

автомобілів, які знаходяться в черзі, та на витрати з їх обслуговування.

Тому технологія обробки вантажопотоку в кожній фазі терміналу повинна бути сформована таким чином, щоб час на обслуговування в кожній фазі не перевищував нормативного часу, та при цьому забезпечувався мінімальний час знаходження автомобіля на терміналі та мінімальний час простою обладнання кожної фази в очікуванні надходження вантажу.

Отже, для ефективної організації роботи терміналу в умовах ресурсозбереження необхідно:

обґрунтування кожної операції з вантажем;

знаходження резервів прискорення обробки вантажів;

розподіл рухомого складу, навантажувально-розвантажувальних механізмів та інших ресурсів;

узгодження технології роботи між фазами терміналу з урахуванням співвідношення інтенсивності вхідного потоку автомобілів та інтенсивностей обслуговування в кожній фазі;

планування завезення – вивезення вантажів з пунктів взаємодії та обслуговування клієнтури.

Висновки. Визначено, що застосовувані технології переробки вантажопотоку на терміналі різні між собою, окремі процеси мають ймовірнісний характер, а набір і послідовність виконуваних операцій залежить від часу надходження вантажу. Тому для побудови моделі роботи терміналу обрано імітаційне моделювання, засноване на теорії масового обслуговування.

Розроблена модель функціонування вантажного терміналу, яка відображає взаємодію чотирьох фаз роботи комплексу і дає можливість врахувати різні імовірнісні фактори. Це дозволяє вести моделювання, аналіз та прогнозування роботи вантажного терміналу не по середнім або нормативним, а по оперативним розрахованим технологічним параметрам на кожен конкретний об'єкт управління в конкретний момент часу.

Визначені основні технологічні параметри функціонування терміналу, що дозволяють оцінити його роботу, знайти резерви та впровадити заходи для ресурсозбереження.

Перспективними напрямками подальших досліджень є: встановлення закономірностей зміни технологічних параметрів термінального комплексу та визначення їхніх оптимальних значень; розвиток імітаційної моделі в напрямку, що дозволяє здійснити вибір транспортно-складських ресурсів на термінальних комплексах в умовах невизначеності та ризику; розробка універсального програмного забезпечення для прийняття рішень при управлінні процесом переробки вантажопотоку на терміналі.

Література

1. *Миротин Л.Б.* Логистика, технология, проектирование складов, транспортных узлов и терминалов/ Л.Б. Миротин, А.В. Бульба, В.А. Демин – М.: Феникс, 2009. – 416с.
2. *Лукинский В.С., Бережной В.И., Бережная Е.В. и др.* Логистика автомобильного транспорта: концепция, методы, модели. Учебное пособие. – М.: Финансы и статистика, 2002 - 280 с.
3. *Нагорний Є.В.* Аналіз взаємодії функціонування фаз регіональних розподільчих центрів транспортного сервісу / Є.В. Нагорний, Т.В. Столяр // Зб. наук. пр. Дніпропетровськ. націон. гірнич. ун-ту. – 2006. – Вип. 24. – С. 15–18.
4. *Альошинський Є.С.* Основи формування процесу міжнародних вантажних залізничних перевезень: Автореф. дис. д-ра. техн. наук: Спец. 05.22.01 – транспортні системи. Українська держ. ак. залізнич. тр-ту – Х., 2009. – 40 с.
5. *Самойленко А.С.* Удосконалення технології прискореної переробки тарно-штучних вантажів на терміналах в умовах ринку транспортних послуг: Автореф. дис. канд. техн. наук: Спец. 05.22.01 – транспортні системи. Харьк. нац. автомоб.-дорожн. ун-т – Х., 2009. – 22 с.

УДК – 366 (477)

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ЗАХИСТУ ПРАВ СПОЖИВАЧІВ ПІД ЧАС НАДАННЯ ПОСЛУГ З ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Язвінська О.М., кандидат історичних наук

Постановка проблеми. Метою консюмеризму (від англ. *consumer* – споживач) є захист інтересів споживача, посилення його ролі та правових позицій в системі ринкових відносин. В Україні консюмеризм почав формуватися із здобуттям незалежності. Україна першою серед колишніх республік СРСР прийняла Закон “Про захист прав споживачів” (1991 р.). За двадцять років

незалежності створено потужний законодавчий простір, державні та громадські структури у галузі захисту прав споживачів. Права споживачів гарантуються Конституцією України (ст. 42). Сучасні пріоритети державної політики на захист прав споживачів визначені “Концепцією розвитку технічного регулювання та споживчої політики на 2006–2010 роки”.

