

Мирна Надія Володимирівна,
к. держ. упр., доц.,
доцент кафедри права та європейської інтеграції,
Харківський регіональний інститут державного управління
Національної академії державного управління при Президентові України,
м. Харків
ORCID 0000-0003-3351-5572;

Соколова Вікторія Вікторівна,
аспірантка кафедри права та європейської інтеграції,
Харківський регіональний інститут державного управління
Національної академії державного управління при Президентові України,
м. Харків
ORCID 0000-0002-1162-2396

УДК 35: 327.7

doi: 10.34213/ap.20.02.22

СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК СИСТЕМИ ТЕХНІЧНОГО РЕГУЛЮВАННЯ В ЄВРОПЕЙСЬКОМУ СОЮЗІ

У статті проаналізовано становлення та розвиток системи технічного регулювання на прикладі Європейського Союзу. Розглянуто історичні етапи побудови та становлення системи технічного регулювання в Європі. Особливо визначено вплив системи технічного регулювання на розвиток та створення внутрішнього ринку ЄС. Виокремлено чотири етапи побудови сучасної системи технічного регулювання в ЄС.

Ключові слова: технічне регулювання; директиви, регламенти; стандарти; історія системи технічного регулювання; система технічного регулювання ЄС; старий підхід; новий підхід; глобальний підхід; гармонізація законодавства.

Постановка проблеми. Система технічного регулювання сьогодні знаходяться в центрі уваги політиків, урядовців та експертів міжнародного рівня. Це обумовлено зростанням впливу системи технічного регулювання на міжнародну торгівлю, у тому числі, крізь нетарифні бар'єри, які у свою чергу є такими ж інструментами торговельної політики, як ввізні чи вивізні мита або кількісні обмеження.

На цей час система технічного регулювання в зарубіжних країнах активно розвивається і вдосконалюється. Ступень та темпи її розвитку в країні свідчать про передові позиції державі на світовому ринку товарів, процесів та послуг, впливаючи на її технологічну перевагу.

Кожна країна розробляє власну унікальну модель системи технічного регулювання, де враховується національне законодавство, заходи і механізми публічного управління, рівень технічного розвитку та оцінка ефективності застосування норм і стандартів. Відомо, що економічні та технологічні досягнення держави дозволяють їй зайняти вагоме місце на політичній карті світу.

На сьогоднішній день найефективнішою моделлю системи технічного регулювання в рамках міжнародного співробітництва вважається європейська. Вона покликана забезпечити єдину оцінку відповідності товарів, процесів та послуг в контексті взаємодії не тільки на внутрішньому ринку ЄС, але і на ринках інших країн.

Підтвердженням дієвості європейського підходу щодо створення ефективної системи технічного регулювання є наявність значної кількості угод про взаємне визнання результатів оцінки відповідності з країнами, які не є членами ЄС, а саме: США, Канада, Австралія, Японія, Швейцарія, Ізраїль Норвегії, Ісландія Туреччина, Нова Зеландія [4].

© Мирна Н. В., Соколова В. В., 2020

Метою даної роботи є історичний аналіз становлення та розвитку системи технічного регулювання ЄС, який дасть змогу побудувати міцні та взаємовигідні економічні й політичні зв'язки між Україною, ЄС та країнами-партнерами.

Аналіз останніх публікацій і досліджень. Питаннями становлення та розвитку системи технічного регулювання ЄС займалися вітчизняні та зарубіжні вчені, а саме: І. Лагунова, В. Дятлова, Л. Віткін, В. Кропивницький, А. Ханету, Ж. Беліса, М. Лемел, Ю. Бажал, Л. Баль-Прилипка, О. Білоус, П. Бичківський та ін. Проте в їх роботах не приділялось достатньої уваги історичним аспектам становлення системи технічного регулювання ЄС.

