

Господарський кодекс України у ст. 239 встановлює такі види адміністративно-господарських санкцій: вилучення прибутку (доходу); адміністративно-господарський штраф; стягнення зборів (обов'язкових платежів); застосування антидемпінгових заходів; припинення експортно-імпортних операцій; застосування індивідуального режиму ліцензування; припинення дії ліцензії (патенту) на здійснення суб'єктом господарювання певних видів господарської діяльності; анулювання ліцензії (патенту) на здійснення суб'єктом господарювання окремих видів господарської діяльності; обмеження або зупинення діяльності суб'єкта господарювання; скасування державної реєстрації та ліквідація суб'єкта господарювання.

В юридичній літературі неодноразово зверталась увага на проблемні питання стосовно видів адміністративно-господарських санкцій. Так, на думку

М. Лук'янця, значна частина санкцій, наведених у цьому переліку, за своїм змістом не відповідає визначенню адміністративно-господарських санкцій у ст. 238 ГК України [7, с.12]. Разом із цим доречною в цьому випадку є точка зору В.С. Щербини, яка полягає в тому, що нечіткість і неповнота визначення в ч. 1 ст. 238 ГК України мети застосування адміністративно-господарських санкцій (в тому числі і відсутність вказівки на каральну функцію застосування цих санкцій) не повинні слугувати головним (визначальним) критерієм віднесення тих або інших заходів впливу до адміністративно-господарських санкцій, а також протиставлення їх заходам юридичної відповідальності [8, с. 184].

Оскільки однією зі сторін у цих відносинах є орган державної влади або орган місцевого самоврядування, а відносини складаються у сфері господарювання, вони є адміністративно-господарськими, в яких поєднуються елементи публічного і приватного права.

Питання накладення адміністративно-господарських санкцій регулюється не лише Господарським кодексом, цілою низкою законів України встановлено таку адміністративно-господарську санкцію, як *призначення тимчасового керуючого (адміністрації)*.

Так, Державна комісія з цінних паперів та фондового ринку має право призначати тимчасово (до двох місяців) керівників фондових бірж, депозитаріїв та інших установ інфраструктури фондового ринку (п. 16 ст. 8 ЗУ "Про державне регулювання ринку цінних паперів"); правом відсторонювати керівництво від управління фінансовою установою та призначати тимчасову адміністрацію наділена Державна комісія з регулювання ринків фінансових послуг України (п.5 ч. 1 ст. 40 ЗУ "Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових по-

слуг"; Національний банк України має право призначати тимчасову адміністрацію у випадках, встановлених ст. 75 ЗУ "Про банки і банківську діяльність"

Отже, правове регулювання адміністративно-господарських санкцій потребує подальшого вдосконалення шляхом можливої уніфікації норм різних законів та взаємоузгодження їх з нормами Господарського кодексу України, а практика застосування зазначених санкцій – аналізу з метою виявлення ефективності їх застосування.

### *Література*

1. Господарський кодекс України від 16.01.2003 № 436-IV.
2. Закон України "Про державне регулювання ринку цінних паперів" від 30.10.1996 № 448/96-ВР.
3. Закон України "Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг" від 12.07.2001 № 2664-III.
4. Закон України "Про банки і банківську діяльність" від 07.12.2000 № 2121-III.
5. Закон України "Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні" від 21.03.91 р. № 875-XII.
6. Подцерковный О. П. Хозяйственно-правовые санкции / О. П. Подцерковный // Хозяйственное право Украины / Под ред. А. С. Васильева, О. П. Подцерковного. – [2-е изд., перераб. и доп.] – Х. : ООО "Одиссей", 2006. – С. 263-279.
7. Лук'янець Д. Про правову природу адміністративно-господарських санкцій /Д. Лук'янець // Підприємництво, господарство і право. – 2005. – № 3. – С. 10-15.
8. Щербина В. С. Адміністративно-господарські санкції в системі заходів господарсько-правової відповідальності / В. С. Щербина // Вісник господарського судочинства. – 2006. – № 2. – С. 180-185.

УДК 346.7:656 (043.2)

**Родіна В.В.,**  
к.ю.н.,

Донецький юридичний інституту МВС України, м. Донецьк, Україна

### **ГОСПОДАРСЬКА КОМПЕТЕНЦІЯ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

У праві слово "компетенція" зазвичай означає сукупність юридично встановлених повноважень (прав та обов'язків) керуючого органу, поса-

дової особи; коло питань, з яких вони мають право приймати рішення. Зона повноважень тих чи інших органів та осіб встановлюється законами, іншими нормативними актами, положеннями, інструкціями, статутами [1, с. 244].

