

Пирожкова Ю. В.

здобувач кафедри адміністративного та господарського права  
юридичного факультету ЗНУ

УДК: 342: 338. 45: 621 (477)

## АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ: АНАЛІЗ ЗАРУБІЖНОГО ДОСВІДУ ТА ОСНОВНІ ПРІОРИТЕТИ ЙОГО ЗАПОЗИЧЕННЯ В УКРАЇНІ

Після проголошення незалежності Української держави надзвичайно важливе місце у процесах розвитку українського суспільства посідає реформа правової системи. Серед чинників, які сприяли прискоренню її проведення, велику роль відіграли прийняття Конституції України, а також вступ України в листопаді 1995 року до Ради Європи і необхідність виконання зобов'язань, в тому числі правового характеру, які взяла на себе наша держава.

Актуальність теми дослідження зумовлена передусім тим, що перехід економіки України до ринкових відносин та отримання нею статусу держави з ринковою економікою, актуалізує питання організуючого впливу на господарську діяльність у аспекті транспортного забезпечення, транспортного будівництва, у тому числі автомобілебудування, бо саме автомобільний транспорт займає значне місце в міжнародних, державних та регіональних пасажирських і вантажних перевезеннях. Автомобілебудування є провідною підгалуззю машинобудування, стрижнем промислового виробництва транспортного устаткування. Індекси обсягу продукції автомобілебудівних підприємств за даними Збірника "Промисловість України у 2001-2006 роках" Державного комітету статистики свідчать про систематичне зростання обсягів виробництва (до попереднього року) в даній сфері: 2001 рік - 114,6%, 2002 рік - 123,3%, 2003 рік - 219,2%, 2004 рік - 163,3%, 2005 рік - 122,8%, 2006 рік - 132,2%, отже, обсяг продукції автомобілебудівних підприємств з 2000 року по 2006 рік збільшився на 6,2% [1]. В розвинених країнах ця сфера є стратегічною, оскільки забезпечує розвиток багатьох суміжних галузей економіки, освоєння високих технологій, створення складного кінцевого продукту з високою часткою доданої вартості, а також зайнятість населення і належні відраховування до бюджетів усіх рівнів.

Подальше реформування адміністративно-правового регулювання вітчизняного автомобілебудування, підвищення престижу українських

автомобільних марок, формування іміджу автомобілебудівних підприємств, прагнення України увійти до СОТ потребує вивчення і перейняття позитивного досвіду адміністративно-правового регулювання, організації і діяльності автомобілебудівної промисловості зарубіжних країн, тим більше, що аналіз інформації про стан адміністративно-правового регулювання у цій сфері в інших країнах сприяє більш глибокому розумінню тенденцій розвитку даного процесу у вітчизняній автомобілебудівній діяльності. Для України світовий досвід є також важливим у контексті визначення особливостей адміністративно-правового регулювання за умови формування конкурентного середовища, яке не є сталим. Крім того, необхідно враховувати, що досвід ринкових трансформацій та адміністративно-правового регулювання цим процесом показує, що не є доцільним руйнування системи централізованого регулювання, що вже склалася. Питання постає у тому, як визначити міру і ступінь державного втручання до процесів економічного розвитку, зокрема, в сфері автомобілебудування.

Мета цієї статті - на підставі узагальнюючого аналізу досвіду адміністративно-правового регулювання у сфері автомобілебудування зарубіжних країн, що є лідерами сучасного автомобілебудівного ринку, виділити основні пріоритети його запозичення в Україні.

ЄС та США - дві найпотужніші економіки світу, вони мають найбільшій у світі обсяг двосторонньої торгівлі та інвестицій, що вимірюється мільярдами доларів США за добу. Частка продукції автомобілебудування Сполучених Штатів у світовому виробництві автомобілів складає 23,3%, а частка ВВП США у світовому виробництві - 25,3%, в Японії - 20,0% і 15,4% відповідно, автомобілебудування також виступає однією з ключових підгалузей промисловості в Європейському Союзі. В ньому та суміжних галузях зайнято близько 10% працездатного населення ЄС, а витрати на автомобіль складають більшу частку бюджету домогосподарств країн ЄС [2].