Ступінь розробленості проблеми. З кінця 1990-х рр. проблема активно освоюється в Україні, продукуючи все нові аспекти дослідження. У тому числі відзначаємо особистий внесок автора у становлення та розвиток методології консюмеризму у вітчизняній науковій літературі [1].

Актуальність даної статті детермінована необхідністю аналізу специфіки захисту споживацьких прав у сфері надання послуг з пасажирського автомобільного перевезення.

Об’єктом дослідження виступає аналіз концептуальних проблем захисту прав споживачів у сфері надання послуг з пасажирського автомобільного перевезення..

Предметом дослідження є основні форми, напрями та зміст консюмерського державно-правового регулювання галузі.

Мета дослідження полягає у висвітленні пріоритетів та принципів захисту прав споживачів у сфері надання послуг з пасажирського автомобільного перевезення.

Наукова новизна отриманих результатів дослідження полягає в узагальненні концептуальних проблем захисту прав споживачів під час надання послуг з пасажирського автоперевезення., а також аналізі законодавства й організаційно-правового регулювання відносин в цій сфері.

Основний зміст роботи. Проблема захисту прав споживачів-користувачів міською, міжміською та міжнародною пасажирською автотранспортною системою, поліпшення якості обслуговування пасажирів є актуальним і важливим соціально-економічним завданням. Якість та безпека перевезення пасажирів значною мірою впливають на ефективність функціонування господарського механізму міста, містечка, селища, країни в цілому.

Послуги автотранспорту – це підвид діяльності транспорту, яка спрямована на задоволення потреб людей та повинна мати технологічне, економічне, інформаційне, правове та ресурсне забезпечення.

До основних послуг у галузі автотранспорту відносяться: послуги з перевезення пасажирів та вантажів; послуги автостанцій; послуги з технічного обслуговування і ремонту дорожніх транспортних автомобільних засобів; послуги зі зберігання транспортних засобів на автостоянках; транспортно-експедиторські послуги; послуги зі страхування під час автотранспортних перевезень тощо.

Послуги з пасажирського перевезення автомобільним транспортом поділяють на: послуги з перевезення пасажирів автобусами (міські, приміські, міжміські, міжнародні); послуги з перевезення пасажирів маршрутними таксі; послуги з перевезення пасажирів таксі; послуги з перевезення пасажирів легковими автомобілями на замовлення. Послуги з перевезення пасажирів автобусами можуть надаватися за видами режимів організації перевезень: регулярні пасажирські перевезення, регулярні спеціальні пасажирські перевезення, нерегулярні пасажирські перевезення.

Основні напрями державної політики у сфері транспорту, законодавчі основи її реалізації визначає Верховна Рада України. Загальне державне регулювання діяльності здійснює Кабінет Міністрів України відповідно до своїх повноважень.

Функції державного управління автомобільним транспортом здійснюють також місцеві Ради народних депутатів, органи місцевої державної адміністрації й органи місцевого самоврядування, а також спеціально уповноважені на те органи відповідно до їх компетенції.

Центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту є Міністерство транспорту та зв’язку України (Мінтрансзв’язку України). Керівництво підприємствами транспорту і дорожнього господарства Мінтрансзв’язку України здійснює через галузеві урядові органи управління.

В сфері захисту інтересів споживачів під час надання автотранспортних послуг першочергове місце належить таким структурним підрозділам Мінтрансзв’язку України, як Державна адміністрація автомобільного транспорту (Укравтотранс) та Головна державна інспекція на автомобільному транспорті (Головавтотрансінспекція). Зокрема, до складу останньої входить Управління державного контролю та нагляду за безпекою автоперевезень, а також Управління ліцензування. Важливою структурою Мінтрансзв’язку України є Державна служба автомобільних доріг (Укравтодор). Забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні покладається на Державну автомобільну інспекцію (Державтоінспекцію – ДАІ), яка входить до системи органів Міністерства внутрішніх справ України.

Важливе місце у захисті інтересів споживачів під час надання автотранспортних послуг посідає Державний комітет України з питань технічного регулювання та споживчої політики (Держспоживстандарт України) – спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади у

сфері захисту прав споживачів, структурним підрозділом якого є Департамент споживчої політики та реклами.