Протягом тривалого часу трудова діяльність людини удосконалювалася завдяки виноходу нового знаряддя праці. Для більш ефективного розвитку, найвдаліші результати людської діяльності в подальшому використовувалися як стандарт чи еталон. Тому можливо вважати, що розвиток виробництва, безперечно, має вплив на розвиток суспільства.

Історія стандартизації і технічного регулювання сходиться ще до історії стародавнього світу. Так, в Єгипті у будівництві використовували цеглу та каміння встановленого, "стандартного" розміру, які контролювалися спеціальними чиновниками, для чого використовували єдині системи вимірювання [3].

У стародавньому Римі застосовували принципи стандартизації при будівництві водопроводів – труби цих водопроводів були стандартного розміру.

Першими документами щодо технічного регулювання певною мірою можна вважати релігійні писання, в яких були зазначені конкретні норми та правила, що відображали релігійні канони, встановлювали вимоги до культових будівель (храмів, церков і пантеону і т.п.), матеріальних об'єктів культу (релігійні шати, зображення богів і святих), релігійних обрядів (жертвоприношення, служби, молебні, порядок і час їх проведення), а також регулювали деякі побутові аспекти.

У Київській Русі за часів Ярослава Мудрого (в XI ст.) був введений Будівельний статут – перший російський кодекс обов'язкових будівельних вимог і норм.

У середньовіччі з розвитком ремесел методи стандартизації стали застосовуватися все частіше і частіше. Так, в Європі були встановлені єдині розміри ширини тканини, єдина кількість ниток в її основі, що у свою чергу дало можливість класифікувати тканину за видом: шовк, льон, бавовна, хлопок, оксамит. Встановлювались навіть єдині вимоги до сировини, що використовувались у ткацькому виробництві.

Історія технічного регулювання в цій галузі бере свої витoki у записях (нотуляріях) генуезських нотаріусів у XIII – на початку XIV ст.

Ці нотулярії містили конкретні вимоги до тканини (вміст конкретної сировини, колір, одиниці виміру, ціну) та поділялись за класом якості:

- вищої якості (скарлатті тонка шерсть, стамфордські англійські тканини, зелене сукно з Камбре, синя Іпрська бавовна);
- середньої якості, здебільшого бавовна (Іпрська, Арраська, Шалонська і прованські тканини);
- низькосортні тканини та груба бавовна (саржа з Турне, сукно Ам'єна, Бове, Валенсії, німецьке і ломбардське сукно) [9].

Але кожна епоха вносила свої корективи у виробництво тканин, змінювалися способи обробки і плетіння, виникали нові види, що у свою чергу змушувало розробляти нові стандарти в цій галузі.

Однією з перших спроб уніфікації виробів в Європі зробив інженер Леблан у 1785 р. Він виготовив партію рушничних замків – 50 штук, кожен з яких мав важливу якість – взаємозмінюваність, і його можна було використовувати в будь-якій з рушниць без попередньої підгонки.

15 вересня 1830 р. у Великобританії була відкрита залізнична колія, протяжністю 56 км, яка з'єднувала морський порт в Ліверпулі і Манчестер, де була значна кількість фабрик. Її головне призначення полягало в забезпеченні можливості транспортування сировини і готової продукції між цими містами. Але головна історична цінність цієї залізничної колії полягала в її новаторських ідеях, а саме це перша у світі:

- залізнична колія, на якій використовувалися виключно парові машини, ніколи не застосовувалася кінна тяга;
- стала використовуватися для перевезення пошти;
- залізниця з двома шляхами по усій своїй довжині, де курсування потягів здійснювався суворо за розкладом;
- залізниця, що мала сигналізацію та суворо нормовану ширину колії 1435 мм [8].

Джордж Стівенсон, проектувальник залізничної колії Манчестер – Ліверпуль, зупинився на цій ширині невипадково. Цю норму вперше було закладено при проектуванні бойових колісниць римлян, в які запрягали двоє коней, і ширина колісниць якраз ідеально була підігнана під ширину крупів тяглової сили, та складала 1435 мм. Відтак колісниця була найбільш стійка в битві.

