтвердження їхньої відповідності, які постійно оновлюються та вдосконалюються, враховуючи застосування нових техніко-технологічних рішень і досвід практичного застосування цих регуляцій [Афанасьєва, Цема, 2022]. Технічні вимоги щодо безпеки мають бути такими, щоб, з одного боку, забезпечити достатній рівень безпечності продукції, а з другого — не створювати зайвих технічних бар'єрів у торгівлі та в упровадженні сучасних досягнень науко-технічного прогресу.

В Україні у 2016 р. повністю відмінена сертифікація с.-г. техніки й запроваджено процедури оцінки та підтвердження відповідності вимогам технічних регламентів. Технічний регламент безпеки машин [Постанова Кабінету Міністрів України № 62, 2013] розроблений з урахуванням

Директиви Європейського Парламенту та Ради Європейського Союзу 2006/42/ЄС [Directive 2006/42/EC], охоплює всю с.-г. техніку, окрім тракторів, та Технічний регламент затвердження типу сільськогосподарських та лісогосподарських тракторів, їх причепів і змінних причіпних машин, систем, складових частин та окремих технічних вузлів [Постанова Кабінету Міністрів України № 1367, 2011], розроблений з урахуванням Директиви Європейського Парламенту та Ради ЄС № 2003/37/ЄС [Directive 2003/37/EC], який поширюється на сільськогосподарські і лісогосподарські трактори, причепа та змінні причіпні машини до них (далі — транспортні засоби).

У зв'язку з оновленням європейського технічного законодавства в сфері транспортних засобів, зокрема з уведенням у дію в 2016 р. Регламенту Європейського Парламенту та Ради Європейського Союзу № 167/2013 [Regulation (EU) 167/2013] та ще п'яти Регламентів Комісії ЄС замість Директиви (ЄС) № 2003/37/ЄС та 26 Директив (ЄС), в Україні зараз продовжуються роботи з подальшої гармонізації національного технічного законодавства до оновленого загальносоюзного європейського технічного законодавства в сфері с.-г. і л.-г. транспортних засобів.

Слід також зазначити, що в цьому році в ЄС прийнято Регламент Європейського Парламенту та Ради Європейського Союзу 2023/1230 [Regulation (EU) 2023/1230], який із 14 січня 2027 р. повністю замінить Директиву (ЄС) 2006/42/ЄС.

Постановка завдань. Таким чином, Україна йде шляхом імплементації загальноєвропейського технічного законодавства в національне законодавство в сфері транспортних засобів. При цьому залишається неврегульованим ряд питань, які виникають у ході оцінки відповідності та реєстрації таких транспортних засобів:

- нові одиничні транспортні засоби, які не отримали затвердження типу в Україні і ввезені для власних потреб;
- імпортовані транспортні засоби, що були у використанні та які вперше реє-

струються в Україні;

- самостійно складені та переобладнані транспортні засоби.

Окрім того, необхідно враховувати сучасний стан вітчизняного сільгоспмашинобудування, його реальні можливості задоволення достатньо високих загальноєвропейських стандартів безпеки. Всі ці питання потребують врегулювання.

Мета цієї роботи полягає у вивченні, аналізі, узагальненні та систематизації нормативно-правових актів та інституційних органів у сфері оцінки й підтвердження відповідності транспортних засобів у ЄС з метою визначення структури національного технічного законодавства в сфері сільськогосподарських і лісгосподарських транспортних засобів.

Методи і матеріали. Матеріалами та вихідними даними для досліджень є положення наведених у цій статті законодавчих і нормативно-правих актів ЄС у сфері введення в обіг та/або експлуатацію сільськогосподарських і лісгосподарських транспортних засобів, а також джерела інформації комісії ЄС та країн-членів ЄС, де можна ознайомитися з інституційними органами, які здійснюють затвердження типу (схвалення) та нагляд за її ринком.