Реалізація державної політики в галузі автомобільного транспорту здійснюється шляхом удосконалення чинної та розроблення нової законодавчої та нормативної бази, гармонізація її з відповідними міжнародними нормативними актами. Метою є створення необхідних умов щодо безпечного перевезення пасажирів, розвитку цивілізованого конкурентного середовища на ринку автотранспортних послуг, здійснення її ефективного державного контролю за виконанням транспортного законодавства.

Важливо зауважити, що сам термін “перевезення” можна використати як у транспортному, так і в правовому контексті. У першому випадку, перевезення – це технічна та технологічна дія з переміщення у просторі пасажирів (або вантажу) з використанням транспортного засобу. У другому випадку, перевезення – це особливі договірні відносини, регульовані цивільним законодавством.

Діяльність транспорту базується на правових, економічних, організаційних і соціальних засадах, визначених законами, кодексами, статутами та іншими державними й міжнародними нормативними актами. У зв’язку з цим існує поняття “транспортне право”, яке, як окрема відносно самостійна галузь права, регулює специфічний визначений вид відносно відокремлених суспільних відносин, що відіграють важливу роль в організації суспільного життя. Предметом правового регулювання транспортного права України виступають суспільні відносини, що виникають між державою і транспортними підприємствами, транспортними підприємствами і споживачами-клієнтами у зв’язку з користуванням шляхами сполучення і транспортними засобами, а також відносини між самими транспортними підприємствами при здійсненні процесу перевезень.

Автотранспортне право як інститут транспортного права – це сукупність правових норм, що регулюють суспільні відносини, в які вступають автотранспортні підприємства у процесі організації та безпосереднього виконання транспортної діяльності. Предметом регулювання автотранспортного права є автотранспортні відносини, що складаються у суспільстві. Змістом автотранспортних правовідносин є сукупність прав і обов’язків сторін, пов’язаних з наданням послуг у галузі автотранспортних перевезень вантажів, багажу, пошти та ін., пов’язаних з перевезеннями форм діяльності [2].

Напевно, мало хто з пасажирів знає, що простий проїзд його на транспорті від одного місця до іншого регламентується цілим комплексом правових актів. Адже, категорія “пасажир”, у свою чергу, також може розглядатися в технологічному та правовому аспектах. У першому випадку пасажир є об’єктом перевезення, “живим предметом”. У другому – учасником різноманітних правовідносин, що виникають у нього з перевізником. Фактично, купуючи квиток, громадянин вступає в правовідносини із транспортною організацією, у якому обидві сторони наділені певними правами й обов’язками. Зокрема, досить складні відносини виникають у випадку муніципальних перевезень на міському транспорті. Учасниками таких відносин стають три сторони: пасажир; перевізник; орган місцевого державного або самоврядування орган управління, як замовник муніципальних перевезень.

Сьогодні в Україні правове регулювання захисту прав споживачів під час їх автотранспортного обслуговування спирається на достатньо солідну законодавчо-нормативну базу [3]. Основною метою організаційно-правових засад захисту прав споживачів під час надання послуг з пасажирського перевезення є захист таких фундаментальних прав споживачів, як державний захист прав споживачів, на безпеку і належну якість обслуговування, на екологічно здорове довкілля, на отримання необхідної, доступної, достовірної та своєчасної інформації, право на відшкодування шкоди (збитків), право на звернення до суду та інших уповноважених органів державної влади за захистом порушених прав та ін. Особливу роль в організаційно-правовому забезпеченні захисту прав споживачів під час надання автотранспортних послуг відіграють чинні міжнародні договори (Правила СЕК ООН, що додаються до Женевської Угоди 1958 р.; угоди і протоколи так званого блоку “Дорожній рух та безпека дорожнього руху”; Директиви ЄС і таке інше), учасником яких стала Україна.