У подальшому цей стандарт зберігся в проектуванні гужового транспорту і диліжансів, оскільки в них запрягали саме пару коней. Майстерні з виробництва цього виду транспорту перепрофілювалися на випуск спочатку візків для конки, а потім залізничних вагонів.

Дороги, мости проектувалися і будувалися згідно з цим стандартом. На дорогах утворювалася колія, по якій було зручно їхати, якщо колеса розташовувалися на відстані чотирьох футів восьми з половиною дюймів одне від одного, вони менше зношувалися і ламалися.

У 1845 р. Королівська комісія оголосила вирок на користь стандартної колії: у Великій Британії Стівенсонську колію обрано, базуючись на тому, що її загальна довжина в королівстві була у вісім разів довшою ніж головного суперника Великої Західної залізниці з шириною колії (7 футів 0¼ дюйма або 2140 мм).

Прийнятий у 1846 р. британським Парламентом закон щодо технічного регулювання галузі залізничного транспорту наголошував, що всі залізниці, призначені для пасажирських перевезень, мають пристосувати колію до стандартної – 4 фути 8 ½ дюйма (1435 мм), в Ірландії – 5 футів 3 дюйма (1600 мм). Після прийняття цього закону більшість залізниць перешили на колію згідно з новим стандартом. На цей час приблизно 60 % усіх залізниць світу уніфіковані та використовують стандартну Європейську колію 1435 мм.

У 60-90-х роках XVIII ст. спочатку в Англії, а потім і в інших країнах Європи почався промисловий підйом. Замість ручної праці з'явилося машинне виробництво, замість ремісничих майстерень і мануфактур – великі промислові підприємства.

Ця епоха машинного виробництва і промислової революції в Європі, характеризувалося стрімким зростанням великої машинної індустрії, що потребувала збільшення обсягів масового виробництва уніфікованих деталей, вузлів та інших комплектуючих виробів.

Як приклад можна навести Німеччину, в якій у 1846 р. була приведена у відповідність до європейської норми ширина залізничної колії 1435 мм й уніфіковані зчіпні пристрої для вагонів, а в 1869 р. там же був уперше виданий довідник, що містить розміри стандартних профілів катаного заліза.

Це масове виробництво змусило європейські підприємства розробляти і застосовувати внутрішньозаводські правила або стандарти підприємств з чіткими нормами, що дозволяли стандартизувати процеси виробництва і готову продукцію.

У 1870 р. у низці країн Європи були встановлені стандартні розміри цегли. Ці перші результати технічного регулювання на міжнародному і національному рівнях щодо стандартизації мали величезне практичне значення для розвитку продуктивних сил, але це були лише перші кроки.

Взагалі на той час в Європі одиниці виміру встановлювалися випадково: наприклад, “лікоть” відповідав довжині скіпетра Генріха I, а широко поширена в багатьох країнах одиниця довжини “фут” відповідала довжині ступні Карла Великого. У одній тільки Німеччині через наявність на її території великого числа маленьких держав було, як відмічав Енгельс, стільки типів заходів і вагів, скільки днів у році. Францією у 1790 р. ця одиниця виміру була прирівняна до десятиміліонної частини чверті довжини земного меридіана та мала назву “метр”.

Австрійським урядовим Декретом від 5 грудня 1785 р. для нагляду за мірами було створено Інспекторат мір і ваги при Королівському губернаторстві у Галіції та Лодомерії – першу Державну метрологічну службу в Галичині. У 1832 р. К. Ф. Гаусс запропонував методика побудови систем одиниць “фізична величина” як сукупність основних і похідних величин. Він побудував систему одиниць, названу абсолютною, в якій за основу було взято три довільні, незалежні одна від одної одиниці: довжина – міліметр, маса – міліграм, час – секунда [5].