Виходячи з такого визначення, господарська компетенція підприємств міського електротранспорту визначається законодавством, статутними документами та договорами, укладеними з іншими підприємствами, установами та організаціями.

Для визначення компетенції підприємств міського електротранспорту необхідно з'ясувати їх контрагентів, по відношенню до яких у них виникають права та обов'язки. У Законі України "Про міський електричний транспорт" розділ IV названо "Відносини місцевих органів виконавчої влади та інших замовників з перевізниками щодо організації надання транспортних послуг". А отже, місцеві органи виконавчої влади є одним із замовників (слід зазначити, що дане питання вимагає уточнення. Пропонується вважати основним суб'єктом права, який використовує внутрішні економічні ресурси території та зовнішні господарські зв'язки, реалізує господарську правосуб'єктність власне місто. А місто набуває права та обов'язки в особі органів місцевого самоврядування, спрямовуючи результати діяльності на задоволення потреб територіальної громади [2, с. 391]). Хоча можуть бути й інші замовники та інші контрагенти.

Крім замовників можуть діяти посередники між замовником та перевізником – оператори ринку перевезень. Зазвичай вони знаходяться у зв'язку і з першими, і з другими. Під операторами ринку російські вчені пропонують розуміти транспортні організації, що реалізують послуги пасажирського транспорту населенню і виконують пов'язані із цим технологічні обслуговування пасажирів: попередній і поточний касовий продаж квитків, збір виторгу, диспетчерське управління перевезеннями, надання комплексу послуг на вокзалах. У міжміському та приміському сполученні функції оператора здійснюють спеціалізовані підприємства, що мають у своєму розпорядженні лінійні споруди і знаходяться у договірних відносинах із власниками транспортних засобів. На міських і частині приміських перевезень функції оператора виконують муніципальні диспетчерські служби і самі власники засобів пасажирського транспорту [3, с. 28]. Оператором ринку міського електротранспорту є муніципальні диспетчерські служби, оскільки приватний власник на цьому ринку відсутній. Наявність операторів є необхідною з точки зору більш професійного виконання своїх завдань окремо перевізником, і окремо оператором. Це сприяє підвищенню якості обслуговування пасажирів.

Правовідносини між замовниками та підприємствами – перевізниками регулюються в основному договором про організацію надання транспортних послуг, яким визначаються обсяги і якість транспортних послуг за маршрутами (лініями) згідно з розкладом руху, вартість перевезення пасажирів, обов'язки та права сторін, порядок та строки проведення розрахунків, інші умови надання транспортних послуг. Компетенція, визначена цим договором, існує протягом одного року – таким є строк дії договору.

Досвід розвинених країн Європи, а також США та інших держав із ринковою економікою підтверджує, що неможливо досягти більш ефективних і високих показників рівня послуг без конкурсів і тендерів. Уся проблема полягає в утворенні продуманої та виваженої системи конкурсів, заснованих на об'єктивних оцінках рівня претендентів і ухвалення приватних рішень з максимальним виключенням суб'єктивних підходів [4, с. 31]. В Україні також передбачається укладення договору про організацію надання транспортних послуг на конкурсній основі. Інша річ, що часто у замовника немає альтернативи у виборі перевізника міським електротранспортом. Хоча, якщо зробити спробу оголошення конкурсу, – можливо хоча б в одному чи декількох містах України могли б з'явитися нові претенденти, готові інвестувати у засоби міського електротранспорту.

Слід сказати, що визначення компетенції підприємств міського електротранспорту виглядає складнішим, ніж визначення компетенції підприємств, що здійснюють перевезення іншими видами транспорту. В окремих випадках вченими та практиками міському електротранспорту приділяється недостатньо уваги.

Проте, законодавство, що визначає компетенцію підприємств міського електротранспорту частково існує, а частково формується. Прогалини у законі необхідно виявляти та усувати.

Метою господарсько-правового регулювання у сфері діяльності підприємств міського електротранспорту є розробка, винайдення та запровадження оптимальних механізмів впливу на всіх суб'єктів сфери діяльності підприємств міського електротранспорту, що дозволить надавати послуги з перевезень вантажів, пасажирів і багажу із мінімальними витратами електроенергії та запчастин і забезпеченням максимального рівня безпеки пасажирів та інших учасників перевізного процесу.

#### *Література*

1. Барихин А. Б. Большой юридический энциклопедический словарь / А. Б. Барихин. – М.: Книжный мир, 2004. – 720 с.

