

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ ЮРИДИЧНИЙ ІНСТИТУТ

На правах рукопису

УДК 346.7:656

РОДІНА Валерія Вікторівна

ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ
ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ
МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ

Спеціальність 12.00.04 – господарське право;
господарсько-процесуальне право

ДИСЕРТАЦІЯ
на здобуття наукового ступеня
кандидата юридичних наук

Науковий керівник -
Деревянко Богдан Володимирович,
кандидат юридичних наук, доцент

Донецьк – 2012

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ	3
ВСТУП	4
РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПРАВОВІДНОСИН ЗА УЧАСТІ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ	14
1.1. Історія розвитку законодавства, що регулює діяльність підприємств міського електротранспорту	14
1.2. Поняття перевезень пасажирів, вантажів, багажу міським електротранспортом	31
1.3. Досвід зарубіжних країн у правовому регулюванні діяльності підприємств міського електротранспорту	49
Висновки по розділу 1	64
РОЗДІЛ 2. ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВІ ОСНОВИ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ	69
2.1. Господарська компетенція підприємств міського електротранспорту при здійсненні перевезень	69
2.2. Мета й завдання господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту	81
2.3. Правовий режим майна підприємств міського електротранспорту	102
Висновки по розділу 2	119
РОЗДІЛ 3. ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРОЦЕДУРНА ДІЯЛЬНІСТЬ ЗА УЧАСТІ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ	126
3.1. Господарсько-правова та інша відповідальність при здійсненні перевезень підприємствами міського електротранспорту	126
3.2. Процесуальний порядок застосування заходів відповідальності у сфері здійснення перевезень підприємствами міського електротранспорту	150
Висновки по розділу 3	165
ВИСНОВКИ	169
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	178
ДОДАТКИ	208

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ:

№ з/п	Скорочення	Значення
1	АРК	Автономна Республіка Крим
2	АТ	Акціонерне товариство
3	АТП	Автотранспортне підприємство
4	ВР України	Верховна Рада України
5	ГК України	Господарський кодекс України
6	ЖКГ	Житлово-комунальне господарство
7	ЄС	Європейський Союз
8	ІТР	Інженерно-технічні робітники
9	КЗпП України	Кодекс законів про працю України
10	КК України	Кримінальний кодекс України
11	КМУ	Кабінет Міністрів України
12	КУпАП	Кодекс України про адміністративні правопорушення
13	НПА	нормативно-правовий акт
14	РФ	Російська Федерація
15	СНД	Співдружність незалежних держав
16	СПД	Суб'єкт підприємницької діяльності
17	ЦК України	Цивільний кодекс України

ВСТУП

Актуальність теми. Міський електротранспорт з'явився майже одночасно з автомобільним і постійно конкурував з ними. Проте становлення господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту відбувалося складніше, ніж в інших сферах транспорту.

На сьогоднішній день перевезення міським електротранспортом є незамінними в усіх розвинених країнах світу. Порівняно з автомобільними перевезеннями вони є вигіднішими з позицій економіки, екології, безпеки. Більше того, на сьогодні через щільність міського руху зникає остання перевага автомобільного транспорту – швидкість перевезень. При цьому міський електротранспорт крім основної мети спрямований ще й на досягнення такої важливої публічної мети як наповнення місцевого бюджету, адже переважна більшість підприємств міського електротранспорту знаходиться на балансі територіальної громади. Проте в більшості українських міст підприємства міського електротранспорту мають низку проблем, викликаних недосконалістю господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту та самого стану підприємств міського електротранспорту. Першою проблемою є високий рівень зношеності рухомого складу та інших об'єктів, неможливість заміни сучасними засобами; другою – підвищена небезпека для споживачів та висока аварійність порівняно з іноземними підприємствами; третьою – обов'язок безкоштовного перевезення значної кількості громадян пільгових категорій із постійною затримкою компенсації з державного бюджету; четвертою – відсутність коштів на будівництво метрополітену у великих містах України. І це лише найбільш важливі проблеми, що вказують на необхідність поліпшення господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту.

Діяльність підприємств міського електротранспорту регулюється ЦК України, ГК України, Законами України «Про транспорт», «Про міський електротранспорт», значною кількістю підзаконних НПА. Проте наявність великої кількості норм у різних НПА проблем діяльності міських електротранспортних перевізників не вирішує. До того ж необхідність внесення змін і доповнень до законодавства підтверджується зростанням ролі транспорту, що працює без спалювання дорогих вуглеводнів.

Пошуку відповіді на питання, пов'язані із правовим регулюванням перевезень вантажів, пасажирів, багажу та пошти різними видами транспорту, а також загальнотеоретичним аспектам транспортного права було присвячено роботи М.І. Брагінського, І.В. Булгакової, В.В. Вітрянського, В.К. Гіжевського, В.Л. Грохольського, Б.В. Дерев'янка, В.А. Єгізарова, В.В. Кадали, О.В. Клепикової, Д.К. Медведєва, А.В. Мілашевич, С.Ю. Морозова, В.Й. Развадовського, Г.П. Савічева, М.Л. Шелухіна та ін. Однак не зважаючи на такий загальний рівень дослідження господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту на сьогодні в Україні відсутнє.

Саме цим і зумовлена необхідність наукового дослідження у межах дисертаційної роботи.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.

Дисертацію виконано відповідно до плану наукових досліджень науково-дослідної лабораторії з проблем боротьби з правопорушеннями у сфері господарських і транспортних правовідносин і кафедри господарського та екологічного права Донецького юридичного інституту МВС України на 2009-2012 роки «Правове забезпечення ефективності вантажних та пасажирських перевезень», затвердженої вченою радою Донецького юридичного інституту МВС України (протокол № 1 від 30 вересня 2009 року), у якій авторка брала участь як співвиконавець.

Мета і завдання дослідження. Метою дослідження є розробка теоретично-практичної моделі господарсько-правового регулювання

діяльності підприємств міського електротранспорту й підготовка пропозицій з удосконалення законодавства та юридичної практики України.

Відповідно до поставленої мети основну увагу приділено вирішенню наступних завдань:

надати чітке семантичне визначення поняттю «перевезення міським електротранспортом»;

провести періодизацію розвитку господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту;

виявити напрями удосконалення господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту та відповідного господарського законодавства на основі дослідження зарубіжного досвіду;

запропонувати засоби захисту інтересів пасажирів та підприємств міського електротранспорту, що спираються на механізми страхування;

визначити обсяги компетенції підприємств міського електротранспорту при здійсненні перевезень;

розробити механізм підвищення ролі засобів державного регулювання у сфері діяльності підприємств міського електротранспорту;

подати пропозиції щодо підвищення ефективності використання майна підприємств міського електротранспорту;

визначити та систематизувати особливості господарсько-правової відповідальності при здійсненні перевезень підприємствами міського електротранспорту;

спростити та удосконалити процесуальний порядок застосування заходів відповідальності у сфері здійснення перевезень міським електротранспортом.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, які виникають у зв'язку з господарсько-правовим регулюванням діяльності підприємств міського електротранспорту.

Предметом дослідження є господарсько-правове регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту.

Методи дослідження. Дослідження ґрунтується на комплексі філософських та загальнонаукових методів. Для написання дисертаційної роботи було застосовано історичний, діалектичний, формально-логічний, порівняльний, системно-структурний, структурно-функціональний, герменевтично-семантичний та інші методи. Використання історичного та правового методів дозволило визначити особливості формування господарського законодавства та господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту і провести відповідну періодизацію від кінця ХІХ століття до теперішнього часу. За допомогою герменевтично-семантичного методу було визначено ознаки, подано визначення поняття перевезення міським електричним транспортом, розроблено та запропоновано засоби захисту інтересів пасажирів і підприємств міського електротранспорту на основі механізмів страхування. Системно-структурний метод став у пригоді для розробки механізму підвищення ролі засобів господарсько-правового регулювання у сфері діяльності підприємств міського електротранспорту; визначення та систематизації засобів регулюючого впливу держави на діяльність підприємств міського електротранспорту. Принагідно було застосовано структурно-функціональний метод для визначення шляхів спрощення та удосконалення процесуального порядку застосування заходів відповідальності у сфері здійснення перевезень міським електротранспортом. Також за допомогою цього методу було визначено обсяги компетенції підприємств міського електротранспорту при здійсненні перевезень та зроблено пропозицію щодо підвищення ефективності використання майна підприємств міського електротранспорту. Порівняльний метод став основою для виявлення напрямів удосконалення господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту та відповідного господарського законодавства на основі дослідження зарубіжного досвіду.

Емпіричну базу дослідження склали норми Конституції та законів України, акти Президента та КМУ, інші нормативно-правові акти, а також міжнародні конвенції та двосторонні угоди, законодавство інших країн та їх об'єднань, що визначають господарсько-правове регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту, господарська й судова практика.

Теоретичну основу дослідження, крім робіт названих вище науковців, склали праці вітчизняних і російських юристів, а саме: О.А. Беляневич, О.М. Вінник, О.П. Віхрова, Р.А. Джабраїлова, В.К. Колпакова, В.І. Коростея, В.К. Мамутова, О.П. Подцерковного, Г.В. Смолина, Г.Ф. Шершеневича, В.С. Щербини, О.Х. Юлдашева та інших.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що проведено перше у вітчизняній господарсько-правовій науці системне комплексне дослідження господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту, на основі якого було обґрунтовано нові наукові положення та розроблено пропозиції щодо вдосконалення правового регулювання у цій сфері.

Наукова новизна результатів дисертаційного дослідження підтверджується наступними висновками, рекомендаціями та пропозиціями.

Уперше:

сформульовані концептуальні підходи та створено модель регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту;

на основі визначених характеристик перевезення пасажирів, вантажів та багажу міським електротранспортом надано чітке семантичне визначення поняттю «перевезення міським електротранспортом» як «переміщення людей і матеріальних цінностей у необхідному напрямку в межах міста або на приміській території транспортним засобом міського підпорядкування на основі електродвигуна рейковими або безрейковими шляхами»;

проведено періодизацію розвитку господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту та виокремлено основні історико-правові етапи становлення правових засад перевезень міським

електротранспортом: I. етап – від появи електротранспорту в окремих містах Російської імперії (у тому числі на території сучасної України) до революції 1917 року; II. (радянський етап) – від 1917 року до 1990-х років; III. (сучасний етап) – визначається формуванням сучасного різномірного законодавства;

запропоновано новий механізм реалізації обов'язкового страхування життя і здоров'я пасажирів міського електротранспорту, який повинні застосовувати нові державні страхові компанії або страховики, що господарюватимуть на основі комунальної власності, і це сприятиме захисту інтересів пасажирів та підприємств міського електротранспорту.

Удосконалено положення щодо:

систематизації особливостей юридичної відповідальності при здійсненні перевезень міським електротранспортом, яка має комплексний характер: до правопорушників можуть і повинні застосовуватися заходи адміністративно-правової, цивільно-правової, господарсько-правової, кримінальної, фінансової, майнової, дисциплінарної відповідальності. Заходи адміністративної, кримінальної та іншої відповідальності можуть застосовуватися до громадян, а адміністративно-господарські санкції до суб'єктів господарювання - підприємств міського електротранспорту;

розподіл порушників у сфері перевезень міським електротранспортом за їх суб'єктним складом: суб'єкти господарювання - підприємства міського електротранспорту; споживачі послуг підприємств міського електротранспорту (пасажирів); працівники підприємств міського електротранспорту (водії, кондуктори, контролери, слюсарі, ІТР та службовці, а також керівники підприємств);

пропозиції щодо реалізації заходів відповідальності за правилами досудового врегулювання спорів або адміністративного провадження, що дозволить спростити та удосконалити процесуальний порядок застосування заходів відповідальності у сфері здійснення перевезень міським електротранспортом. Запропоновано законодавче визначення, що при укладанні контракту з головою правління акціонерного товариства та іншими

посадовими особами господарських товариств, які мають широкі права з управління діяльністю підприємства міського електротранспорту та укладанням від його імені угод, необхідно передбачити повну відповідальність цих посадових осіб перед підприємством міського електротранспорту та можливість застосування до них комплексної відповідальності.

Дістали подальшого розвитку положення щодо:

запровадження ліцензування діяльності з перевезень міським електротранспортом;

розробки проекту Закону України, аналогічного Федеральному закону РФ «Про транспортну безпеку», яким буде визначено заходи, спрямовані на недопущення негативних подій на транспорті;

внесення до Правил надання послуг міським електричним транспортом, Правил користування трамваем і тролейбусом у містах України та Закону України «Про міський електричний транспорт» вимог до водія – його віку, досвіду, стажу чи кваліфікації (як мінімум передбачити підвищення його мінімального віку до 20 років);

запровадження ведення Реєстру недобросовісних перевізників (у т.ч. і перевізників міським електротранспортом), що буде додатковим засобом забезпечення виконання зобов'язань усіма перевізниками;

залежності обсягів компетенції підприємств міського електротранспорту від контрагентів, з якими вони вступають у правовідносини (замовників - місцевих органів виконавчої влади й міст, які набувають прав та обов'язків в особі органів місцевого самоврядування; посередників між замовником та перевізником – операторів ринку перевезень – муніципальних диспетчерських служб; споживачів послуг);

залежності компетенції підприємств міського електротранспорту у відношенні з пасажирями від правил користування трамваем, тролейбусом та метро, публічного договору перевезення пасажирів та його багажу й від категорій пасажирів;

пропозиції утворювати об'єднання підприємств міського електротранспорту, у межах яких компетенція кожного з їх учасників визначатиметься установчим договором або статутом;

розроблення механізмів підвищення ролі засобів господарсько-правового регулювання у сфері діяльності підприємств міського електротранспорту та пропозиції щодо підвищення ефективності використання майна підприємств міського електротранспорту, яким ці підприємства володіють, користуються і розпоряджаються в основному на праві господарського відання;

пропозиції диверсифікації джерел отримання основних фондів підприємствами міського електротранспорту;

напрямів покращення майнової бази підприємств міського електротранспорту за рахунок: - збереження та реконструкції існуючих, будівництва нових трамвайних колій і контактних мереж, ліній метрополітену із застосуванням новітніх технологій, розроблення та випуску нових типів рухомого складу та його придбання за рахунок державного й місцевих бюджетів на умовах співфінансування та інших джерел на основі комплексної місцевої програми розвитку міського електротранспорту; - підвищення ефективності використання основних фондів підприємств міського електротранспорту за рахунок надання основних і додаткових оплатних послуг;

зменшення рівня зношеності парку засобів міського електротранспорту та підвищення рівня обслуговування пасажирів за посередництва ефективного державного регулювання та фінансування;

застосування до працівників міського електротранспорту й особливо, їх керівників різних заходів адміністративної, кримінальної, матеріальної, дисциплінарної відповідальності у комплексі із запровадженням стимулюючих заходів за сумлінне ставлення до своїх обов'язків, що сприятиме зменшенню кількості правопорушень всередині підприємств міського електротранспорту.

Практичне значення одержаних результатів полягає у можливості використання теоретичних положень і практичних висновків дисертаційної роботи у правотворчій та правозастосовній діяльності з метою розвитку та удосконалення господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту. Положення дисертаційної роботи можуть бути використані також при розробленні коментарів та науково-практичних рекомендацій до нормативно-правових актів, що регулюють діяльність державних і комунальних органів з управління міським електротранспортом, у правозастосовній практиці, науково-практичній діяльності, у навчальному процесі при читанні лекцій та проведенні практичних занять за курсами «Господарське право», «Транспортне право», а також при розробці навчально-методичних матеріалів із цих дисциплін та інших спецкурсів.

Окремі положення та висновки, сформульовані в дисертації, які мають дискусійний характер, можуть бути основою для подальших наукових досліджень.

Результати дисертаційного дослідження використовуються у Донецькому юридичному інституті МВС України у навчальному процесі при викладанні навчальних дисциплін «Господарське право» та «Транспортне право» (довідка від 15.02.2012; додаток Б). Окремі положення дисертаційної роботи використовувалися у практичній діяльності ТОВ «АП «Донбасавтосервіс» (довідка від 11.01.2012; додаток В); ТОВ «Опт-Трейдінг» при перевезенні пасажирів у межах міста транспортними засобами (довідка від 10.02.2012; додаток Д). За підсумками дослідження було розроблено і запропоновано проект Закону України «Про внесення доповнень до Закону України «Про автомобільний транспорт» та Закону України «Про міський електричний транспорт» (додаток А), який може бути використаний у законотворчій діяльності.

Особистий внесок здобувачки. У дисертації викладено наукові результати, які одержані особисто дисертанткою під час науково-дослідних робіт та аналізу практики протягом 2009-2012 років. Дисертацію виконано

авторкою самостійно. Внесок авторки в публікацію, підготовлену в співавторстві, полягає у пропозиції двох із трьох шляхів розв'язання завдання із запровадження обов'язкового страхування життя і здоров'я пасажирів міського електротранспорту.

Апробація результатів дисертації. Основні положення та висновки дисертаційної роботи доповідалися на Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні проблеми правової системи України» (м. Київ, 28 жовтня 2010 р.); «Господарсько-правове, цивільно-правове та фінансово-правове забезпечення розвитку економіки України» (м. Донецьк, 26 листопада 2010 р.; 26 листопада 2011 р.); II Всеукраїнській науково-практичній Інтернет-конференції, присвяченій 90-річчю СНУ ім. В. Даля «Правові проблеми взаємодії держави і бізнесу» у Східноукраїнському університеті ім. В. Даля (м. Луганськ, 1-7 березня 2011 р.) та ін.

Публікації. За результатами проведеного дослідження опубліковано 9 наукових праць загальним обсягом 3,4 д.а., у тому числі 5 статей у фахових з юридичних наук виданнях України, включених до затвердженого МОН молодьспортом переліку.

РОЗДІЛ 1.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПРАВОВІДНОСИН ЗА УЧАСТІ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ

1.1. Історія розвитку законодавства, що регулює діяльність підприємств міського електротранспорту

Для визначення особливостей господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту у системі господарсько-правових відносин необхідно розглянути історичний розвиток цих правовідносин та законодавства про перевезення.

Потреба у переміщенні – одна із базових потреб людини. Вона виникла з моменту її появи на Землі. Для забезпечення нормальної життєдіяльності людині доводиться як самому переміщуватися у просторі, так і здійснювати переміщення предметів. Розширення життєвого простору загостило незадоволеність потреби у переміщенні і призвело до виникнення спеціальних засобів переміщення або транспорту. Використання транспортних засобів дозволило у значній мірі задовільнити цю потребу [1, с. 44-45]. Сучасне місто являє собою складне географічне (територія), економічне (економіка), демографічне (населення) і політичне (політика) утворення. З економічної точки зору місто являє собою господарську цілісність: усі елементи міського господарства взаємопов'язані та взаємозалежні. У місті постійно циркулюють матеріальні, інформаційні, фінансові і людські потоки, які необхідно організувати певним чином для забезпечення нормальної життєдіяльності міста [2, с. 43]. Сприятли розведенню цих потоків у значній мірі покликаний міський транспорт, у межах якого переважна частка припадає на електротранспорт.