Тому в цей період в Європі виникає необхідність розробки міжнародних стандартів, які б встановлювали єдині норми до певної галузі діяльності з їх подальшим контролем з боку держав, що у свою чергу забезпечувало би взаєморозуміння між країнами.

20 травня 1875 р. в Парижі проходила дипломатична Конференція за участю повноважних представників різних держав, що завершилася підписанням Метричної конвенції зі створенням Міжнародне бюро з мір та ваг з штаб-квартирою в Парижі. Ця подія стала передумовою для нормування одиниць виміру як складової системи технічного регулювання в Європі. Міжнародний комітет в складі 17 держав прийняв одиницею виміру довжини метр, що стало важливим кроком науково-технічного прогресу [10]. Генеральна конференція, згадана у ст. 3. Конвенції, збиратиметься у Парижі за скликанням Міжнародного комітету не рідше одного разу на шість років.

Її місія полягає в обговоренні і пропонуванні заходів, необхідних для поширення й удосконалення метричної системи, а також затвердження нових фундаментальних метрологічних визначень, розроблених у період між її сесіями. Згідно зі ст. 8 додатку цієї Конвенції, Міжнародний комітет, складається із вісімнадцяти членів, кожен із яких представляє різну державу, яка має право на один голос. [10]

Станом на кінець 2020 р. до конвенції приєдналися 62 держави як повноправні члени і 40 країн і організацій на правах асоційованих членів. Членами конвенції є всі промислово розвинені країни [6; 7].

Наприкінці XIX ст. і на початку XX ст. були досягнуті значні успіхи в розвитку техніки, промисловості і концентрації виробництва. У зв'язку з цим в найбільш розвинених країнах з'явилася прагнення до організованої національної стандартизації, що в більшості випадків завершилося створенням національних організацій з стандартизації. Так, у 1901 р. в Англії був створений Комітет стандартів, головним завданням якого було сприяння посиленню економічної могутності Британської імперії шляхом розробки і впровадження стандартів на сировину, промислові вироби, військову техніку [5].

Посилена мілітаризація багатьох країн на початку XX ст. вимагала виробництва великої кількості озброєнь при обов'язковому дотриманні принципу взаємозамінності; це завдання можна було вирішити тільки за допомогою стандартизації. Тому не дивно, що під час першої світової війни і відразу після неї було засновано декілька національних організацій по стандартизації, наприклад, у Голландії (1916 р.), в Німеччині (1917 р.), у Франції, Швейцарії і США (1918 р.).

Після першої світової війни стандартизація стала все більше сприйматися як об'єктивна економічна необхідність. У цей час організації по стандартизації були створені у Бельгії та Канаді (1919 р.), Австрії (1920 р.), Італії, Угорщині, Японії (1921 р.), Австралії, Швеції, Чехословаччині (1922 р.), Норвегії (1923 р.), Фінляндії і Польщі (1924 р.), Данії (1926 р.) і в Румунії (1928 р.) [5].

Постійне розширення міжнародного товарообміну і необхідність більш тісного співробітництва в галузі науки і техніки привели до створення Координаційного комітету з питань стандартизації з бюро в Лондоні і Нью-Йорку. Ця подія відбулась у 1943 р. у рамках Організації Об'єднаних Націй. У 1946 р. в Лондоні була заснована Міжнародна організація по стандартизації (ISO), до складу якої увійшли 33 країни. Нині ISO є однією з найбільших і найавторитетніших міжнародних технічних організацій, членами якої є 91 країна [2].

Становлення та розвиток системи технічного регулювання ЄС безпосередньо співпадає зі становленням європейського внутрішнього ринку, який був найголовнішою складовою економічної інтеграції європейських держав, яка безпосередньо бере свій початок з підписання Паризького Договору про створення Європейського Співтовариства Вугілля і Сталі, який набрав чинності в липні 1952 р. на термін 50 років. Членами нової організації стали: Франція, ФРН, Італія, Голландія, Бельгія та Люксембург. У рамках цього об'єднання була створена Координаційна комісія із сталі в 1953 р., яка уповноважена розробляти так звані європейські стандарти для вищезгаданих шести країн, що були членами цього об'єднання [5].

