

ТРЕНДИ ЗАКОНОДАВЧОГО, НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЄС СТОСОВНО ДОПУСКУ НА РИНОК СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Самойленко В.,

e-mail: tractorna2@ukr.net <https://orcid.org/0000-0001-8093-5604>

Козярук Л.,

e-mail: lkozyaruk@ukr.net. <https://orcid.org/0000-0003-2497-3766>

УкрНДІПВТ ім. Л. Погорілого

Анотація

Мета досліджень – узагальнити тренди законодавчого, нормативно-правового регулювання ЄС стосовно допуску на ринок сільськогосподарських транспортних засобів.

Методи досліджень – використані методи систематизації та аналізу нормативно-правових та законодавчих документів Європейського союзу, щодо допуску на ринок сільськогосподарських і лісгосподарських транспортних засобів.

Результати досліджень. Країни ЄС вживають цілий ряд заходів для підвищення безпечності машин на законодавчому рівні. За таких умов по мірі застосування під час розроблення та виготовлення нових зразків сільськогосподарських та лісгосподарських транспортних засобів, нових технічних і технологічних рішень вимоги безпеки оновлюються і розширюється кількість складових частин, систем, технічних вузлів, до яких установлюються вимоги.

Для сільськогосподарських транспортних засобів результатом став новий Регламент 167/2013 який поширюється на затвердження ЄС сільськогосподарських та лісгосподарських тракторів, їхніх причепів і причіпних машин, систем, складових частин та окремих технічних вузлів. У 2019 році країни ЄС подали звіти до Комісії ЄС стосовно дії регламенту, яка зі свого боку має подати звіт до 31.12.2022 року з пропозиціями щодо змін та оновлення законодавства, якщо це необхідно.

Інша сільськогосподарська техніка належить до сфери дії Директиви 2006/42/ЄС Європейського Парламенту та Ради щодо машинного обладнання, яка також поширюється на мобільну техніку та охоплює аспекти безпеки сільськогосподарських транспортних засобів, які не охоплені Регламентом 167/2013. З 2019 року Директива з машинного обладнання перебуває в процесі перегляду. 21.04.2021 р. в Брюсселі було опубліковано проект регламенту стосовно продукції машинобудування (Після випуску проекту регламенту Єврокомісії обговорення велися паралельно у Європейській раді та Європейському парламенті. Компромісні поправки щодо перегляду Директиви з машинного обладнання 2006/42/ЄС були проголосовані та схвалені 02.05.2022 року. Наступним кроком буде початок дискусій та обговорень між Комісією, Парламентом та Радою ЄС для досягнення згоди щодо розбіжностей у середині червня 2022 р.

Гармонізація вимог безпеки дорожнього руху для позашляхової мобільної техніки (NRMM) в ЄС була важливою темою серед політиків та інших зацікавлених сторін протягом кількох десятиліть. Було проведено ряд заходів зокрема: Дослідження, проведене на замовлення Виконавчого агентства для малого та середнього бізнесу (EASME) у 2016 році та опубліковано звіт європейської комісії «Дослідження ЄС по гармонізації вимог до дорожнього руху мобільної техніки» підготовлений консультантом EASME у 2019 р. У жовтні 2021 р. Була організована двостороння зустріч між Промисловою робочою групою з позашляхової мобільної техніки (ITF NRMM) та представниками Комісії генерального директорату з питань внутрішнього ринку, промисловості, підприємництва та малого і середнього бізнесу (DG GROW) для уточнення деяких моментів підготовки проекту пропозицій про встановлення дорожніх вимог для NRMM. У другому кварталі 2022 року Комісією DG GROW заплановано підготувати проект пропозицій для подальшого обговорення.

Висновки. Країни ЄС вживають цілий ряд заходів для підвищення безпечності машин на законодавчому рівні. Це надає як виробникам, так і споживачам сільськогосподарської та лісогосподарської техніки ряд переваг:

- відсутність потреби в дублюванні/додаткових тестах та/або документації для виведення машин на ринок у кількох країнах ЄС;
- скорочення витрат виробників завдяки скороченню випробувань і термінів адміністрування;
- зниження технічних бар'єрів для доступу до інших ринків ЄС із невеликою кількістю машин;
- надання покупцям ширшого асортименту товарів на вибір;
- зниження витрат по ланцюжку поставок, наприклад, за браком необхідності додавати спеціальні комплекти для освітлення та сигналізації, перетворюючи їх на тягар для кінцевих користувачів;
- запровадження сучасних технічних вимог у країнах, де це не так.

Ключові слова: вимоги безпеки, директива ЄС, законодавчі акти, нормативно-правові акти, регламент ЄС, сільськогосподарські та лісогосподарські транспортні засоби, тренди.