Розвиток транспорту – одна із найважливіших складових історії кожного народу. На території сучасної України початок правового впливу князя на діяльність щодо створення й утримання шляхів сполучення відноситься до часів Київської Русі. У законодавстві тих часів зустрічаються норми, що регламентують розмір податку на будівництво і ремонт мостів (ст. 97 Статуту Володимира Мономаха). Є також факти, які свідчать про наявність у Київській Русі шляхів сполучення постійного використання.

Проте законодавство про транспорт на території сучасної України розвивалося не поступально, а стрибкоподібно з перервами та відновленнями. Якщо в Європі з XI століття розпочинається відродження римського права як найбільш відпрацьованого й універсального для регулювання торгово-промислового обороту, то з розпадом Київської держави розвиток права на її території призупиняється. Утворена Московська централізована держава тривалий час знаходилася під впливом законодавства кочових народів – татаро-монголів. Навіть князі за часів монголо-татарського панування за дозволом на управління князівством їздили до Золотої Орди. Українські землі залежали від достатньо відсталого на ті часи Великого князівства литовського, а потім – Речі Посполитої.

Після отримання Московським царством незалежності було розпочато процес розбудови держави і, відповідно, транспортного права. Цар видавав закони особисто та спільно з Боярською думою і Земським собором. У статті 46 першого російського загальнодержавного законодавчого документу – «Судебнику» від 1497 року наведено перелік важливих міст Московської держави, які мають постійне транспортне сполучення з центром.

Імператор Микола I почав удосконалювати державне управління імперією з упорядкування застосування законів. Велику роботу із систематизації законодавства, і зокрема транспортного, провів М. Сперанський. У першу чергу, було створено кодифікаційну комісію і визначено два етапи робіт. На першому етапі формується хронологічне Повне зібрання законів (ПЗЗ), починаючи із Соборного уложення від 1649 року (у 40

томах зібрано 30600 нормативних актів). При перевиданнях ПЗЗ доповнювалося поточним законодавством. Після видання ПЗЗ М. Сперанським було складано систематизований за галузевою ознакою Звід законів. При підготовці Зводу було відступлено від повторення системи і понять європейського права (публічне і приватне право, кодекс тощо) і створено власну систему, що застосовує російську термінологію понять: зведення законів, закони державні, громадські, статут, зведення статутів, постанова, уложення тощо. Систематизовані галузеві норми для водних та сухопутних сполучень вперше містяться у виданні під назвою «Установи і Статути шляхів сполучення». Видання Зводу Законів не тільки впорядкувало законотворення, а й значно поліпшило державне управління та збагатило вітчизняну юридичну науку.

Пізніше, з початку ХХ століття усе більше значення почало належати нормативним актам, що визначали правовий статус міського транспорту – спочатку автомобільного, а потім електричного. Хоча, трамваї і тролейбуси з'являлися й отримували поширення не пізніше, а в деяких випадках, і раніше, ніж автомобілі з двигуном внутрішнього згорання.

Так, трамваї із застосуванням кінської тяги (конки) існували на початку ХІХ століття. Перша у світі конка відкрилася у 1828 році у США у місті Балтимор. Через незручності у застосуванні коней робилися спроби використання у трамваях іншого виду механічної тяги. У США популярною стала канатна тяга, яка збереглася як пам'ятка і до наших днів у Сан-Франциско [3]. Проте ідея використання електричного току для переміщення екіпажів виникла у 30-40-ві роки ХІХ століття. А її практичну реалізацію було розпочато у 70-ті роки ХІХ століття зі створенням перших електростанцій. Прототипом трамвая був запропонований російським винахідником Ф.А. Пироцьким у 1876 році «рейковий екіпаж» з електродвигуном. У 1880 році Ф.А. Пироцький випробував вагон з підвісним тяговим електродвигуном постійного току. У Німеччині у 1881 році у Ліхтерфельді поблизу Берліну було запущено перший трамвай, а до кінця 80-х років

трамвайне сполучення існувало у багатьох містах Європи та США. У Російській імперії з 1892 року у Києві, з 1896 року у Нижньому Новгороді, у 1899 році у Москві було розпочато постійне використання трамваїв [4, с. 143-144]. За іншими даними друга в Російській Імперії трамвайна лінія, відкрилася в Катеринославі (Дніпропетровську) у 1897 році. А другою на території сучасної України та першою в Австро-Угорщині стала львівська трамвайна система, відкрита у 1894 році. Серед інших українських міст, де запущено трамвай були Єлізаветград (Кіровоград) та Чернівці (проте до сьогодні у цих містах трамвай не зберігся). У Санкт-Петербурзі трамвай з'явився лише у 1907 році [3]. У 1885 році у США з'явився електричний трамвай в результаті роботи американського винахідника Л. Дафта незалежно від робіт Ф. Сіменса та Ф.А. Пироцького [3]. Слід сказати, що перші легкові автомобілі з двигуном внутрішнього згоряння було збудовано німецькими інженерами Г. Даймлером та К. Бенцем у 1885-86-х роках (на 5-6 років після трамваю), а промислове виготовлення автомобілів для перевезення вантажів і їх використання почалося наприкінці ХІХ - початку ХХ століття.

Перед Другою Світовою війною у багатьох країнах установився погляд на трамвай як на відсталий, незручний вид транспорту, що не личить сучасному місту. Почалося згортання трамвайних ліній. У Парижі міський трамвай було закрито у 1937 році; у Лондоні – у 1952; ліквідували трамвайні мережі й у багатьох інших містах. У передвоєнному СРСР трамвай також вважався відсталим видом транспорту; проте недоступність автомобілів для простих громадян робила трамвай більш конкурентоздатним у порівняно слабкому вуличному русі. Там, де трамвай забирали з парадних вулиць і проспектів, його обов'язково переносили на сусідні маленькі вулиці й провулки [3].

Після Другої Світової війни процес ліквідації трамвая продовжувався: лінії, ушкоджені війною, як правило, не відновлювалися, модернізація вагонів не проводилася (виключенням були ФРН, Бельгія, Голандія, Швейцарія, країни Східної Європи та СРСР). Проте уже в 70-х роках ХХ століття через

розуміння проблем від масової автомобілізації (смог, затори, шум, дефіцит місця) транспортна політика почала переглядатися на користь міського електротранспорту. Нові трамвайні системи були відкриті у канадських містах Торонто, Едмонтон (1978 рік) і Калгарі (1981). У 1990-х роках знову відкрилися трамвайні системи Парижа і Лондона та інших провідних міст світу [3].

Слід сказати, що трамваї можуть надавати послуги з вантажоперевезень міським замовникам. Іще з XIX століття вантажі доставлялися рейками у місті до складів та магазинів від залізничних станцій. У XX столітті трамвайна мережа пов'язала пакгаузи міських залізничних станцій і річкових портів зі складами і майданчиками заводів у районах міст. Трамвайна система Кисловодська (існувала з 1903 по 1966 рік) була виключно вантажною; у місті Гронінген (Нідерланди) до запровадження системи центрального опалення існувала «вугільна трамвайна мережа»; у Москві та Петербурзі (Ленінграді) у 1915-1921 та 1942-1945 роках більша частина вантажів (вугілля, дрова, борошно тощо) перевозилася трамваями; у 20-30-ті роки XX століття вантажні трамваї у містах США виконували роль катафалків – до найбільших цвинтарів було прокладено спеціальні під'їзні шляхи. На сьогодні у Харкові частина трамвайної мережі використовується для подачі вантажних залізничних вагонів на кондитерську фабрику; вантажні трамваї працюють з 1998 року у Вольфсбурзі, з 2001 року у Дрездені (обслуговують заводи «Фольксвагена»), з 2003 року у Цюріху (вивозять сміття) [5].

На сьогодні в Україні трамвайні лінії працюють у 23 містах.

На відміну від трамвая тролейбус з'явився і отримав поширення трохи пізніше. Перший тролейбус було створено у Німеччині у 1882 році інженером Вернером фон Сіменсом. Цей тролейбус був запущений у місті Інстербург (нині – Черняхівськ Калінінградської області). А першу лінію було відкрито у передмісті Берліна Галензе 29 квітня 1882 року [6].

Роботи зі створення та використання тролейбусів проводилися у Німеччині на початку 80-х років XIX століття. Запізнення у порівнянні із

трамваями було викликано необхідністю вирішення складного технічного завдання – забезпечення надійного токознімання ві контактної мережі. Вирішення цього завдання стало можливим лише із застосуванням асфальтового дорожнього покриття. Тролейбуси в СРСР з'явилися та отримали поширення дещо пізніше, ніж трамваї. Перші троллейбуси в СРСР було створено лише у 1933 році, а запущено у Москві у 1934 році. У порівнянні із трамваєм троллейбус не потребує рейкових шляхів, має кращу маневреність і безшумність; у порівнянні з автотранспортом – використання більш дешевої електроенергії, відсутність газових вихлопів, простота й надійність в експлуатації [4, с. 240].

У 1938 році вулицями Москви їздили двоповерхові троллейбуси ЯТБ-3. Наприкінці 1960-х років у СРСР винахідником В. Векличем було запропоновано експлуатацію троллейбусних потягів по системі багатьох одиниць. Потяги з двох троллейбусів «Шкода 9Тр» і «ЗІУ-9» («ЗІУ-682») одержали широке поширення у великих містах колишнього СРСР. У Ризі усього було створено 103 троллейбусні потяги з вагонів «Шкода 9Тр». На сьогодні в Україні троллейбусні системи поширені у 47 містах. Найстарішою з них є система у Києві, яка діє від 5 листопада 1935 року та нараховує 46 маршрутів [6].

Крім трамваїв і троллейбусів у багатьох містах світу функціонує метрополітен. Метрополітен (метро) є швидкісна невулична залізна дорога з курсуючими нею маршрутними потягами для перевезення пасажирів (лінії прокладаються у тунелях або на естакадах). Найбільшими у світі за кількістю станцій та довжиною маршрутів є метрополітени у Нью-Йорку, Лондоні і Шанхаї, за щоденним і річним пасажиропотоком – у Токіо та Москві [7]. Вперше метро з'явилося у 1863 році у Лондоні, у 1969 році в Афінах, у 1875 році у Стамбулі, у 1885 році у Нью-Йорку і далі у містах великої кількості країн. В СРСР метро з'явилося у 1935 році у Москві. На території України у 1960 році почав діяти Київський метрополітен, у 1975 році – Харківський метрополітен, у 1995 році – Дніпропетровський метрополітен [8].

Завдяки перевазі метрополітену у швидкості, будуються нові станції у тих містах, де він є, а кількість таких міст з кожним роком збільшується. В Україні активно ведеться будівництво метрополітену у Донецьку. З 26 грудня 1986 році у Кривому Розі діє швидкісний трамвай, який можна вважати метрополітеном (має довжину 17,7 км; з 11 станцій 4 є підземними; перевозить більш ніж 40 млн. пасажирів на рік) [9].

Слід сказати, що крім названих основних видів міського електротранспорту є й інші, менш поширені. Так, фахівці з кримінального права обґрунтовано вказують на необхідність передбачення фунікулера серед видів електротранспорту у примітці до статті 286 КК України, адже зараз протягом десятків років така належність нагадується на рівні доктринального та судового тлумачення. А проблема безпеки експлуатації канатних доріг, підйомників та ескалаторів взагалі фактично не розглядається [10, с. 173].

Особливістю правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту є незначна кількість НПА. У Російській імперії та СРСР спеціальне законодавство у площині досліджуваних господарсько-правових відносин було майже відсутнє. В основному регулювання визначалося загальним законодавством.

Зокрема, компетенція підприємств міського електротранспорту визначалася договорами перевезення. Відомий російський дореволюційний юрист Г.Ф. Шершеневич вважав договір перевезення самостійним серед договорів особистого найму, підряду, доручення, комісії, поклажи і товариства. Відсутність визнання на законодавчому рівні самостійності договору перевезення вченим пояснювалася тим, що більш пізні договори найчастіше утворюються з попередніх шляхом сполучення різних юридичних елементів [11, с. 5-7].

У Цивільному уложенні Російської імперії виділялися перевезення сухим шляхом, перевезення водою, перевезення у прямому сполученні, перевезення пасажирів. Нашого дослідження більшою мірою стосуються перевезення пасажирів.

Також проект Цивільного уложення визначав окремо договір перевезення, що укладався відправником вантажу або пасажиром із громадським возієм (промисловим перевізником) – залізницею, пароплавствами та іншими транспортними підприємствами, що діяли на підставі особливих дозволів (концесій) уряду.

Тут також міститься норма, відповідно до якої громадський возій був не вправі віддавати перевагу одній особі перед іншою щодо провізної плати, черги відправлення чи інших умов перевезення. Централізовано встановлювалися і тарифи на такі перевезення. Крім того, проект Цивільного уложення надавав перевізникам право самим видавати правила здійснення перевезень (правила про розмір провізної плати, строки доставки, збереження доставленого вантажу, місця і час зупинок тощо). Ці правила повинні були відповідати закону і бути доведеними до загального відома та являли собою пропонувані перевізником умови, на підставі яких ним бралися на себе зобов'язання з перевезення. Ці правила розглядалися як умови власне договору перевезення: пасажир або відправник вантажу, що вступає із громадським возієм у договір, зобов'язаний виконувати ці правила як умови, що увійшли до складу договору, якщо він прямо погодився на них чи повинен був знати про них з оголошень, зроблених у належному порядку. Правила перевезення входять до складу змісту договору перевезення, а порушення цих правил однією зі сторін дає іншій стороні право вимагати примусового виконання правил, скасування договору чи відшкодування збитків на загальній підставі [11, с. 8-10, 15-17].

Г.Ф. Шершеневич, розглядаючи норми транспортного права Російської імперії, зазначав, що в даному випадку діяльність великих підприємств поступово втрачала свій приватноправовий характер. Однак, він же писав, що, наприклад, залізничне перевезення ґрунтується на договорі, а тому до нього застосовуються загальні положення про договір [12, с. 210-212]. Так само можна сказати і про перевезення міським електротранспортом, на які поширювався дуалізм приватно- та публічно-правового регулювання. Більше

того, публічно-правові засади у сфері перевезень міським електротранспортом на сьогодні домінують. Зокрема і зростає роль адміністративно- та господарсько-правового регулювання.

Тобто у межах Російської імперії ще не існувало окремого законодавства за різними видами транспорту. Правовий режим перевезень та компетенція перевізників визначалися законодавством про договори, які визнавалися самостійними, опосередковували досягнення приватних і публічних інтересів і знаходилися більшою мірою у межах цивільно-правової науки.

В СРСР також небагато уваги приділялося правовому регулюванню перевезень міським електротранспортом. Основи цивільного законодавства СРСР 1961 року містили лише сім статей, якими регулювалися відносини, пов'язані з перевезеннями вантажів, пасажирів, багажу. Стаття 99 Основ містила відсильну норму, відповідно до якої умови перевезення вантажів, пасажирів, багажу окремими видами транспорту, а також відповідальність сторін у цих перевезеннях визначалися транспортними статутами і кодексами, іншими актами і правилами, що видавалися в установленому порядку. Положення Основ цивільного законодавства були покладені в основу цивільних кодексів союзних республік, що містили більш розгорнуті положення про перевезення [13].

У Цивільному кодексі УРСР, прийнятому 18 липня 1963 року, договору перевезення була відведена глава 30 «Перевозка», що містила 11 статей (358-368). Регулювалися цими статтями в основному договірні положення та питання відповідальності за їх невиконання [14]. Значний масив регулювання припадав на підзаконні НПА, серед яких більшу частину було присвячено регулюванню правовідносин у сфері перевезень метрополітеном [15; 16; 17; 18; 19; 20; 21 та ін.]. Саме підзаконними НПА визначалася більшість положень господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту при здійсненні перевезень пасажирів трамваями, тролейбусами і метро у містах УРСР.

На думку В.В. Кадали така система правового регулювання відносин з перевезення вантажів, коли основний пласт правовідносин регулювався не законом, а підзаконними НПА уряду та відомчими НПА транспортних міністерств, створювала сприятливу підставу для реалізації суто відомчих інтересів на шкоду правам та законним інтересам вантажовідправників та вантажоодержувачів, що знайшло своє відображення в численних правилах, з явним «перекосом» на користь транспортних організацій [22, с. 229]. З наведеним можна частково погодитися. Однак в цілому вважаємо, що ситуація, коли вузькі правовідносини регулюються на підзаконному рівні, є виправданою. Можна більш оперативно вносити зміни і доповнення, ухвалювати нові НПА та припиняти чинність існуючих.

Після розпаду СРСР в Україні у 1992 році було утворено Міністерство транспорту України, а в його складі Державні департаменти за усіма видами транспорту крім міського електричного. Очевидно, законодавець та виконавча влада вирішили віддати виконання управлінських функцій у цій сфері міським територіальним громадам. З іншого боку, функції з управління діяльністю муніципальних автобусних перевізників крім територіальної громади міста виконує Державний департамент автомобільного транспорту. У 1997 році постановою КМУ «Про вдосконалення системи державного контролю за технічним станом міського електротранспорту та забезпеченням безпеки руху трамвайних вагонів і тролейбусів» від 6 лютого 1997 року № 149 було затверджено Положення про Головну державну технічну інспекцію міського електротранспорту. Цей орган входить до складу Державного комітету з питань житлово-комунального господарства і проводить реєстрацію та облік трамвайних вагонів і тролейбусів, а також здійснює державний контроль за технічним станом міського електротранспорту незалежно від форм власності підприємств та забезпеченням безпеки руху трамвайних вагонів і тролейбусів [23]. Але перед цим ще 10 листопада 1994 року було прийнято Закон України «Про транспорт», який визначив правові, економічні, організаційні та соціальні основи діяльності транспорту в Україні. Відповідно до статті 21

цього Закону міський електротранспорт є складовою транспорту загального користування, який, у свою чергу, є частиною єдиної транспортної системи України [24]. Статтею 34 названого Закону визначено склад міського електротранспорту: рухомий склад, трамвайні і тролейбусні лінії, ремонтно-експлуатаційні депо, службові приміщення, фунікулери, канатні дороги, ескалатори, заводи по ремонту рухомого складу і виготовленню запасних частин, споруди енергетичного господарства та зв'язку, промислові, ремонтно-будівельні, торговельні та постачальницькі організації, навчальні заклади, науково-дослідні та проектно-конструкторські установи, заклади охорони здоров'я, відпочинку, фізичної культури і спорту та інші культурно-побутові заклади і підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу міського електротранспорту [24].

29 червня 2004 року було прийнято спеціальний Закон України – «Про міський електричний транспорт», що складається із 20 статей та прикінцевих положень. Цим Законом визначено, що міський електричний транспорт – це складова частина єдиної транспортної системи, призначена для перевезення громадян трамваями, тролейбусами, поїздами метрополітену на маршрутах (лініях) відповідно до вимог життєзабезпечення населених пунктів [25]. Як бачимо, уже тут є неузгодженість між цією нормою та нормою статті 34 Закону України «Про транспорт». В останній сказано, що «До складу міського електротранспорту входять підприємства міського електротранспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти...» [24]. А нормою статті 1 Закону України «Про міський електричний транспорт» передбачено перевезення лише громадян [25]. Очевидно, у цьому випадку має місце механічна помилка, оскільки, як ми зазначали вище, міським електротранспортом крім пасажирів можуть перевозитися їх багаж, а також вантажі. Якщо здійснюється перевезення вантажів інших суб'єктів господарювання та громадян, то ці правовідносини будуть знаходитися у межах нашого предмета дослідження (у випадку перевезень власних вантажів підприємства міського електротранспорту, такі перевезення можна вважати

перевезеннями, що здійснюються відомчим транспортом). З цього приводу слід сказати, що Е.В. Деркач з приводу аналогічного поділу залізничного транспорту на транспорт загального та незагального користування пропонувався або ухвалити окремий закон, що врегулює діяльність залізничного транспорту незагального користування, або розширити Закон України «Про залізничний транспорт» [26] на користь суб'єктів залізничного транспорту незагального користування, у т.ч. промислового транспорту, доповнивши названий Закон окремим розділом з відповідною назвою [27, с. 50]. Вважаємо, що у межах міського електротранспорту такого поділу робити не варто через невелику кількість перевезень незагального характеру.

