

4. Вопросы динамики торможения и рабочих процессов тормозных систем автомобилей / [Б.Б.Генбом, Г.С.Гудз, В.А.Демьянюк и др.]; под ред. Б.Б. Генбома. – Львов: Вища школа, 1974. – 234 с.

5. Булгаков Н.А. Исследование динамики торможения автомобиля / Н.А.Булгаков, А.Б.Гредескул, С.И.Ломака// Научное сообщение №18. – Харьков: Изд-во Харьковского госуниверситета, 1962. – 36 с.

6. Волков В.П. Теорія експлуатаційних властивостей автомобіля. Навчальний посібник. – Харків: ХНАДУ, 2003. – 292 с.

7. Подригало М.А. Новое в теории эксплуатационных свойств автомобилей и тракторов / М.А.Подригало. – Харьков: Академия ВВ МВД Украины, 2013. – 222 с.

**Подригало М.А., Байцур М.В., Шелудченко В.В. Новый методичний підхід до визначення нормальних реакцій на осях автомобіля**

*Запропоновано новий методичний прийом, що дозволяє без складання рівнянь кінестатики визначити сумарні нормальні реакції дороги на осях автомобіля при русі в тяговому та гальмівному режимах. Такий підхід дозволяє уникнути помилок, що викликані визначенням напряму перекидаючого моменту в поздовжній площині автомобіля.*

**Ключові слова:** нормальні реакції дороги, принцип Германа-Д'аламбера-Ейлера, сума моментів сил, центр мас автомобіля.

**Podrigalo M., Baytsur M., Sheludchenko V. The new methodical approach to definition of normal reactions on the car's axis**

*The new methodical reception that allowing without drawing up the kinetostatics equations to determine sum of normal reactions of road on the car's axis at movement in modes of traction and braking is offered. Such approach allows to avoid the errors caused by definition of a direction of the capsizing moment in a longitudinal plane of the car.*

*Analytical equations allow to determine the total normal reaction on the front and rear axles of the vehicle in traction and braking modes by means of the equations of statics. The methodological approach used in the preparation of the equations of static equilibrium allows us to avoid the mistakes that often occur when you use the principle of Hermann-D'alembert-Euler. Presents analytical expressions are derived taking into account the application of the brake and the traction force of the vehicle to its axis and allows to account for the difference of dynamic radiuses of the front and rear wheels.*

**Keywords:** normal reactions of road, Hermann-D'alembert-Euler principle, a sum moment of forces, the center of the car's weights.

Стаття надійшла в редакцію: 22.04.2015р.

Рецензент: д.т.н., проф.Топілін Г.Є.

УДК 656.13

## ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ТРАНСПОРТУ

**О. В. Степанов**, к.т.н., доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет

*У статті розглядається правове регулювання безпеки транспорту і зокрема питання безпеки автотранспорту. Визначені особливості транспортного законодавства. Відзначено, що останніми роками спостерігається помітна активізація нормотворчої діяльності в транспортній сфері, але на законодавчому рівні ще не визначено пріоритетних напрямів державної політики забезпечення безпеки автотранспорту. Зроблено висновок, що однією з найбільш важливих і актуальних проблем перед транспортним комплексом є опрацювання нової редакції адміністративно-правових документів з урахуванням здобутків сучасної наукової думки.*

**Ключові слова:** транспорт, автотранспорт, безпека, нормативно-правові документи.

**Постановка проблеми.** Розвиток транспорту та інших засобів комунікації визначає не тільки структуризацію економічного простору держави, тобто екстенсивний процес економічного росту, але й якісне вдосконалення економіки, процес інтенсивного росту. Тому безпека транспорту та її контроль відноситься до пріоритетних напрямків внутрішньої політики держави, оскільки створення правових стимулів щодо розвитку

транспортної системи є одним з основних резервів підвищення добробуту суспільства, його економічного потенціалу відповідно до напрямків розвитку держави, закріплених Конституцією України.

Безпека транспорту і зокрема безпека автотранспорту базується на правових, економічних, організаційних і соціальних засадах, визначених законами, кодексами, статутами та

іншими державними й міжнародними нормативними актами. Саме за таких умов надзвичайно важливим є розгляд законодавства держави щодо управління безпекою транспорту.