Методи досліджень полягали у вивченні, аналізі, оцінюванні, узагальненні та систематизації даних щодо правових і технічних основ європейського законодавства у сфері оцінки й підтвердженні відповідності (затвердженні типу) сільськогосподарських і лісгосподарських транспортних засобів.

Результати та обговорення. Динамічний розвиток європейського технічного законодавства в сфері транспортних засобів, досягнувши певної гармонізації національних технічних законодавств країн-членів ЄС, на цьому етапі завершився прийняттям загальносоюзних законодавчих актів прямої дії в країнах-членах ЄС — Регламентів Європейського Парламенту і Ради, які ґрунтуються на системі затвердження типу транспортного засобу в цілому (оригінальна аббревіатура — WVTA від Whole Vehicle Type-Approval).

Затвердження типу ЄС — це спрощена процедура введення в обіг і надання на ринок ЄС нових транспортних засобів. Виробник, отримавши від імені держави затвердження типу ЄС, описавши в ньому всі варіанти і версії транспортних засобів, які охоплюються цим типом, у подальшому самостійно декларує відповідність кожного транспортного засобу (складає сертифікат відповідності) затвердженому типу. Він не лише декларує відповідність кожного виробленого ним транспортного засобу, а й забезпечує його безпечність та екологічність, установлену на рівні ЄС. Саме тому така система є більш ефективною порівняно з обов'язковою сертифікацією. Кожен транспортний засіб, вироблений відповідно до затвердженого типу, у ході введення його в обіг або надання на ринку виробник супроводжує сертифікатом відповідності, в якому обов'язково зазначається номер затвердження типу й ідентифікаційний номер транспортного засобу. Органи ринкового нагляду здійснюють контроль за наявністю такого документа та безпечністю транспортних засобів, наданих на ринку, а у випадку їхньої невідповідності вживають невідкладних заходів щодо приведення продукції у відповідність, її відкликання чи вилучення залежно від ситуацій. Сертифікат відповідності є також необхідним документом у ході реєстрації транспортного засобу. Окрім того, схвалення транспортних засобів на рівні ЄС забезпечує їхній вільний обіг на всій території Європейського Союзу.

З 1 вересня 2020 р. на всій території ЄС діє оновлена система затвердження (схвалення) типу транспортних засобів, яка базується на нормативно-правових актах прямої дії — Регламентах Європейського Парламенту та Ради (наведена на рисунку 1 і охоплює транспортні засоби різних категорій).

Регламент (ЄС) №167/2013 є одним із законодавчих актів системи затвердження типу ЄС транспортних засобів [Халін, Цема, 2023], який поширюється на нові транспортні засоби категорій Т (коліс-



Рисунок 1 – Нормативно-правові та інституційні основи системи затвердження типу ЄС

Основні відмінності оновленого технічного законодавства ЄС – Регламенту (ЄС) №167/2013 від Директиви (ЄС) № 2003/37

Зміна статусу документа	Регламент має пряму дію у всіх країнах-членах ЄС, не потребує імплементації через національне законодавство на відміну від Директиви
Структура законодавства	Один процедурний Регламент Європейського Парламенту і Ради; чотири Делеговані Регламенти комісії ЄС, що містять технічні вимоги, методи їх перевіряння та критерії приймання; один Виконавчий Регламент Комісії ЄС, який містить адміністративні вимоги - замість 27 Директив Європейського Парламенту і Ради
Удосконалення та спрощення нормативно-правової бази	- Застосування 5 НПА замість 27, при цьому установлення технічних і адміністративних вимог делеговано Комісії ЄС - Розділення технічних і адміністративних вимог - Систематизація, оновлення та доповнення технічних вимог за 4-ма групами - Більш широка гармонізація з міжнародними стандартами і правилами (ISO, Правила ЄЕК ООН, кодекси ОЕСР)
Ринковий нагляд	В Регламенті введено положення щодо здійснення заходів ринкового нагляду за транспортними засобами та взаємодії суб'єктів господарювання з органами ринкового нагляду
Конкретизація обов'язків сторін, вимог	В Регламенті визначені обов'язки держави, органу затвердження та суб'єктів господарювання (виробника, представника виробника, імпортера та розповсюджувача); установлені вимоги до технічних служб
Запобіжні заходи	В Регламенті введено процедури оцінки і підтвердження відповідності заміських та запасних частин, які можуть суттєво впливати на безпечність і екологічність транспортного засобу
Доступність інформації щодо ремонту і ТО	В Регламенті введено положення, які зобов'язують виробників надавати недискримінаційний доступ до інформації, яка необхідна для виконання робіт з ремонту і технічного обслуговування авторизованим розповсюджувачем, фахівцям з ремонту та незалежним операторам