Не зважаючи на те, що Україна визначила шлях до інтеграції у ЄС, високий рівень взаємного проникнення автомобілебудівного бізнесу двох континентів європейського та американського очевидний: філії європейських та північно-американських компаній з виробництва автомобілів по обидві сторони Атлантичного океану надали роботу більш ніж 4 млн. людей [3]. Отже, для вдосконалення, гармонізації національного законодавства у сфері автомобілебудування з міжнародними вимогами та стандартами, доцільним вбачається проаналізувати та порівняти досвід адміністративно-правового регулювання в зазначеній сфері суспільних відносин як в країнах ЄС, так і в США.

Світові лідери з виробництва автомобілів рейтинг автомобільних марок базують на наступних складових: безпечність, надійність, економічність, комфортність, спортивність, екологічна безпека автомобіля.

Держави-лідери з виробництва автомобілів - США, Канада, Японія, Великобританія, КНР, Франція, Німеччина адміністративно-правове регулювання у сфері автомобілебудування здійснюють за наступними пріоритетними напрямками: розроблення концепції регулювання економічної сфери взагалі, планування та регулятивна реформа в найбільш перспективних галузях та підгалузях виробництва (в тому числі в автомобілебудуванні), адміністративно-правове регулювання процедур стандартизації і сертифікації (механізму підтвердження відповідності технічного стану та безпеки автомобіля), регулювання екологічних вимог щодо автомобільних транспортних засобів. Досягається це завдяки розробленню регуляторних реформ, концепцій розвитку і вдосконалення даної сфери, формуванню системи суб'єктів адміністративно-правового регулювання, запровадження різних регулюючих форм, з превалюванням правової форми, застосування як економічних методів, так і адміністративних методів у даній сфері.

Проведені дослідження щодо стану автомобілебудування в Україні як окремого об'єкту адміністративно-правового регулювання, свідчать про нагальну необхідність реформування деяких засад адміністративно-правового регулювання у даній сфері. Досвід зарубіжних країн, в яких проводилась регуляторна реформа, доводить складність та тривалість цих процесів. Регуляторні реформи різних країн різняться за масштабами, глибиною, до того ж результати реформ, багато в

чому, залежать від історичних умов, економічних і соціальних факторів, стратегій і методів дії урядів [4]. Разом з тим, аналіз особливостей регуляторної реформи в розвинених країнах світу доводить, що ключовими компонентами успішних заходів з вироблення ефективної регуляторної політики були удосконалення процесу та процедур розробки і прийняття регуляторних актів, зокрема: - планування регуляторної діяльності державних органів; впровадження процедур оцінки впливу регулювання на споживачів, підприємців та бюджет держави на основі аналізу витрат і очікуваного результату; залучення громадськості до вироблення політики; побудова ефективного механізму секторального або галузевого перегляду існуючого законодавства і підготовка пропозицій щодо скасування або покращення регулювання; створення уповноваженого державного органу, який координує та контролює здійснення заходів щодо реалізації регуляторної політики в державі та наділення його реальною владою; обмеження державних органів щодо регулювання підприємницької діяльності [5]. Так, наприклад, адміністративно-правове регулювання автомобілебудівною сферою Великобританії здійснюється шляхом підготовки департаментом уряду, що є відповідальним за впровадження певного нормативного акту, спеціального документа - оцінки впливу нового регулювання. Після формулювання проекту, пропозицій, члени відділу департаменту, який часто допомагають економісти та фахівці з статистичних органів, виробляють початкові кошториси витрат на виконання цього регулювання. В оцінці впливу має вказуватися така інформація: мета і запланований вплив заходу (окреслюється мета запропонованого заходу та заплановані наслідки); сектори автомобілебудівного бізнесу, що підпадають під дію контролю (чітко вказуються сектори бізнесу чи типи бізнесу, які найімовірніше підпадуть під дію регулювання, та приблизна оцінка їх кількості); ступінь консультацій (які джерела використовуються і опис будь-яких консультацій, проведенних з автовиробниками); витрати для типових підприємств (підсумовуються приблизні загальні витрати, які складаються з поточних витрат за рік та не поточних витрат для типових підприємств у кожному з визначених секторів); "лакмузова" перевірка на невеликих підприємствах (проводиться перевірка впливу запропонованого регулювання на малий бізнес); загальні витрати на виконання нормативного акта