**Аналіз основних досліджень і публікацій.** Аналіз структурно-функціональних основ впровадження державної політики в транспортній системі [2–6] свідчить про те що, що всі гілки влади на всіх її рівнях мають відношення до державного контролю у сфері транспорту. Ці питання розглядаються з урахуванням теоретичного доробку таких вчених як: В. Б. Авер'янов, С. С. Алексєєв, Ю. П. Битяк, В. М. Бесчастний, А. С. Васильєв, В. М. Гаращук, С. Т. Гончарук, Т. О. Гуржій, С. М. Гусаров, Е. Ф. Демський, Є. В. Додін, М. М. Долгополова, Л. В. Коваль, Т. О. Коломоєць, В. К. Колпаков, О. В. Кузьменко, С. В. Лихачов, Д. М. Лук'янець, О. І. Остапенко, В. Г. Поліщук, В. Й. Развадовський, О. П. Рябченко, О. Ю. Салманова, А. О. Собакарь, М. М. Тищенко, В. К. Шкарупа та ін. Проте слід зазначити, що дослідження, як правило, торкались окремих аспектів досліджуваної проблеми, не розглядаючи її комплексно [8–10]. До того ж, деякі публікації були підготовлені на основі раніше діючого законодавства [14], що об'єктивно знижує їх актуальність. Тобто необхідність розгляду формування та особливості системи транспортного законодавства з урахуванням сучасного адміністративно-правового аспекту зумовили цільову спрямованість дослідження.

**Мета дослідження, постановка задачі.** Розглянути правове регулювання безпеки транспорту і зокрема питання безпеки автотранспорту. Визначити особливості транспортного законодавства.

**Результати досліджень.** У науковій літературі відзначено, що дотепер на законодавчому рівні ще не визначено пріоритетних напрямів державної політики забезпечення безпеки транспорту і автотранспорту взагалі, а саме: стратегічних орієнтирів розвитку сфери дорожньої безпеки; не окреслено в конкретній кількісній формі цілей подолання негативних явищ на автомобільному транспорті; немає державного органу, відповідального за стан управління дорожньою безпекою в країні; не розроблено нормативних технологій перетворення цілей забезпечення дорожньої безпеки на конкретний предметний результат; відсутні ефективні вимірники результату управління безпекою автотранспорту; не вивчено механізм фінансування проєктів, спрямованих на підвищення пропускну здатності доріг, удосконалення засобів організації дорожнього руху, ліквідацію аварійно небезпечних ділянок та місць концентрації ДТП [7].

Останніми роками спостерігається помітна активізація нормотворчої діяльності в транспорт-

ній сфері [8]. Зокрема, варто згадати: закони України «Про автомобільний транспорт» (05.04.2001), «Про автомобільні дороги» (08.09.2005); «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» (24.09.2008); укази Президента України «Про заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні» (12.11.2004), «Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху» (20.11.2007), «Про додаткові заходи щодо запобігання дорожньо-транспортним пригодам» (17.06.2008); численні постанови Кабінету Міністрів, якими внесено зміни до Правил дорожнього руху, прийнято закони України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплати страхового відшкодування» (17.02.2011), «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо скасування талона до посвідчення водія та вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» (17.03.2011) та «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо усунення надмірного державного регулювання у сфері автомобільних перевезень» (05.07.2011).

Неабиякий негативний вплив на стан безпеки автотранспорту в країні справляє також відсутність планувально-стратегічних заходів з подолання дорожньо-транспортної аварійності. Зокрема, недостатньо розробленим залишається програмний аспект державної політики безпеки дорожнього руху. Переважна більшість прогнозів, закладених у зміст концептуальних, програмних та інших нормативно-правових документів з питань дорожньо-транспортної безпеки, мають безальтернативний характер [10].

Для виправлення ситуації в попередні роки вживали заходів щодо реалізації двох цільових програм: Програми забезпечення безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки транспортних засобів, затвердженої Постановою Кабінету Міністрів № 456 від 6 квітня 1998 року, та Державної програми забезпечення безпеки руху на автомобільних дорогах, вулицях міст, інших населених пунктів і залізничних переїздах на 2003–2007 роки, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів № 56-р від 29 січня 2003 року. Проте жодна з них не досягла заявлених цілей. На жаль, Концепція Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2009–2012 роки № 1384-р від 30 жовтня 2008 року також не передбачила програмного комплексу заходів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Усе це свідчить про потребу якнайшвидшого вироблення Державної цільової програми підвищення безпеки автотранспорту та безпеки дорожнього руху в Україні на довгостроковий

період, метою якої має бути визначення принципів, положень та основних напрямів максимального усунення негативних чинників, зменшення кількості фатальних випадків унаслідок ДТП, підвищення рівня безпеки автотранспорту, створення перспективної системи реалізації основних завдань діяльності органів влади у сфері дорожнього руху [9].