Рисунок 2 – Основні відмінності оновленого технічного законодавства ЄС – Регламенту (ЄС) №167/2013 від Директиви (ЄС) № 2003/37

ні трактори), С (гусеничні трактори), R (тракторні причепи) і S (змінне причіпне обладнання), а також системи, складові частини, окремі технічні вузли, частини й обладнання, спроектовані і вироблені для таких транспортних засобів. Слід зазна-

чити, що відповідно до п.3 ст.2 зазначеного регламенту для причепів (категорія R), змінного причіпного обладнання (категорія S), гусеничних тракторів (категорія C), колісних тракторів спеціального призначення (категорії T4.1 і T4.2) виробник

може обирати, чи подавати заявку на затвердження транспортного засобу відповідно до Регламенту (ЄС) № 167/2013, чи дотримуватися відповідних національних вимог.

Оновлені законодавчі акти ЄС мають ряд відмінностей порівняно з Директивою 2003/37/ЄС, на основі якої розроблено чинний в Україні ТР 1367/2011 (рис. 2).

Регламент (ЄС) №167/2013 – документ прямої дії, який установлює єдині гармонізовані стандарти безпечності й екологічності на всій території ЄС. Технічні вимоги, методи їхнього оцінювання та критерії приймання систематизовані й виділені в чотири нормативно-правові акти (вимоги функційної безпеки, вимоги до системи гальмування, вимоги технічної безпеки, екологічні вимоги) – у Делегованих Регламентах Комісії ЄС 2015/208, 2015/68, 1322/2014, 2018/985 відповідно. Окремим документом прийнято адміністративні вимоги – Виконавчим Регламентом Комісії ЄС 2015/504. Європейський Парламент і Рада делегували повноваження щодо встановлення вимог, методів їхньої перевірки та критеріїв приймання Комісії ЄС. Такий підхід дає змогу, за потреби, оперативно вносити необхідні зміни.

Практичне застосування Регламенту (ЄС) №167/2013 реалізують відповідні інституційні органи (рис. 1), які створюють (призначають) національні уряди (органи влади) держав-членів ЄС. Це органи затвердження типу, які безпосередньо здійснюють діяльність із затвердження типу, та органи ринкового нагляду. Уряди країн-членів ЄС надають інформацію про національні органи затвердження і органи ринкового нагляду до Єврокомісії. Такі органи вважаються нотифікованими органами, відомості про них розміщуються на сайті ЄС [https://www.eeas.europa.eu/_en].

Нотифіковані органи затвердження від імені держави мають компетенцію щодо всіх аспектів затвердження типу транспортного засобу. У більшості країн ЄС лише один орган затвердження видає сертифікати про затвердження типу транспортного засобу в цілому. Практично

всі органи затвердження створені на базі державних органів (відділів або департаментів міністерств, інспекцій, агенцій, служб) або державних підприємств. Орган затвердження також призначає технічні служби, оцінює претендентів і періодично контролює їхню діяльність. Технічні служби можуть здійснювати діяльність як випробувальна лабораторія або як орган із оцінки відповідності для проведення попередньої оцінки виробництва чи інших перевірок або інспектувань від імені органа затвердження. Необхідно зазначити, що наявність у випробувальній лабораторії акредитації на ISO/IEC 17025 чи в органа з оцінки відповідності – на ISO/IEC 17020 та/або на ISO/IEC 17021 не робить їх автоматично технічними службами органа затвердження. Для цього вони мають пройти оцінювання органом затвердження й отримати відповідне призначення (уповноваження). Переліки нотифікованих органів зі сферою їхнього призначення оприлюднюються на сайті ЄС і органа затвердження. Наприклад, у Польщі орган затвердження – TDT, який підпорядкований Міністерству інфраструктури Польщі, призначив п'ять технічних служб, створених на базі фахових інститутів.