Другий етап становлення європейського внутрішнього ринку відбувся у 1957 р. із підписанням Римських Договорів між Бельгією, Нідерландами, Францією, Люксембургом, Німеччиною та Італією, якими утворено Європейське Економічне Співтовариство (ЄЕС) та Європейське співтовариство атомної енергії. У ст. 7 Договору про створення Європейського Економічного Співтовариства передбачалось створення спільного ринку протягом дванадцятирічного перехідного періоду. Спільний ринок – це економічний простір без внутрішніх кордонів, у межах якого всі види товарів, а також особи, послуги і капітал вільно пересуваються за умови встановлення єдиних для всіх держав-членів правил заборони дискримінаційних дій.

Головним інструментом ЄЕС при створенні спільного ринку була гармонізація технічного законодавства держав-членів. Важливим кроком в станов-

ленні системі технічного регулювання ЄС було створення Комітету європейської координації стандартів у 1961 р. в Парижі в рамках засідання представників національних організацій по стандартизації країн, що належали до Європейської економічної спільноти (ЄЕС) та Європейської асоціації вільної торгівлі (ЕФТА), а також до Комісії спільного ринку [5]. Основними завданнями цього Комітету стала розробка загальних стандартів, технічних специфікацій, директив для країн, що входили в Європейську економічну спільноту і в Європейське суспільство вільної торгівлі. У складі цього Комітету було багато робочих груп, головним чином в таких галузях як промисловість, металургія, будівництво, текстильна промисловість, суднобудування, нафтова промисловість та ін.

Історичні аспекти розвитку системи технічного регулювання можливо поділити на чотири основні етапи.

Перший етап почався ще до 80 років де вільне переміщення товарів на спільному ринку регулювалось так званими директивам Старого підходу, які в самому тексті містили високу ступінь технічних норм. Завдяки цьому оцінювати законодавство було досить легко, а з іншого боку, директиви вимагали постійного перегляду у зв'язку з пристосування до технічного прогресу деяких держав-членів. Процес гармонізації був надзвичайно трудомістким і потребував багато часу. Щоб затвердити кожну Директиву, необхідно було отримати погодження 12 тогочасних держав-членів.

Держави-члени вводили національні стандарти, правила та технічні специфікації швидше ніж вносились зміни до Директив Старого підходу. Національні технічні норми та правила, стандарти, державні нормативні акти щодо дозволів на окремі види діяльності, використання добровільного маркування обмежували вільне переміщення товарів та послуг та виявлялися торгівельними бар'єрами.

Перша спроба змінити цю ситуацію відбулась з прийняттям Директиви 83/189/ЄЕСЗ від 28 березня 1983 р., яка визначила інформаційну процедуру між Державами-членами та Комісією для уникнення нових технічних бар'єрів на шляху вільного пересування товарів, що зайняло б багато часу на виправлення через процес гармонізації.

Відповідно до цієї Директиви Держави-члени зобов'язані повідомляти про проекти національних технічних регламентів іншим Державам-членам та Комісії, а національні органи зі стандартизації були зобов'язані повідомляти про проекти національних стандартів Комісії, Європейським організаціям зі стандартизації (ЕСО) та іншим національним органам зі стандартизації [3]. Під час періоду очікування ці технічні регламенти не могли прийматись, залишаючи Комісії та іншим Державам-членам можливість для реагування. За відсутності реакції протягом початкового тримісячного періоду очікування проекти технічних регламентів далі могли бути прийняті. В іншому випадку, за наявності заперечень, призначався ще один тримісячний період очікування.