Вступ. ЄС є організацією з найбільшою нормативно-правовою базою у світі, яка діє на основі вузькоспеціалізованих і складних кодексів законодавчих актів — *acquis communautaire*. Будь-яка країна, яка прагне інтегруватися до ЄС, має прийняти спільні правила (*acquis*) наближенням законодавства, тобто імпортуючи важливі норми права ЄС.

ЄС приділяє значну увагу регулюванню питань безпечності транспортних засобів, які рухаються дорогами його держав-членів, протягом усього їхнього життєвого циклу як на стадії виробництва, введення в експлуатацію та першої реєстрації, так і під час безпосередньої експлуатації. Наявність на дорогах транспортних засобів, які мають технічні недоліки, підвищує ризик настання аварій, травм та смертельних наслідків [О. Кулик, 2019].

Країни ЄС вживають цілий ряд заходів для підвищення безпечності машин на законодавчому рівні. За таких умов по мірі застосування під час розроблення та виготовлення нових зразків сільськогосподарських та лісогосподарських транспортних засобів, нових технічних і технологічних рішень вимоги безпеки оновлюються і розширюється кількість складових частин, систем, технічних вузлів, до яких установлюються вимоги.

Постановка завдань. Виробництво безпечних і більш ефективних інтелектуальних сільськогосподарських машин лежить в основі європейської галузі сільськогосподарського машинобудування.

Законодавство ЄС про продукти та гармонізацію, яку воно забезпечує, високо цінуються у галузі. Проте для сектора сільськогосподарської техніки поточна фрагментарна ситуація не тільки створює прямі витрати на дотримання різних правил у різних державах-членах, але також створює бар'єри для інших ринків ЄС та викликає затримки на ринку, що призводить до втрати доходів. Це також збільшує витрати по всьому ланцюжку поставок, що зрештою стає тягарем для кінцевих користувачів.

Країни ЄС вживають цілий ряд заходів для підвищення безпечності машин на законодавчому рівні. В ЄС було прийнято низку Директив ЄС і Регламентів ЄС, якими установлюються вимоги щодо безпеки машин і процедур оцінки та підтвердження відповідності сільськогосподарських і лісогосподарських транспортних засобів. [Regulation (EU) 167/2013, Directive 2006/42/EC, Regulation (EU) 2016/1628, Directive 2000/14/EC та інші]. За таких умов по мірі застосування під час розроблення та виготовлення нових зразків сільськогосподарських і лісогосподарських транспортних засобів, нових технічних і технологічних рішень вимоги безпеки оновлюються та розширюється кількість складових частин, систем, технічних вузлів, до яких установлюються вимоги.

Мета роботи — узагальнити тренди законодавчого, нормативно-правового регулювання ЄС стосовно допуску на ри-

нок сільськогосподарських транспортних засобів.

Завдання роботи. Дослідити та опрацювати тенденції в законодавстві ЄС для узагальнення трендів законодавчого, нормативно-правового та нормативного регулювання ЄС стосовно допуску на ринок сільськогосподарських транспортних засобів.

Методи і матеріали. Матеріалами та вихідними даними для досліджень стали законодавчі і нормативно-праві акти ЄС у сфері сільськогосподарських і лісогосподарських транспортних засобів.

Під час дослідження використані методи систематизації та аналізу нормативно-правових і законодавчих документів Європейського союзу, щодо допуску на ринок сільськогосподарських і лісогосподарських транспортних засобів.

Результати. З моменту виготовлення першого трактора до першої спроби допуску та врегулювання дорожнього руху сільськогосподарських і лісогосподарських транспортних засобів пройшло більше 100 років.

Рух транспортних засобів по дорогах регулюється Правилами дорожнього руху, які в різних країнах дещо різняться. Привести до єдиних норм допуску на ринок і введення в обіг колісних транспортних засобів Європа намагається ще з 1958 р., прийнявши «Угоду 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 1958 року з поправками 1995 року» [E/ECE/TRANS/505/Rev.3, 2017], підписантом якої з 58 країни є і Україна. Додатком до цієї угоди є «Зведена резолюція про конструкцію транспортних засобів (CP.3)» [ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, 2017], в якій для єдиних підходів для

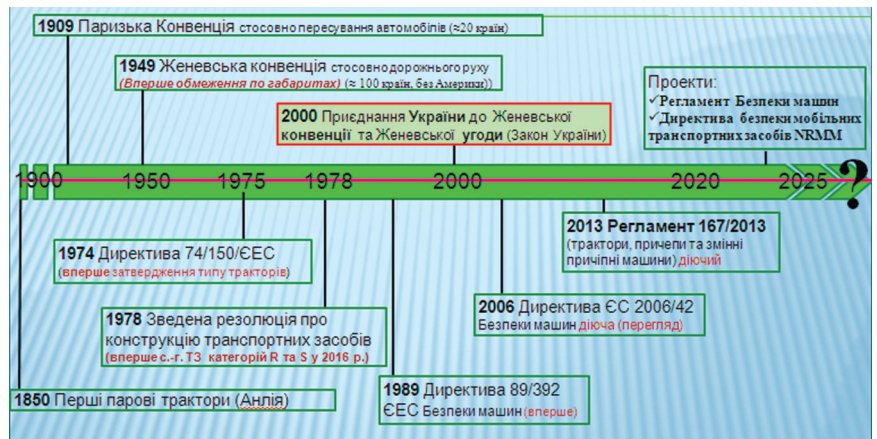


Рисунок 1 – Хронологія прийняття законодавчих та нормативно-правових документів в ЄС

врегулювання дорожнього руху введено поняття категорія транспортного засобу [В. Погорілий, Л. Козярук, 2020].