2. Джабраїлов Р. А. Територіальна громада міста та місто у сфері господарювання / Р. А. Джабраїлов // Вісник Донецького національного університету, Сер. В: Економіка і право.– 2008.– Вип. 2.– С. 386-394.

3. Найденов Н. Маркетинговий аналіз регіонального ринка пасажирських перевозок / Н. Найденов, Д. Астафьев // Маркетинг.– 2003.– № 1 (68).– С. 28-36.

4. Блудян Н. Реформирование пассажирского транспорта (В порядке обсуждения) / Н. Блудян // Автомобильный транспорт.– 2005.– № 2.– С. 29-31.

УДК 656.7.073.376.14 (043.2)

Шевченко М.І.,  
юрист,

адвокатське об'єднання "Денисенко і Партнери", м. Ірпінь, Україна

### ЗАГАЛЬНІ ЗАСАДИ ЗАХОДІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВИКОНАННЯ ГОСПОДАРСЬКИХ ДОГОВОРІВ З ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ

Наділення підприємств і громадян свободою господарської діяльності та підприємництва дало поштовх до розгортання сфери майнових відносин та урізноманітнення господарських зв'язків суб'єктів підприємницької діяльності як у внутрішньому обороті країни, так і при здійсненні ними зовнішньоекономічної діяльності.

Найбільш доцільною і адекватною вільним ринковим відносинам правовою формою опосередкування таких відносин є господарський договір, адже результати підприємницької діяльності реалізуються на ринку товарів і послуг на договірних засадах.

Як зазначає В.В. Луць транспортні договори поділяються на основні та допоміжні. Основні транспортні договори опосередковують головну сферу взаємовідносин транспортних організацій і клієнтури (перевезення вантажу, буксирування тощо). Допоміжні договори сприяють нормальній організації перевізного процесу (на організацію перевезень, експлуатацію під'їзних колій, подачу і забирання вагонів, вузлові угоди тощо) [1, с. 106].

За договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату (ч. 1 ст. 909 ЦК, ч. 1 ст. 307 ГК). Це так званий разовий (реальний) договір на перевезення конкретного вантажу. Перевізник і власник (володілець) вантажів у разі потре-

би, здійснювати систематичні перевезення можуть укласти довгостроковий договір, за яким перевізник зобов'язується у встановлені строки приймати, а власник (володілець) вантажів – подавати до перевезення вантажі у встановленому обсязі. У цьому договорі визначаються обсяги, строки та інші умови надання транспортних засобів і подання вантажів для перевезення, порядок розрахунків та інші умови перевезень. Залежно від виду транспорту, яким передбачається систематичне перевезення вантажів, укладаються такі довгострокові договори: довгостроковий – на залізничному і морському транспорті, навігаційний – на річковому транспорті (внутрішньому флоті), спеціальний – на повітряному транспорті, річний – на автомобільному транспорті. Порядок укладення довгострокових договорів встановлюється відповідними транспортними кодексами, статутами або правилами перевезень (ст. 914 ЦК, частини 3 і 4 ст. 307 ГК).

Зобов'язання з перевезення конкретного вантажу виникає з договору перевезення, що його укладають у момент прийняття перевізником від відправника вантажу разом з відповідним транспортним документом (накладною тощо). Цей документ, по суті, є письмовою формою договору перевезення вантажу. В ньому зазначаються найголовніші умови: найменування учасників, характеристика вантажу, дата прийняття його до перевезення тощо.

Належне виконання сторонами обов'язків, які випливають з договору перевезення або норм транспортного законодавства, має наслідком припинення зобов'язання з перевезення вантажу та досягнення учасниками мети договору.

На думку авторів, кожне виконання за зобов'язанням характерне тим, що воно являє собою вольові діяння, спрямовані на припинення зобов'язання. Та, на жаль, домогтися цього не завжди вдається. Існує ряд об'єктивних і суб'єктивних факторів, які впливають на розлад господарських зв'язків, знижують загального рівня виконавчу дисципліну суб'єктів господарювання, негативно позначаються на правилах перевізного процесу, призводять до крадіжок і псування вантажів на транспорті, прострочення доставки їх споживачам та інших правопорушень. У зв'язку з цим важливу роль покликані відігравати заходи забезпечення виконання договорів перевезення.

Забезпечення виконання зобов'язання є традиційним інститутом зобов'язального права, відомим ще з часів римського права. Він включає ряд заходів забезпечувального характеру, спрямованих на стимулювання боржника до належного виконання обов'язку та створення для кредитора додаткових гарантій виконання зобов'язання.