Виявлення на ринку невідповідних або небезпечних транспортних засобів із метою їхнього приведення у відповідність або вилучення – важливий елемент захисних заходів, які здійснюють національні органи ринкового нагляду, інтегровані в загальноєвропейську систему оперативного взаємного сповіщення про продукцію, що становить серйозний ризик. Держави-члени ЄС створюють (призначають) національні органи ринкового нагляду і повідомляють про них Комісію ЄС. Такі органи називаються нотифікованими, відомості про них розміщуються на сайті ЄС.

Поряд із загальносоюзними нормативно-правовими актами в країнах ЄС продовжують діяти національні нормативно-правові акти, якими встановлено національне затвердження типу та прави-



Рисунок 3 – Нормативно-правові основи затвердження типу (схвалення) с.-г і л.-г. транспортних засобів у країнах ЄС

ла оцінки відповідності (схвалення) окремих (одиничних) зразків с.-г і л.-г. транспортних засобів (рис. 3).

Для прикладу розглянемо національну нормативно-правову базу окремих країн.

У Німеччині діють «Правила допуску транспортних засобів до участі у дорожньому русі» (Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung), якими зокрема передбачена процедура отримання дозволу на експлуатацію окремих транспортних засобів, які не мають затвердження типу [StVZO, 2012]. У цьому випадку документом про оцінку відповідності може бути звіт офіційно визнаного експерта або технічної служби.

У Польщі у 2023 р. прийнято Закон «Про системи затвердження (схвалення) транспортних засобів і обладнання» [Ustawa, 2023], який визначає завдання органів державного управління та інших суб'єктів у системі затвердження (схвалення), яка, зокрема, охоплює національне затвердження типу транспортних засобів, вироблених малими серіями, і національне індивідуальне схвалення транспортного засобу. Відповідні документи про відповідність видає орган затверджен-

ня в Польщі (TDT). Процедури схвалення таких транспортних засобів визначаються Міністерством транспорту Польщі.

У Латвії діють «Правила оцінки відповідності окремих с.-г. і л.-г. транспортних засобів» [Ministru Kabineta Noteikumi Nr. 731], які застосовуються до транспортних засобів, що не отримали затвердження типу. Відповідно до цих Правил здійснюється також індивідуальне схвалення самостійно складених і переобладнаних транспортних засобів. Правила містять також положення про здійснення ринкового нагляду за ними. У результаті оцінки відповідності, проведеної за цими Правилами, надається індивідуальне схвалення транспортного засобу – документ, який підтверджує відповідність транспортного засобу національним вимогам оцінки відповідності окремого транспортного засобу. Відповідність транспортного засобу оцінює інспекційний орган, акредитований національним органом по акредитації.

У Литві діє наказ Міністерства сільського господарства Литовської Республіки «Про допуск на ринок та ринковий нагляд за с.-г. і л.-г. транспортними засобами» [Lietuvos respublikos..., 2015], яким,

зокрема, визначено дії національних інституційних органів у ході виконання Регламенту (ЄС) № 167/2013, визначено орган затвердження — Агенція безпеки транспорту Литви — та окремим додатком затверджено процедуру національного схвалення типу с.-г. і л.-г. транспортних засобів. Орган затвердження видає документ про відповідність — сертифікат про національне схвалення типу, на підставі якого виробник складає національний сертифікат відповідності.