Хронологію прийняття законодавчих, нормативно-правових документів щодо вимог до сільськогосподарської техніки, як транспортних засобів в ЄС, наведено на рисунку 1.

Сільськогосподарську та лісогосподарську техніку умовно можна розділити на такі категорії:

- сільськогосподарські та лісогосподарські трактори, причепи та причіпні машини (категорії T, C, R, S);
- позашляхові самохідні машини (NRMM);
- інша сільськогосподарська техніка.

Прийняттям зведеної резолюції стосовно конструкції транспортних засобів (редакція 6 2017 р.) прагнули забезпечити найбільшу одноманітність правил, розпоряджень та рекомендацій ООН, які стосуються конструкції транспортних засобів, для підвищення рівня безпеки на дорогах та охорони навколишнього середовища, а також полегшення умов міжнародного дорожнього руху та торгівлі транспортними засобами та їхніми предметами обладнання та частинами. Слід відмітити, що зведена резолюція, як і раніше, залишає можливість розбіжностей між країнами з деяких питань під час встановлення національних правил, які стосуються конструкції транспортних засобів та охорони навколишнього середовища. Сільськогосподарська техніка категорій R та S у звед-

дений резолюції з'явилась лише у 2016 р.

Сільськогосподарські та лісгосподарські трактори, причепи та причіпні машини (категорії: T, C, R, S)

Дозвіл на продаж тракторної техніки в усіх державах-членах ЄС узгодженням їх затвердження була частиною стратегії розвитку сільського господарства після Другої світової війни.

Привести до єдиних норм допуск на ринок та введення в обіг сільськогосподарських транспортних засобів Європа намагалась ще у 1974, прийнявши Директиву 74/150/ЄЕС Затвердження типу колісних сільськогосподарських чи лісових тракторів [Directive 74/150/EEC, 1974], яка застосовувалась до тракторів із пневматичними шинами, максимальна розрахункова швидкість яких становить від 6 до 25 км/год. (термін дії 03.04.1974-30.06.2005)

На заміну цієї директиви було прийнято Директиву 2003/37/ЄС від 26 травня 2003 р. про затвердження типу сільськогосподарських або лісових тракторів, їхніх причепів та змінних машин, які буксируються разом з їхніми системами, компонентами та окремими технічними вузлами [Directive 2003/37/EC, 2003] (07.09.2003-31.12.2015). Ця Директива 2003/37/ЄС модернізувала процедуру затвердження типу ЄС для сільськогосподарських або лісгосподарських тракторів, запроваджену Директивою 74/150/ЄЕС. Затвердження типу ЄС стає обов'язковою для сільськогосподарських або лісгосподарських тракторів категорій T1, T2 та T3 з 1 липня 2005 р. для нових типів транспортних засобів та з 1 липня 2009 р. для всіх нових транспортних засобів, які вводяться в експлуатацію. Затвердження типу також застосовується до сільськогосподарських або лісгосподарських тракторів категорії T4.3 з 29 вересня 2013 року для нових типів транспортних засобів.

Перші директиви 74/150/ЄЕС та 2003/37/ЄС зазнали безліч змін та закінчилися обов'язковим європейським затвердженням типу для стандартних тракторів. З часом цей обсяг розширився і до нього увійшли сільськогосподарські машини, які буксируються, і трактори, які рухаються зі швидкістю понад 40 км/год.

У рамках «Найкращого регулювання» Європейська комісія вирішила узгодити процедури затвердження для всіх категорій транспортних засобів, які перебувають у їхньому віданні. Для сільськогосподарських транспортних засобів результатом став новий «Материнський» Регламент 167/2013 (рис. 2). Він встановлює вимоги щодо безпеки та захисту навколишнього середовища, а також адміністративні вимоги для затвердження типу тракторів та інших сільськогосподарських та лісових транспортних засобів.

Регламент поширюється на затвердження типу ЄС сільськогосподарських та лісгосподарських тракторів, їхніх причепів і змінних причіпних машин, систем, складових частин та окремих технічних вузлів. Проте виробники можуть вибрати дотримання національних вимог щодо гусеничних тракторів, тракторів з великим кліренсом або надшироких тракторів, а також причепів та змінного обладнання, яке буксирується.