У період незалежності було сформовано значний масив транспортного законодавства. У меншій мірі, ніж для інших видів транспорту, міського електротранспорту стосуються Закони України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 6 квітня 2000 року [28], «Про транзит вантажів» від 20 жовтня 1999 року [29], «Про захист прав споживачів» від 12 травня 1991 року № 1023-ХІІ [30], «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 1 червня 2000 року [31] (до цього Закону повернемося у підрозділі 1.3.).

Важливим актом є також Правила надання послуг міським електричним транспортом, затверджені постановою КМУ від 23 грудня 2004 року № 1735. Ці Правила було розроблено з метою забезпечення надання пасажирам надійних і якісних послуг міським електричним транспортом – трамваями, тролейбусами та метрополітеном, а також створення необхідних умов для належного функціонування підприємств міського електротранспорту та захисту прав пасажирів [32]. Позитивом, на нашу думку, є уніфікований характер цих правил. Їх регулювання поширюється на територію усієї країни не обмежуючись специфікою окремого міста.

Серед підзаконних НПА заслуговує на увагу Концепція Державної програми розвитку міського електротранспорту на 2006-2015 роки, затверджена Розпорядженням КМУ від 15 червня 2006 року № 330-р. Пропонована Державна Програма має класичну форму та структуру:

складається із обґрунтування необхідності розроблення Програми; аналізу причин стримування розвитку міського електротранспорту; мети Програми; напрямів, етапів, фінансового забезпечення, очікуваних результатів виконання Програми [33]. Від ефективності реалізації цієї Програми буде залежати напрям подальшого розвитку транспортної сфери України.

Також важливими серед підзаконних НПА є Правила користування трамваем і тролейбусом у містах України. Цими Правилами визначено обов'язки, права та відповідальність працівників міського електротранспорту і пасажирів [34]. Ці правила також є універсальними у межах усіх міст України.

На відміну від названого НПА Правила користування метрополітеном крім загальних положень містять лише умови проїзду пасажирів і перевезення вантажу та обов'язки і права пасажирів [35]. Можливо, що через недостатню увагу законодавця до правового регулювання перевезень метрополітеном народним депутатом України Ю.С. Сербіним 3 березня 2011 року було зареєстровано у ВР України проект Закону про метрополітен № 8200. Проект містить 25 статей та прикінцеві положення, спрямовані на внесення змін і доповнень до декількох НПА [36]. Державним комітетом України з питань житлово-комунального господарства 6 грудня 2004 року було затверджено «Положення про робочий час і час відпочинку водіїв трамвая і тролейбуса» [37], які спрямовані на захист прав водіїв та життя і здоров'я пасажирів.

Серед кодифікованих законів у першу чергу слід назвати згадувані ЦК України та ГК України. У ЦК України міститься глава 64 «Перевезення» із 21 статті. ЦК України містить загальні положення, що регулюють договори перевезення. Нормами статей 909 та 910 розділяються договір перевезення вантажів та договір перевезення пасажирів та їх багажу [38].

Нормами ГК України регулюються лише перевезення вантажів: 10-ма статтями глави 32 «Правове регулювання перевезення вантажів» [39].

На сьогодні на перевезення вантажів припадає незначна частка від загальної кількості перевезень міським електротранспортом. Переважний обсяг перевезень пасажирів та багажу міським електротранспортом

регулюється нормами ЦК України. Оскільки зараз триває подальше становлення господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту та розвиток відповідного законодавства, то пізніше у підрозділі 1.2. можна буде висловити окремі міркування щодо цього.

Таким чином, розглянувши еволюцію становлення правових засад перевезень міським електротранспортом та відповідного господарського законодавства, можна визначити найбільш істотні етапи цього процесу:

Першим етапом розвитку господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту є період від появи електротранспорту в окремих містах Російської імперії (у тому числі на території сучасної України) до революції 1917 року. У цей час досліджувані відносини формувалися на основі Цивільного уложення Російської імперії та загального цивільного законодавства. Поява транспортних засобів, що працювали на основі використання електроенергії, із самого початку спрямовувалася на досягнення публічних інтересів – перевезення великої кількості людей у межах міста та отримання прибутків міським або державним бюджетом. Тобто, навіть за часів чистого приватноправового регулювання перевезень пасажирів публічно-правові інтереси поставали вище приватних.

Другий етап можна назвати радянським. За час від 1917 року до 1990-х міський електротранспорт сформувався у більшості міст УРСР. Проте становлення правового статусу підприємств міського електротранспорту відбувалося на основі явно недостатнього нормативно-правового регулювання: 7 статей містили Основи цивільного законодавства СРСР 1961 року; 11 статей містив ЦК УРСР 1963 року; частина засад визначалася на підзаконному рівні. Адміністративно-правове та господарське законодавство тільки розпочинали формуватися.

Третій етап – сучасний, характеризується формуванням сучасного різнорівневого законодавства. Господарсько-правове регулювання діяльності

підприємств міського електротранспорту формується на основі норм ЦК України та ГК України, Законів України «Про транспорт», «Про міський електричний транспорт», Правил надання послуг міським електричним транспортом, Правил користування трамваєм і тролейбусом у містах України, Правил користування метрополітенем та ін. На сучасному етапі продовжується становлення і розвиток як самого міського електротранспорту і діяльності підприємств міського електротранспорту, так і законодавства, що їх регулює. Важливим завданням сучасності є розвиток НПА та окремих норм у діючих НПА, спрямованих на оновлення транспортних засобів (моральне і фізичне), підвищення рівня екологічності та економічності, безпеки і комфортності пасажирів, захисту їх прав у випадку виникнення надзвичайних подій тощо.

На сучасному етапі розвитку міського електротранспорту відбувається перерозподіл пасажирів у бік автотранспорту. Цей перерозподіл проходить не на користь трамваїв і тролейбусів. Наприклад, якщо у Донецьку у 1999 році автотранспортом користувалося 23,5% пасажирів, а трамвайно-тролейбусним – 70,5%, то уже у 2004 році відповідно 45% та 49%. Це пов'язано із покращенням матеріального становища населення, більш високою швидкістю та комфортом перевезень автотранспортом, більшою часткою рухомого складу автотранспорту (у 2004 році у Донецькому регіоні нараховувалося 20,6 тисяч автобусів; 0,6 тисяч тролейбусів і 0,5 тисяч трамваїв) [40, с. 34]. Для покращення ситуації необхідно розвивати законодавство, спрямоване на підвищення комфортності перевезень трамваями і тролейбусами, розвитку швидкісних трамвайних ліній та метрополітену, а також посилення коефіцієнту корисної дії переваг міського електротранспорту.

А наявного законодавства вистачило для того, щоб принаймні не скорочувати довжину шляхів сполучення засобів міського електротранспорту. Це впливає з аналізу таблиці 1.1.

Таблиця 1.1.

Загальна довжина шляхів сполучення різних видів транспорту України у 1990-2003 рр., км [41, с. 148].

Шляхи сполучення	1990	1995	2000	2001	2002	2003
Залізничні колії загального користування	22799	22756	22301	22218	22078	22001
Річкові судноплавні шляхи	4005	3662	2413,5	2280,5	2282	2270
Автомобільні шляхи	167804	172257	169491	169630	169679	169680
Тролейбусні лінії (в однопутному обчисленні)	4015	4242,4	4331,4	4376,9	4341,1	4352,3
Трамвайні колії (в одноколіїному обчисленні)	2139,3	2159,2	2144,5	2143,6	2119,8	2098,9
Метрополітенні колії загального користування (у двоколіїному обчисленні)	62,4	85,9	91,7	91,7	91,7	95,6

Як видно із таблиці, у сучасному періоді розвитку господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту довжина тролейбусних ліній і метрополітенних колій зростає, а трамвайних колій – скоротилася на близько три відсотки (ситуація з річковими судноплавними шляхами набагато гірша).

На сьогодні перевагами електротранспорту уже є його економічність та екологічність, простота в управлінні; недоліками – знижена маневреність і відносно невисока швидкість (проте невисока швидкість не стосується метро та швидкісного трамваю). У порівнянні між собою можна відзначити, що: 1) тролейбус має більшу маневреність у порівнянні з трамваем та метро, не потребує капіталоемних залізничних рейок, є більш безшумним, проте має недолік – більш складну контактну підвіску з двома підвісними дротами; 2) метро у порівнянні з трамваем і тролейбусом є більш швидким та більш аварійно безпечним, проте вимагає великих первісних капіталовкладень із тривалим терміном окупності. Зважаючи на необхідність боротьби з глобальним потеплінням на планеті майбутнє вбачається у розвитку саме електротранспорту. Тому у близькому майбутньому законодавство буде стимулювати автомобілебудівників та перевізників до виробництва та експлуатації електротранспорту [42, с. 30]. Особливо важливим є переведення на споживання електричної енергії транспорту у великих містах. Наприклад, у

Москві пропонується поетапно вводити нейтралізатори, підвищувати якість палива і переведення автомобільної техніки на альтернативні види палива [43, с. 32], диференціювати розміри плати за забруднення атмосферного повітря в залежності від класу автотранспортного засобу, надати пільги з оподаткування при виробництві автотранспортних засобів, показники екологічної безпеки яких відповідають перспективним вимогам, пільги при використанні природного газу в якості моторного палива [43, с. 33]. Такі пропозиції, безумовно, виглядають вірними. Проте, на нашу думку, більшою мірою буде і повинно підвищуватися значення законодавства, яке регулює перевезення міським електротранспортом.

Основною причиною перевантаження вулично-дорожньої мережі більшості сучасних великих міст (на прикладі міста Омськ у РФ) є поява неконтрольованої кількості комерційних мікроавтобусів, що працюють у режимі маршрутних таксі. Причина у тому, що мікроавтобуси при перевезенні однакової кількості пасажирів займають у 4-5 разів більше площі вулично-дорожньої мережі, ніж транспорт більшої місткості [44, с. 57]. Викладене наводить на попередню думку і є додатковим аргументом необхідності підвищення ролі міського електротранспорту і розвитку господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту. Зараз поступово у містах України проходить перехід від мікроавтобусів до великих автобусів, тролейбусів, трамваїв та метро.

Наведена періодизація дозволяє зробити висновок про революційний розвиток законодавства про перевезення міським електротранспортом у сучасному періоді. Проте, існуючого законодавства недостатньо. Слід прогнозувати продовження його розвитку. Окремі вітчизняні вчені слушно вважають, що розвиток піде у бік внесення змін до чинного законодавства, заміни актів СРСР та УРСР новими, інкорпорації транспортного законодавства, приведення вітчизняних НПА у відповідність міжнародним [45, с. 99].

Необхідно також навести вірну, на наш погляд, думку М.Л. Шелухіна відносно необхідності розробки Транспортного кодексу України, в якому у спеціальній частині буде окрема глава, присвячена перевезенням міським електротранспортом [46, с. 260]. Крім цього, окремі норми ЦК України повинні бути із змінами перенесені до ГК України [47].

Як бачимо, господарсько-правове регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту у частині забезпечення перевезень пасажирів, вантажів і багажу міським електротранспортом містять багато прогалин; законодавство вимагає розширення та уточнення. Першим кроком на шляху до визначення напрямів цих процесів є визначення ключових понять, що необхідно зробити у наступному підрозділі.

1.2. Поняття перевезень пасажирів, вантажів, багажу міським електротранспортом

Для того, щоб можна було вирішити поставлені у роботі завдання та подолати проблеми, що стоять перед міським електротранспортом, необхідно визначити основні ключові поняття роботи. Серед ключових понять центральним є перевезення пасажирів, вантажів, багажу міським електротранспортом. Як бачимо, воно складається з кількох слів, що ускладнює завдання. Тому спочатку необхідно дослідити походження та тлумачення кожного зі складових. Після цього можна буде поєднати кілька слів в єдине загальне поняття, яке буде доктринальним. На основі нього можна буде провести порівняння із легальним поняттям, визначити недосконалості та зробити пропозиції щодо оптимізації предмета дослідження.

Удосконалення доктринального та легального понять сприятиме однозначності трактування змісту відповідної господарської, адміністративної

та підприємницької діяльності, що здійснюється її суб'єктами та органами місцевого самоврядування; визначеності органів державного і місцевого контролю у цій сфері, обранню ними засобів регулюючого впливу на перевізників пасажирів, вантажів та багажу міським електротранспортом та інші підприємства, установи й організації, що функціонують у цій сфері. Досліджувані правовідносини мають свої особливості у порівнянні із правовідносинами, що існують при перевезенні пасажирів, вантажів, багажу авіаційним, морським, річковим, трубопровідним, автомобільним транспортом і таксі. Найбільш близькими є правовідносини, що виникають при здійсненні перевезень автомобільним транспортом і таксі. Інші правовідносини у сфері транспорту знаходяться далі (мають більше відмінностей), а правовідносини із надання різного роду послуг – ще далі (надання медичних, освітніх, страхових, послуг зв'язку тощо).

Родовим словом у досліджуваному понятті є слово «перевезення». Воно визначається словом «возити». Великий сучасний словник української мови визначає, що слово «возити» є недоконаним видом перехідного дієслова, перше значення якого означає переміщувати, пересувати, доставляти кого-, що-небудь машиною, возом і т.ін., а друге – волочити, тягати що-небудь [48, с. 199].

С.І. Ожегов визначає, що слово «перевезти» означає: 1. Перемістити, везучи через який-небудь простір. 2. Везучи, доставити з одного місця до іншого [49, с. 490]. В. Даль вважав, що «перевозити» означає доставляти з одного місця до іншого, на конях чи іншою худобою, або на возах, санях, вручну чи на суднах, паромах, плотах тощо [50, с. 39-40]. Схоже визначення дає новий тлумачний словник української мови: перевозити – везучи, переміщувати з одного місця на інше, змінювати місце розташування; везучи, переміщувати кого-небудь на інше місце проживання, перебування [51, с. 248-249].

Отже, слово «перевезення» означає переміщення людини або речі через певний простір з одного місця до іншого за допомогою машини або механічного засобу.

Перевезення міським електротранспортом вітчизняним законодавством на види не класифікуються. За аналогією можна застосувати класифікацію автотранспортних перевезень на місцеві, міжміські, міжреспубліканські та міжнародні перевезення [52]. Останні два види перевезень міським електротранспортом не здійснюються. Серед місцевих можна виділити міські – в межах міста, приміські – за межі міста; серед міжміських можна назвати лише внутріобласні. Міжміські внутріобласні перевезення здійснюються міським електротранспортом в АРК. Особливістю міського електротранспорту є можливість виділення підземного, наземного і надземного транспорту. Їхні особливості, безумовно, необхідно враховувати при визначенні як самого досліджуваного поняття, так і особливостей правового статусу підприємств міського електротранспорту та господарсько-правового регулювання їх діяльності.

Похідним від слова «перевезення» є слово «поїздка», яке найчастіше передбачає разову акцію. В залежності від цілей та місця призначення поїздки протягом доби у межах міста класифікують наступним чином:

- поїздки робочого характеру, що здійснюються до місця праці;
- поїздки за покупками до торговельних точок;
- поїздки соціального характеру (наприклад, до друзів);
- рекреаційні поїздки – поїздки до місць відпочинку (до барів, ресторанів, парків, морського узбережжя, стадіонів тощо);
- поїздки ділового характеру, пов'язані з трудовою діяльністю;
- поїздки навчального характеру, що здійснюються до навчальних закладів;
- поїздки додому, які закінчуються місцем проживання [1, с. 44-45].

Споживач послуг підприємств міського електротранспорту найчастіше є пасажиром (хоча може бути і вантажовідправник чи вантажоотримувач). Слово «пасажир» в українську мову прийшло з французької мови (passager).

Воно означає особу, яка здійснює поїздки в транспортному засобі не в якості водія, машиніста або пілота [53, с. 508]. Раніше слово «пасажир» означало путника, дорожнього мандрівника, приїжджого; особу, яка їде сухим шляхом або водою, суспільним та всякому доступним порядком [50, с. 21]. Російський юридичний словник пов'язує перевезення пасажирів із договором: пасажир (від англійського passengers) – особи, за винятком членів екіпажу, які перевозяться транспортним засобом згідно з договором перевезення [54, с. 428]. Зрозуміло, що не завжди між пасажиром та перевізником укладається договір перевезення. Проте, якщо вважати договір укладеним у момент купівлі разового або строкового проїзного квитка, то таке визначення є вірним.

В інших джерелах слово «пасажир» означає людину, яка здійснює поїздки поїздом, пароплавом, літаком і т.ін.; подорожанина, подорожнього, мандрівця [55, с. 216]; людину, яка здійснює перевезення поїздом, пароплавом або іншим видом транспорту [49, с. 484].

Легальне визначення поняття «пасажир» спирається на два із перелічених критерії: 1) фізична особа; 2) непричетність до керування.

У статті 1 Закону України «Про міський електричний транспорт» пасажир визначається як фізична особа, яка користується транспортним засобом, перебуваючи в ньому, але не причетна до керування ним [25].

Крім пасажирів та їхнього багажу міським електротранспортом можуть перевозитися і різні групи вантажів.

Слово «вантаж» означає товар, що приймається для перевезення [49, с. 142], означає об'єкт дії по відношенню до дієслова «вантажити», – сам предмет, усе що завантажено, поклажа, товар на судні [56, с. 400], або означає речі, товари, що перевозяться або призначені для перевезення (рідше для перенесення) [48, с. 111; 55, с. 223]. При цьому повинні вказуватися транспортні характеристики (упаковка, умови перевезення та складування тощо) вантажу, які впливають на ціну перевезення [54, с. 122].

За різними критеріями виділяються різні види вантажів, що перевозяться різними видами транспорту. Так, за видами продукції вантажі поділяються на:

- продукцію сільського господарства;
- продукцію лісової, деревообробної і целюлозно-паперової промисловості;
- руди металічні;
- продукцію паливно-енергетичної промисловості;
- мінеральну сировину, мінерально-будівельні матеріали та вироби;
- продукцію металургійної промисловості;
- продукцію хімічної промисловості;
- продукцію харчової, м'ясо-молочної та рибної промисловості;
- промислові товари народного споживання;
- продукцію машинобудування, приладобудування і металообробної промисловості;
- інші вантажі.

За фізичним станом вантажі поділяються на: тверді, рідкі та газоподібні.

За наявності тари вантажі поділяються на ті, для яких потрібна тара, і ті, для яких вона не потрібна.

За способом навантаження і розвантаження вантажі поділяються на: штучні, сипучі, навалочні і наливні.