Вивчення та систематизація європейського технічного законодавства, дослідження етапів його розвитку є необхідною передумовою вибору моделі запровадження європейських стандартів безпеки в Україні. Зокрема в галузі сільськогосподарських і лісгосподарських транспортних засобів останнім часом це питання обговорювалося у статтях [Самойленко, Козярук, 2018; Афанасьєва, Цема, 2022; Халін, Цема, 2023].

Висновки. Нормативно-правова база країн ЄС у сфері оцінки та підтвердження відповідності с.-г. і л.-г. транспортних засобів складається з національної нормативно-правової бази, якою регулюється введення в обіг та/або в експлуатацію транспортних засобів на внутрішньому економічному просторі кожної країни, та загальносоюзного технічного законодавства, яким регулюється допуск на ринок ЄС. Відповідно застосовуються такі процедури оцінки відповідності:

- національне затвердження типу транспортного засобу — допуск на внутрішній ринок певної країни;
- індивідуальне схвалення транспортного засобу — допуск на внутрішній ринок певної країни або допуск до експлуатації в цій країні;
- затвердження типу ЄС транспортного засобу — допуск на ринок будь-якої країни ЄС.

Слід зауважити, що практично в кожному з розглянутих документів містяться положення щодо нагляду за ринком транспортних засобів.

Таким чином, у виробників тран-

спортних засобів є вибір: залежно від своїх намірів і можливостей подати заявку на затвердження типу ЄС і продавати свою продукцію на ринку будь-якої країни ЄС без додаткових випробувань і підтверджень її відповідності або на національне затвердження типу, задовольнивши національні вимоги певної країни потрапити на її внутрішній ринок. Окрім того, власник одиничного транспортного засобу, отримавши національне індивідуальне схвалення чи технічний звіт про стан транспортного засобу, може вперше зареєструвати його в цій країні. Слід також зазначити, що першу реєстрацію вживаних транспортних засобів у деяких країнах спрощено шляхом прийняття попередньої реєстрації (зняття з обліку) в іншій країні, якщо заявник надає до органу реєстрації відповідні документи. Такий регуляторний підхід створює більш сприятливі умови для розвитку бізнесу.

Щодо інституційних органів зазначимо, що всю діяльність із затвердження типу ЄС від імені держави здійснює нотифікований орган затвердження типу (один від держави), створений (призначений) на базі державних органів влади чи державних підприємств. Орган затвердження призначає технічні служби на виконання певних видів робіт, здійснює їхню оцінювання і контроль за їхньою діяльністю. Держави також створюють (призначають) органи ринкового нагляду. Національне затвердження типу також надається органом затвердження, зазвичай це той самий нотифікований орган. Національне індивідуальне схвалення транспортного засобу чи оцінка його технічного стану можуть здійснюватися інспекційним органом, технічною службою, які мають відповідну акредитацію, офіційно визнаним інспектором тощо. У кожній країні свої правила, головне, щоб ця послуга була доступною і не створювала зайвих перепон під час уведення в експлуатацію (першої реєстрації) транспортного засобу.

Враховуючи вищевикладене, можна зробити висновок, що імплементація оновленого загальносоюзного європей-

ського технічного законодавства може бути лише частиною нормативно-правової бази України, якою регулюються питання введення в обіг та експлуатацію транспортних засобів. Необхідно також розробити й прийняти окремі нормативно-правові акти, які установлюють:

- національну процедуру схвалення (затвердження) типу, як мінімум, для причепів і змінних причіпних машин відповідно до пункту 3 статті 2 Регламенту (ЄС) № 167/2013;

- процедури оцінки й підтвердження відповідності одиничних транспортних засобів, які не отримали затвердження типу в Україні, вживаних, самоскладених і переобладнаних транспортних засобів, які вперше реєструються в Україні;

Запровадження в Україні вищезазначеної структури нормативно-правової бази дасть змогу усунути наявні прогалини щодо оцінки відповідності одиничних транспортних засобів, створить більш сприятливі умови для розвитку бізнесу, спростить процедуру реєстрації вживаних транспортних засобів, у цілому сформує прозорі й чітко визначені правила введення в обіг та/або експлуатацію транспортних засобів в Україні.