Слід відмітити, що введення в ЄС по-

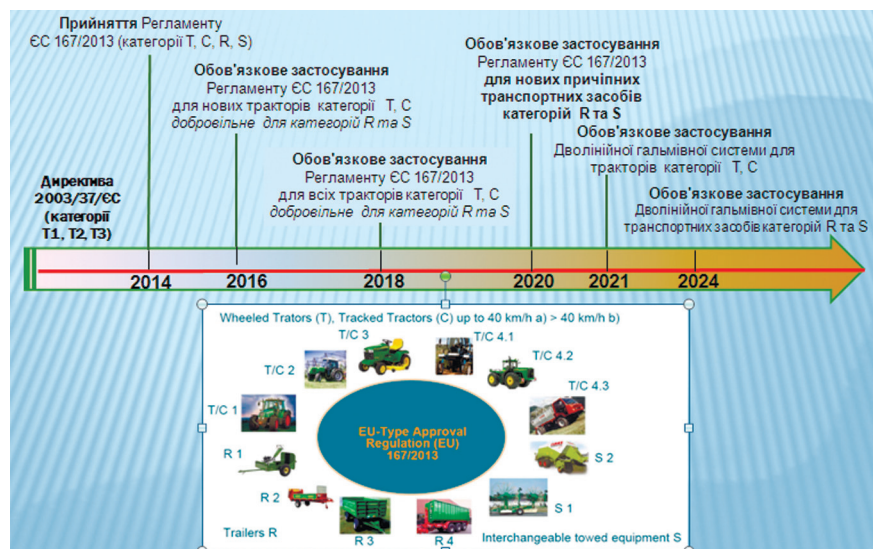


Рисунок 2 – Хронологія впровадження затвердження типу ЄС відповідно до регламенту ЄС 167/2013

двійної гідравлічної/пневматичної гальмівної системи на транспортних засобах категорії R та S заплановано з 2025 р.

У 2019 році країни ЄС подали звіти до Комісії ЄС стосовно дії регламенту, яка зі свого боку має подати звіт до 31.12.2022 року з пропозиціями щодо законодавства, якщо це необхідно.

Інша сільськогосподарська техніка належить до сфери дії директиви безпеки машин.

Вперше Директива Ради 89/392/ЄЕС [Directive 89/392, 1989] щодо зближення законів держав-членів, які стосуються машинного обладнання, була прийнята 14.06.1989 р. Директива 98/37/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 22 червня 1998 р. про зближення законів держав-членів, які стосуються машинного обладнання [Directive 98/37/ЄС, 1998], скасувала Директиву 89/392 / ЄЕС.

На сьогодні у Європейському союзі з 29.12.2009 р. діє Директива 2006/42/ЄС Європейського Парламенту та Ради щодо машинного обладнання.

Директива поширюється на машини, змінне обладнання, компоненти безпеки, підйомні пристрої, ланцюги, троси та реміні, знімні механічні передавальні пристрої та частково укомплектовані механізми.

З 2019 року Директива з машинного обладнання перебуває в процесі перегляду, зокрема, для забезпечення належного обліку нових технологій, таких як «Інтернет речей», штучний інтелект і нове покоління автономних роботів.

За результатами оцінки Директиви з машинного обладнання Європейська комісія встановила, що:

- новим текстом буде Регламент «Регламент стосовно продукції машинобудування – MPR»: це означає, що після публікації тексту більше не потрібно переносити його до національного законодавства, як у випадку з Директивою, текст може застосовуватись одразу.

- новий європейський регламент охоплюватиме нові технології для машин.

21.04.2021 р. в Брюсселі було опубліковано проект регламенту стосовно про-

дукції машинобудування [COM(2021) 202 final 2021/0105 (COD), 2021], який має вирішити ряд проблем:

- 1) усунення ризиків, пов'язаних з новими технологіями, з урахуванням технічного прогресу;

- 2) покращити юридичну ясність деяких основних понять і визначення в поточному тексті директиви щодо машинного обладнання;

- 3) спростити вимоги до документації, дозволити використання цифрових форматів, щоб знизити адміністративне навантаження на економічні оператори, що справить додатковий позитивний вплив на екологічну підтримку;

- 4) забезпечити узгодженість з іншими директивами та постановами для продуктів та узгодження з новою законодавчою базою.

Додано нові вимоги безпеки для самохідних мобільних машин. Зокрема, нав'язується використання диспетчерської станції, яка спричиняє збільшення вартості, особливо для малої техніки.

Вводиться поняття «істотна модифікація» (тобто модифікація, яка вноситься в машину, наприклад, оновлення програмного забезпечення, яке породжує нову поведінку машини). Особа, відповідальна за істотну модифікацію, незалежно від того, чи вона є виробником, дилером або кінцевим користувачем, повинна буде подати модифіковане обладнання для подальшої оцінки відповідності.