За своїми властивостями вантажі поділяються на: швидкопсувні, живі, небезпечні, антисанітарні, великовагові, великогабаритні та ін. [57, с. 353-354]. Зрозуміло, що з одного боку, засобами міського електротранспорту можна перевозити будь-які із названих груп та видів товарів. Однак на практиці для більшості вантажів така можливість є більше теоретичною, оскільки дуже нечасто міським електротранспортом здійснюється перевезення руд металів або продукції лісової, деревообробної і целюлозно-паперової промисловості. В залежності від видів вантажів спеціальним законодавством може бути передбачено окремі особливості перевезення. Проте міський електротранспорт орієнтований на перевезення саме пасажирів та багажу.

Перевезення вантажів може бути викликано запровадженням надзвичайної ситуації або перевезенням вантажів для власних потреб міста чи самого підприємства міського електротранспорту. У цьому випадку засоби міського електротранспорту можна буде вважати скоріше засобами відомчого транспорту, призначеного для задоволення власних потреб і забезпечення виконання ремонтів господарським способом. Тому крім перевезення пасажирів більшою мірою нас буде цікавити перевезення багажу.

Слово «багаж» прийшло в Україну із Франції та означає поклажу, пожитки, речі, скарб, майно, особливо дорожні [56, с. 35]; упаковані для відправлення поїздом, пароплавом, літаком тощо речі, вантаж пасажирів [49, с. 31]. Як бачимо, С.І. Ожегов визначає багаж через вантаж пасажирів.

В інших джерелах багаж означає клажу, пакунки, речі пасажирів, спакзовані для перевезення різними видами транспорту [55, с. 70; 48, с. 51]; речі, інші матеріальні цінності, які відправляються пасажиром для особистих побутових цілей за окрему платню, що здаються ним для перевезення під відповідальність транспортної організації [54, с. 35].

Слово «транспорт» походить від латинського «transporto» – переносу, перемітаю, перевозжу, тобто означає переміщення людей та вантажів і являє собою одну із найважливіших галузей суспільного матеріального виробництва [4, с. 154]; галузь народного господарства, що здійснює перевезення пасажирів і вантажів [53, с. 686; 58, с. 584; 54, с. 645]. С.І. Ожегов визначав слово «транспорт» як галузь народного господарства, пов'язану з перевезенням людей і вантажів, або як той чи інший вид засобів перевезення [49, с. 795]. В. Даль визначав слово «транспорт» як перевезення товарів, доставку; перевізне вантажне казенне судно [59, с. 426]. Сучасні тлумачні словники подають декілька значень слова «транспорт»: 1. Галузь господарства, що різними видами засобів здійснює перевезення пасажирів, доставляння, переміщення вантажів і т.ін. 2. Той чи інший вид перевізних засобів. 3. Будь-який засіб перевезення, а також сукупність таких засобів. 4. Перевізні засоби певного територіального підпорядкування. 5. Певна

ділянка перевезень, а також сукупність перевізних засобів, що обслуговує її [48, с. 1469; 60, с. 560; 61, с. 902]; у широкому сенсі слово «транспорт» означає галузь матеріального виробництва, пов'язану із пересуванням людей та вантажів; перевізні засоби... [62, с. 650]. Сучасний юридичний словник визначає прихід слова «транспорт» до української мови із французької та німецької, де існувало слово «transport», яке у свою чергу походить від латинського «transportare» – переносити, переміщувати. Тому зараз під цим словом розуміється галузь народного господарства, покликана забезпечити економічні, організаційні та соціальні зв'язки різних сфер економіки і задовольнити потреби суспільного виробництва та населення в перевезеннях [63, с. 119]. При цьому основною метою господарської діяльності підприємств транспорту автори словника визначають перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, надання інших транспортних послуг, перевезення та ремонт транспортних засобів і шляхів сполучення. О.В. Клепікова пропонує під транспортом розуміти сукупність механічних засобів, за допомогою яких здійснюються перевезення, а також увесь виробничо-технологічний комплекс, за допомогою якого надаються послуги з перевезення та інші транспортні послуги споживачам [64, с. 108]. У цьому немає сумнівів. Інші автори під словом «транспорт» розуміють сукупність механічних засобів перевезень, виробничо-технологічного комплексу, організацій і підприємств, призначених для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученнях і надання інших транспортних послуг усім споживачам [57, с. 8]. В.Й. Развадовський визначає транспорт як певну сукупність транспортних засобів, яка утворює транспортну систему. А саме поняття транспортної системи він бачить в якості об'єкта адміністративно-правового регулювання. Транспортна система являє собою діяльність людей, яка має певні організаційні форми виразу. З одного боку, це діяльність з функціонування окремих видів транспорту, згідно певного призначення, а з іншого – діяльність із функціонування транспортної системи окремих адміністративно-територіальних одиниць – областей,

районів, сіл, селищ, міст у межах загальнодержавної транспортної системи [65, с. 14].

Як правило, міський пасажирський транспорт в залежності від місткості підрозділяється на суспільний пасажирський транспорт (трамвай, тролейбус, автобус, таксі, метрополітен) та індивідуальний (автомобілі, моторолери, мотоцикли). Суспільний міський пасажирський транспорт виконує більшу частину перевезень, ніж індивідуальний. Зокрема в РФ міський електротранспорт функціонує у 116 містах (у т.ч. трамвайний – у 67, тролейбусний – у 89, метро – у 6 містах). На початок 2008 року довжина трамвайних рейок склала 3 876,7 км; тролейбусних ліній – 4 994,5 км, шляхів метрополітена – 406,4 км [66, с. 96]. Показники за видами вітчизняного міського електротранспорта наводилися вище.

Отже, слово «транспорт» уже означає переміщення, перевезення або перенесення людей чи матеріальних цінностей. Однак воно не вказує на об'єкт, яким будуть переміщуватися названі люди або цінності. На нього вказує словосполучення «міський електротранспорт».

Слово «електротранспорт» означає транспортні засоби, які працюють за допомогою електричного струму [48, с. 347].

«Міський» є прикметником, утвореним від іменника «місто».

Слово «місто» (російською «город») – населене місце, визнане за місто, містом, якому уряд дав міське управління [56, с. 380]. Іншими словами це великий населений пункт; адміністративний, торговий і культурний центр; город, град [55, с. 651; 48, с. 679]. Прикметник «міський» означає підпорядкування транспорту місцевій територіальній громаді. Саме таке значення слід застосовувати, а не перевезення всередині міста. Можна навести приклади найдовшого у світі міжміського тролейбусного маршруту Сімферополь – Алушта (52 км) – Ялта (86 км); міжміського тролейбусного маршруту Ургенч – Хіва (35 км) в Узбекистані; міжміського тролейбусного маршруту Тирасполь – Бендери (13 км) у Молдові [67].

Законом України «Про транспорт» у статті 21 «Єдина транспортна система України» передбачено, що серед іншого її становить транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен) [24]. У свою чергу, статтею 34 названого Закону визначено склад міського електротранспорту: підприємства міського електротранспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, рухомий склад, трамвайні і тролейбусні лінії, ремонтно-експлуатаційні депо, службові приміщення, фунікулери, канатні дороги, ескалатори, заводи по ремонту рухомого складу і виготовленню запасних частин, споруди енергетичного господарства та зв'язку, промислові, ремонтно-будівельні, торговельні та постачальницькі організації, навчальні заклади, науково-дослідні та проектно-конструкторські установи, заклади охорони здоров'я, відпочинку, фізичної культури і спорту та інші культурно-побутові заклади і підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу міського електротранспорту [24].

У пункті 1 статті 15 Закону України «Про міський електричний транспорт» визначається, що до складу міського електротранспорту входять підприємства, що надають транспортні послуги, об'єкти міського електротранспорту, системи електропостачання та зв'язку, будівлі та службові приміщення; у статті 1 цього Закону визначається перелік об'єктів міського електротранспорту – рухомий склад, контактні мережі, тягові підстанції, колії трамвайні та метрополітену, а також споруди, призначені для забезпечення надання транспортних послуг [25]. Серед переліку об'єктів у цьому випадку відсутні об'єкти, що не використовуються безпосередньо у транспортних перевезеннях. Визначити чи є тут колізія між нормами більш загального та більш спеціального законів можна шляхом аналізу визначення поняття «транспортні послуги», що дається у тій же статті 1 Закону України «Про міський електричний транспорт»: перевезення пасажирів та їх багажу міським

електричним транспортом, а також надання інших послуг, пов'язаних з таким перевезенням [25].

Якщо вважати, що, скажімо, науково-дослідні та проектно-конструкторські установи, заклади охорони здоров'я, відпочинку, фізичної культури і спорту надають послуги, пов'язані з перевезенням, то можна вважати, що колізія відсутня. Це важливе питання, яке може мати негативне продовження у господарській практиці (скажімо, при наданні певних пілг, дотацій, цільових інновацій чи субсидій; відчуженні чи приватизації певних видів об'єктів міського електротранспорту; здійсненні державних закупівель тощо). Тому воно вимагає розгляду й у випадку необхідності – коригування. Найпростіше це можна зробити, шляхом заміни загальної норми Закону України «Про транспорт», бланкетною нормою, яка відсилатиме до норм більш спеціального Закону «Про міський електротранспорт». Так само логічно вчинити і з нормами, що розкривають склад та об'єкти інших видів транспорту, діяльність з перевезення якими визначається спеціальними законами та підзаконними актами.

В.Й. Развадовський заперечував проти включення до єдиної транспортної системи в якості її елементів науково-дослідних, проектно-конструкторських організацій, навчальних закладів, закладів підготовки та перепідготовки кадрів, підвищення їх кваліфікації до елементів транспортної системи, закладів охорони здоров'я. Однак ці установи, на думку вченого, можна було б включити до складу транспортної системи за умови їх відомчої підпорядкованості – підпорядкуванню Мінтрансу України, основними завданнями якого є державне управління транспортним комплексом України, забезпечення реалізації державної політики щодо становлення та розвитку транспортного комплексу України та ін. [65, с. 12-13]. Необхідно погодитися із думкою відомого вченого-транспортника.

Проте, усі названі норми більшою мірою стосуються визначення суб'єктів надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів і багажу міським електротранспортом та об'єктів, за посередництва яких ця діяльність

здійснюється. Легальне визначення самого поняття «міський електричний транспорт» наводиться у статті 1 Закону України «Про міський електричний транспорт»: складова частина єдиної транспортної системи, призначена для перевезення громадян трамваями, тролейбусами, поїздами метрополітену на маршрутах (лініях) відповідно до вимог життєзабезпечення населених пунктів [25].

Знаючи тлумачення кожного зі слів досліджуваного поняття можна дати доктринальне визначення останнього як «переміщення людей і матеріальних цінностей у необхідному напрямку у межах міста або на приміській території транспортним засобом міського підпорядкування на основі електродвигуна рейковими або безрейковими шляхами».

Таке визначення досліджуваного поняття може бути точним з точки зору забезпечення простоти і точності тлумачення, але може бути не достатньо точним з точки зору права, тобто може не виконувати своєї легальної ролі. Таке визначення є доктринальним для підгалузі транспортного права України у межах господарсько-правової науки.

Тому слід дослідити легальне (таке, що міститься у законодавстві) визначення поняття перевезення пасажирів, вантажів і багажу міським електротранспортом.

ЦК України у главі 64 «Перевезення» містить загальні положення про перевезення вантажів, пасажирів, багажу, пошти. Пунктом 1 статті 910 ЦК України «Договір перевезення пасажирів та багажу» передбачається, що за договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу – також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу – також за його провезення [38].

ЦК України визнає та відзначає вартісний характер послуги з перевезення пасажирів і багажу. Тобто діяльність з надання послуг із

перевезення пасажирів і вантажів має системний або разовий відносно окремого пасажирів та його багажу вартісний характер та має цінову визначеність. Цінова визначеність або укладення договору перевезення пасажирів та багажу підтверджується, як визначено пунктом 2 статті 910 ЦК України, видачею відповідно квитка та багажної квитанції, форми яких встановлюються відповідно до транспортних кодексів (статутів) [38].

Наявність публічних інтересів, вартісного характеру діяльності, цінової визначеності послуг, що надаються, свідчить про комплексність, складність і розгалуженість досліджуваних транспортних правовідносин. Відносини між пасажиром та транспортним перевізником можуть регулюватися ЦК України. Проте діяльність підприємств міського електротранспорту повинна регулюватися нормами ГК України та актами господарського законодавства, а управління такими підприємствами може додатково регулюватися актами адміністративного законодавства.

У ГК України пунктом 1 статті 3 визначено, що під господарською діяльністю розуміється діяльність суб'єктів господарювання у сфері суспільного виробництва, спрямована на виготовлення та реалізацію продукції, виконання робіт чи надання послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність [39]. Безумовно, діяльність підприємств міського електротранспорту є господарською; а в її межах – підприємницькою, оскільки здійснюється для досягнення економічних і соціальних результатів та з метою одержання прибутку.

Самі підприємства міського електротранспорту підпадають під визначення суб'єктів господарювання, даного частиною 1 статті 55 ГК України: «учасники господарських відносин, які здійснюють господарську діяльність, реалізуючи господарську компетенцію (сукупність господарських прав та обов'язків), мають відокремлене майно і несуть відповідальність за своїми зобов'язаннями в межах цього майна, крім випадків, передбачених законодавством»; та під визначення господарських організацій, даного частиною 2 статті 55 ГК України: «юридичні особи, створені відповідно до

Цивільного кодексу України, державні, комунальні та інші підприємства, створені відповідно до цього Кодексу, а також інші юридичні особи, які здійснюють господарську діяльність та зареєстровані в установленому законом порядку» [39].

Особливістю ГК України є відсутність у ньому глави і взагалі норм, які б регулювали відносини з перевезення пасажирів та багажу. Є лише глава 32 «Правове регулювання перевезення вантажів». Така ситуація є абсолютно невірною. Якщо поділ правовідносин, що регулюються ЦК України та ГК України проведено за суб'єктним складом сторін (другої сторони – споживача послуг перевізника), то тоді виникають питання «чому у ЦК України глава, що регулює перевезення вантажів, є?; або чому її не видалили із ЦК України?». З іншого боку, пасажир як споживачі послуг суб'єкта господарювання і СПД - транспортної організації, не будучи суб'єктами господарювання, є суб'єктами господарського права – учасниками відносин у сфері господарювання, прямо названими статтею 2 ГК України. А тому вони беруть участь у складних правовідносинах, що мають і господарсько-правові елементи.

Слід сказати, що свого окремого дослідження та, можливо, закріплення у ГК України потребують і інші правовідносини, пов'язані із наданням послуг громадянам. Аналогічні наведеним аргументи на користь визнання статусу господарської діяльності за наданням освітніх послуг наводив Б.В. Деревянко: «...Поняття «суб'єкт господарського права» є найбільш широким. Суб'єкти господарського права у статті 2 ГК України названо учасниками відносин у сфері господарювання. До їх складу крім суб'єктів господарювання віднесено також споживачів; органи державної влади та органи місцевого самоврядування, наділені господарською компетенцією; а також громадян, громадські та інші організації, які виступають засновниками суб'єктів господарювання чи здійснюють щодо них організаційно-господарські повноваження на основі відносин власності.

Навчальні заклади є суб'єктами господарювання. Тому вони відповідно до частини 1 статті 55 ГК України здійснюють господарську діяльність, реалізуючи господарську компетенцію (сукупність господарських прав та обов'язків), мають відокремлене майно і несуть відповідальність за своїми зобов'язаннями в межах цього майна, крім випадків, передбачених законодавством. Вони як суб'єкти господарювання можуть бути СПД - навчальними закладами, утвореними з метою досягнення економічних і соціальних результатів та одержання прибутку...

...Суб'єкти цивільного права – вихованці, учні, студенти тощо будуть споживачами послуг суб'єктів господарювання – навчальних закладів. Правовідносини між ними будуть спрямовуватися на досягнення і публічних, і приватних інтересів. У цьому випадку наука господарського права буде вивчати правовідносини між громадянами - споживачами послуг суб'єктів господарювання - навчальних закладів, а тому споживачі будуть учасниками відносин у сфері господарювання – суб'єктами господарського права...» [68, с. 68-69].

Якщо у наведеному прикладі замість навчальних закладів поставити підприємства міського електротранспорту, а замість вихованців, учнів та студентів – пасажирів, – то цей аргумент можна застосувати і до досліджуваних правовідносин. Певна річ, ці відносини є складними. Тому вони вимагають додаткових досліджень з метою вироблення алгоритму регулювання комплексних транспортних правовідносин актами цивільного та господарського законодавства – прийнятного для різних наукових шкіл, державних органів та самих транспортних організацій і споживачів їхніх послуг незалежно від того чи є вони просто громадянами, чи суб'єктами господарювання.

Отже, ЦК України містить лише загальні положення про перевезення пасажирів та багажу взагалі. ГК України містить лише норми, що регулюють перевезення вантажів. Тому ЦК України бланкетною нормою пункту 2 статті 908 відсилає до спеціальних законів, транспортних кодексів (статутів), інших

НПА та правил [38]. Умови перевезення вантажу, пасажирів і багажу окремими видами транспорту, а також відповідальність сторін щодо цих перевезень встановлюються договором, якщо інше не встановлено цим Кодексом, іншими законами, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них» [38].

Норми ГК України можна використовувати лише за допомогою застосування аналогії. У пункті 1 статті 306 ГК України визначено, що під перевезенням вантажів розуміється господарська діяльність, пов'язана з переміщенням продукції виробничо-технічного призначення та виробів народного споживання залізницями, автомобільними дорогами, водними та повітряними шляхами, а також транспортування продукції трубопроводами [39].

Таким чином, слід зазначити, що перевезення пасажирів, вантажів та багажу міським електротранспортом може бути або підприємницькою, або некомерційною господарською діяльністю. Ця діяльність здійснюється суб'єктами господарювання – державними або комунальними (муніципальними) підприємствами, які контролюються органами місцевого самоврядування. Вона пов'язана з переміщенням пасажирів, їх багажу та вантажів рейковими або безрейковими шляхами, проте обов'язково на основі електродвигуна. Ця діяльність є систематичною. І пов'язана вона із наданням послуг, тобто не є виробничою у класичному розумінні. У певній мірі діяльність із перевезення пасажирів, вантажів та багажу є посередницькою. Надання таких послуг поєднує у собі приватні і публічні інтереси. Більшою мірою основними споживачами послуг підприємств міського електротранспорту є громадяни. Проте ефективність діяльності підприємств міського електротранспорту напряму впливає на ефективність роботи усієї адміністративної, політичної та господарської системи міста; значна частка надходжень до місцевих бюджетів потрапляє саме від підприємств міського електротранспорту. Тобто досліджуваною діяльністю є суспільно корисна

діяльність підприємств міського електротранспорту із надання транспортних послуг з метою реалізації їх за плату, що здійснюється на професійних принципах та базується на сполученні приватних та публічних інтересів.

Слід відзначити, що загальний Закон України «Про транспорт» поняття перевезення пасажирів, вантажів та багажу не містить. У Законі України «Про міський автомобільний транспорт» у статті 1 дається визначення транспортних послуг: перевезення пасажирів та їх багажу міським електричним транспортом, а також надання інших послуг, пов'язаних з таким перевезенням [25]. Там же у визначенні поняття «міський електричний транспорт» названо трамваї, тролейбуси та поїзди метрополітену [25].