Для подальшого розгляду проблематики слід згадати, що для створення державного контролю у сфері транспорту в Україні було пройдено довгий шлях. Так, після розпаду СРСР в Україні, як незалежній державі в 1992 році було створено Міністерство транспорту України, а в його складі департаменти за усіма видами транспорту, в тому числі і департамент автомобільного транспорту.

Відповідно до Указу Президента України від 11.09.1995 № 826/95 в структурі Міністерства транспорту України було ліквідовано департамент автомобільного транспорту та утворено Державний департамент автомобільного транспорту України, як органа державної виконавчої влади, підвідомчий Міністерству транспорту України.

На базі Державного департаменту автомобільного транспорту України, який вирішено було ліквідувати, відповідно до Указу Президента України від 13.03.1999 № 250/99 була утворена Державна адміністрація автомобільного транспорту України, яку відповідно до Указу Президента України від 15.12.1999 № 1573/99 також ліквідували, а її функції поклали на Міністерство транспорту та зв'язку України.

Постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 2000 року № 586 у складі Міністерства транспорту на базі Державної адміністрації автомобільного транспорту був утворений Державний департамент автомобільного транспорту. Постановою Кабінету Міністрів України від 23 липня 2008 року № 681 «Питання державного управління в галузі автомобільного транспорту» на базі ліквідованого Державного департаменту автомобільного транспорту була утворена Державна адміністрація автомобільного транспорту.

Державна адміністрація автомобільного транспорту була ліквідована відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 28 березня 2011 року № 346 «Про ліквідацію урядових органів» в зв'язку з утворенням відповідно до Указу Президента України від 09.12.2010 № 1085/2011 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» Державної автотранспортної служби України.

Нарешті, відповідно до Указу Президента України від 06.04.2011 № 370/2011 «Питання оптимізації системи центральних органів виконавчої влади» на базі Державної автотранспортної служби України була утворена Державна інспекція України з безпеки на наземному транс-

порті. Указом Президента України від 06.04.2011 № 387/2011 також було затверджено Положення про Державну інспекцію України з безпеки на наземному транспорті.

Відповідно до Положення, Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті (Укртрансінспекція) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури України. Укртрансінспекція у своїй діяльності керується Конституцією та законами України, актами Президента України та Кабінету Міністрів України, наказами Міністерства інфраструктури України, іншими актами законодавства України, а також дорученнями Президента України та Міністра інфраструктури України [1–6].

Укртрансінспекція входить до системи органів виконавчої влади і забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки: на автомобільному транспорті загального користування, на перевезення яким видано ліцензію; міському електричному; залізничному транспорті; експлуатації автомобільних доріг загального користування (далі – автомобільний, міський електричний, залізничний транспорт та ведення дорожнього господарства).

Щодо контролю у сфері безпеки транспорту, то в сучасних умовах він здійснюється на основі транспортного законодавства [14]. Управління транспортом регулюється законами, кодексами, статутами, положеннями про окремі види транспорту. Можна визначити наступні особливості транспортного законодавства [12]:

1. Міжгалузевий характер – до складу норм у сфері транспортної діяльності відносяться норми публічного (конституційного, адміністративного, фінансового, господарського, кримінального) та приватного (цивільного, цивільного процесуального) права.

2. Комплексність – містяться норми кількох галузей права, які регулюють різні за своїм видовим змістом суспільні відносини, що становлять порівняно самостійну сферу суспільного життя.

3. Наявна кількість нормативно-правових актів у сфері транспортної діяльності.

4. Має певну структуру, складається з окремих інститутів, які також є комплексними (об'єднують нормативні розпорядження кількох галузей законодавства, наприклад: дорожнє законодавство; залізничне; повітряне; водне; законодавство, що регулює діяльність трубопровідного транспорту). Інститути виділені за ознакою уособленості певної групи юридичних норм, які регулюють суспільні відносини конкретного виду.