Для самохідних машин, порівняно з Директивою 2006/42/ЄС, запропоновано додаткові вимоги:

- машина, оснащена захисною конструкцією від перекидання (ROPS) та утримувальна системою, повинна бути оснащена попередженням, яке інформує оператора про те, що утримувальна система не активна;

- машини, основною функцією яких є розпилення небезпечних речовин, мають бути обладнані кабіною з фільтром;

- конструкція машини повинна забезпечувати відсутність контакту з лініями електропередач або принаймні, щоб кон-

такт не призводив до ураження електричним струмом;

- настанова з експлуатації може бути надана у цифровому форматі, хоча паперовий формат може бути запрошений клієнтом під час продажу машини.

Регламент залишає за виробником, під час оцінки відповідності, можливість внутрішньої перевірки обладнання, яке не належить до групи підвищеного ризику. Однак для машин з високим ризиком, враховуючи, що Додаток I буде адаптований до технологічного прогресу, коли це необхідно, та узгодження з NLF (Нова законодавча база), прийматиметься лише сертифікація третьою стороною, навіть якщо виробники застосовують відповідні гармонізовані стандарти.

Після випуску проекту регламенту Єврокомісії рік тому обговорення велися паралельно у Європейській раді та Європейському парламенті. Компромісні поправки щодо перегляду Директиви з машинного обладнання 2006/42/ЄС, підготовлені в рамках Комітету із внутрішніх ринків та захисту прав споживачів (IMCO) Європейського парламенту, були проголосовані та схвалені 2 травня 2022 року.

Наступним кроком буде початок дискусій та обговорень між Комісією, Парламентом та Радою для досягнення згоди щодо розбіжностей. Це має статися з невеликою затримкою у середині червня 2022 р.

Окрім того у 2020 р. відбулася зустріч представників Міністерства сільського господарства Франції та Європейської асоціації сільськогосподарського машинобудування (СЕМА) в рамках робочої групи по директиві безпеки машин. Метою цієї зустрічі, організованої Французькою асоціацією виробників сільськогосподарської техніки (АХЕМА), було знайти рішення для просування вперед у процесі стандартизації та надання гармонізованих стандартів стосовно оглядовості та фільтрації кабіни, для захисту водія від бризок під час обприскування. У результаті цієї зустрічі було вирішено підготувати перший проект стандарту сільськогосподар-

ських самохідних машин, який міг би базуватися на визнаних стандартах ISO, які стосуються огляду спереду, ззаду та збоку для тракторів, а також було зареєстровано нову пропозицію щодо фільтрації кабіни на основі європейських та американських стандартів. Намір у тому, щоб вийти на публікацію до грудня 2022 року.

Мобільна техніка необхідна для належного функціонування сільського та лісового господарства, будівництва, комунального обладнання, транспортування та садівництва.

Через те, що на внутрішньому ринку немає єдиного підходу, кожна держава-член в Європі має право впроваджувати свої власні правила для забезпечення рівня безпеки мобільної техніки для руху по дорогах загального користування. Кожна країна визначила і впровадила ці вимоги на національному рівні для вирішення загальних задач безпеки.

Різноманіття цих національних вимог являє собою непропорційно невиправдане економічне та адміністративне навантаження на галузь мобільної техніки.

Різні ініціативи на рівні ЄС здійснювались для гармонізації вимог безпеки до позашляхової мобільної техніки. Сюди входять (неповний перелік):

- Регламент (ЄС) 2016/1628 Європейського парламенту та Ради від 14 вересня 2016 р. про вимоги, які стосуються граничних значень викидів газоподібних та твердих частин, а також затвердження типу двигунів внутрішнього згорання для позашляхової мобільної техніки;

- Директива 2000/14/ЄС Європейського парламенту та Ради від 8 травня 2000 р. про зближення законів державних членів, щодо шумового випромінювання у докільлі використанням обладнання на відкритому повітрі;

- Директива 2006/42 / ЕС Європейського парламенту та Ради від 17 травня 2006 р. щодо машин і механізмів;

- Регламент (ЄС) № 167/2013 про затвердження та нагляд за ринком сільськогосподарських та лісгосподарських транспортних засобів.

Гармонізація вимог безпеки дорожнього руху для мобільної техніки в ЄС була важливою темою серед політиків та інших зацікавлених сторін протягом кількох десятиліть. Дослідження [FWC ENTR/172/PP/2012/FC/Lot1, 2016], проведене на замовлення EASME у 2016 році, підтвердило, що відсутність гармонізованих правил дорожнього руху мобільної техніки спричиняє прямі та непрямі витрати для економічних операторів, громадян та держав-членів, включаючи затримки на ринку нових продуктів, перешкоди для транскордонної діяльності дистриб'юторів. а також прокатні компанії та проблеми безпеки дорожнього руху в країнах-членах з менш суворими правилами.