Можливо, має сенс визначити поняття та ознаки видів міського електротранспорту. Це повинно сприяти кращому осмисленню самого поняття перевезення пасажирів, вантажів та багажу міським електротранспортом.

Основними видами міського електротранспорту є трамвай, тролейбус і метро. Можуть бути й інші види (фунікулери тощо). Перші з названих види міського електротранспорту є більш поширеними. Визначення цих видів міського електротранспорту також повинно сприяти якісному визначенню суті та значення перевезення пасажирів, вантажів і багажу міським електротранспортом.

Отже, слово «метрополітєн» походить від французького *métropolitain* – скорочене від *chemin de fer métropolitain* – столична залізнична дорога та від грецького *μητρόπολις* – головне місто, і означає – міська швидкісна електрична залізниця, що проходить переважно в тунелях, у деяких місцях виходить на поверхню землі або на естакади й мости [58, с. 355; 53, с. 427]; міська підземна (у тунелях), надземна (на естакадах) або така, що проходить спеціально відведеними дільницями вулиць електрична залізнична дорога [62, с. 404]; міська електрична залізниця, споруджена під землею в тунелях, а на поверхні – на мостах-естакадах або на спеціально відведених ділянках вулиці [48, с. 665].

Слово «трамвай» походить від англійського tramway, від tram – візок, вагон і way – шлях, і означає – вид міського наземного рейкового електротранспорту; вагон чи поїзд з кількох вагонів цього виду транспорту [58, с. 582; 48, с. 1467]; міська наземна залізнична дорога; поїзд цієї дороги, який складається з одного або кількох вагонів [62, с. 658]; міська електрична залізнична дорога, а також вагон чи поїзд цієї залізничної дороги [49, с. 734]; засіб міського наземного транспорту, моторний вагон (або моторний з причіпними вагонами), який отримує електроенергію від контактної дроти та пересувається рейковим шляхом [4, с. 143-144].

Як бачимо, в обох випадках присутні залізнична дорога, місто та електроенергія.

Слово «тролейбус» походить від англійського trolleybus від trolley – ролик та латинського (omni)bus – для всіх, і означає – безрейковий наземний, здебільшого вуличний електричний транспорт із живленням двигунів через підвісну контактну мережу; багатомісна машина (вагон) цього виду транспорту [53, с. 694; 58, с. 591]; безрейковий міський електричний транспорт для перевезення пасажирів або вантажів; багатомісна машина цього транспорту [62, с. 658]; вид міського безрейкового електричного транспорту; багатомісна машина [49, с. 799]; безрейковий міський транспорт з електродвигуном, який живиться струмом від підвісних контактних дротів, призначений для масових перевезень пасажирів; багатомісна машина цього транспорту [48, с. 1479]; засіб безрейкового наземного міського транспорту з живленням електроенергією від контактної дроти [4, с. 240].

Визначення троллейбусу дається через такі характерні особливості як місто, електроенергія та відсутність рейок.

Отже, різні засоби міського електротранспорту відрізняються лише наявністю або відсутністю рейок. За усіма іншими ознаками можна визначити схожість між різними видами міського електротранспорту та надати характеристику перевезення пасажирів, вантажів і багажу міським електротранспортом.

Досліджені у роботі законодавчі та енциклопедичні визначення дозволяють назвати основні характеристики перевезення пасажирів, вантажів та багажу міським електротранспортом:

- це підприємницька діяльність підприємств, що знаходяться у підпорядкуванні міської територіальної громади;
- діяльність, пов'язана з переміщенням у межах міста та на приміській території (рідше – у міжміському сполученні) людей, їх багажу та вантажів;
- діяльність, яка підлягає управлінню місцевою владою та господарсько-правовому регулюванню;
- перевезення здійснюються рейковими або безрейковими шляхами спеціально прокладеними маршрутами по вулицях, тунелях, естакадах тощо;
- діяльність, що здійснюється за допомогою транспортних засобів – метрополітену, трамваїв, тролейбусів (рідше інших засобів), які працюють на основі електродвигуна, електричний струм до якого подається через спеціальні дроти. Проте у недалекому майбутньому міський електротранспорт буде працювати на основі електродвигуна, який живитиметься струмом від акумулятора у самому транспортному засобі. У такому випадку переважна більшість названих характеристик відпаде. І взагалі, міський електротранспорт залишить характеристику «міський» лише за рахунок належності майна підприємств такого транспорту місцевій територіальній громаді.

Але на сьогодні наведені характеристики перевезення пасажирів, вантажів та багажу міським електротранспортом дозволяють зупинитися на наведеному доктринальному визначенні поняття. Наявність легального визначення виглядає зайвою через складність узагальнення. Засоби міського електротранспорту можуть їздити тунелями, мостами, естакадами, а можуть і по залізних рейках чи дротах; можуть виїжджати за межі міста; можуть використовувати електричні дроти або електроакумулятори; можуть і не мати спеціально прокладених маршрутів тощо. Тому будемо спиратися на запропоноване доктринальне визначення досліджуваного поняття та існуючі

легальні визначення інших (похідних) понять. Саме на них має бути сформовано теоретичний фундамент усієї роботи.

1.3. Досвід зарубіжних країн у правовому регулюванні діяльності підприємств міського електротранспорту

Найбільш близьким до національного законодавства є законодавство РФ. Тому дослідження цього законодавства може надати можливість запозичення вдалих норм до актів вітчизняного законодавства. Крім законодавства РФ можливе запозичення досвіду інших країн СНД. У меншій мірі можливе запозичення досвіду країн далекого зарубіжжя. Це пояснюється наявністю значних відмінностей у законодавстві, різним станом підприємств міського електротранспорту та різними можливостями держав та територіальних громад. Тому більше уваги буде приділено саме законодавству країн СНД.

Основними НПА, що напряму або опосередковано регулюють перевезення міським електротранспортом, є наступні НПА РФ:

- Федеральний закон від 10 грудня 1995 року № 196-ФЗ «Про безпеку дорожнього руху» [69];
- Федеральний закон від 8 листопада 2007 року № 259-ФЗ «Статут автомобільного транспорту та міського наземного електричного транспорту» [70];
- Федеральний закон від 22 травня 2003 року № 54-ФЗ «Про застосування контрольно-касової техніки при здійсненні готівкових грошових розрахунків та (або) розрахунків з використанням платіжних карт» [71];
- Федеральний закон від 9 лютого 2007 року № 16-ФЗ «Про транспортну безпеку» [72];

- Федеральний закон від 30 червня 2003 року № 87-ФЗ «Про транспортно-експедиційну діяльність» [73];
- Транспортна стратегія РФ на період до 2030 року [74];
- Наказ Мінтрансу РФ та Міністерства праці РФ від 11 березня 1994 року № 13/11 «Про затвердження Положення про порядок атестації осіб, які займають посади виконавчих керівників та спеціалістів підприємств транспорту» [75];
- Постанова Уряду РФ від 14 лютого 2009 року № 112 «Правила перевезень пасажирів і багажу автомобільним транспортом і міським наземним електричним транспортом» [76];
- Постанова Уряду РФ від 30 грудня 2000 року № 1038 «Про затвердження Положення про Міністерство транспорту Російської Федерації» [77];
- ГОСТ 25869-90 «Відмінні знаки та інформаційне забезпечення рухомого складу наземного транспорту, зупиночних пунктів і пасажирських станцій [78] та ін.

Нормам НПА, що найбільше стосуються предмета дослідження, а також тим, що можуть бути використані у вітчизняній законотворчій діяльності, необхідно дати більш детальну характеристику.

Отже, 8 листопада 2007 року Президентом РФ було підписано Федеральний закон «Статут автомобільного транспорту і міського наземного електричного транспорту», який набув чинності з 13 травня 2008 року [70]. Статут регулює суспільні відносини, пов'язані із перевезеннями вантажів, пасажирів та їх багажу автомобільним, а також міським електричним транспортом. У порівнянні з попереднім Статутом автомобільного транспорту РРФСР 1969 року [79] сферу застосування нового Статуту було розширено на відносини, що стосуються міського електротранспорту. Проте згідно з пунктом 1 статті 1 Статуту під його дію потрапляють відносини з надання послуг лише наземним електротранспортом. Це означає, що правила Статуту не поширюються на відносини з надання послуг метрополітеном та надземним (монорейковим) електротранспортом. Це підтверджується також

тим, що серед видів транспортних засобів пунктом 2 статті 1 Статуту названо лише автобуси, трамваї, тролейбуси, легкові та вантажні автомобілі. При цьому відсутня згадка про поїзди метрополітену та монорейкового транспорту [80, с. 88; 70].

Перевезення пасажирів та багажу у Статуті розділено на регулярні перевезення та перевезення на замовлення. Регулярні перевезення пасажирів і багажу виконуються на основі публічного договору перевезення. Іншими словами, транспортна організація при наявності технічних можливостей повинна здійснювати перевезення пасажирів у відношенні кожної людини, яка до неї звернеться.

Регулярні перевезення пасажирів і багажу можуть бути як реальними, так і консенсуальними. Так, регулярне перевезення пасажирів у місті за часом укладання договору співпадає із посадкою пасажирів до автобуса, тролейбуса, трамвая і являє собою реальний договір. Поїздка приміським транспортом, що передбачає придбання квитка заздалегідь, надає договору консенсуального характеру.

Перевезення багажу не можна визнати самостійним договором перевезення, незалежним від договору перевезення пасажирів, оскільки це лише одне право пасажирів (один обов'язок перевізника): перевезенню пасажирів завжди повинно передувати здавання його багажу, тобто виконання реальної дії. Це зобов'язання слід вважати реальним по відношенню до перевезення пасажирів [80, с. 89; 70].

До прийняття Статуту договір перевезення вантажів автомобільним транспортом вважався реальним, його укладення пов'язувалося із моментом передачі вантажу перевізнику, а не з моментом акцепта перевізником заявки або замовлення вантажовідправника. Із акцепта замовлення виникав договір про подачу транспортних засобів під завантаження і про пред'явлення вантажу до перевезення, що передувало укладенню реального договору перевезення вантажу. Тепер же договір перевезення може бути сформульований як консенсуальний, а обов'язок перевізника подати справні

транспортні засоби під завантаження і обов'язок вантажовідправника пред'явити вантаж до перевезення будуть впливати із укладеного договору перевезення. Таке положення уявляється виправданим, оскільки усувається невизначеність у питанні про оплатність послуги перевізника у подачі транспортних засобів під завантаження [81, с. 19-20; 70]. Досліджуваних правовідносин це стосується у випадку надання засобами міського електротранспорту послуг із перевезень вантажів сторонніх організацій на основі платного публічного договору перевезення вантажу.

Стаття 3 Статуту передбачає розробку та прийняття двох видів правил:

- правил перевезення вантажів автомобільним транспортом;
- правил перевезення пасажирів і багажу автомобільним та міським наземним електричним пасажирським транспортом.

Останні відіграють роль публічної оферти. Правилами перевезень пасажирів і багажу автомобільним і міським наземним електротранспортом повинен бути врегульований порядок організації різних видів перевезень пасажирів і багажу. Уявляється, що в даному випадку правила, зокрема, повинні містити норми, присвячені договору про організацію перевезень пасажирів [81, с. 17; 70].

Як при перевезенні пасажирів і багажу, так і при перевезенні вантажів виділяються чотири види сполучення:

- міське;
- приміське;
- міжміське;
- міжнародне (стаття 4 Статуту).

Стаття 5 Статуту виділяє три види перевезень пасажирів і багажу:

- регулярні перевезення;
- перевезення за замовленнями;
- перевезення легковими таксі.

На жаль, при виділенні видів перевезень пасажирів і багажу не витримано єдиного критерію. Одним із критеріїв класифікації є регулярність

перевезень, а іншим – вид транспорту фрахтівника і форма договору фрахтування. Як бачимо, перевезення засобами міського електротранспорту окремо не виділено.

Під регулярними розуміються перевезення на основі укладеного публічного договору перевезення за певним розкладом і маршрутом із заздалегідь встановленими пунктами відправлення і призначення.

Регулярні перевезення пасажирів і багажу поділяються на:

- перевезення з посадкою і висадкою пасажирів лише на встановлених зупиночних пунктах за маршрутом регулярних перевезень;
- перевезення з посадкою і висадкою пасажирів у будь-якому не забороненому правилами дорожнього руху місці за маршрутом регулярних перевезень (стаття 19 Статуту) [81, с. 18; 70].

Згідно зі статтею 20 Статуту укладення договору перевезення пасажирів засвідчується квитком, здавання пасажиром багажу – багажною квитанцією, провезення пасажиром ручної кладі за плату – квитанцією на провезення ручної кладі. Касовий чек із вказаними на ньому реквізитами квитка, багажної квитанції, квитанції на провезення ручної кладі прирівнюється до названих документів. Нововведенням є можливість використання квитків із зазначенням частини або усіх реквізитів в електронному вигляді.

Стаття 21 Статуту містить такі ж правила, як і стаття 81 Статуту автомобільного транспорту, що надають право пасажиру провозити безоплатно дітей віком до семи років у міському і приміському сполученні, а на міжміських маршрутах – до п'яти років, якщо вони не займають окремого місця. Новим є правило про те, що у випадках, коли в установленому порядку заборонено перевезення у транспортних засобах дітей без надання їм окремих місць для сидіння, пасажир має право перевезти із собою двох дітей віком не старше 12 років із наданням їм окремих місць для сидіння за плату, розмір якої не може складати більш ніж 50% провізної платні [81, с. 18-19; 70]. Слід сказати, що аналогічна норма у вітчизняному законодавстві відсутня. Вона не є принциповою, проте достойною обмірковування у майбутніх дослідженнях.

У положеннях Статуту зафіксовані підстави звільнення за незбереження вантажу або багажу. Перевізника може бути звільнено від відповідальності, якщо незбереження викликано обставинами, які перевізник не міг попередити або усунути через незалежні від нього причини. Вказівка на обставини, які перевізник не міг попередити або усунути є рівнозначною посиланню на відсутність його вини.

На особливу увагу у Статуті заслуговує вирішення питання про розподіл обов'язку доведення вини у спорах про незбереження вантажу або багажу між перевізником і вантажовласником або пасажиром. Відповідно до статті 796 ЦК РФ у Статуті однозначно і без будь-яких виключень говориться про настання відповідальності перевізника, якщо він не доведе, що втрата вантажу або багажу відбулася внаслідок обставин, які він не міг попередити або усунути, тобто не доведе відсутність своєї вини. Таким чином, у новому Статуті вдалося уникнути помилки, яка існувала у статті 133 Статуту автомобільного транспорту РРФСР 1969 року. Цією статтею передбачалися чотири випадки, коли обов'язок доведення вини перевізника вантажу покладалася на отримувача або відправника вантажу, що суперечило статті 796 ЦК РФ.

При перевезенні вантажу або багажу перевізник не відшкодовує неотримані доходи (упущену вигоду), яку вантажовласник або пасажир могли отримати при звичайних умовах цивільного обігу. Шкода відшкодовується перевізником:

- при втраті або нестачі вантажу або багажу у розмірі вартості втраченого або невивантаженого вантажу або багажу;
- при пошкодженні (псуванні) вантажу або багажу у розмірі суми, на яку зменшилася його вартість, а при неможливості відновлення пошкодженого вантажу або багажу – у розмірі його вартості;
- при втраті вантажу або багажу, зданого з оголошенням його цінності, у розмірі оголошеної вартості вантажу або багажу.

Поряд із відшкодуванням шкоди перевізник повертає вантажовласнику або пасажиру провізну плату, стягнену за перевезення втраченого, відсутнього, зіпсованого або пошкодженого вантажу чи багажу [80, с. 90; 70].

У статті 36 Статуту в якості підстав звільнення від відповідальності як за ненадання транспортного засобу або ненадання для перевезення вантажу, так і за несхоронність вантажу або прострочення його доставки спочатку вказуються надзвичайні обставини або явища (пункти 1, 2): нездоланна сила; тимчасові обмеження або заборона руху транспортних засобів автомобільними дорогами. У пункті 3 цієї ж статті названо «інші причини, що не залежать від перевізника, фрахтівника, вантажовідправника, вантажоотримувача, фрахтувальника». Це формулювання настільки широке, що включає в себе усі обставини, що визначають відсутність вини зобов'язаної сторони, яка не виконала або виконала зобов'язання неналежним чином. Відповідно, відсутність її вини у цьому випадку тягне за собою відсутність відповідальності. Таким чином, всупереч логіці у вказаній статті відбувається підміна принципів відповідальності. Замість правила про вину, що виходить за межі принципа («суворої відповідальності») допускається застосування відповідальності лише за наявності вини. Це суперечить не лише вимогам статті 794 ЦК РФ, але і багаторічній практиці застосування правил про відповідальність перевізника за неподачу транспортних засобів і відправника за непред'явлення вантажу або невикористання поданих транспортних засобів з інших причин на всіх видах транспорту РФ [80, с. 91; 70].

Мінтранс РФ продовжує роботу щодо узгодження Статуту. Проте правознавці, правоохоронні органи, Мін'юст наполягають, що у Статуті понять автовокзалів, транспорту загального користування не повинно бути. Повинні бути поняття вокзал і автостанція, а не просто місця, від яких повинні відходити автобуси. І ці поняття повинні бути, якщо не у Статуті, то в законі про автотранспортну діяльність, правилах надання транспортних послуг [82, с. 5]. Слід погодитися з наведеним. В українському законодавстві також

повинно бути ставлення до вокзалів, станцій, депо, як до повноцінних об'єктів міського електротранспорту, які за умови раціональної організації можуть приносити дохід, не менший, ніж приносять від основної діяльності засоби міського електротранспорту.

У розвиток цього Статуту було затверджено Правила перевезень пасажирів і багажу автомобільним транспортом і міським наземним електричним транспортом [76].

У Федеральному законі «Про безпеку дорожнього руху» привертають увагу наступні моменти. У статті 5 «Основні напрями забезпечення безпеки дорожнього руху» визначається, що таке забезпечення серед іншого здійснюється за посередництва проведення соціально орієнтованої політики в галузі страхування на транспорті. У пункті 2 статті 25 «Умови отримання права на управління транспортними засобами» передбачено, що право на управління трамваями і тролейбусами надається особам, які досягли двадцятирічного віку [69].

В Україні відсутній закон, аналогічний Федеральному закону РФ «Про транспортну безпеку». Це є невірним, оскільки у сучасному світі у будь-якій країні можуть відбутися теракти або надзвичайні події у транспортній сфері. Та й загальні вимоги до транспортних засобів, водіїв та пасажирів, пов'язані із забезпеченням безпеки перевезень зайвими не будуть. У названому Федеральному законі серед іншого передбачено визначення оцінки уразливості об'єктів транспортної інфраструктури і транспортних засобів від актів протиправного втручання (стаття 5), категорювання об'єктів транспортної інфраструктури і транспортних засобів (стаття 6), обмеження при прийнятті на роботу, безпосередньо пов'язану із забезпеченням транспортної безпеки (стаття 10) [72].

Згідно зі статтею 15 Закону України «Про дорожній рух», отримати право на керування (стати водієм) трамвая і тролейбуса може кожний громадянин, який не має медичних протипоказань та який досяг вісімнадцятирічного віку [83]. Поряд з тим, аналогічне право, але на

керування автобусами, можна отримати з дев'ятнадцятирічного віку. Зовсім не зрозуміло, чому вік для керування електричним транспортом нижче за вік для керування автобусами? Адже під час дорожнього руху відповідальність за життя та здоров'я пасажирів лежить саме на водії будь-якого транспортного засобу.

З метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних та комфортних умов для учасників руху, в той час коли кількість транспорту на дорогах постійно збільшується, Т.А. Коляда вважає необхідним дозволяти керувати електричним транспортом з досягненням дев'ятнадцятирічного віку [84, с. 319].

Слід також сказати, що в Україні у згаданих вище Правилах надання послуг міським електричним транспортом [32], Правилах користування трамваем і тролейбусом у містах України [34] та Законі України «Про міський електричний транспорт» [25] відсутні вимоги до водія (його віку, досвіду, стажу чи кваліфікації). Цю прогалину необхідно усувати.

Стосовно віку водіїв засобів автомобільного транспорту азербайджанський вчений вказує на позитивні норми Віденської конвенції про дорожній рух встановлено, що її сторони можуть не визнавати на своїй території водійське посвідчення, власнику якого не виповнилося 18 років [85, с. 56].

Дослідженнями встановлено, що більше 50% ДТП скоюється водіями з досвідом керування до трьох років. Системне, програмно-методичне і технічне забезпечення підготовки і перепідготовки водіїв транспортних засобів у Москві станом на 2004 рік не відповідало рівню початка 1990-х років [86, с. 44]. Те саме можна сказати і про сучасну систему підготовки водіїв. Тому, як мінімум слід пропонувати запровадження мінімального віку для водіїв міського електротранспорту у 20 років за аналогією із законодавством РФ.

Але крім вимог до мінімального віку, необхідно застосування й інших критеріїв допуску особи до керування засобом міського електротранспорту.

Так, у Фінляндії для отримання ліцензії водія необхідно: мати водійське посвідчення, вік не більше 70 років, відсутність судимості, медичну довідку, складений у поліції іспит зі знань законодавства, різних тарифів і місцевості, складений екзамен, який демонструє професійні якості [87, с. 14]. Додаткові гарантії захисту життя і здоров'я пасажирів та інших осіб не можуть бути зайвими. Тому слід з увагою поставитися до фінського досвіду.

Молодий вітчизняний науковець С.В. Синенко зробила, на нашу думку, невдалу спробу проаналізувати законодавство РФ, Республіки Беларусь, Республіки Молдова, Киргизької Республіки, яке визначає правовий статус водія. Зробивши кілька хибних або необґрунтованих, на нашу думку, висновків, вона запропонувала дати визначення поняттю «працівник автомобільного транспорту» [88, с. 322-323]. Очевидно авторка хотіла дати це визначення через незгоду із законодавством названих країн (крім Республіки Беларусь), яким особа, яку навчають водінню, визнається водієм. Але питання щодо надання визначення поняття «працівник міського електротранспорту» є таким, що заслуговує на увагу. Воно може застосовуватися у випадку завдання шкоди життю і здоров'ю або іншим інтересам пасажирів та інших осіб у випадку використання або невикористання чи неналежного використання засобів міського електротранспорту.

Через те, що в РФ формою державного устрою є федерація, – кожен суб'єкт федерації має право видавати власні закони. Їх видається велика кількість у більшості таких суб'єктів (у тому числі і тих, що регулюють предмет дослідження). Їх аналіз навряд чи необхідний для порівняння з українським законодавством. Проте можна навести цікаву новацію з проекту Закону міста Москви «Про транспортне обслуговування населення на автомобільному і наземному електричному транспорті у місті Москві». Ця новація міститься у статті 15 «Реєстр недобросовісних перевізників», пунктом 2 якої передбачено, що до такого реєстру включаються відомості про перевізників, дію Договору з якими було припинено у випадках:

- 1) анулювання ліцензії на перевезення пасажирів, призупинення дії ліцензії, що є у юридичної особи, індивідуального підприємця;
- 2) невиконання юридичною особою, індивідуальним підприємцем зобов'язань, що стосуються строків придбання транспортних засобів, кількість і місткість яких передбачені Договором;
- 3) розірвання Договору внаслідок неодноразового порушення юридичною особою, індивідуальним підприємцем умов Договору [89].

Слід сказати, що ведення подібних реєстрів повинно стати обов'язковим в Україні як на загальнодержавному, так і на місцевому рівнях. Причому, перелік відомостей, що будуть включатися до таких реєстрів, можна розширити.

У Республіці Беларусь міський електротранспорт діє у 17 найбільш великих містах, де мешкає 5 млн. осіб (70% населення Республіки). Система транспортного законодавства Республіки Беларусь також має схожість із вітчизняною. Тому окремі позитивні норми законодавства Республіки Беларусь можуть бути рекомендовані до імплементації до вітчизняного законодавства. Загальними актами є Закони Республіки Беларусь «Про основи транспортної діяльності» від 5 травня 1998 року № 140-3 [90]; «Про дорожній рух» від 5 січня 2008 року № 313-3 [91]. Останнім Законом у статті 25 «Вікові умови отримання права керування механічним транспортним засобом, самохідною машиною» визначено, що особа, яка досягла 21 року, може отримати право керування механічним транспортним засобом категорій «трамвай», «тролейбус» [91]. Крім цього, у Республіці Беларусь на відміну від багатьох інших країн дія водійського посвідчення обмежена десятима роками, а перед отриманням такого посвідчення передбачено складання кваліфікаційних екзаменів усіма водіями (у т.ч. і водіями трамваїв і тролейбусів) [92].

Оскільки окремий закон, присвячений регулюванню перевезень електротранспортом, у Республіці Беларусь відсутній, то за правилом аналогії

законодавства може застосовуватися Закон «Про автомобільний транспорт і автомобільні перевезення» від 14 серпня 2007 року № 278-3 [93].

Важливі питання регулюються Законом Республіки Беларусь «Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності перевізника перед пасажирями» від 9 січня 2002 року № 88-3 [94]. На відміну від значної кількості актів різних країн у статті 3 цього Закону прямо вказано, що сфера застосування цього Закону поширюється на міський електротранспорт (у т.ч. метро). Позитивом цього Закону, на нашу думку, є норма частини 1 статті 5 «Страховик», яка визначає, що страховиком є державна комерційна організація, утворена для здійснення страхової діяльності, якій в установленому законодавством порядку видано спеціальний дозвіл (ліцензію) на здійснення страхової діяльності, що дає право на проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності перевізника перед пасажирями [94]. Видається, що настільки рентабельний вид господарської діяльності не повинен уходити від держави. Тому і в Україні можна передбачити аналогічні норми з тим, щоб прибуток надходив до державного бюджету, а пасажирі почувалися більш захищено у міському електротранспорті.

Слід сказати, що і Федеральний Закон РФ «Про ліцензування» від 8 серпня 2001 року № 128-ФЗ [95], Положення про ліцензування перевезень пасажирів і вантажів Республіки Беларусь від 20 жовтня 2003 року № 1388 [96], Закон Республіки Казахстан «Про ліцензування» від 11 січня 2007 року № 314-III ЗРК [97] і вітчизняний Закон «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 1 червня 2000 року № 1775-III [31] не містять обов'язку отримання ліцензії на здійснення перевезень міським електротранспортом. Скоріше за все, такий обов'язок відсутній через належність основних фондів підприємств міського електротранспорту до майна міських територіальних громад або держави, а також через меншу технічну небезпеку у порівнянні з автомобільним та іншими видами транспорту.

Тут слід висловити незгоду із вітчизняним та зарубіжним законодавством. Статтею 9 Закону України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» [31] передбачено отримання ліцензії на здійснення багатьох видів діяльності незалежно від характеру власника майна, на основі якого ці види діяльності здійснюються (ліцензію, наприклад, отримують державні лікарні, навчальні заклади, промислові підприємства). Відносно меншої небезпеки при перевезеннях міським електротранспортом у порівнянні з іншими можна сказати, що трамваї і тролейбуси є такими самими учасниками дорожнього руху, аварії за їх участі трапляються достатньо часто; перевезення метрополітеном пов'язано із використанням електричного току високої напруги, що само по собі є джерелом підвищеної небезпеки. Тому, наявність у вітчизняному законодавстві серед ліцензованих видів діяльності з перевезень усіма видами транспорту крім міського електротранспорту є упущенням законодавця. А тому не слід орієнтуватися на упущення законодавця в інших країнах. Необхідно додати до ліцензованих видів діяльності діяльність із перевезень міським електротранспортом.

Правила користування різними видами транспорту у Республіці Беларусь визначаються окремо у кожному місті. Аналіз Правил користування міським пасажирським транспортом (трамваями, тролейбусами, автобусами і метро) у місті Мінську свідчить про їх схожість із відповідними вітчизняними [98].

Позитивом Республіки Беларусь є виробництво сучасних автобусів, тролейбусів і трамваїв місцевими підприємствами – Мінським автозаводом та «Белкоммунмаш». Завдяки спеціальному транспортному податку, що діяв з 1997 по 2010 роки майже повністю було оновлено парк міського електротранспорту. У Республіці відсутній жоден трамвай чи тролейбус, який би використовувався довше 10 років [99]. Слід сказати, що у нас також автомобілісти сплачують значні податки, міський електро- та автотранспорт заробляють значні кошти для місцевих і державного бюджету. Проте майже весь електротранспорт, що виходить на лінії в українських містах, є старшим

20-30 років. У зв'язку з цим видається, що позитивний досвід Республіки Беларусь знаходиться не у площині додаткових податків. Скоріше за все, причина знаходиться у площині державного контролю за використанням державних коштів та коштів територіальних громад. Але це питання іншого розділу.

У Республіці Казахстан діє загальний Закон «Про транспорт у Республіці Казахстан» від 21 вересня 1994 року № 156-ХІІІ. Цим актом у статті 1 лише вказано, що міський електричний транспорт (у т.ч. метрополітен) входять до складу транспорту у Республіці Казахстан [100].

Як і в відповідному Законі Республіки Беларусь у Законі Республіки Казахстан «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності перевізника перед пасажирями» частиною 1 статті 5 «Особи, цивільно-правова відповідальність яких підлягає обов'язковому страхуванню відповідальності перевізника» серед іншого передбачено, що обов'язковому страхуванню підлягає цивільно-правова відповідальність перевізників-резидентів Республіки Казахстан, які здійснюють перевезення пасажирів та їх майна міським електричним транспортом [101]. На відміну від згаданого Закону Республіки Беларусь відносно правового статусу страхувальника у Законі Республіки Казахстан про це нічого не сказано.

У Республіці Казахстан відсутні окремі закони, присвячені визначенню правового статусу міського електротранспорту.

Ще більш загальний характер мають закони інших республік СНД (наприклад, Закон Республіки Узбекистан «Про міський пасажирський транспорт» від 25 квітня 1997 року № 419-І хоча у статті 5 «Види міського пасажирського транспорту» і називає трамваї, тролейбуси і метрополітен, проте жодної конкретики у регулюванні їх діяльності не містить; а переважна більшість його норм має бланкетний характер [102]).

Відносно зарубіжного законодавства корисну інформацію наводять вчені: зараз галузь автотранспортного пасажирського транспорту усієї Європи і Нідерландів можна оцінити наступними характеристиками: високий рівень

державного регулювання; домінуюча роль державного сектору у наданні послуг; високий рівень субсидування як оборотного, так і основного капіталу; обов'язок держави забезпечувати встановлений мінімальний рівень послуг; скоординований і інтегрований підхід до суспільного транспорту; участь приватного сектору головним чином на субпідряді, а також у сегменті міжміських перевезень.

Можна сказати, що у ще більшій мірі це стосується міського електротранспорту.

Наведена система організації суспільного транспорту у країнах Європи визначає достатньо великі обсяги його субсидування. В Амстердамі на суспільному транспорті тарифна складова дорівнює 30% від плати за проїзд, а 70% субсидується з боку органів муніципальної влади. У Люксембурзі і Римі рівень субсидій ще вищий і досягає 80% рівня плати за проїзд. У Берліні, Відні, Гельсинкі, Стокгольмі, Ліоні, Афінах і Парижі субсидії органів влади складають від 45 до 57%, а в Мадриді, Ліссабоні, Копенгагені, Берні та Осло рівень субсидій знаходиться у межах 28-35% тарифу на проїзд.

У розвинених країнах проведення ринкових реформ на пасажирському автотранспорті є більш складним процесом. У великих містах США основні транспортні компанії перейшли у державну власність ще у кінці 60-х років, і частка субсидій складає на сьогодні близько 60% [103, с. 30].

Належність майна підприємств міського електротранспорту до об'єктів державної власності у більшості країн Європи та США, на нашу думку, не є негативом. Навпаки, і в Україні більшість відповідних підприємств повинні належати до державних або комунальних. На сьогодні, наприклад, станом на 1 вересня у Донецьку з 605 перевізників 1 належав до підприємств комунальної власності (використовував 78 одиниць транспорту), 28 належали до підприємств колективної власності (використовували 623 одиниці транспорту), 576 належали до суб'єктів приватної власності (використовували 1251 одиницю транспорту) [104]. Наведена інформація щодо приватних перевізників більшою мірою стосується автомобільного транспорту.

Підприємства, що надають послуги з перевезень пасажирів, вантажів та багажу міським електротранспортом, утворюються на основі майна територіальної громади і підпорядковуються Міністерству інфраструктури України.

Як бачимо з європейського досвіду, держава надає значні субсидії на перевезення пасажирів у містах. Використання електротранспорту у містах сприятиме економії коштів на вартості пального з вуглеводнів та підвищенню рівня екологічної безпеки у містах. У випадку належності підприємств міського електротранспорту до державних або комунальних дозволить більш скоординовано виконувати відповідні загальнодержавні та регіональні програми. Однак, такий висновок не означає необхідність швидкої націоналізації підприємств міського електротранспорту. Цей процес повинен проходити поступово за рахунок збільшення кількості транспортних засобів, що знаходяться на балансі комунальних підприємств міського електротранспорту. Більш докладно ці питання необхідно розглянути у наступному розділі.

Отже, зарубіжний досвід правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту дозволяє запропонувати зміни до законодавства України стосовно вимог до водіїв, до страхування цивільної безпеки, участі держави у фінансуванні перевезень та ін.

Висновки по розділу 1

На основі проведеного у першому розділі дослідження можна зробити наступні висновки:

1. Основними історико-правовими етапами становлення господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту є:

I. Етап розвитку господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту, що сформувався від появи електротранспорту в окремих містах Російської імперії (у тому числі на території сучасної України) до революції 1917 року. Первинне господарсько-правове регулювання спиралося на положення Цивільного уложення Російської імперії та загальне цивільне законодавство, проте спрямовувалися на задоволення публічних інтересів – перевезення великої кількості людей у межах міста та отримання прибутків міським або державним бюджетом;

II. Радянський етап від 1917 року до 1990-х років. Господарсько-правове регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту формувалося на основі невеликої кількості правових норм та НПА. У цей час відбулося становлення системи міського електротранспорту. Було розпочато перенесення регулювання досліджуваних правовідносин у площину адміністративно- та господарсько-правового законодавства;

III. Сучасний етап визначається формуванням сучасного різнорівневого законодавства. Господарсько-правове регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту спирається на норми ЦК України та ГК України, Законів України «Про транспорт», «Про міський електричний транспорт», Правил надання послуг міським електричним транспортом, Правил користування трамваєм і тролейбусом у містах України, Правил користування метрополітемом та ін. На цьому етапі продовжується розвиток міського електротранспорту та відповідного законодавства. Прогнозується, що розвиток законодавства буде спрямовано на фізичне і технологічне оновлення транспортних засобів, підвищення рівня екологічності та економічності, безпеки і комфортності пасажирів, захисту їх прав тощо, а також у бік розробки Транспортного кодексу України з окремою главою, присвяченою перевезенням міським електротранспортом.

2. Визначення структурних елементів ключового поняття роботи та аналіз характеристик видів міського електротранспорту дозволили надати доктринальне визначення поняття перевезення пасажирів, вантажів, багажу

міським електротранспортом як «переміщення людей і матеріальних цінностей у необхідному напрямку у межах міста або на приміській території транспортним засобом міського підпорядкування на основі електродвигуна рейковими або безрейковими шляхами».

3. Основними характеристиками перевезення пасажирів, вантажів та багажу міським електротранспортом є:

- здійснення підприємствами міського електротранспорту підприємницької діяльності, що підпорядковується міській територіальній громаді;
- здійснювана діяльність пов'язана з переміщенням у межах міста та на приміській території (рідше – у міжміському сполученні) людей, їх багажу та вантажів;
- управління діяльністю з боку місцевої влади та господарсько-правове регулювання;
- здійснення перевезень рейковими або безрейковими шляхами спеціально прокладеними маршрутами по вулицях, тунелях, естакадах тощо;
- здійснення діяльності за допомогою транспортних засобів – метрополітену, трамваїв, тролейбусів (рідше інших засобів), які працюють на основі електродвигуна, електричний струм до якого подається через спеціальні дроти. При цьому припускаємо можливість роботи засобів міського електротранспорту на основі електродвигуна, який живитиметься струмом від акумулятора у самому транспортному засобі;
- головною характеристикою міського електротранспорту є належність майна підприємств такого транспорту місцевій територіальній громаді.

4. На основі порівняння правового режиму перевезень міським електротранспортом та іншими видами транспорту запропоновано запровадження ліцензування діяльності з перевезень міським електротранспортом.

5. На основі аналізу законодавства окремих країн СНД та ЄС пропонується:

5.1. продовжити роботи із розробки проекту Закону України, аналогічного Федеральному закону РФ «Про транспортну безпеку», яким буде визначено заходи, спрямовані на недопущення негативних подій на транспорті;

5.2. запропонувати внести до Правил надання послуг міським електричним транспортом [32], Правил користування трамваєм і тролейбусом у містах України [34] та Закону України «Про міський електричний транспорт» [25] вимоги до водія – його віку, досвіду, стажу чи кваліфікації (на сучасному етапі хоча б передбачити підвищення його мінімального віку до 20 років);

5.3. запровадити ведення Реєстру недобросовісних перевізників (у т.ч. і перевізників міським електротранспортом), що буде додатковим засобом забезпечення виконання зобов'язань усіма перевізниками;

5.4. ввести обов'язкове страхування цивільної відповідальності перевізника перед пасажирами, як це є у Республіці Беларусь та Республіці Казахстан. При цьому розробити схему, за якої таку діяльність будуть здійснювати державні страхові компанії (або, на першому етапі, їх певна частка);

5.5. стимулювати підприємства з перевезень пасажирів, вантажів та багажу міським електротранспортом, що знаходяться у комунальній власності, до збільшення кількості та якості використовуваних транспортних засобів; стимулювати місцеві громади до утворення нових підприємств, що сприятиме економії коштів на вартості пального з вуглеводнів та підвищенню рівня екологічної безпеки у містах, дозволить більш скоординовано виконувати відповідні загальнодержавні та регіональні програми.

Результати дослідження, одержані у цьому розділі, опубліковані у наукових роботах:

1. Родіна В. В. Щодо визначення поняття перевезення вантажів, пасажирів та багажу міським електротранспортом / В. В. Родіна // Форум права. — 2011. — № 3. — С. 661—667 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.nbuu.gov.ua/e-journals/FP/2011-3/11rvbme.pdf> [105].