Література

Афанасьєва С., Цема Т. (2022). Дослідження стану та перспектив оновлення законодавства України в секторі сільськогосподарських і лісогосподарських транспортних засобів. Техніко-технологічні аспекти розвитку та випробування нової техніки і технологій для сільського господарства України: збірник наукових праць УкрНДІПВТ ім. Л. Погорілого, випуск 31 (45), с. 10-35.

Постанова Кабінету Міністрів України № 1367 від 28.12.2011 р. «Про затвердження Технічного регламенту затвердження типу сільськогосподарських та лісогосподарських тракторів, їх причепів і змінних причіпних машин, систем, складових частин та окремих технічних вузлів». URL:

<http://zakon.rada.gov.ua>

Постанова Кабінету Міністрів України № 62 від 30 січня 2013 р. «Про затвердження Технічного регламенту безпеки машин». URL: <http://zakon.rada.gov.ua>

Самойленко В., Козярук Л. (2018). Тренди законодавчого, нормативно-правового регулювання ЄС стосовно допуску на ринок сільськогосподарських транспортних засобів. Техніко-технологічні аспекти розвитку та випробування нової техніки і технологій для сільського господарства України: збірник наукових праць УкрНДІПВТ ім. Л. Погорілого, випуск 30 (44), С. 33–43.

Халін С., Цема Т. (2023). Система затвердження типу ЄС транспортних засобів. Техніка і технології АПК, №2, С. 29-34.

Directive 2003/37/EC of the European Parliament and of the Council of 26 May 2003 on type-approval of agricultural or forestry tractors, their trailers and interchangeable towed machinery, together with their systems, components and separate technical units and repealing Directive 74/150/EEC. URL: <http://eur-lex.europa.eu>

Directive 2006/42/EC of the European Parliament and of the Council of 17 May 2006 on machinery, and amending Directive 95/16/EC (recast). URL: <http://eur-lex.europa.eu>

Lietuvos respublikos žemės ūkio ministras įsakymas 2015 m. spalio 14 d. Nr. 3D-770 «Dėl žemės ir miškų ūkio transporto priemonių patvirtinimo ir rinkos priežiūros» URL: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct>

Ministru Kabineta Noteikumi Nr. 731 «Individuālo lauksaimniecības un mežsaimniecības transportlīdzekļu atbilstības novērtēšanas noteikumi». URL: <https://likumi.lv/ta/id/286820>

Regulation (EU) 167/2013 of the European Parliament and of the Council of 5 February 2013 on the approval and market surveillance of agricultural and forestry vehicles. URL: <http://eur-lex.europa.eu>

Regulation (EU) 2023/1230 of the European Parliament and of the Council of 14 June 2023 on machinery and repealing Directive 2006/42/EC of the European Parliament

and of the Council and Council Directive 73/361/EEC. URL: <http://eur-lex.europa.eu>
StVZO (Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) (2012). BGBl, I. 679. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/BJNR067910012.html

Ustawa z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia. URL: <https://isap.sejm.gov.pl>

References

Afanasyeva S., Tsema T. (2022). Study of the state and prospects of updating the legislation of Ukraine in the sector of agricultural and forestry vehicles. Technical and technological aspects of the development and testing of new equipment and technologies for the agriculture of Ukraine, issue 31 (45), p. 10-35.

Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 12/28/2011 No. 1367 «On the approval of the Technical Regulations for the approval of the type of agricultural and forestry tractors, their trailers and interchangeable trailers, systems, components and individual technical units». URL: <http://zakon.rada.gov.ua>

Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated January 30, 2013 No. 62 On the approval of the Technical Regulations for Machine Safety». URL: <http://zakon.rada.gov.ua>

Samoilenko V., Kozyaruk L. (2018). Trends in legislative, normative and legal regulation of the EU regarding admission to the market of agricultural vehicles. Technical and technological aspects of the development and testing of new equipment and technologies for the agriculture of Ukraine, issue 30 (44), p. 33–43.