(підсумовуються приблизні загальні витрати для всіх секторів та типів підприємств, які підпадають під дію регулювання); вплив на міжнародну конкуренцію (опис того, як додаткові витрати, що випливають із застосування заходів контролю, можуть вплинути на конкурентний стан британських автомобілебудівних підприємств у Великобританії, Європейському Союзі або на інших ринках); заходи з моніторингу та оплуду (чітко вказується, як і коли буде проводитися моніторинг витрат на впровадження регулювання, або, якщо такий моніторинг проводитися не буде, пояснюється чому); альтернативні підходи (коротко описуються альтернативи запропонованому заходу. Якщо інший підхід досягне цілей запропонованого заходу з меншими затратами для бізнесу, пояснюється, чому цей варіант відраховано) [6]. З метою залучення громадськості до участі у прийнятті регуляторних рішень проекти регуляторних пропозицій разом з кошторисами витрат розглядаються для консультацій з представниками автопідприємств, яких безпосередньо стосується це регулювання. Форма консультаційних процедур залежить від виду департаменту, а також від характеру запропонованого регулювання. Тут справа може стосуватися кількості та розміру секторів автомобілебудівного бізнесу, які, найімовірніше, підпадуть під дію адміністративно-правового регулювання. Департаменти надсилають консультаційні документи безпосередньо до відповідних підприємств і отримують відповіді на запропоноване регулювання "з перших рук". Як тільки процес консультацій завершено, кошториси передаються і проект з оцінкою його впливу надсилається до Відділу дерегулювання при Резиденції Кабінету Міністрів для отримання коментарів. Потім виробляється кінцева редакція пропозиції або документу, що засвідчує конкретну політику, і вона розповсюджується серед відповідальних за проведення політики як всередині, так і поза урядом.

Жорстка конкурентна боротьба між світовими автогігантами призвела до стрімкого технологічного розвитку автопромисловості. Якщо у 70-х роках XX ст. заміна моделі на конвеєрі відбувалася через 7-10 років, у 80-х - через 5-7 років, то на сьогоднішній день провідні автомобільні компанії вважають, що оновлення моделі необхідно робити через кожні 3 роки (у Японії - 2 роки), що дозволяє підтримувати високий технічний рівень продукції і задовольняти

вимоги споживачів, які постійно зростають. Однак для освоєння виробництва нової моделі автомобіля за оцінками провідних західних експертів необхідно 1 млрд. дол. США і більше залежно від класу автомобіля. Наприклад, витрати фірми "Опель" на створення й освоєння виробництва нової моделі "Астра" склали 2,3 млрд. євро [7]. Через інтенсивне зростання кількості автомобілів та пов'язаних з тем чисельних проблем, постійно зростають вимоги суспільства до конструкції та властивостей цього продукту. У всіх економічно розвинутих країнах світу вже давно здійснюється національне технічне регулювання у сфері безпеки транспортних засобів. Але із зростанням світового автомобільного парку та створенням регіональних і глобальних автомобільних ринків з'являється необхідність гармонізації технічних вимог не тільки в національному або регіональному, але й в світовому масштабах, що досить складно, адже в кожній країні сформувались свої підходи до однієї безпеки конструкції автомобільних транспортних засобів (АТЗ) [8].

Політику ЄС у забезпеченні високої якості продукції встановлено в європейській програмі з якості, яка передбачає: підвищення конкурентоспроможності європейської продукції на європейському і зовнішньому ринках; створення такого технічного середовища, яке допомагало б європейським товаровиробникам мати успіх на ринку, створення необхідного науково-технічного потенціалу для Європи XXI ст.; усунення технічних бар'єрів у торгівлі, зміцнення відносин між товаровиробниками та споживачами [9].

Головним завданням європейської стандартизації є забезпечення високої якості товарів і послуг, виходячи з досягнень науки і техніки та потреб громадян ЄС. Для України актуальним питанням залишається гармонізація з міжнародними та європейськими стандартами нормативно-правової бази щодо технічного регулювання у сфері якості та безпеки вітчизняної автомобілебудівної продукції, емології транспортних засобів, предметів обладнання та частини до них, бо саме виготовлення автомобілів є найбільш регульованим видом виробництва [10]. Додільним вбачається провести порівняльний аналіз системи підтвердження відповідності стандартам (тобто сертифікаційних систем) у сфері автомобілебудування в країнах ЄС та США, це надасть можливість окреслити основні проблеми гармонізації сфери підтвердження

відповідності стандартів копієних транспортних засобів України із міжнародним законодавством взагалі, та із законодавством ЄС зокрема.