2. Родіна В. В. Про регулювання відносин із перевезень пасажирів, вантажів та багажу Цивільним та Господарським кодексами / В. В. Родіна // Правові проблеми взаємодії держави і бізнесу: матеріали II Всеукраїнської науково-практичної Інтернет-конференції (м. Луганськ, 11-17 березня 2011 р.) / За загальн. редакц. О.В.Шаповалової. — Луганськ: Вид-во СНУ ім. Даля. — 2011. — С. 202—204 [106].

РОЗДІЛ 2.

ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВІ ОСНОВИ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ

2.1. Господарська компетенція підприємств міського електротранспорту при здійсненні перевезень

Слово «компетенція» (лат. *competentia*) походить від латинського *compe* – спільно досягаю, добиваюся; відповідаю, підхожу. Означає сукупність повноважень (прав та обов'язків) певного органу або посадової особи, встановлену законом, статутом даного органу або іншими положеннями [107, с. 585].

У праві слово «компетенція» (від латинського *competens* – той, що відповідає, підходить) зазвичай означає сукупність юридично встановлених повноважень (прав та обов'язків) керуючого органу, посадової 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 [54, с. 244].

Виходячи з такого визначення, 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» [25]. А отже, місцеві органи виконавчої влади є одним із замовників (слід

вказати, 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 [108, 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 [109, 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 [103, 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. Іншими словами, про нього забувають, наприклад, при розгляді правового режиму договорів, що укладаються при перевезеннях різними видами транспорту [110] або при розгляді структурних особливостей різних видів транспорту [41]. Проте законодавство, що визначає компетенцію підприємств міського електротранспорту частково існує, а частково формується. Прогалини у законі необхідно виявляти та усувати.

Транспортні правовідносини у теорії транспортного права класифікуються за критеріями:

Залежно від кількості суб'єктів:

- прості, що існують між двома суб'єктами;
- складні, що існують між трьома і більше суб'єктами.

Залежно від волевиявлення сторін:

- договірні, для виникнення яких необхідне волевиявлення як уповноваженої, так і зобов'язаної сторони (наприклад, договір фрахтування);
- управлінські, для виникнення яких досить бажання лише уповноваженої сторони (наприклад, встановлення тарифів і зборів Мінтрансзв'язку).

За розподілом прав і обов'язків між суб'єктами:

- односторонні, в яких кожна сторона має або права, або обов'язки;
- двосторонні, в яких кожна із сторін має як права, так і обов'язки [111, с. 47-48].

Статтями 12 «Обов'язки та права замовника транспортних послуг» і 13 «Обов'язки та права перевізника» названого Закону визначено загальну компетенцію замовника та перевізника [25]. Зрозуміло, що права та обов'язки контрагентів за договором у досліджуваних правовідносинах повинні кореспондувати, а можуть певною мірою і збігатися. Так, пунктом 1 статті 12 передбачено обов'язки замовника:

- представляти і захищати інтереси споживачів таких послуг;
- визначати обсяги транспортної роботи, маршрути та показники регулярності руху, встановлювати тарифи на проїзд та порядок справляння плати;
- укладати договір з перевізником про організацію надання транспортних послуг та контролювати його виконання;
- забезпечувати координацію роботи об'єктів міського електротранспорту та інших видів транспорту;
- створювати необхідні умови для забезпечення перевезень (відповідний стан доріг, облаштування пунктів на зупинках тощо);
- здійснювати повну та своєчасну оплату фактично виконаних перевізником обсягів транспортних послуг згідно з договором про організацію їх надання;
- виконувати інші вимоги, встановлені законодавством [25].

Виходячи з обов'язків замовника перевізник:

- зобов'язаний захищати права та інтереси споживачів своїх послуг;

- зобов'язаний виконувати обсяги транспортної роботи, маршрути та показники регулярності руху, тарифи на проїзд та порядок справляння плати;
- зобов'язаний укласти договір із замовником про організацію надання транспортних послуг та контролювати його виконання;
- зобов'язаний брати участь у створенні необхідних умов для забезпечення перевезень (відповідний стан доріг, облаштування пунктів на зупинках тощо);
- має право вимагати від замовника повну та своєчасну оплату фактично виконаних обсягів транспортних послуг згідно з договором про організацію їх надання.

Тією ж статтею 12 визначено права замовника:

- контролювати якість надання транспортних послуг та дотримання графіків руху на маршрутах (лініях);
- проводити обстеження пасажиропотоків на маршрутах (лініях);
- вносити пропозиції щодо змін умов договору про організацію надання транспортних послуг [25].

У зв'язку з цим підприємству міського електротранспорту залишається не перешкоджати, а навпаки, – сприяти замовнику у реалізації своїх прав.

Прямо права та обов'язки перевізника визначено статтею 13 Закону України «Про міський електричний транспорт». Перевізник зобов'язаний:

- забезпечувати належний рівень транспортного обслуговування пасажирів та їх безпеки, якість надання транспортних послуг;
- утримувати рухомий склад та інші об'єкти міського електротранспорту у належному стані, створювати умови для проведення їх державного технічного огляду;
- забезпечувати необхідний рівень професійної кваліфікації працівників та дотримання ними вимог законодавства;
- здійснювати справляння плати за проїзд;
- інформувати пасажирів про організацію транспортного обслуговування та правила користування міським електричним транспортом;

- створювати належні умови праці та відпочинку персоналу, забезпечувати контроль за роботою і станом здоров'я водіїв;
- виконувати умови договору про організацію надання транспортних послуг, інші вимоги, встановлені законодавством;
- надавати замовникові інформацію про результати роботи рухомого складу [25].

Зрозуміло, що невиконання цих обов'язків може тягнути як мінімум штрафні санкції або розірвання договору.

Серед прав підприємств міського електротранспорту є:

- вносити пропозиції щодо створення нових та внесення змін до існуючих маршрутів (ліній), а також уточнення обсягів транспортної роботи і розкладу руху;
- проводити контроль за дотриманням пасажирами Правил користування міським електричним транспортом, у тому числі щодо оплати проїзду та наявності документів, які дають право на пільговий проїзд;
- зупиняти пасажирські перевезення на маршрутах (лініях) або тимчасово змінювати розклад руху у разі виникнення загрози його безпеці, змін у пасажирських потоках, а також з інших причин, не залежних від перевізника, і негайно інформувати про це замовника;
- вимагати відшкодування втрат за тимчасове закриття або перешкоджання рухові [25].

Наведений перелік прав не є виключним. Підприємства міського електротранспорту можуть мати й інші права, не заборонені загальним законодавством. Слід також сказати, що статтею 20 Закону передбачено особливості організації роботи у надзвичайних умовах. Зокрема пунктом 4 названої статті передбачено, що місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування в межах своїх повноважень подають перевізникам допомогу в ліквідації наслідків стихійного лиха, аварій та катастроф, у відновленні роботи міського електротранспорту [25]. Зрозуміло, що названі органи не завжди будуть мати можливість і можуть не надто прагнути

надавати допомогу підприємствам міського електротранспорту. Однак наявність норми у законодавстві надає перевізнику право вимагати надання такої допомоги.

ЦК України у статті 915 перевезення, що здійснюється юридичною особою, називає перевезеннями транспортом загального користування і визначає публічним відповідний договір [38].

І тут ми переходимо до визначення компетенції у відносинах зі споживачами послуг з перевезення. Слід сказати, що правовідносини із пасажирями все ж таки виходять за межі регулювання лише цивільним законодавством. У них все одно присутні публічні елементи, що характеризують такі правовідносини як комплексні. Їх можна розглядати і з точки зору господарсько- та адміністративно-правової науки. Це не суперечить загальним положенням теорії договору.

На підтвердження зазначимо, що М.І. Брагінський зауважував, що поряд із цивільно-правовими договорами існують договори, які використовуються за межами певної галузі. Однак всі вони є угодами, які спрямовані на виникнення певних прав і обов'язків, що складають у сукупності правовідносини, які породжені цією угодою. Подібні договори він називає «різногалузевими договорами» [112, с. 23].

На погляд вітчизняного дослідника О.В. Полтавського, оскільки такі договори містяться саме в комплексних нормативних актах, то ці договори можливо називати комплексними договорами, які на відміну від змішаних договорів, як правило, не тільки містять у собі риси (елементи) окремих договорів, врегульованих цивільним правом, але й відрізняються тим, що норми, які цей договір регулюють, є нормами різної галузевої приналежності [113, с. 253].

Отже, у відносинах з пасажирями підприємства міського електротранспорту також мають і права, і обов'язки. Їх компетенція визначається Правилами користування трамваєм і тролейбусом у містах України [34]. Особливістю є те, що в цих відносинах визначено права та

обов'язки не підприємств міського електротранспорту, а їхніх працівників. Проте за дії працівників відповідає підприємство. На це вказують норми підпунктів 4.4. та 4.5.: «4.4. Підприємства несуть відповідальність за шкоду, заподіяну здоров'ю і майну пасажирів, а також довкіллю, згідно із законодавством.

4.5. У разі непередбачених подій, які спричинили зупинку рухомого складу на маршруті більше ніж на 10 хвилин, підприємство на запит пасажирів надає довідку про тривалість затримки.» [34].

Правилами визначено права та обов'язки водія, кондуктора, контролера і пасажирів. Для водія і пасажирів, крім цього, передбачено перелік заборонених дій. Водію підпунктом 4.8. забороняється: порушувати маршрут, інтервал та розклад руху; під час руху розмовляти з пасажирами, їсти, пити, палити, слухати радіоприймачі та магнітофони; продавати пасажирам разові квитки або абонементні талони під час руху [34]. Зрозуміло, що водій часто порушує ці заборони. Покращення ситуації, як видається, знаходиться у площині застосування дисциплінарних або адміністративних санкцій до порушників, а не у зміні чи доповненні норм законодавства (хіба що у бік підвищення розміру штрафів).

Перелік дій, заборонених пасажирам, хоча й виглядає достатньо широким – містить 11 пунктів (у т.ч. такі вузькоспрямовані, як наприклад «входити в салон трамвая чи тролейбуса з морозивом»), проте усі можливі порушення, не визначені КУпАП як адміністративні правопорушення або Кримінальним кодексом України як злочини, важко передбачити. Можна прогнозувати постійне розширення підпункту 5.6. Правил користування трамваем і тролейбусом у містах України у бік розширення дій, заборонених пасажирам.

Сказане у значній мірі стосується і метрополітену. Правилами користування метрополітеном взагалі не передбачено прав та обов'язків метрополітену як підприємства міського електротранспорту та його працівників. Для пасажирів передбачено права, обов'язки та перелік

заборонених дій. Останній у підпункті 3.2. містить 21 дію, що пов'язано із технологічними особливостями метрополітену [35].

Слід сказати, що компетенція підприємств міського електротранспорту у відносинах із пасажиром залежить від категорій останніх. Вітчизняні вчені - транспортники показують це на прикладі перевезень вантажів. Зокрема ними зазначається, що особливістю правового статусу споживачів транспортних послуг є наявність різного обсягу прав та обов'язків для різних категорій споживачів. Так, наприклад, вантажовідправник і вантажоодержувач користуються різними правами та обов'язками. Вантажовідправник має право укласти договір від свого імені, але на користь іншої сторони – вантажоодержувача, виконати певні дії з підготовки вантажу до перевезення. Вантажоодержувач зобов'язаний отримати вантаж, здійснити певні дії при отриманні вантажу, а також виконати інші дії, які передбачені договором перевезення вантажу в пункті прибуття вантажу. Деякими повноваженнями вантажоодержувач наділяється не лише на підставі договору перевезення, а й закону [111, с. 65-66]. Така ситуація має місце у відносинах підприємства міського електротранспорту з вантажовідправником та вантажоотримувачем при перевезенні вантажів на основі відповідного договору.

Серед споживачів послуг - пасажирів також можуть бути різні категорії, що мають різну правосуб'єктність. Можуть бути пасажир, які мають пільги з оплати проїзду. Можуть бути пасажир, які мають право на безоплатний проїзд та право перевірки перевізника. Можуть бути пасажир, що не мають ніяких пільг чи прав на безоплатний проїзд. Такі пасажир оплачують свій проїзд шляхом придбання разового або багаторазового проїзного квитка, за посередництва жетона або магнітної картки.

Необхідність застосування квитка з точки зору технології перевезень на автобусних маршрутах загального користування¹ пояснюється попередньо відсутністю за таких умов конкретного споживача послуги. Тобто квиток є

¹ те саме стосується і засобів міського електротранспорту.

публічним договором, одна сторона якого (перевізник) відома, а іншою може бути будь-яка особа, яка придбає квиток [114].

Незалежно від того, хто саме буде пасажиром, компетенція перевізника по відношенню до нього буде однаковою у межах однієї категорії пасажирів. Квиток не буде публічним договором, як зазначає О.А. Антоненко. Він буде документом, який підтверджує наявність публічного договору перевезення пасажирів та багажу, а отже, – прав та обов'язків сторін за договором. У випадку втрати чи псування квитка пасажир втратить свою можливість компенсувати збитки і взагалі звернутися до судових та правоохоронних органів, якщо не доведе іншим чином, що дійсно був пасажиром певного транспортного засобу у певний час.

Тому слід підтримати точку зору І.В. Булгакової та О.В. Клепікової, що особливістю договору перевезення (транспортування) може бути його неявно визначений характер щодо суб'єкта - учасника процесу транспортування. Так, наприклад, при купівлі проїзного квитка пасажиром його особисті дані можуть не вимагатися. Проте це не означає зменшення його правового статусу особи як споживача транспортних послуг. Він користується усіма правами та обов'язками, які передбачені законодавством [111, с. 65-66].

Крім правовідносин із замовником та пасажиром підприємства міського електротранспорту набувають прав і обов'язків у відносинах із іншими підприємствами, установами, організаціями при укладанні різних договорів у процесі здійснення господарської діяльності, а також при утворенні об'єднання підприємств. Останнє законодавством не заборонено, а отже – дозволено.

Керівник Департаменту економіки і транспортної політики Мінтранса РФ О.В. Колік вважає, що для підвищення ефективності транспортної діяльності, підприємці, зайняті у сфері автобусних перевезень і автовокзальному бізнесі, повинні об'єднуватися в асоціації, найважливішою складовою діяльності яких повинен бути тісний взаємозв'язок між собою і повноважними державними органами [82, с. 2]. Об'єднання в асоціації або

корпорації підприємств різних видів міського електричного та іншого транспорту сприятиме формуванню ними єдиної транспортної політики на регіональному рівні. Зловживання монопольним становищем тут обмежується через встановлення цін та тарифів міською радою, оголошення та проведення територіальною громадою конкурсів на перевезення пасажирів за кожним автобусним маршрутом, прямим підпорядкуванням підприємств міського електротранспорту територіальній громаді (у т.ч. і за рахунок майнових важелів впливу).

Один із керівників державного унітарного підприємства «Московський таксомоторний транспорт» В.М. Морозенко вказує, що головним критерієм допуску приватних власників до роботи на маршрутних лініях Москви є у першу чергу легітимність їх присутності на ринку пасажирських перевезень, наявність справного рухомого складу, відповідної матеріально-технічної бази та кваліфікованих кадрів. А це під силу більш або менш солідному транспортному підприємству. Тільки у таких організаціях є місця для зберігання машин, мийні пости, відповідна ремонтна база, забезпечено медичне обслуговування персоналу, обладнані кабінети з безпеки дорожнього руху тощо. Крім того, підвищення ефективності маршрутних перевезень значно простіше досягти у тому випадку, коли міська влада взаємодіє з достатньо обмеженою кількістю великих транспортних компаній. Ось чому, на думку практика, назріла необхідність укрупнення фірм, що здійснюють перевезення маршрутними таксі [115, с. 18]. Ще у більшій мірі сказане можна віднести на адресу підприємств міського електротранспорту. Тому у жодному разі не можна дробити і розпорощувати наявні великі підприємства міського електротранспорту. Якщо ж утворювати нові у формі АТ, то 1) або вимагати від них наявності необхідної для забезпечення визначених маршрутів кількості засобів електротранспорту, що відповідають вимогам якості; 2) або вимагати їх утворювати об'єднання підприємств, що сукупно забезпечить сказане.

Вдалі приклади діяльності великих АТ знаходимо знову у РФ, де вони є найбільш поширеним та апробованим варіантом організації муніципального регулювання діяльності транспорту. Вони засновані більшістю транспортних підприємств (Московська, Кемерівська, Ульяновська області, м. Череповець, Красноярський край). Органи місцевого самоврядування передають АТ свої повноваження з управління діяльністю транспорту. Ці організації наділяються повноваженнями генеральних замовників на виконання транспортного обслуговування населення. Регулюючі організації, як правило, утворені на базі колишніх територіально-виробничих об'єднань, що забезпечують їх якісну роботу за рахунок наявності у штатах кваліфікованих фахівців [66, с. 97]. У межах утвореного об'єднання підприємств компетенція кожного з його учасників визначається установчим договором (якщо утворюється асоціація або корпорація) або статутом (якщо утворюється консорціум або концерн). При утворенні об'єднання підприємств за участі підприємства міського електротранспорту останнє може бути головним підприємством об'єднання. Тоді його компетенція додатково включатиме повноваження з координації (якщо це асоціація чи корпорація) або управління (якщо це концерн) усім об'єднанням взагалі та кожним із учасників зокрема. Якщо ж підприємство міського електротранспорту не буде головним підприємством об'єднання, то воно втратить частину своєї компетенції на користь головного підприємства. Тобто, за переваги у спільному фінансуванні, координуваності, диверсифікації ризиків учасники зновутвореного об'єднання (зокрема і підприємство міського електротранспорту) втрачають частину своєї компетенції.

Таким чином, виникнення або змінення прав та обов'язків, що складають обсяг компетенції підприємства міського електротранспорту, відбувається у різний час: при утворенні підприємства; при укладанні договору про організацію надання транспортних послуг із замовником - місцевим органом виконавчої влади та іншим замовником; при виході транспортного засобу на маршрут, при продажу разового або багаторазового

проїзного квитка, при входженні пасажера до засобу міського електротранспорту, при причиненні шкоди життю або здоров'ю пасажера при його перевезенні; при реєстрації та утворенні об'єднання підприємств за участі підприємства міського електротранспорту.

Видається, що існуючої компетенції підприємств міського електротранспорту достатньо для досягнення мети і вирішення головних завдань господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту.

2.2. Мета й завдання господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту

У Законі України «Про міський електричний транспорт» розділ III має назву «Державне регулювання діяльності у сфері міського електричного транспорту». У цьому розділі визначено органи, які здійснюють таке регулювання: КМУ, Рада міністрів АРК, обласні, Київська та Севастопольська міські державні адміністрації, центральний орган виконавчої влади з питань ЖКГ (Міністерство регіонального розвитку, будівництва та ЖКГ України) і центральний орган виконавчої влади у галузі транспорту (Міністерство інфраструктури України), місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування [25]. Повноваження щодо здійснення державного контролю за технічним станом міського електротранспорту та забезпеченням безпеки руху трамвайних вагонів і тролейбусів має система державної технічної інспекції, яка діє у складі Державного комітету по ЖКГ. До складу системи входять: Головна державна технічна інспекція міського електротранспорту та регіональні госпрозрахункові підрозділи технічної інспекції міського електротранспорту у містах Донецьк, Запоріжжя, Київ, Львів та Харків [23].