Початком другого етапу розвитку системи технічного регулювання можна вважати 28-29 червня 1985 р., коли Європейською Комісією була представлена "Біла книга" у справі внутрішнього ринку. Цей документ, разом із підготовленими доповідями вищезгаданих комітетів, став основою для Єдиного Європейського Акту (ЄСА), підписаного в лютому 1986 р., який модифікував Римські Договори і подав програму переходу до 1993 року до єдиного внутрішнього ринку, який базуватиметься на чотирьох свободах: вільний рух товарів, осіб, капіталу та послуг [1].

Головна ідея “Білої книги” це побудова нової концепції правової гармонізації. Згідно з нею повинна відбутися гармонізація законодавства країн-членів ЄС і це стане потужним імпульсом для створення внутрішнього ринку та переходу до загального ринку [1].

Одночасно з цією концепцією правової гармонізації 7 травня 1985 р. Рада Міністрів ЄС прийняла Резолюцію про Новий підхід до технічної гармонізації та стандартів.

Початок третього етапу асоціюється з прийняттям 21 грудня 1989 р. Європейською Радою ще однієї Резолюції про Глобальний підхід до оцінки відповідності, який передбачав розробку інструментів щодо оцінки відповідності, яка стала необхідною через впровадження різноманітних актів Гармонізованого законодавства Союзу як для Нового, так і для Старого підходів.

Четвертий етап становлення системи технічного регулювання ЄС припадає на 2008 р. та обумовлений прийняттям “Нових законодавчих рамок”, що були засновані на Новому підході та доповнили загальну законодавчу базу усіма необхідними елементами для ефективної оцінки відповідності, акредитації та ринкового нагляду, включаючи контроль продукції поза межами Союзу.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Отже, можна підвести такий підсумок: технічне регулювання бере свої витoki ще з стародавнього світу. Розвиток та розбудова системи технічного регулювання безпосередньо залежить від виробничого потенціалу країни та його ефективного використання. Виходячи з того що процес еволюції виробництва продукції, послуг та пов'язаних з ними процесів безперервний та постійно відновлюваний, система технічного регулювання також постійно трансформується. Кожна країна має свою унікальну систему технічного регулювання, яка враховує національне законодавство, заходи і способи публічного управління.

Аналізуючи етапи становлення системи технічного регулювання в Європі, можна простежити тенденцію до її уніфікації, що обумовлено необхідністю зниження нетарифних бар'єрів у торгівлі між країнами. Уніфікація цієї системи впливає на торгівлю як найменш трьома способами, а саме:

- вона може сприяти реалізації національних соціальних цілей, таких як охорона здоров'я, шляхом встановлення мінімальних стандартів або вимог щодо безпеки;

- вона може сприяти торгівлі товарами шляхом чіткого визначення характеристик продукції, послуг та пов'язаних з ними процесів та поліпшення сумісності товарів і зручності їх використання,

- вона може бути прихованим інструментом протекціоністської політики.

Європейський Союз є унікальним політико-економічним союзом суверенних держав, кожна з яких має свою власну систему права, з якої випливає національне законодавство, механізми й інструменти застосування цього законодавства на своїй території, але в водночас саме система технічного регулювання ЄС є найбільш успішною та дієвою.

Діюча модель системи технічного регулювання в ЄС формує належні умови для міжнародного співробітництва оскільки історично створювалась для забезпечення потреб єдиного економічного простору, який є основою процвітання ЄС. Цей факт зазначено у звіті Європейської економічної комісії ООН ще в 2003 р.