ISO/IEC Guide 2 містить визначення поняття "оцінка відповідності" (conformity assessment) - "будь-яка діяльність, пов'язана з визначенням прямо чи опосередковано, що значимої (суттєві) вимоги виконані. Відомий в США фахівець у сфері оцінки відповідності - Хелен Делейні (Helen Delaney) - наводить більш просте визначення своєї діяльності: "порівняння продукту зі стандартом" [1]. Всього у світі існує три основні типи системи сертифікації [2]: Урядова сертифікація (Японія, Європа, Україна); Скорочена урядова сертифікація (США - викиди шкідливих речовин автомобілями, Австралія); Самосертифікація (США - безпеність автомобілів). США і ЄС мають подібні цілі регулювання, які ґрунтуються на недопущенні стрітцення збитків людям, власності, навколишньому середовищу. Основними компонентами системи підтвердження відповідності продукції є: сертифікація продукту, акредитація лабораторій, реєстрація системи управління, метрологія, правозастосування. На обох територіях процедури оцінки відповідності відрізняються складністю залежно від рівня ризику, що асоціюється з продуктом. Законодавство в цілому дозволяє виробникові покладатися на використання добровільних стандартів, але тільки в тих випадках, коли безпека людини є гарантованою. Тобто виробник автомобільної марки самостійно відповідає за репутацію та якість (властивості) автомобіля, від нього лише вимагається документувати відповідні процедури контролю та результати випробувань. У практиці ЄС існує принцип "презумпції відповідності", який асоціюється зі стандартами так званого нового підходу (New Approach). Концепція така: якщо встановлена європейська норма використовується при розробці або виробництві продукту, то припускається, що продукт вже (апріорі) відповідає вимогам закону. Але необхідно зазначити, що новий європейський підхід (New Approach) не стосується автомобілебудування, де і до цього часу діє так званий старий підхід (Old Approach), він подібний до системи США, його вимога - індивідуальна оцінка кожного продукту.

Обидва уряди (ЄС та США) покладаються на приватний сектор, незалежні органи підтвердження відповідності, які акредитовані та призначені як нотифіковані органи у Європі та акредитовані та визнані як лабораторії у США.

Якщо детально порівняти системи підтвердження відповідності продукції ЄС та США не взагалі, а конкретно у сфері автомобілебудування, то розбіжності будуть суттєвими.

Європейський Союз:

В ЄС технічне регулювання впроваджується через європейську економічну комісію (ECE), що виникла з Угоди 1958 року, розроблена, узгоджена та встановлена робочою групою WP29 у Женеві. Визначально європейська система тепер глобальна.

В США обов'язкові нормативні вимоги з безпеки АТЗ та процедури підтвердження відповідності цим вимогам закріплені в федеральних стандартах, вміщені до "Кодексу федеральних правил" та мають статус федеральних законів. Федеральні регламенти щодо автомобілів встановлюють наступні установи: Department of Transportation - департамент транспорту; National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) - Національна адміністрація безпеки дорожнього руху. Її функції: встановлює та впроваджує стандарти безпеки автомобілів і автомобільного обладнання, розслідує (визчає) дефекти, що асоціюються з безпекою автомобілів, встановлює та впроваджує у життя стандарти паливної економічності, забезпечує споживачів інформацією щодо питань безпеки автомобілів.

Environmental Protection Agency (EPA) - Федеральне урядове агентство захисту навколишнього середовища, Department of Energy/ Environmental Protection Agency - департамент паливної економічності. Функції EPA: розробка стандартів у сфері автомобілебудування та контроль за їх виконанням, впровадження законів щодо контролю за забрудненням навколишнього середовища, ідентифікація викидів шкідливих речовин від мобільних джерел та асоційованих палив, розроблення програми контролю викидів, впровадження забезпечення відповідності рівня викидів пересувним джерелам згідно з вимогами стандартів, заоччення розвитку програм штатів щодо тотальної екологічної інспекції та відповідного технічного обслуговування (підтримки технічного стану автомобілів). Отже, виготовлення будь-якого транспортного засобу або предмету його обладнання, їх ввезення до країни та продаж, якщо вони не відповідають всім діючим стандартам безпеки, в США неможливі. До складу EPA також входить EPA National Vehicle and Fuel Emissions Laboratory (Національна лабораторія

дослідження емісії транспортних засобів та палива), що розробляє національні програми зменшення забруднення повітря пересувними джерелами, вивчає технологію контролю емісії, проводить випробування автомобілів, двигунів і палива, визначає взаємну відповідність федеральних стандартів щодо емісії шкідливих речовин та паливної економічності автомобілів. Між іншим, в Україні також є лабораторія зі схожими функціями та компетенцією - Лабораторія дослідження використання палива та екології ДП "ДержавтотрансНДДпроект".