Оскільки однією із сторін правовідносин, що виникають під час надання послуг з пасажирського автомобільного перевезення, виступає громадянин-споживач (пасажир), то передусім на всі види перевезень поширюються статті Закону України “Про захист прав споживачів”. Адже Закон регламентує права споживачів під час надання їм різного виду послуг, у тому числі автотранспортних (ст. 10 “Права споживача у разі порушення умов договору про виконання робіт (надання послуг)”; ст. 17 “Права споживача у сфері торговельного та інших видів обслуговування”; ст. 15. “Право споживача на інформацію про продукцію”; ст. 17. “Права споживача у сфері торговельного та інших видів обслуговування”; ст. 18. “Визнання недійсними умов договорів, що обмежують права споживача”; ст. 22. “Судовий захист прав споживачів”; ст. 23. “Відповідальність за порушення законодавства про захист прав споживачів” та ін.). Зокрема, ст. 17 Закону зазначає, що “у разі

порушення прав споживача на підприємствах сфери обслуговування продавць (виробник, виконавець) і працівники цих підприємств несуть відповідальність, встановлену законом”.

Закон України “Про транспорт” встановлюючи правові, економічні, організаційні та соціальні норми, що діють у всій транспортній галузі, визначає необхідність державної підтримки транспорту. Акцент, безперечно, зроблено на гарантії безпеки життя і здоров’я громадян, безпеки експлуатації транспортних засобів, охорони навколишнього природного середовища (ст. 12). Нагляд за забезпеченням безпеки руху транспортних засобів здійснюється в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України (ст. 16).

Закон України “Про дорожній рух” регулює суспільні відносини в галузі дорожнього руху з метою захисту життя та здоров’я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху. Встановлює норми забезпечення екологічної безпеки при використанні автотранспорту, окреслює права, обов’язки та відповідальність суб’єктів – учасників дорожнього руху

Закон України “Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів”, регулюючи відносини у сфері обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, спрямований на забезпечення відшкодування збитків, заподіяних здоров’ю та майну потерпілих при експлуатації наземних транспортних засобів на території України.

Ухвалення у 2001 р. Закону України “Про автомобільний транспорт” дозволило на законодавчому рівні вирішити низку неврегульованих питань, переважна кількість яких з’явилася завдяки існуючим сучасним вимогам задоволення потреб населення та суспільного виробництва в автомобільних перевезеннях, але стримувалася відсутністю законодавчого врегулювання. Ст. 5 Закону чітко окреслює головні завдання та функції державного регулювання та контролю діяльності автомобільного транспорту. Серед пріоритетів державного регулювання чільне місце посідає проблеми забезпечення якісного та безпечного функціонування автомобільного транспорту. екологічне безпека, захист прав споживачів під час їх автотранспортного обслуговування та ін.

Так, з метою захисту прав споживачів Закон передбачає:

1. оптимізацію пасажирського перевезення автомобільним транспортом на основі комплексного врахування прав перевізника та користувачів транспортних послуг – пасажирів. При цьому важливо право перевізника на отримання прибутку та право пасажирів на отримання якісної автотранспортної послуги з мінімальним часом її очікування та максимальної комфортності;
2. чітку класифікацію автобусних послуг на такі, що надаються автобусами населенню на маршрутах загального користування (регулярні перевезення) та перевезення на замовлення, (нерегулярні чи спеціальні регулярні перевезення). Застосування такого підходу дозволяє упорядкувати велику армію поки що неорганізованих перевізників, які прикриваючись ліцензіями порушують чинне законодавство про конкуренцію на ринку транспортних послуг;
3. оптимізацію тарифної політики для пасажирського автотранспорту, яка повинна узгоджувати економічні інтереси перевізника (отримання прибутку) та інтереси пасажирів (не порушуючи його прав);
4. надання соціально значущих послуг автомобільного транспорту (ст. 11), тобто послуг з перевезення пасажирів автобусними маршрутами загального користування за визначеними уповноваженими органами тарифами та на пільгових умовах відповідно до законодавства. Пільгові тарифні умови під час перевезення пасажирів автомобільним транспортом також регламентуються й іншими законодавчо-нормативними актами [9];
5. страхування на автомобільному транспорті (ст. 12), здійснюється відповідно до чинного законодавства. При придбанні квитка пасажирів надається інформація щодо здійсненого виду обов’язкового страхування та про страховика;
6. надання необхідної, доступної, достовірної та своєчасної інформації про автотранспортні послуги та умови їх здійснення;
7. визначення умов перевезень та організація проведення конкурсу на перевезення пасажирів (ст. ст. 44–46). Порядок проведення конкурсів визначає Кабінет Міністрів України. Організація процедури покладається на органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування. Договір з переможцем конкурсу (або дозвіл) органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування укладають (або надають) на термін від трьох до п’яти років. Автомобільний перевізник – переможець конкурсу повинен самостійно забезпечувати перевезення.
8. правове вирішення наболілого на сьогодні питання щодо “накатки маршруту”, тобто надання права пасажирському перевізнику без проходження конкурсу працювати певний час