5 грудня 2019 році було опубліковано звіт європейської комісії «Дослідження ЄС по гармонізації вимог до дорожнього руху мобільної техніки» [doi/10.2873/66157, 2019], підготовлений консультантом EASME. Це дослідження надало доказову базу для визначення найкращого варіанта політики з найбільшою довгостроковою чистою вигодою для суспільства, включаючи економічних операторів і громадян ЄС у всіх державах-членах ЄС.

Аналіз показує, що запровадження гармонізованого законодавства знизить витрати на дотримання вимог приблизно на 1/5, що дає змогу припустити, що значну економію витрат можна досягти завдяки діям ЄС. На сукупному рівні промисловість може заощадити від 18 % до 22 % витрат на дотримання вимог, що становить приблизно від 1 до 1,3 млрд євро за десятирічний період.

Найбільш вигідним варіантом політики є гібридний підхід, що є комбінацією затвердження типу та самостійної сертифікації. Потенційно ці нові системи, відповідно, заощадять близько 1 281 млн. євро для всіх учасників мобільної техніки в ЄС разом узятих.

Ці результати та результати цільових консультацій, проведених Європейською комісією з державами-членами, були представлені на семінарі 9.12.2019 р. Все це дало змогу краще зрозуміти поточні ви-

моги та відмінності в процедурах відповідності в ЄС. У другому кварталі 2022 року комісією заплановано підготувати проект пропозицій для подальшого обговорення.

Обговорення. Регламент 167/2013 встановлює вимоги безпеки та захисту навколишнього середовища, а також адміністративні процедури для затвердження типу тракторів причепів та змінного причіпного обладнання, яке буксирується. Цей регламент був прийнятий у 2013 р. за весь період дії було внесено близько 18 поправок та видано 6 зведених редакцій (22.03.2013, 01.01.2016, 10.14.2016, 01.01.2017, 26.06.2018, 18.04.2019). На сьогодні діє редакція 2019 р. У 2019 р. країни-члени ЄС надали свої звіти щодо застосування цього регламенту до комісії ЄС, яка має підготувати звіт до 31.12.2022 р. із пропозиціями стосовно законодавства.

Директива 2006/42/ЄС Європейського Парламенту та Ради щодо машинного обладнання у Європейському союзі діє з 29.12.2009 р. і є основним європейським законодавством, яке регулює проектування та виробництво продукції машинобудівної промисловості для забезпечення її безпечного використання на робочих місцях. З 2019 р. Директива перебуває в статусі перегляду.

СЕМА (європейська асоціація сільськогосподарського машинобудування, яка представляє понад 7000 виробників як великих транснаціональних компаній, так і європейських малих і середніх підприємств) розглядає всі аспекти, включені в нову пропозицію ЄС, щоб представити загальний галузевий погляд. Завчасна оцінка проблем цього нового регламенту допоможе виробникам належним чином адаптувати машини до нових «основних» вимог до охорони здоров'я та безпеки, впровадити необхідні зміни та розподілити витрати на дослідження та розробки у відповідний термін.

Самохідна сільськогосподарська техніка така як самохідні обприскувачі або зернозбиральні комбайни, повинна відповідати технічним вимогам, перш ніж їй дозволять вирушити в дорогу. На вну-

трішньому ринку кожна держава-член в Європі має право визначати власні правила для забезпечення належного рівня безпеки для мобільних машин, які рухаються на дорогах загального користування.

СЕМА разом з іншими європейськими галузями, які виробляють самохідну техніку CECE (будівельна техніка), EGMF (садова техніка), EUnited Municipal Equipment та FEM (розвантажувальна техніка) вже понад 20 років звертаються до Європейської комісії з проханням гармонізувати та спрощувати дорожні роботи.

У жовтні 2021 р. Була організована двостороння зустріч між Промисловою робочою групою з позашляхової мобільної техніки (ITF NRMM), яка складається з CECE (Комітет європейського будівельного обладнання), СЕМА, EGMF (Європейська федерація виробників садової техніки), EUnited (Європейська асоціація машинобудівної промисловості), EUROGEN (Європейська асоціація генераторних установок) та FEM (Європейська федерація виробників підйомно-транспортної та складської техніки) та представниками Комісії DG GROW для уточнення деяких моментів підготовки проекту Директиви про встановлення вимог безпеки для NRMM.

Комісія хотіла, зокрема:

- отримати більше інформації про машини, які рухаються зі швидкістю понад 40 км/год: приклади та обсяги порівняно з усією продукцією NRMM. Деякі держави-члени висловили занепокоєння щодо відсутності обмежень на розрахункову швидкість;
- зрозуміти, чому узгодження з сільськогосподарськими тракторами було неможливо за рівнем зовнішнього шуму в русі: ця тема стосується, зокрема, сільськогосподарських самохідних машин, коли вони оснащені гідрооб'ємним приводом ходу порівняно з тракторами, де він є механічним. Було запитано відсоток машин, котрим цей рівень шуму недосяжний;
- прояснити ситуацію між гусеничними та колісними варіантами запроваджен-

ням різних категорій: промисловість нагадала про взаємозамінність обох варіантів та наголосила на перевазі охоплення їх двома різними варіантами в тому самому типовому схваленні.