У світі застосовуються дві основні системи регулювання безпеки автомобілів. Це Європейська економічна комісія (ECE) у Європі та Federal Motor Vehicle Safety Standards and Regulations (FMVSS) у США (Федеральні стандарти і регламенти щодо безпеки автомобілів) [317].

У США Закон про безпеку (Safety Act) 1966 року та Закон про збереження собівартості (Coast Saving Act) 1972 року уповноважили Департамент транспорту (Department of Transportation) впроваджувати у життя федеральні стандарти і регламенти щодо безпеки автомобілів (FMVSS). Безпосереднє виконання цих функцій покладено на NHTSA. Сьогодні існує більш ніж 50 FMVSS стандартів і більш ніж 13 основних частин (Правил) [3]. Підхід в США до безпечності автомобілів: виробник (не уряд) повинен підтвердити, що кожен автомобіль чи одиниця обладнання відповідають вимогам стандарту. Виробник обирає лабораторію для випробування зразків продукції згідно з процедурами, викладеними у стандарті, якщо продукт успішно витримує випробування, виробник сам сертифікує його й може розпочинати продаж товару. Потім NHTSA придбає автомобіль чи обладнання вибірково на ринку та випробує його, якщо встановлено невідповідність, про це повідомляють виробника, який повинен відібрати всю продукцію, переробити її або замінити її безкоштовно кожному споживачу [14].

Менші вимоги до процесу сертифікації комплексуються у США жорсткими санкціями у випадку виявлення на ринку невідповідної, небезпечної продукції. В той час у Європі штрафні санкції у цьому випадку зовсім не передбачені. У дещо спрощеному вигляді можна надати таке порівняння систем з погляду самих виробників. У ЄС отримання сертифікату підтвердження відповідності типу автомобіля від уряду є де-факто

підтвердженням відповідності всієї партії, що виробляється, і на цьому клопоти виробника більшою мірою закінчуються, незважаючи на процедури інспекції виробництва (цей процес запланований і в деякій мірі може бути контрольований). У США отримання сертифікату підтвердження відповідності в цілому легша процедура, але всі клопоти виробника тільки починаються після початку продажу товару на ринку. В умовах жорсткої конкуренції будь-хто (і конкуренти, і спеціально створені для цього установи) може придбати в магазині (випадковий, а не спеціально представлений виробником зразок) та випробувати вже сертифікований автомобіль.

В Японії діє Закон "Акт про дорожні транспортні засоби", що вміщує перелік конструктивних характеристик автотранспортних засобів, до яких підзаконними актами повинні встановлюватись нормативні вимоги. Цей закон також закріплює за Міністерством земельних ландшафтів, інфраструктури та транспорту своїми постановами визначати предмети обладнання юлісних транспортних засобів та порядок перевірки їх безпеки. Одна з таких Постанов - "система віднесення до механічних транспортних засобів", у відповідності з якою, заявлені зразки АТЗ перевіряються на предмет безпеки, крім того по документам перевіряється однотипність якості та експлуатаційних характеристик. АТЗ, які пройшли перевірку отримують "Свідоцтво про огляд", на підставі якого всі транспортні засоби, що віднесені до даного типу, звільняються від перевірок у районних транспортних інспекціях, яким підлягає кожний новий автомобіль [15].

Європейський підхід до безпечності автомобілів: виробник надає прототип автомобіля чи обладнання в орган (випробувальну лабораторію), що уповноважений урядом. Випробувальна лабораторія перевіряє відповідність прототипу вимогам стандарту, якщо продукт схвалено, йому присвоюється номер, що відображається на ньому. Нове підтвердження необхідно у випадку зміни конструкції автомобіля чи обладнання. Уповноважений орган, якщо вважає доцільним проводить подальші інспекції [16].

