

### *Література*

1. Віхров О. П. Предмет господарського права за господарським кодексом України [Електронний ресурс] / О. П. Віхров. – Режим доступу : <http://www.pravoznaves.com.ua/period/article/1710/%C2>.
2. Демченко С. Господарський кодекс України має залишатися стрижнем господарського законодавства [Електронний ресурс] / С. Демченко // Голос України. – 2008. – № 208. – Режим доступу : <http://www.golos.com.ua/>.
5. Денисенко О. В. Сучасний стан господарського законодавства та шляхи його вдосконалення [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.hozpravo.com.ua/conferences/arhiv/uchastnik.php?ELEMENT\\_ID=208&ID=233](http://www.hozpravo.com.ua/conferences/arhiv/uchastnik.php?ELEMENT_ID=208&ID=233).
6. Коваль Володимир. Вирішення колізій між загальними положеннями Господарського кодексу про договори, зобов'язання та відповідальність і положеннями Цивільного кодексу про окремі види зобов'язань [Електронний ресурс] / Коваль Володимир // Віче. – 2011. – № 18. – Режим доступу : <http://www.viche.info/journal/2707/>.
7. Прилуцький Р. Б. До проблеми розмежування предметів господарського та цивільного права / Р. Б. Прилуцький // Юридична наука. – 2011. – № 6. – С. 58–67.

УДК 346.7:347.763 (043.2)

**Волкова А. В.**, здобувач,  
НДІ ППП ім. Ф.Г. Бурчака НАПрН України,  
м. Київ, Україна

### **ПРАВОВЕ СТАНОВИЩЕ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВІЗНИКІВ**

Стаття 6 Закону України «Про транспорт» передбачає що перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, надання інших транспортних послуг, експлуатація і ремонт шляхів сполучення здійснюються залізницями, пароплавствами, суб'єктами господарювання у морських портах, автомобільними, авіаційними, дорожніми підприємствами та організаціями, якщо це передбачено їх статутами. Тут введено такі категорії, які є чисто транспортними і ігнорується загальні положення про суб'єктів господарювання: а) учасники господарських правовідносин, що реалізують господарську компетенцію, мають відокремлене майно і несуть відповідальність за своїми зобов'язаннями (ч.1 ст. 55 ГК України); б) господарські організації (п.1 ч.2 ст. 55 ГК), які у подальшому названі підприємствами; громадяни України, іноземці та особи без громадянства (краще б вказати – фізичні особи<sup>10</sup>, як у ст.2 ЦК України), що зареєстровані як підприємці (п.2 ч.2 ст. 55 ГК).

<sup>10</sup> З огляду на наведене п.2 ч.2 ст. 55 ГК слід викласти у редакції : «фізичні особи, які зареєстровані як суб'єкти підприємництва відповідно до чинного законодавства чи здійснюють господарську діяльність з дотриманням його вимог»

При тому, у ст. 6 зазначеного закону, йдеться про те, що лише підприємства транспорту здійснюють перевезення та надання послуг на основі державних контрактів, державних замовлень і договорів на перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти з урахуванням економічної ефективності провізних та переробних можливостей транспорту.

Таке положення не безспірне, оскільки ігнорує інших перевізників, зокрема фізичних осіб підприємців, які не створили підприємства, але здійснюють перевезення. Можна передбачити, що законодавець тим намагався створити належні умови для перевезень, оскільки тільки організації мають змогу забезпечити належний стан транспортних засобів. Окрім того, перевозять вантажі і підприємства та в фізичні особи, що не зареєстровані як суб'єкти підприємництва.

Не досить для цього годиться і ст. 306 ГК України, яка у ч.3 вказує що перевезення вантажів здійснюють вантажний залізничний транспорт, автомобільний вантажний транспорт, морський вантажний транспорт та вантажний внутрішній флот, авіаційний вантажний транспорт, трубопровідний транспорт, космічний транспорт, інші види транспорту. Навряд чи це слід вказувати: це і само собою розуміється і йдеться чим перевозиться, що відображає технологічну сторону. Первозять вантажі суб'єкти господарювання, які використовують для цього вантажний транспорт та засоби перевезення вантажів.