Висновки. Країни ЄС вживають цілий ряд заходів для підвищення безпечності машин на законодавчому рівні. Це надає як виробникам, так і споживачам сільськогосподарської та лісгосподарської техніки ряд переваг:

- відсутність потреби в дублюванні/додаткових тестах та/або документації для виведення машин на ринок у кількох країнах ЄС;
- скорочення витрат виробників завдяки скороченню випробувань та термінів адміністрування;
- зниження технічних бар'єрів для доступу до інших ринків ЄС із невеликою кількістю машин;
- надання покупцям ширшого асортименту товарів на вибір;
- зниження витрат по ланцюжку поставок, наприклад, за браком необхідності додавати спеціальні комплекти для освітлення та сигналізації, перетворюючи їх на тягар для кінцевих користувачів;
- запровадження сучасних технічних вимог у країнах, де це не так.

Література

Кулик О. (2019) Реформування процедури обов'язкового технічного контролю транспортних засобів в Україні на основі кращих європейських практик.

Погорілий В., Козярук Л. (2020) Нормативне забезпечення пересування сільськогосподарської техніки по дорогах України, ЄС та митного союзу Тези наукових доповідей XX Міжнародної наукової інтернет-конференції «Науково-технічні засади розробки, випробування та прогнозування сільськогосподарської техніки і технологій», 25.09.20, С. 29 -36

Comisiyn Europea, Direcciyn General de Mercado Interior, Industria, Emprendimiento y Pymes, Cost-benefit analysis study for

impact assessment on road circulation of non road mobile machinery : final report, Publications Office, 2019, URL: <https://data.europa.eu/doi/10.2873/66157>.

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: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32006L0042&qid=1643295436802>.

Directive 2000/14/EC of the European Parliament and of the Council of 8 May 2000 on the approximation of the laws of the Member States relating to the noise emission in the environment by equipment for use outdoors URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A2000L0014&qid=1643296627801>.

Directive 74/150/EEC of 4 March 1974 on the approximation of the laws of the Member States relating to the type-approval of wheeled agricultural or forestry tractors URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31974L0150&qid=1643293890409>.

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 URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32003L0037>.

Directive 89/392/EEC of 14 June 1989 on the approximation of the laws of the Member States relating to machinery URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31989L0392&qid=1643295869170>.

Directive 98/37/EC of the European Parliament and of the Council of 22 June 1998 on the approximation of the laws of the Member States relating to machinery URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31998L0037&qid=1643295978471>.

E/ECE/TRANS/505/Rev.3 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 (Revision 3) <https://unece.org/trans/main/wp29/wp29regs>

ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6 Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3). URL: <https://unece.org/resolutions>

Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on machinery products Brussels, 21.4.2021 COM(2021) 202 final URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0202>.

Regulation (EU) No 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: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32013R0167>.

Regulation (EU) 2016/1628 of the European Parliament and of the Council of 14 September 2016 on requirements relating to gaseous and particulate pollutant emission limits and type-approval for internal combustion engines for non-road mobile machinery, amending Regulations (EU) No 1024/2012 and (EU) No 167/2013, and amending and repealing Directive 97/68/EC (Text with EEA relevance) URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32016R1628&qid=1643296856446>.

Study on the EU harmonisation of the requirements for the road circulation of mobile machinery – FWC ENTR/172/PP/2012/FC/Lot1. Final Report. Client: EASME Brussels, 22nd April 2016 Brussels, 22nd April 2016. URL: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery_ru

References

Comisiyn Europea, Direcciyn General de Mercado Interior, Industria, Emprendimien-

to y Pymes, Cost-benefit analysis study for impact assessment on road circulation of non road mobile machinery : final report, Publications Office, 2019, URL: <https://data.europa.eu/doi/10.2873/66157>.

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: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32006L0042&qid=1643295436802>.

Directive 2000/14/EC of the European Parliament and of the Council of 8 May 2000 on the approximation of the laws of the Member States relating to the noise emission in the environment by equipment for use outdoors URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32000L0014&qid=1643296627801>.

Directive 74/150/EEC of 4 March 1974 on the approximation of the laws of the Member States relating to the type-approval of wheeled agricultural or forestry tractors URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31974L0150&qid=1643293890409>.

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 URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32003L0037>.

Directive 89/392/EEC of 14 June 1989 on the approximation of the laws of the Member States relating to machinery URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31989L0392&qid=1643295869170>.

Directive 98/37/EC of the European Parliament and of the Council of 22 June 1998 on the approximation of the laws of the Member States relating to machinery URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31998L0037&qid=1643295978471>.

E/ECE/TRANS/505/Rev.3 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 (Revision 3) <https://unece.org/trans/main/wp29/wp29regs>

ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6 Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3). URL: <https://unece.org/resolutions>

Kulyk O. (2019) Reforming the procedure of mandatory technical control of vehicles in Ukraine on the basis of best European practices.