Автомобільний транспорт є основним джерелом (до 90%) викидів токсичних, зокрема канцерогенних, речовин у місцях найбільшої концентрації людей і причиною несприятливого стану довкілля, в тому числі і в багатьох містах України. У 2004 році викиди автомобільного

транспорту в атмосферу становили вже більш ніж 2 млн тонн шкідливих речовин [17]. Усвідомлення світовою спільнотою екологічних проблем привело до того, що на початку XXI ст. у більшості розвинених країн світу введено жорсткі екологічні вимоги до дорожніх транспортних засобів (ДТЗ). Країни ЄС, США та Японія за останні роки різко знизили допустимі рівні викидів шкідливих речовин у відпрацьованих газах (далі - ВГ) автомобільних двигунів. У країнах ЄС з 01 січня 2005 року запроваджено рівень "Євро-4". У США та Японії введено аналогічні норми. Китай ввів вимоги рівня "Євро-2".

Слід звернути увагу на те, що розвинені країни світу не тільки зменшують норми викидів шкідливих речовин, але й постійно вдосконалюють (роблять більш жорсткими) самі процедури їх визначення (випробування), що комплексно охоплюють усі аспекти функціонування автомобіля: опінують та нормують за складними випробувальними процедурами не лише викиди шкідливих речовин у відпрацьованих газах під час руху автомобіля, але й випаровування вуглеводнів з паливної системи автомобіля, ускладнюють умови випробувань, що призводить до значного зменшення викидів у реальних експлуатаційних умовах.

Екологія автотранспорту є пріоритетом і російського автомобілебудування. Схвалена урядом РФ "Концепція розвитку автомобільної промисловості Росії", яка розрахована на період до 2010 року, висуває особливі вимоги до екологічних якостей автотранспортних засобів та передбачає поступовий перехід російського автомобілебудування до випуску автомобільної техніки, що відповідає вимогам норм "Євро-2", "Євро-3", "Євро-4". Для виконання цієї мети по-перше, вже прийнято закон "Про заборону виробництва, ввезення та реалізації палив із вміщенням свинцю більш 0,01 г/дж", по-друге, Урядом видано розпорядження про припинення видачі з 01 грудня 2002 року "Схвалення типу автотранспортного засобу" на вантанкі автомобілі та автобуси, що обладнані дизелями, екологічні характеристики яких щодо викидів шкідливих речовин не задовольняють вимоги норм "Євро-1", по-третє, набув чинності закон "Про технічне регулювання", який вимагає перегляду підходів до технічного регулювання у промисловій сфері і яким створено новий правовий механізм, що забезпечує розробку, прийняття, застосування та використання

обов'язкових вимог (технічних регламентів) та добровільних правил (стандартів) на всіх періодах життєвого циклу виробів, виробничих процесів, робіт, послуг. Даний механізм вже розпочав свою роботу. Постановою Уряду Російської Федерації від 12 жовтня 2005 року було затверджено перший в Росії спеціальний технічний регламент "Про вимоги до викидів автомобільної техніки, виробленої для обігу на території Російської Федерації, шкідливих (забруднюючих) речовин" [18]. Причому такої першочерговості розробки даного технічного регламенту ще до прийняття загальних регламентів у соціальній значущості проблеми забруднення повітря автотранспортними засобами.

Досвід країн з високим рівнем розвитку автомобілебудівної промисловості свідчить, що проблема забруднення довкілля автомобільним транспортом має ефективне рішення, яке належить впроваджувати в Україні.

Аналізуючи досвід зарубіжних країн у сфері автомобілебудування доцільним вбачається звернути увагу на діяльність державних науково-дослідних установ та організацій, які забезпечують її прогресивний сучасний розвиток.

Національний інститут стандартів і технологій США (National Institute of Standards and Technology, далі - NIST) був створений Конгресом США з метою надання допомоги промисловості в розвитку нових технологій, модернізації виробничого процесу, сприяння швидкій комерціалізації (мається на увазі ефективне поточне виробництво), для покращення якості товарів на підтримку нових винаходів та, відповідно, якості життя. Основною місією NIST (як агентства адміністрації з технологій Міністерства торгівлі США) є прискорення економічного розвитку США у тісній взаємодії з промисловістю на базі нових технологій, систем випробувань (мір) та стандартів. Уявлення про масштаби робіт, що виконуються у рамках NIST надає наступна інформація: 3000 співробітників, 1600 асоційованих фахівців, бюджет 2003 року - 864 мільйони доларів США, 400 національних центрів допомоги малим виробникам за програмою Manufacturing Extension Partnership [186, С. 25]. Основні напрямки досліджень лабораторії NIST зосереджені на технологіях у сферах хімії, пожежної безпеки, електроніки та електротехніки, інформаційних технологій, виробничої інженерії, матеріалознавства та фізики. Підтримка автомобільної промисловості