на маршруті для визначення доцільності його відкриття. Ця правова норма повністю кореспондується з положеннями Закону України “Про власність”(ст.41), яким встановлюється право інтелектуальної власності на відкриття, винаходи, раціоналізаторські пропозиції, результати науково-дослідних робіт та інші результати інтелектуальної праці, тобто на пошукові роботи;

9. умови організації міжнародних перевезень пасажирів і вантажів (ст.ст. 53–59), які здійснюють перевізники відповідно до міжнародних договорів України;
10. відповідальність перевізників за порушення законодавства про автомобільний транспорт. Так, згідно зі ст. 60 за порушення законодавства про автомобільний транспорт до автомобільних перевізників застосовуються санкції за:
 1. безпідставну відмову від пільгового перевезення – у розмірі десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;
 2. самовільне відкриття автобусного маршруту загального користування – у розмірі п’ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;
 3. перевезення пасажирів та їхнього багажу на таксі без ліцензії – у розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;
 4. перевезення пасажирів по маршруті довжиною понад 500 км одним водієм – у розмірі десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;
 5. відсутність документів, обов’язкових для надання послуг з перевезення пасажирів чи вантажів автомобільним транспортом і таке ін.

Від імені Мінтрансв’язку України – центрального органу виконавчої влади з питань автомобільного транспорту – розглядати справи про стягнення у вигляді штрафів за порушення, викладені у цій статті, мають право посадові особи урядового органу державного управління з питань контролю на автомобільному транспорті. Порядок стягнення у вигляді штрафу за порушення, викладені у цій статті, та порядок оскарження і опротестування постанови по справі про правопорушення визначає Кабінет Міністрів України.

Лейтмотивом “Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту”, безсумнівно, є захист інтересів і прав пасажирів-споживачів під час організації всіх видів перевезень. Зокрема, під час перевезення пасажирів автобусами (в регулярному, регулярному спеціальному, нерегулярному, експресному режимах та режимі маршрутного таксі) визначені: права та обов’язки учасників транспортного процесу; безпека та надійність перевезень; умови відкриття та закриття міських і приміських маршрутів; умови страхування пасажирів від нещасних випадків на транспорті і таке ін. Перевізник повинен мати документ про підтвердження кваліфікації та зобов’язаний безпечно перевезти пасажирів до пункту призначення, а в разі здавання ним багажу – доставити до пункту призначення багаж та видати його пасажирові або уповноваженій ним особі.

Важливо зазначити, що з точки зору споживацької політики великого значення набуває державний контроль за технічним станом дорожніх транспортних засобів та за якістю надання автотранспортних послуг. На цьому наголошено у всіх законодавчо-правових актах, які регламентують цю галузь. Скажімо, ст. 41. Закону України “Про транспорт” підкреслює, що “контроль за додержанням законодавства на транспорті здійснюють відповідні органи виконавчої влади і органи місцевого самоврядування в межах своїх повноважень”. Ст. 6 Закону “Про автомобільний транспорт” визначає, що “державному контролю підлягають усі транспортні засоби українських та іноземних перевізників, що здійснюють автомобільні перевезення пасажирів та вантажів на території України”. Схема такого контролю визначається в ст. 6 Закону України “Про автомобільний транспорт”, а також новому “Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті”.

Література

1. *Язвінська О.М.* Історія консюмеризму: Навч. посіб. – 2-ге доп. і перероб. вид. – К.: ВЦ КНТЕУ, 2003. – 364 с.
2. *Захист прав споживачів: Соціально-правовий аспект / А.А. Мазаракі, О.М. Язвінська, Л.В. Ніколаєва та ін.* – К.: ВЦ КНТЕУ, 2002. – 312 с.
3. *Салухіна Н.Г., Язвінська О.М., Башкатова.* Захист прав споживачів: Навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. – К.: МАУП, 2007. – 380 с.
4. *Салухіна Н.Г., Язвінська О.М.* Стандартизація та сертифікація товарів і послуг: Підручник. – К.: Центр учбової літератури, 2010. – 336 с. – С. 40–44, 73–79
5. *Іваненко Л.М., Язвінська О.М.* Реалізація права споживачів на придбання товару належної якості // *Право України.* – 2003. – № 8. – С. 73–77