При цьому ієрархічну вертикальну структуру нормативно-правових актів, які містять норми адміністративного права та регулюють виконавчо-розпорядчу діяльність (джерела адміністративного права), складають такі акти:

Конституція України (Основний Закон); законодавчі акти України: закони, кодекси, положення, статuti та інші кодифіковані акти управлінського змісту; постанови Верховної Ради України, які містять адміністративно-правові норми організаційно-правового характеру; укази та розпорядження Президента України; нормативні акти органів виконавчої влади України: нормативні постанови та розпорядження Кабінету Міністрів України; положення, правила, інструкції, інші акти, затверджені постановою Кабінету Міністрів України; нормативні накази міністрів, керівників інших центральних органів виконавчої влади; нормативні накази керівників державних підприємств, установ, організацій; нормативні акти місцевих рад, їх виконавчих органів (наприклад, рішення, які встановлюють правила, за порушення яких передбачена адміністративна відповідальність); розпорядження місцевих державних адміністрацій (їх голів); міжурядові угоди України із іншими державами та міжнародно-правові акти, ратифіковані і визнані Україною, які містять норми адміністративного права; акти Конституційного Суду України.

Особливо слід відзначити, що в Україні має місце так зване «транспортне право» – сукупність правових норм, що регулюють суспільні відносини, які виникають у зв'язку з організацією та діяльністю транспортних підприємств, відносини між транспортними підприємствами та їх численною клієнтурою, а також між самими підприємствами як одного, так і різних видів транспорту [11]. Але транспортне право не може бути виділене в самостійну галузь, незважаючи на наявність статутів і кодексів на транспорті, а також великої кількості нормативного матеріалу, що регулює відносини у цій сфері. Поява нової галузі права можливе лише там, де створені положення, які відображають загальні принципи і методи регулювання для усіх норм. Якщо це неможливо, то не можна вважати наявність самостійної галузі права. Тобто майнові відносини, що виникають у зв'язку з діяльністю транспортних підприємств (вони і є об'єктом транспортного права), підпорядковані загальним засадам цивільного законодавства, а найважливіший розділ транспортного права – договір перевезення – являє собою інститут цивільного права. Транспортне право визначається предметом і методом, характерними в своїй більшості для цивільного, адміністративного, трудового права, які не відображають єдиних особливостей, характерних тільки для транспортного права.

З точки зору принципів побудови української системи права, транспортне право в Україні не є самостійною галуззю, як, наприклад, адміністративне, цивільне, трудове, кримінальне право. Це комплексна галузь, оскільки в транспортному праві є норми, які за своєю природою є адміністративними, цивільними, трудовими й ін.,

що пояснюється специфікою регульованих транспортним правом суспільних відносин. Норми, що входять в транспортне право, не пов'язані єдиним методом і механізмом регулювання. Майже всі вони мають прописку в основних галузях. Предметом транспортного права є суспільні відносини, пов'язані з транспортуванням вантажів, пасажирів, багажу і виникають у транспортних організацій та індивідуальних перевізників з клієнтурою, а також між самими перевізниками як одного, так і різних видів транспорту при здійсненні перевізного процесу.

Суб'єктами регульованих в транспортному праві відносин є перевізники, адміністративно-господарські підрозділи транспорту, клієнтура, органи управління транспортом. Тобто в основу формування системи транспортного законодавства покладено предмет транспортної діяльності: надання послуг та виконання робіт з перевезення транспортними засобами пасажирів та різних вантажів, багажу, пошти як в комерційних, так і некомерційних цілях; виконання різних функцій із використанням транспортних засобів; експлуатація шляхів сполучення загального користування, технічне обслуговування та ремонт транспортних засобів; експлуатація громадянами у особистих цілях на шляхах сполучення загального користування транспортних засобів, які ними використовуються.

Адміністративно-правовий аспект у сфері транспорту має наступні ознаки: зв'язок між суб'єктами правовідносин, що виникає на основі норм адміністративного права; реалізація через суб'єктивні права та обов'язки суб'єктів правовідносин; підтримання примусовою силою держави; індивідуалізований характер. Елементами адміністративних правовідносин у транспортній сфері виділені: суб'єктивні права та обов'язки; суб'єкти права; об'єкти адміністративних правовідносин.