США здійснюється NIST за такими напрямками: надання принципово нових матеріалів автомобілебудівникам (це необхідно сьогодні для збереження конкурентоспроможності продукції) та допомоги у сферах механічних випробувань (підвищення точності), системної інтеграції, електроніки, безпеки, захисту довкілля.

Подібна наукова організація існує і Росії. На початку 1990-х років в Російській Федерації з'явився не зовсім звичний документ - угода 10 наукових та урядових організацій (НАМІ, НДЦВАМТ, Гипроавтопром, МАДІ та ін.) про необхідність створення крупного федерального автомобільного центру науки та високих технологій.

За 42 роки існування Науково-дослідний центр з випробування та доведення автомобілетехніки (НДЦВАМТ) зайняв першу позицію в Росії та став міжнародно визнаним центром дослідження та сертифікації механічних транспортних засобів та запасних частин до них. Цей науково-дослідний центр є одним з найбільших в Європі, єдиний в країнах СНД повнопрофільний дослідний та експериментальний центр, що може вирішувати проблеми автомобілебудування. На теперішній час НДЦВАМТ представляє собою унікальний комплекс, до складу якого входять 79 спеціалізованих дослідних дорожніх споруд протягом 110 км, лабораторії дослідження активної та пасивної безпеки, надійності, екології, віброакустики, аеродинаміки, екологічної безпеки. Дослідна база НДЦВАМТ дозволяє вивчати та оцінювати приблизно 3000 параметрів конструкції різноманітних об'єктів - від велосипеда до великовантажних авто потягів, для чого розроблені і використовуються більш ніж 2500 нормативних документів на рівні державних стандартів та стандартів підприємства. НДЦВАМТ акредитований в міжнародних та російській системах сертифікації автомобілетехніки, в тому числі як технічна служба Російської Федерації в рамках Женевської Угоди 1958 року зареєстрований в ЄЕК ООН, а в системі сертифікації РФ акредитований як дослідний центр Державним стандартом РФ, Держсанепіднадзором РФ. Постійними замовниками НДЦВАМТ виступають практично всі лідери світового автомобілебудування: Німеччина, Іспанія, Італія, Корея, Франція, Чехія, Швеція та ін. [19].

Наукова і практична діяльність НДЦВАМТа спрямована на розв'язання таких основних завдань: вивчення та випробування дослідних зразків автомобілетехніки, що серійно випускається,

а також елементів конструкції автотранспортних засобів та розробка рекомендацій по підвищенню їх експлуатаційних властивостей у відповідності з діючими та перспективними вимогами; проведення сертифікаційних випробувань автомобілетехніки; формування і розвиток дослідної та випробувальної бази; покращення існуючих та розробка нових методів випробувань автотранспортних засобів та вимог до них із урахуванням перспектив розвитку робіт з вдосконалення конструкцій автомобільних транспортних засобів. НДЦВАМТ активно співпрацює з аналогічними зарубіжними науково-дослідними центрами - такими, як ЮТАК (Франція), УВМВ (Чехія), ПИМОТ (Польща), ЦІАДА (Іспанія) [20].

Необхідно зазначити, що в Україні також існує аналогічний інститут ДП "Державто-трансНДІпроект", фахівці якого беруть участь у розв'язанні проблем екології та енергозбереження автотранспорту у рамках робочої групи Комітету з внутрішнього транспорту Всесвітнього Форуму щодо гармонізації нормативних вимог до копієчних транспортних засобів, у Європейському транспортному об'єднаному науковому комітеті - Joint OECD and ECMT Transport Research Committee, у ТК-80 - "Дорожній транспорт".