Khalin S., Tsema T. (2023). EU vehicle type approval system. Techniques and technologies of agricultural industry, No. 2, p. 29-34.

Directive 2003/37/EC of the European Parliament and of the Council of 26 May 2003 on type-approval of agricultural or forestry tractors, their trailers and interchangeable towed machinery, together with their

systems, components and separate technical units and repealing Directive 74/150/EEC. URL: <http://eur-lex.europa.eu>

Directive 2006/42/EC of the European Parliament and of the Council of 17 May 2006 on machinery, and amending Directive 95/16/EC (recast). URL: <http://eur-lex.europa.eu>

Lietuvos respublikos žemės ūkio ministras įsakymas 2015 m. spalio 14 d. Nr. 3D–770 «Dėl žemės ir miškų ūkio transporto priemonių patvirtinimo ir rinkos priežiūros» URL: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct>

Ministru Kabineta Noteikumi Nr. 731 «Individuālo lauksaimniecības un mežsaimniecības transportlīdzekļu atbilstības novērtēšanas noteikumi». URL: <https://likumi.lv/ta/id/286820>

Regulation (EU) 167/2013 of the European Parliament and of the Council of 5 February 2013 on the approval and market surveillance of agricultural and forestry vehicles. URL: <http://eur-lex.europa.eu>

Regulation (EU) 2023/1230 of the European Parliament and of the Council of 14 June 2023 on machinery and repealing Directive 2006/42/EC of the European Parliament and of the Council and Council Directive 73/361/EEC. URL: <http://eur-lex.europa.eu>
StVZO (Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) (2012). BGBl, I. 679.

URL: www.gesetze-im-internet.de/BJNR06791001

Ustawa z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia. URL: <https://isap.sejm.gov.pl>

UDC (083.7):629.3.014.2

STUDY OF REGULATORY AND INSTITUTIONAL BASIS FOR THE ASSESSMENT AND CONFIRMATION OF THE COMPLIANCE OF AGRICULTURAL AND FORESTRY VEHICLES IN THE EU

Tsema T., Senior Research,

e-mail: tvtsema@ukr.net, <https://orcid.org/0000-0003-0596-2324>

Voynovskiy V., Head of Department,

e-mail: vladimir.voinovs@ukr.net, <https://orcid.org/0000-0002-9994-2617>

Ryzhkova S., Junior Research,

e-mail: sva_ra@ukr.net, <https://orcid.org/0000-0003-2693-4162>

Pieshkova M., Leading Engineer,

e-mail: pmd_ozt@ukr.net

Hrabovets O., Leading Engineer,

e-mail: oleksandra1991@ukr.net

L. Pogorilyy UkrNDIPVT

Summary

The purpose of the study is to study, analyze, generalize and systematize regulatory legal acts and institutional bodies in the field of evaluation and confirmation of the conformity of vehicles in the EC with the aim of determining the structure of national technical legislation in the field of agricultural and forestry vehicles.

Research methods. Used methods of systematization and data analysis regarding the legal and technical foundations of European legislation in the field of assessment and confirmation of conformity (type approval) of agricultural and forestry vehicles.

Research result. The article analyzes the updated system of approval (approval) of the type of vehicles, which is based on normative legal acts of direct effect – the Regulations of the European Parliament and the Council and covers vehicles of various categories. The main differences between the updated EU technical legislation – Regulation (EU) № 167/2013 and Directive (EU) № 2003/37 are summarized.

Conclusions. The legal framework of the EU countries in the sphere of assessment and confirmation of conformity of rural and urban areas. and. l.-g. of vehicles consists of the national legal framework, which regulates the introduction into circulation and/or operation of vehicles in the domestic economic space of each country, and the all-Union technical legislation, which regulates admission to the EU market.

Keywords: machine safety, Directive, research, legislation, type approval, regulatory acts, Regulations (EU), agricultural and forestry vehicles