Об'єктом адміністративних правовідносин у транспортній сфері може бути визначена поведінка суб'єктів адміністративних правовідносин, яка здійснюється для задоволення потреб у перевезеннях. Юридичні обов'язки у правовідносинах знаходяться усередині правового зв'язку і мають значення захисту тоді, як суб'єктивне право, як право на активні дії, виходить за межі правового зв'язку [11].

Результати досліджень свідчать, що головним завданням нормативно-правового забезпечення функціонування та безпеки транспорту мають бути: науково обґрунтоване розмежування повноважень між органами управління галуззю та органами державної влади, які здійснюють регуляторну діяльність; запровадження ринкових механізмів; розв'язання існуючих протиріч між інтересами виробників послуг і споживачів.

Підсумовуючи слід зазначити, що при розглядуправового регулювання безпеки транс-

порту, і особливо автотранспорту та дорожнього руху, необхідно звертати особливу увагу на функції державного контролю у сфері транспорту, які мають наступні основні риси: є зовнішнім проявом властивостей об'єкту контролю; є проявом суспільних відносин у транспортній сфері; мають цілеспрямований, самостійний характер, об'єктивно необхідний для здійснення процесу контролю; реалізуються певними методами; характеризують зміст діяльності щодо контролю транспортної сфери [13].

**Висновки.** Викладене зайвий раз переко-нує у важливості сфери безпеки транспорту як інтегральної складової національної безпеки. Тобто однією з найбільш важливих і актуальних проблем перед транспортним комплексом в даний час є опрацювання нової редакції адміністративно-правових документів з урахуванням здобутків сучасної наукової думки, забезпечення балансу інтересів усіх учасників транспортного процесу, посилення впливу механізмів державного контролю на діяльність сфери транспорту, забезпечення реалізації державної політики розвитку безпеки транспорту України.

У зв'язку з цим, рішення проблем безпеки автотранспорту та запобігти дорожньо-транспортному травматизму в країні можна лише налагодивши постійну взаємодію всіх зацікавлених міністерств, відомств, організацій, а головне – на державному рівні вести політику безпеки дорожнього руху.

Складовими розв'язання цієї проблеми є: створення системи державних стандартів у сфері забезпечення безпеки автотранспорту та безпеки дорожнього руху з урахуванням міжнародних вимог і угод; поліпшення координації діяльності органів виконавчої влади в цій сфері; приведення заходів адміністративної і кримінальної відповідальності за порушення правил дорожнього руху в відповідність до суспільної небезпеки цих порушень; удосконалення контрольно-наглядової діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; удосконалення технічного регулювання на автомобільному і міському громадському транспорті для забезпечення конструктивної та експлуатаційної безпеки транспортних засобів; розвиток і поліпшення стану вулично-шляхової мережі, удосконалення засобів організації дорожнього руху; прищеплення дітям дошкільного та шкільного віку стійких навичок правильної поведінки як учасників дорожнього руху; підвищення рівня вимог до організацій, що навчають майбутніх водіїв керувати автомобілем; розвиток систем своєчасного виявлення ДТП і надання першої медичної допомоги потерпілим; технічне вдосконалення залізничних переїздів; розвиток і вдосконалення механізмів страхування для гарантованого відшкодування збитків від ДТП; здійснення комплексу наукових заходів, спрямованих на оптимізацію досліджень найактуальніших проблем безпеки дорожнього руху в Україні.