Підводячи підсумки, щодо організації проведення процедури відповідності ДТЗ, слід звернути увагу на те, що розвинені країни мають сотні центрів і лабораторій із випробувальним обладнанням, необхідним для проведення випробувань ДТЗ та автомобільних двигунів у повному обсязі відповідно з вимогами Правил ЄЕК ООН та Директив ЄС на рівні "Євро-3-4", причому у США воно використовується не тільки під час вибіркових або сертифікаційних випробувань, але й на потоці при масовій інспекції ДТЗ, в умовах експлуатації. Росія має 9 таких комплексів і продовжує нарощувати свій потенціал, у Польщі є 4 комплекси, в Україні немає жодного, отже доцільним вважається створення незалежних центрів та лабораторій для проведення незалежної експертизи та випробувань автомобільних засобів щодо підтвердження їх відповідності вимогам, які висуваються до даного виду продукції.

#### ЛІТЕРАТУРА:

1. Державний комітет статистики України. Промисловість України у 2001-2006 роках. Статистичний збірник / За заг. ред. Л.М. Овдієнко.

- К.: Держканалінформ, 2006. - С.177.
2. Стислий порівняльний огляд стимулювання розвитку автомобілебудування у країнах Східної Європи та ЄС / За матеріалами виступу Є. Прокопенка // Україна на шляху Європейської інтеграції. Науково-практичний збірник матеріалів. Міністерство економіки України. - К., 2000. - С.190.
3. Ківалов С.В., Біла Р.Л. Адміністративне право України. Навч. метод. посібн. - 2-ге вид., перероб. і доп. - Одеса: Юрид. літ., 2002. - с.10.
4. Краєвирва Т.М. Адміністративно-правові засади здійснення державної регуляторної політики в сфері господарювання: Дис. ... доктора юрид. наук / Національний університет внутрішніх справ. - Х., 2004. - С. 370.
5. Регуляторна політика в Україні. Аналітичний документ для прийняття політичних рішень / Ю. Єхануров, О. Кужель, К. Лягіна, Г. Білоус, та ін. - К.: Інститут Конкурентного Суспільства, 2002. - С. 68-80.
6. Гапиченю К.В. Управління підприємствами автомобілебудівної промисловості України в умовах протекціонізму. Дис. ... канд. економ. наук / Київський національний економічний університет - К., 2003. - С.31.
7. Сажко С. Автомобільна мрія подорожчала // Новий кур'єр. - 2001. - № 2. - С. 7.
8. Право Європейського Союзу. Документи и коментарии. - М.: Терра, 1999. - 374 с.
9. Редзюк А.М. Гармонізація з європейськими вимогами нормативної бази України щодо технічного регулювання в сфері безпеки, екології транспортних засобів, предметів обладнання та частин до них // Автошляховик України. - 2004. - № 12. - С. 17-20.
10. Conformity Assessment: The U.S. System and the European Model. NIST - SABIT Automotive Program. Helen Delaney. Delaney Consulting, Inc. September 3, 2003, NIST - SABIT lecture.
11. World Certification Systems. Mazda presentation. 2003.
12. Safety Review. General, USA and Europe. Ford Motor Company. 2003. September, 2003, SABIT lecture. U. S. Regulatory System Overview: Focus on the Automotive Sector. Mary Saunders. Standard Services Division. NIST. September, 2003, NIST - SABIT lecture.
13. Vehicle Regulations and Quasi- Regulations / Standards. Generic Overview. Ford Motor Company. Environment and Safety Engineering. September, 2003, SABIT lecture.
14. Кисуленю Б.В. Первые глобальные технические правила - новый этап в обеспечении безопасности транспортных средств // Автомобильная промышленность. - 2006. - № 5. - С. 1-4.
15. Standards and Conformity Assessment in the U.S. Automotive Industry. Louis T. Dixon, Ph. D. NIST. September 5, 2003, NIST - SABIT lecture.
16. Редзюк А.М., Гутаревич Ю.Ф., Агеев В.Б., Клименко О.А. Інтеграція України до ЄС у сфері захисту довкілля від шкідливих викидів автомобільного транспорту: задачі та перспективи // Автошляховик України. - 2005. - № 1. - С. 3-7.
17. Об утверждении специального технического регламента "О требованиях выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ": Постановление Правительства Российской Федерации от 12 ноября 2005 года № 609.
18. Копляренко В.И. К 40-летию основания Научно-исследовательского центра по испытаниям и доводке автотехники (НИЦИАМТа) // Автомобильная промышленность. - 2004. - № 7. - С. 2-5.
19. Гусаров А.П., Грушников В.А. Система управления качеством испытаний автотехники // Автомобильная промышленность. - 2004. - № 7. - С. 6-9.