ЄС було дуже складно адаптувати національне законодавство держави-члена щодо кожного продукту, якій існує або може бути розроблений. Тому історичні аспекти розвитку системи технічного регулювання поділяються на чотири основні етапи:

1. До 80 років ХХ ст. використовувався традиційний підхід або директиви Старого підходу з деталізованими текстами, що містять всі необхідні технічні та адміністративні вимоги;

2. Новий підхід, розроблений в 1985 р., який обмежив зміст законодавства до “суттєвих вимог”, залишивши технічні деталі європейським гармонізованим стандартам. Це, у свою чергу, привело до розвитку європейської політики стандартизації в підтримку цього законодавства;

3. У 1989 р. глобальний підхід до оцінки відповідності передбачав розробку інструментів щодо оцінки відповідності, яка стала необхідною через впровадження різноманітних актів гармонізованого законодавства Європейського Союзу як для Нового, так і для Старого підходів;

4. Нові законодавчі рамки, прийняті в липні 2008 р., що були засновані на Новому підході та доповнили загальну законодавчу базу усіма необхідними елементами для ефективної оцінки відповідності, акредитації та ринкового нагляду, включаючи контроль продукції з-поза меж ЄС.

Дослідження досвіду становлення та розвитку системи технічного регулювання ЄС являє значний інтерес з урахуванням завдань з удосконалення національного законодавства України та підвищення ефективності його застосування в цій сфері. Це обумовлено тим, що між Україною та ЄС на цей час розглядається перспектива укладання Угоди про оцінку відповідності та прийнятності промислової продукції (АСАА), якою передбачено, що українські експортери зможуть маркувати свою продукцію знаком СЕ та вільно продавати її на ринку ЄС без додаткової сертифікації.

Виходячи з проведеного аналізу можемо зазначити, що для формування дієвої системи технічного регулювання України, яка б відповідала європейським нормам та побудови міцних і взаємовигідних економічних й політичних зв'язків між Україною, ЄС та країнами-партнерами, необхідно більш детально розглянути принципи побудови цієї системи на прикладі держав-членів ЄС.

Список використаних джерел

1. Біла книга “Завершення створення внутрішнього ринку”. Мілан, 28-29 червня 1985 р. URL: www.europarl.eu.int/facts/3_1_0_en.htm (дата звернення: 13.10.2020).

2. Все об ІСО. URL: <https://www.iso.org/ru/members.html#:~:text=%D0%98%D0%A1%D0%9E%20%D1%8F%D0%B2%D0%BB%D1%8F%D0%B5%D1%82%D1%81%D1%8F%20%D0%B3%D0%BB%D0%BE%D0%B1%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D0%B9%20%D1%81%D0%B5%D1%82%D1%8C%D1%8E%20%D0%BD%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D1%85,%D0%BD%D0%B5%20%D0%BC%D0%BE%D0%B3%D1%83%D1%82%20%D1%81%D1%82%D0%B0-D1%82%D1%8C%20%D1%87%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B0%D0%BC%D0%B8%20%D0%98%D0%A1%D0%9E> (дата звернення: 13.10.2020).

3. Димов Ю. В. Метрологія, стандартизація, сертифікація. Санкт-Петербург : Питер, 2005. 432 с.

4. Довідка щодо укладення Угоди про оцінку відповідності та прийнятність промислової продукції. URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=> (дата звернення: 12.10.2020).

5. Клименко Л. П., Пізінцалі Л. В., Александровська Н. І., Євдокимов В. Д. Метрологія, стандартизація та управління якістю : навч. посіб. Миколаїв : Вид-во ЧДУ ім. Петра Могили, 2011. 243 с.

6. Список стран-членов метрической конвенции / Международное бюро мер и весов (BIPM). URL: <https://www.bipm.org/en/about-us/member-states/> (дата звернення: 13.10.2020).
7. Список стран-ассоциированных членов метрической конвенции / Международное бюро мер и весов (BIPM). URL: <https://www.bipm.org/en/about-us/associates/> (дата звернення: 12.10.2020).
8. Whishaw Francis. The Railways of Great Britain and Ireland: practically described and illustrated. London: John Weale. Republished 1969, David & Charles reprints: Newton Abbot. 1842. 54 p.
9. URL: <https://elar.ufu.ru/bitstream/10995/2309/1/adv-14-11.pdf> (дата звернення: 13.10.2020).
10. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/250_001-75#Text (дата звернення: 13.10.2020).