Pogoriliy V., Kozyaruk L. (2020) Regulatory support for the movement of agricultural machinery on the roads of Ukraine, the EU and the Customs Union Abstracts of scientific reports of the 20th International Scientific Internet Conference "Scientific and technical principles of development, testing and forecasting of agricultural machinery and technologies", 25.09.20, pp. 29-36

Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on machinery products Brussels, 21.4.2021 COM(2021) 202 final URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0202>.

Regulation (EU) No 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: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32013R0167>.

Regulation (EU) 2016/1628 of the European Parliament and of the Council of 14 September 2016 on requirements relating to gaseous and particulate pollutant emission limits and type-approval for internal combustion engines for non-road mobile machinery, amending Regulations (EU) No 1024/2012 and (EU) No 167/2013, and amending and repealing Directive 97/68/EC (Text with EEA relevance) URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32016R1628&qid=1643296856446>.

Study on the EU harmonisation of the

requirements for the road circulation of mobile machinery – FWC ENTR/172/PP/2012/FC/Lot1. Final Report. Client: EASME Brussels, 22nd April 2016 Brussels, 22nd April 2016. URL: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery_ru

UDC 629.366:(083.7

TRENDS OF LEGISLATIVE, NORMATIVE AND LEGAL REGULATION OF THE EU REGARDING MARKET ADMISSION OF AGRICULTURAL VEHICLES

Samoilenko V.,
e-mail: tractorna2@ukr.net,
<https://orcid.org/0000-0001-8093-5604>
Kozyaruk L.,
e-mail: lkozyaruk@ukr.net,
<https://orcid.org/0000-0003-2497-3766>
L. Pogorilyy UkrNDIPVT

Summary

The purpose of the research is to summarize the trends of legislative, regulatory and legal regulation of the EU regarding the admission to the market of agricultural vehicles.

Research methods - used methods of systematization and analysis of regulatory and legislative documents of the European Union on the admission to the market of agricultural and forestry vehicles.

Research results. EU countries are taking a number of measures to increase the safety of cars at the legislative level. Such conditions are updated as the requirements for the development and manufacture of new models of agricultural and forestry vehicles, new technical and technological solutions of safety requirements are updated and the number of components, systems, technical units to which the requirements are established is expanded.

For agricultural vehicles, the result was a new Regulation 167/2013 which applies to EU approval of agricultural and forestry tractors, their trailers and trailers, systems, components and individual technical units. In 2019, the EU countries submitted reports to the EU Commission on the operation of the regulation, which in turn must submit a report by 31.12.2022 with proposals for changes and updates of legislation, if necessary.

Other agricultural machinery falls within the scope of Directive 2006/42 / EC of the European Parliament and of the Council on machinery, which also applies to mobile machinery and covers safety aspects of agricultural vehicles not covered by Regulation 167/2013. From 2019, the Machinery Directive is under revision. A draft regulation on mechanical engineering products was published in Brussels on 21.04.2021 (After the draft regulation of the European Commission was issued, discussions were held in parallel in the European Council and the European Parliament. Compromise amendments to the revision of the Machinery Directive 2006/42 / EU were voted and approved on 02.05.2022. The next step will be to start discussions and deliberations between the Commission, the Parliament and the Council of the EU to reach an agreement on the differences in mid-June 2022.

Harmonization of road safety requirements for off-road mobile vehicles (NRMM) in the EU has been an important topic among politicians and other stakeholders for decades. A number of activities

were carried out, in particular: A study commissioned by the Executive Agency for Small and Medium Business (EASME) in 2016 and published a report of the European Commission “EU study on harmonization of mobile traffic requirements” prepared by EASME consultant in 2019. In October 2021 A bilateral meeting was organized between the Industrial Working Group on Off-Road Mobile Technology (ITF NRMM) and representatives of the Commission of the Directorate General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and Small and Medium Business (DG GROW) to clarify some aspects of drafting proposals for establishment road requirements for NRMM. In the second quarter of 2022, the DG GROW Commission plans to prepare draft proposals for further discussion.

Conclusions. EU countries are taking a number of measures to increase the safety of cars at the legislative level. This gives both producers and consumers of agricultural and forestry machinery a number of advantages:

- no need for duplication / additional tests and / or documentation for placing machines on the market in several EU countries;
- reduction of costs of manufacturers due to reduction of tests and terms of administration;
- reduction of technical barriers to access to other EU markets with a small number of machines;
- providing buyers with a wider range of goods to choose from;
- reduction of supply chain costs, for example, in the absence of the need to add special kits for lighting and signaling, turning them into a burden for end users;
- introduction of modern technical requirements in countries where this is not the case.

Key words: safety requirements, EU directive, legislative acts, normative legal acts, EU regulations, agricultural and forestry vehicles, trends.