6. *Язвінська О.М.* Консьюмерський Інтернаціонал або глобальна організація захисту інтересів споживачів // *Наук. світ.* – 2003. – № 7. – С. 18–19
7. *Вона ж.* Формування системи захисту прав споживачів в Україні // *Юрид. Вісник України.* – 2003. – № 49. – С. 10; № 51. – С. 12
8. *Вона ж.* Історичні традиції та передумови виникнення консюмеризму в Україні // *Гуман. науки і сучасність.* – Вип. 5. – К.: ВЦ КНТЕУ, 2004. – С. 181–193
9. *Вона ж.* Система захисту прав споживачів в економічно високорозвинених країнах // *Юрид. Україна.* – 2004. – № 2. – С. 55–62
10. *Вона ж.* Захист прав споживачів в сфері транспортного обслуговування населення // 61 наукова конференція професорсько-викладацького складу і студентів Національного транспортного університету: Тези доп. – К.: НТУ, 2005. – 233 с. – С.213–214
11. *Вона ж.* Консьюмерський контроль за дотриманням правил торгівлі транспортними засобами і номерними агрегатами // *Управління проектами. Системний аналіз і логістика: Наук. журн.* – К., НТУ. – 2006. – № 3. – С. 323–329
12. *Вона ж.* Консьюмерське сприйняття сучасної філософії якості // *Вісн. НТУ.* – Вип. 15. – Част 2. – К.: НТУ, 2008. – 420 с. – С. – 344–351
13. *Язвінська О.М., Дудник О.С.* Технічне регулювання як дієвий засіб підвищення якості та безпеки автомобільного обслуговування // *Вісн. НТУ.* – Вип. 17: В 2-х част. – Ч. 1. – К.: НТУ, 2008. – 408 с. – С. 83–91 та ін.
14. *Транспортне право* України: Навч. посіб. / Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мілашкевич А.В.; за заг. ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського. – К., 2002. – 416 с. – С. 9–15, 164.
15. *Про захист* прав споживачів: Закон України від 12.05.1991 р. № 1023-ХП (в ред. Закону України від 01.12.2005 р. № 3161-IV)
16. *Про транспорт:* Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР
17. *Про автомобільний транспорт:* Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III
18. *Про дорожній рух:* Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-ХП
19. *Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів:* Закон України від 22.09.2005 р. № 2902-IV
20. *Про додаткові заходи* щодо запобігання дорожньо-транспортним пригодам: Указ Президента України від 17.06.2008 р. № 556/2008
21. *Правила надання послуг* пасажирського автомобільного транспорту: Постанова Кабміну України від 18.02.97 р. № 176
22. *Правила дорожнього руху:* Постанова Кабміну України від 10.10.2001 р. № 1306
23. *Порядок проведення конкурсу* на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування: Постанова Кабміну України від 29.01.2003 р. № 139
24. *Порядок здійснення державного контролю* на автомобільну транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 08.11.2006 р. № 1567
25. *Порядок проведення державного технічного огляду* колісних транспортних засобів; Постанова Кабміну України від 09.07.2008 р. № 606
26. *Основні вимоги* щодо забезпечення безпеки перевезень при здійсненні нерегулярних пасажирських перевезень та порядок узгодження їх виконання: Наказ Мінтрансв'язку України від 25.05.2007 р. № 450/167
27. *Правила обов'язкової сертифікації* дорожніх транспортних засобів, їх складових та приладдя: Наказ Мінтрансу України та Держстандарту України від 17.01.1997 р. № 23 (Правила доповнено додатком 9 згідно з Наказом Держспоживстандарту від 25.01.2002 р. № 48)

УДК 629.113

ДО ВИЗНАЧЕННЯ МОМЕНТІВ, ЩО ДІЮТЬ НА КЕРУЮЧИЙ КОЛІСНИЙ МОДУЛЬ АВТОМОБІЛЯ

Яценко Д.М.

Постановка проблеми. Однією з найважливіших систем автомобіля є рульове керування. Від досконалості її конструкції залежать керованість автомобіля, стійкість і безпека руху. Оскільки ця