#### **Список використаної літератури:**

1. Конституція України. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1996, № 30, ст. 141.
2. Закон України «Про транспорт». Введено в дію Постановою ВР N 233/94-ВР від 10.11.94, ВВР, 1994, N 51, ст.447 із змінами і доповненнями.
3. Закон України «Про автомобільний транспорт». Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, N 22, ст.105 ) { В редакції Закону N 3492-IV від 23.02.2006, ВВР, 2006, N 32, ст.273 } із змінами і доповненнями.
4. Указ Президента України «Про Положення про Державну інспекцію України з безпеки на наземному транспорті, із змінами, внесеними згідно з Указом Президента N 506/2013 від 11.09.2013
5. Розпорядження КМУ від 15. 12. 2010 р. № 2264-р. «Про підписання Угоди про фінансування програми «Підтримка впровадження транспортної стратегії України» [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://document.ua/pro-pidpisannja-ugodi-pro-finansuvannja-programi-pidtrimka-v-doc40948.html>.
6. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 року № 2174-р. «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року»
7. Богатирьова Р. В. Вступне слово / Р. В. Богатирьова // Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (Донецьк, 15 жовтня 2010 року). — Донецьк: ООО «Цифровая типографія», 2010. — 406 с.
8. Бесчастний В. М. Державне управління в сфері безпеки дорожнього руху: [монографія] / Бесчастний В. М. — Донецьк: ДЮІ ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка, 2011. — 476 с.
9. Бесчастний В. М. Державна політика транспортної безпеки України: актуальні питання реалізації / В. М. Бесчастний, А. О. Собакарь // Віче. — 2010. — № 4. — С. 2—5.
10. Гуржій Т. О. Інституційний аспект державної політики безпеки дорожнього руху / Т. О. Гуржій // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності. — 2010. — № 1. — С. 103—111.
11. Луканін О. В. Транспортне право України: судова практика: Навчальний посібник / авторитетні укладачі О. В. Луканін, В. В. Родіна, А. М. Смирнов, М. Л. Шелухін; за ред. доктора юрид. наук, доц. М. Л. Шелухіна. — Донецьк: Вид-во «Ноулідж» (донецьке відділення), 2011. — 353 с.
12. Правове регулювання сфери транспорту в Європейському Союзі та в Україні: у 2-х т. / Ред. В. Г. Дідик, М-во юстиції України, Державний департамент з питань адаптації законодавства. — К. :

Ніка-Прінт, 2006.

13. Развадовський В. Функції державного управління транспортною системою України / В. Развадовський // Право України. — 2004. — № 5. — С. 121–126.

14. Ткаченко А. Державне регулювання діяльності в галузі транспорту / А. Ткаченко // Вісник Національної академії державного управління при Президентіві України. — 2004. — № 2. — С. 271–277.

### **Степанов А. В. Правовое регулирование безопасности транспорта**

*В статье рассматривается правовое регулирование безопасности транспорта и в частности вопрос безопасности автотранспорта. Определены особенности транспортного законодательства. Отмечено, что в последние годы наблюдается заметная активизация нормотворческой деятельности в транспортной сфере, но на законодательном уровне еще не определены приоритетные направления государственной политики обеспечения безопасности автотранспорта. Сделан взвод о том, что одной из наиболее важных и актуальных проблем перед транспортным комплексом является разработка новой редакции административно-правовых документов с учетом достижений современной научной мысли.*

**Ключевые слова:** транспорт, автотранспорт, безопасность, нормативно-правовые документы.

### **Stepanov A.V. Legal regulation of transport safety**

*The article considers legal regulation of transport safety and, in particular safety of motor transport. The article defines some features of traffic laws. It is pointed out that there has been a remarkable activation of legislative activities in transport sector in recent years, but no major priorities of state policy on ensuring traffic safety have yet been defined by law.*

*It is noted that transport safety and, in particular safety of motor transport is based on legal, economic, organizational and social principles provided by laws, codes, statutes and other national and international regulations. Under these conditions a review of state laws on traffic safety management is extremely important.*

*It is shown that no major priorities of state policy for ensuring motor transport safety have yet been defined by law. In particular, strategic guidelines of development of the road safety field are not defined; the objectives of traffic accidents overcoming are not quantified; there is no state body that is responsible for traffic safety management in the country; regulatory technologies for transformation of traffic safety objectives to particular result are not developed; there are no effective standards for motor transport safety management; the mechanism of financing the projects aimed at traffic capacity increasing, at improvement of traffic management facilities, at elimination of danger areas and traffic accident clusters is not studied.*

*It is concluded that one of the most important and urgent problems for transport complex is to process a new edition of administrative and legal documents with respect to achievements of modern science. It is necessary to balance the interests of all road traffic parties, to strengthen influence of the mechanisms of state control on transport sector activities, to promote implementation of national policy for development of transport safety of Ukraine.*

**Keywords:** transport, motor transport, safety, regulatory and legal documents.

Стаття надійшла в редакцію 26.03.2015р.

Рецензент: д.т.н., професор Гецович Є.М.