Більш вдало щодо перевізників визначився Закон України «Про автомобільний транспорт» де вказано, що автомобільний перевізник – фізична або юридична особа, яка здійснює на комерційній основі чи за власний кошт перевезення пасажирів чи (та) вантажів транспортними засобами. Йдеться про те, що законодавець тут розширив коло перевізників за рахунок надання права на перевезення вантажів автомобільним транспортом фізичним особа, але не до кінця.

Зокрема, тут вказано поняття «автомобільний самозайнятий перевізник» як це фізична особа – суб'єкт господарювання, яка здійснює на комерційній основі чи за власний кошт перевезення пасажирів на таксі без застосування праці найманих водіїв. Звертаємо увагу, що такий перевізник вправі здійснювати лише перевезення пасажирів на таксі, що на наш погляд, не тільки обмежує, можливість самозайнятих перевізників здійснювати вантажні перевезення, але й права фізичних осіб на їх перевезення (формальний бік вантажних перевезень). Зокрема, йдеться про сільські населенні пункти, де транспортних організацій нема, а населення має вантажні транспортні засоби.

На основі наведеного вважаємо за потрібне частину 3 ст. 306 ГК викласти у редакції: «Перевезення вантажів здійснюють суб'єкти господарювання, які відповідно до вимог чинного законодавства, спеціалізуються на автомо-

більших перевезеннях, а також інші власники вантажних транспортних засобів, за умови дотримання вимог чинного законодавства». Така редакція є виправдана з огляду на відсильний характер більшості статей ГК України, подальше уточнення правового становища перевізників спеціальними актами законодавства про транспорт, необхідність усунути прогалину чинного законодавства та розблокувати можливості для дрібних вантажних перевезень в населених пунктах де немає транспортних підприємств, а є нагальна потреба у дрібних вантажних перевезеннях. Тут перевізники як власники транспортних засобів водночас є водіями і вантажниками.

Щодо автомобільного транспорту, а про нього йдеться насамперед, то в Законі України «Про автомобільний транспорт» розшити повноваження автомобільного самозайнятого перевізника здійснювати на комерційній основі чи за власний кошт перевезення не тільки пасажирів на таксі без застосування праці найманих водіїв, але й перевезення вантажів.

Таким чином: наразі у законодавстві про транспорт є низка недоліків, які не тільки обмежують коло суб'єктів перевезень вантажів, але й є перепорою для здійснення права на перевезення вантажів дрібним вантажовідправниками. Лібералізація підходів до кола вантажних перевізників у запропонованому нами напрямку тільки сприятиме здійсненню прав фізичних осіб і оформить фактично і вже давно існуючі правовідносини у правовому полі. Головне, що дотримувались вимоги чинного законодавства і перевізники виконували свої приватні та публічні обов'язки.

Цей підхід є виправданим і забезпечує врівноваження інтересів учасників правовідносин із перевезення вантажів автомобільним транспортом та суспільства.

УДК 346.9.(043.2)

**Гаврилішин А. П.**, к.ю.н., доцент,

**Глоба Т. С.**, студентка,

Національний університет ДПС України, м. Ірпінь, Україна

### **МИРОВА УГОДА МІЖ СУБ'ЄКТАМИ ГОСПОДАРСЬКИХ ПРАВОВІДНОСИН**

Досить тривалий час законодавство про банкрутство усіх держав світу розглядає мирову угоду як самостійну процедуру банкрутства. Проте з прийняттям в 1992 році Закону України «Про банкрутство». Ця процедура не діяла до прийняття в 1999 році нової редакції закону, так як не була передбачена законодавством. У діючій редакції Закону України «Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом» від 22.12.2011