Myrna N. V.,

PhD in Public Administration, Associate Professor, Associate Professor of Law and European Integration Department, KRI NAPA, Kharkiv
ORCID 0000-0003-3351-5572

Sokolova V. V.,

Postgraduate Student of Law and European Untegration Department, KRI NAPA, Kharkiv
ORCID 0000-0002-1162-2396

ESTABLISHMENT AND DEVELOPMENT OF THE TECHNICAL REGULATION SYSTEM IN THE EU

The article analyzes the formation and development of the technical regulation system on the example of the European Union. The historical stages of construction and formation of the system of technical regulation in Europe are considered. The impact of the technical regulation system on the development and creation of the EU internal market is determined separately. Four stages of construction of a modern system of technical regulation in the EU are singled out.

To date, the most effective model of the system of technical regulation in the framework of international cooperation is considered to be the European one. It is designed to provide a single assessment of the conformity of goods, processes and services in the context of interaction not only in the EU internal market but also in the markets of other countries.

Cooperation between Ukraine and the EU in the field of technical regulation aims at approximating legal framework of Ukraine in the field of technical regulation to the EU and WTO requirements, including the transition from mandatory certification to conformity assessment, adoption of technical regulations in line with EU New Approach Directives, revision and replacement of old standards (GOST) and introduction of ISO (International Organization for Standardization) and European standards, launching a market surveillance system, updating and modernizing material base, reforming and strengthening institutional base of quality assurance, etc.

A tangible result of this cooperation should soon be seen in signing the Agreement on Conformity Assessment and Mutual Acceptance of Industrial Products (ACAA Agreement) between EU and Ukraine in key sectors of production.

Keywords: technical regulation; directives; regulations; standards; history of technical regulation system; EU technical regulation system; old approach; new approach; global approach; harmonization legislation.

References

1. White Paper "Completing the Internal Market" (Milan, June 28-29, 1985). URL: www.europarl.eu.int/facts/3_1_0_en.htm. [in English].
2. All about ISO. URL: <https://www.iso.org/ru/members.html#:~:text=%D0%98%D0%A1%D0%9E%20%D1%8F%D0%B2%D0%BB%D1%8F%D0%B5%D1%82%D1%81%D1%8F%20%D0%B3%D0%BB%D0%BE%D0%B1%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D0%B9%20%D1%81%D0%B5%D1%82%D1%8C%D1%8E%20%D0%BD%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D1%85,%D0%BD%D0%B5%20%D0%BC%D0%BE%D0%B3%D1%83%D1%82%20%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%8C%20%D1%87%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B0%D0%BC%D0%B8%20%D0%98%D0%A1%D0%9E> [in Russian].
3. Dimov, Yu.V. (2005) Metrology, standardization, certification. Sankt-Peterburg [in Russian].
4. Information on the conclusion of the Agreement on conformity assessment and acceptability of industrial products. URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id> [in Ukrainian].

5. Klimenko, L.P., Pizintsali, L.V., Alexandrovskaya, N.I., Yevdokimov, V.D. Metrology, standardization and management. Mikolaiv: View of ChDU im. Petra Mogili, 2011.
6. List of member countries of the metric convention. International Bureau of Weights and Measures (BIPM). URL: <https://www.bipm.org/en/about-us/member-states/>.
7. List of Associate Members of the Metric Convention / International Bureau of Weights and Measures (BIPM). URL: <https://www.bipm.org/en/about-us/associates/>.
8. Whishaw, Francis. (1842). The Railways of Great Britain and Ireland: practically described and illustrated. London: John Weale. Republished 1969, David & Charles reprints: Newton Abbot. 54 p.
9. URL: <https://elar.urfu.ru/bitstream/10995/2309/1/adsv-14-11.pdf> [in Russian].
10. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/250_001-75#Text [in Ukrainian].

Надійшла до редколегії 10.10.2020 р.