Головна державна технічна інспекція міського електротранспорту відповідно до вимог Закону України «Про дорожній рух» проводить реєстрацію та облік трамвайних вагонів і тролейбусів, а також здійснює державний контроль за технічним станом міського електротранспорту незалежно від форм власності підприємств та забезпеченням безпеки руху трамвайних вагонів і тролейбусів [83].

В.Й. Развадовський виділяє інституційні, звичайні та спеціальні суб'єкти адміністративно-правового регулювання правовідносин у транспортній сфері. До перших він відносить ВР України, Президента України, КМУ, міські, селищні, сільські ради; до других – Міністерство інфраструктури та його органи, міністерства, комітети, інспекції, місцеві органи виконавчої влади; до третіх – ДАІ, військову інспекцію безпеки дорожнього руху Збройних Сил України та інші формування, службу безпеки дорожнього руху Держкомкордону України, Службу правопорядку у Збройних Силах України, громадські формування [116, с. 92-94].

Можна стверджувати, що на рівні Міністерства транспорту України¹ сформувалася особлива правова конструкція органів управління у складі державних департаментів, адміністрації та служби, зв'язок яких з міністерством має специфічний, неоднорідний характер. У свою чергу, аналіз нормативних документів, які визначають правовий статус даних органів, свідчить про його принципову відмінність, що, безперечно, вимагає особливого підходу до визначення організаційно-структурної побудови Міністерства транспорту України та запровадження ним ефективного управлінського впливу на транспортний комплекс держави [117, с. 7].

Отже, аналіз системи та господарсько-правової компетенції спеціальних органів державного управління окремими видами транспорту дає право стверджувати про наявність в Україні нестабільного підходу центральних органів влади до їх формування. На сучасному етапі підвищенню ефективності управління транспортною сферою України буде сприяти

¹ на сьогодні – Міністерство інфраструктури.

комплексне довгострокове планування розвитку транспорту України з використанням моделей і методів управління та планування, прийнятих у світовій практиці.

Ефективність діяльності цієї галузі економіки значною мірою залежить від рівня та якості управління нею. Тому залежно від стану економіки й політичної ситуації управління вищевказаними галузями транспорту завжди було досить динамічним. Особливо це стосується періоду незалежності України, коли держава шукала шляхи найбільш оптимальної системи управління цією сферою народного господарства [42, с. 202-204].

Як бачимо, у Законі «Про міський електричний транспорт» використовується термін «регулювання» [25]. Видається, що він є більш вірним з точки зору господарсько-правового регулювання ніж більш жорсткий адміністративно-правовий термін «управління».

На думку російських дослідників, які поєднали складові двох термінів, державне регулювання діяльності міського пасажирського транспорту знаходить вираз у двох формах: адміністративно-правове та економічне (господарсько-правове) регулювання. Адміністративні методи державного регулювання мають силу примусу, обмеження, спираються на суворе виконання законодавчих норм і забезпечують захист прав і законних інтересів учасників відносин з перевезення у сфері міського пасажирського транспорту. Зокрема до адміністративних методів належать наступні:

- регулювання тарифів на послуги з перевезення і примус до виконання НПА, що регламентують пільговий проїзд;
- організацію дорожнього руху шляхом визначення маршрутів у межах населеного пункта;
- правову регламентацію технічного стану транспортних засобів;
- здійснення дозвільних процедур (ліцензування, сертифікація);
- застосування адміністративних заходів до недобросовісних учасників процесу перевезення [118, с. 80; 66, с. 96].

Економічне (господарсько-правове) регулювання передбачає використання можливостей кредитно-фінансової системи, вплив на економічні процеси шляхом розвитку державного сектору, обробку системи допусків до участі у певних сегментах ринку, економічне програмування [66, с. 96].

Державне регулювання та контроль – це дві невід’ємні складові державного управління, які є одночасно також і найголовнішими функціями державного управління. Державне регулювання і контроль тісно взаємопов’язані, повинні кореспондувати один одному – тобто засобам державного регулювання повинні відповідати певні засоби контролю [119, с. 56].

Державне регулювання перевезень – це здійснення державою в особі її уповноважених органів системи заходів, спрямованих на визначення основних напрямів розвитку транспортної системи України, нормативно-правове закріплення основних принципів з метою їх упорядкування та встановлення єдиних правил і вимог до процесу перевезень.

Державний контроль за перевезеннями можна визначати як систему засобів, спрямованих на своєчасну, повну та об’єктивну перевірку стану виконання НПА, що регулюють перевезення в Україні, з метою подальшого їх удосконалення та притягнення до відповідальності за їх порушення [119, с. 56].

Вітчизняні вчені-транспортники під державним управлінням розуміють організаційно-владну виконавчо-розпорядчу діяльність органів державного управління, яка функціонує на основі і для виконання законів та перебуває у повсякденному практичному здійсненні функцій держави. Вони відзначають, що нормальне і безпечне функціонування транспортної системи як однієї із найскладніших галузей виробництва можливе лише за умови відповідного державного регулювання, всебічної державної фінансової, економічної, соціальної та адміністративної підтримки [57, с. 55].

Визначившись із трактуванням понять «регулювання» й «управління» слід сказати, що зараз нас більше буде цікавити регулювання, спрямоване на максимально стимулювання виконавців. Мета господарсько-правового регулювання у сфері діяльності підприємств міського електротранспорту полягає у розробці, винайденні та запровадженні оптимальних механізмів впливу на усіх суб'єктів сфери діяльності підприємств міського електротранспорту, що дозволять 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. Вирішення завдань господарсько-правового регулювання у сфері діяльності підприємств міського електротранспорту повинно слугувати досягненню цієї мети. Тому серед завдань можна визначити наступні:

- подолання проблеми, пов'язаної із компенсацією плати за проїзд пільгових категорій пасажирів;
- розроблення механізму захисту прав пасажирів, які постраждали внаслідок ДТП та інших деліктів за участі засобів міського електротранспорту;
- зменшення рівня зношеності парку засобів міського електротранспорту;
- підвищення рівня обслуговування пасажирів.

Певною мірою схожі завдання для Донецької області ставить О.І. Чорноус:

- удосконалення нормативно-законодавчої бази стосовно забезпечення рівних умов для підприємств, які здійснюють перевезення пасажирів, при одночасному запобіганні прояву регіонального монополізму;
- удосконалення системи фінансування перевезень пасажирського транспорту, тарифну політику;
- удосконалення інвестиційної діяльності за допомогою фінансового лізингу, централізованого фінансування проектів із покращення автотранспортної ситуації в області [120, с. 87].

Проблема компенсації оплати проїзду пільговиків залишилася ще від радянських часів. Вона притаманна не лише вітчизняним містам. Російськими вченими вказувалося на її наявність у місті Сиктивкар на півдні РФ (другою проблемою для цього міста є зношеність транспортного парку. Свій ресурс повністю відпрацювали до 80% транспортних засобів) [109, с. 31]; у Республіці Карелія на північному заході РФ (головною перепоною є численні пільги щодо сплати проїзду, які надаються державою без відповідного фінансового забезпечення. Підприємства вимушені за власний рахунок перевозити велику кількість пільговиків через те, що держава не виконує своїх зобов'язань з компенсації витрат перевізникам) [82, с. 3]; й у Москві, де за словами директора ВАТ «Автоекспрес» В.С. Нікітіна наявна велика кількість категорій пільговиків і відсутність у законі порядку відшкодування збитків. Поступово розпочинають працювати органи соціального захисту із відшкодування збитків за проїзд ветеранів та інвалідів. Проте і тут доводиться зіштовхуватися із проблемами через те, що фактично оплата йде приблизно 50% [82, с. 7].

На нашу думку, подолати проблему, пов'язану із компенсацією плати за проїзд пільгових категорій пасажирів, можна шляхом максимально точного визначення кількості таких пасажирів з офіційним документуванням і пред'явлення вимог відповідним державним і регіональним органам, бюджетам, фондам.

Взагалі шляхи вирішення першого та другого завдань у значній мірі збігаються. Тому розглянемо їх комплексно.

Необхідність захисту інтересів пасажирів, зростаюча аварійність в Україні взагалі, у містах зокрема, висувають на перший план необхідність розгляду питань, пов'язаних зі страхуванням життя і здоров'я пасажирів міського транспорту. Часто учасниками ДТП у містах є трамваї і тролейбуси. При цьому внаслідок конструкційних особливостей у більшості випадків аварії трапляються не з вини водіїв засобів міського електротранспорту. Проте питання відповідальності за шкоду, спричинену життю і здоров'ю пасажирів

за участі трамваїв, тролейбусів чи метро, стосуються і міськвиконкомів. При цьому часто компенсаційні виплати покладаються на підприємства міського електротранспорту або на місцевий бюджет. А це виглядає невірним, оскільки будь-якою справою повинні займатися професіонали: транспортні організації – перевозити людей і вантажі, страхові компанії – брати участь у досудовому та судовому розгляді і відшкодовувати збитки постраждалим.

Тому необхідний механізм страхування життя і здоров'я пасажирів міського електротранспорту.

Отже, зменшити витрати комунальних підприємств міського електротранспорту і одночасно забезпечити інтереси пасажирів на сьогодні можливо за рахунок перекладення відшкодування збитків, завданих ДТП за участю засобів міського електротранспорту, на рахунок страхування. Страхова компанія буде відшкодовувати завдану шкоду життю і здоров'ю пасажирів. Крім цього, у випадку належності страхової компанії до підприємств державної або комунальної власності її прибуток буде поповнювати державний бюджет або бюджет відповідної територіальної громади.

Закон України «Про транспорт» містить бланкетну норму у статті 19 «Страхування працівників, які здійснюють експлуатацію транспортних засобів, а також пасажирів, багажу і вантажів на транспорті», якою за визначенням умов і порядку страхування працівників, які здійснюють експлуатацію транспортних засобів, пасажирів, багажу і вантажів на транспорті, відіслано до чинного законодавства України [24].

Серед чинного законодавства України можна назвати Закон «Про страхування» від 7 березня 1996 року, згідно зі статтею 1 якого страхуванням є вид цивільно-правових відносин щодо захисту майнових інтересів фізичних осіб та юридичних осіб у разі настання певних подій (страхових випадків), визначених договором страхування або чинним законодавством, за рахунок грошових фондів, що формуються шляхом сплати фізичними особами та юридичними особами страхових платежів (страхових внесків, страхових

премій) та доходів від розміщення коштів цих фондів [121]. Можна погодитися із таким визначенням зауваживши, що ці відносини можуть бути не лише цивільно-правовими, а й господарсько- та адміністративно-правовими¹. І відносини між пасажирями та підприємствами міського електротранспорту є комплексними і повинні розглядатися із позицій як цивільного, так і господарського й адміністративного права і законодавства.

При перевезенні пасажирів авіаційним, морським, річковим та залізничним транспортом їх життя і здоров'я підлягає обов'язковому страхуванню. Страхові внески пасажирів не враховуючи їх бажання чи небажання включено до вартості квитка.

При перевезенні пасажирів міжміським автомобільним транспортом (автобусами та мікроавтобусами) їх життя та здоров'я також в обов'язковому порядку страхується. Однак при перевезенні пасажирів таким самим автобусом чи мікроавтобусом, або засобом міського електротранспорту на відстань, що є більшою ніж при міжміському перевезенні, проте знаходиться в межах одного великого міста, їх життя та здоров'я не страхується. У цьому випадку незрозуміло чому так відбувається. Можливо, міжміські перевезення є більш небезпечними. Однак знаємо, що дорожній рух великого міста також є складним та небезпечним. Тоді виходить, що основний критерій наявності чи відсутності страхування життя і здоров'я пасажирів знаходиться у площині географії. Пасажир, якого перевозять автобусом з одного міста до іншого, є застрахованим. А пасажир, якого перевозять на таку саму відстань таким самим автобусом або тролейбусом у межах одного міста, є незастрахованим. Вважаємо, що така ситуація потребує змін.

Слід сказати, що така ситуація дісталася нам як спадок від радянського минулого. Указом Президіуму Верховної Ради СРСР від 4 червня 1982 року № 7276-Х «Про державне обов'язкове страхування пасажирів повітряного, залізничного, морського, внутрішнього водного та автомобільного

¹ хоча для справедливості слід сказати, що саме ЦК України містить бланкетну норму у статті 927 «Страхування вантажів, пасажирів і багажу», яка передбачає, що страхування вантажів, пасажирів і багажу проводиться відповідно до закону [38].

транспорту» було передбачене обов'язкове страхування пасажирів названих видів транспорту. Проте у пункті 1 було зроблено обмовку, що державне обов'язкове страхування серед іншого не поширюється на пасажирів залізничного, морського, внутрішнього водного й автомобільного транспорту приміського сполучення; внутрішнього водного транспорту внутріміського сполучення і переправ; автомобільного транспорту на міських маршрутах і міжміських маршрутах в межах однієї області, краю, автономної республіки і союзної республіки, що не має обласного поділу [122]. Чим була викликана така ситуація, – незрозуміло. Можливо, передбачалося, що у цих випадках відповідальність буде покладено на місцеву владу. А тому не треба покладати ці витрати на державні страхові компанії. Хоча з іншого боку, якщо це так, то держава робила помилку, адже страховий бізнес у всі часи був рентабельним.

Статтею 7 Закону України «Про страхування» визначено види обов'язкового страхування. Серед них пунктом 7 передбачено авіаційне страхування цивільної авіації; пунктом 8 – страхування відповідальності морського перевізника; пунктом 9 – страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів; пунктом 10 – страхування засобів водного транспорту. Нашого питання стосується пункт 6, яким передбачено особисте страхування від нещасних випадків на транспорті [121]. Оскільки уточнення цього пункту у Законі не зроблено, то можна зробити висновок, що мова йде про всі без виключення види транспорту.

Статтею 21 згаданого Закону України «Про транспорт» визначено види транспорту, що становлять єдину транспортну систему України:

- транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен);

- промисловий залізничний транспорт;
- відомчий транспорт;
- трубопровідний транспорт;
- шляхи сполучення загального користування [24].

Отже, міський електротранспорт, у тому числі метрополітен є видом транспорту загального користування.

У статті 1 Закону України «Про міський електричний транспорт» від 29 червня 2004 року відзначено, що міський електричний транспорт є складовою частиною єдиної транспортної системи, призначеною для перевезення громадян трамваями, тролейбусами, поїздами метрополітену на маршрутах (лініях) відповідно до вимог життєзабезпечення населених пунктів [25].

А сказане означає, що відсутність обов'язкового страхування від нещасних випадків на міському електричному транспорті є порушенням керівництвом підприємств міського електротранспорту названої вище норми Закону України «Про страхування». З іншого боку, підприємства міського електротранспорту не є страховиками, а тому провиною керівництва цих підприємств є лише неповідомлення про таку ситуацію центрального органу виконавчої влади з питань ЖКГ і центрального органу виконавчої влади у галузі транспорту.

Отже, страхування життя і здоров'я пасажирів міського електротранспорту є не просто побажанням, а обов'язковою необхідністю.

З'ясувавши поняття і правову природу самого явища страхування та встановивши нагальну необхідність страхування життя і здоров'я пасажирів засобів міського електротранспорту, необхідно визначити, які суб'єкти господарювання можуть його здійснювати та на яких умовах.

У названому Законі України «Про страхування» статтю 2 присвячено врегулюванню питань відносно правового статусу страховиків. Зокрема, останніми визнано фінансові установи, які створені у формі АТ, повних, командитних товариств або товариств з додатковою відповідальністю згідно з Законом України «Про господарські товариства» з урахуванням особливостей, передбачених цим Законом, а також одержали у встановленому порядку ліцензію на здійснення страхової діяльності. Учасників страховика повинно бути не менше трьох [121]. Дане визначення пояснюється далі. Зокрема, більшість видів страхування здійснюється страховиками-резидентами. А в

окремих випадках, встановлених законодавством України, страховиками визнаються державні організації, які створені і діють відповідно до названого Закону. У цьому разі використання слів «державна», «національна» або похідних від них у назві страховика дозволяється лише за умови, що єдиним власником такого страховика є держава [121].

Виходячи з названих та інших положень статті 2 Закону України «Про страхування» державі, громадянам України та суспільним організаціям, а також територіальним громадам не заборонено утворювати страхові компанії.

Тому територіальна громада або й саме підприємство міського електротранспорту може бути засновником страхової компанії. Проте транспортні засоби не можуть бути вкладками учасників до статутного фонду страхової компанії, оскільки статтею 2 Закону України «Про страхування» передбачено формування статутного фонду страховиків виключно у грошовій формі [121]. Хоча згідно зі статтею 115 ЦК України та статтею 86 ГК України транспортні засоби можуть бути вкладками учасників та засновників господарських товариств. Страхові компанії є специфічними суб'єктами з виключною компетенцією, чим і передбачено вищенаведене обмеження у Законі України «Про страхування».

Після утворення страхової компанії можна буде включити страховий платіж до вартості разового або місячного (тижневого, півмісячного, двомісячного, піврічного, річного тощо як це є в Одесі, Києві та деяких інших містах) проїзного квитка. Певна річ, що на сьогодні калькуляцію вартості квитка вже проведено. Тому додаткову оплату суми страхового платежу можна буде отримати лише внаслідок підвищення вартості проїзду. Певна річ, це є заходом непопулярним, проте нагально необхідним.

Попит на послуги громадського транспорту зворотньопропорційно залежить від ціни. Проте його зниження є меншим, ніж підвищення ціни квитка. Вітчизняним вченим В.І. Тарабановським стверджується, що зростання вартості проїзду на 10 % призводить до скорочення кількості

пасажирів на 3,3 %. На його думку відбувається це за рахунок пасажирів, що раніше проїжджали 1-2 зупинки [123, с. 217].

Підприємства міського електротранспорту знаходяться в одному конкурентному середовищі з іншими перевізниками. Тому однобічне підняття вартості квитка у засобах міського електротранспорту на суму страхового платежу зі сталою вартістю проїзду у транспортних засобах інших перевізників зробить їх діяльність неконкурентноздатною. Тому запровадження обов'язкового страхування життя і здоров'я пасажирів повинно мати місце в усіх видах міського транспорту. Тим більше це виглядає вірним через відсутність принципової різниці між перевезенням пасажирів у місті трамваєм, тролейбусом, автобусом чи мікроавтобусом. Згідно із названою нормою пункту 6 статті 7 Закону України «Про страхування», нормою статті 21 Закону України «Про транспорт», нормою статті 1 Закону України «Про міський електричний транспорт» обов'язкове страхування повинно поширюватися і на перевезення пасажирів автомобільним, електричним та іншими видами транспорту. І тим більше вірним це виглядає через наявність високої аварійності за участі мікроавтобусів, що здійснюють міські пасажирські перевезення, ніж за участі засобів міського електротранспорту. Але це є питанням інших досліджень. Нам же слід виробити процедурний порядок страхування.

Зазвичай страховий платіж при страхуванні життя та здоров'я пасажирів становить близько одного відсотка від вартості квитка, а часто і менше. Тому підвищення вартості разового проїзду на 1 чи 2 копійки через запровадження страхування призведе до негативного соціального ефекту і перекреслить усі позитивні задуми і починання. І саме тому обов'язкове страхування життя і здоров'я пасажирів міського електротранспорту доцільно запроваджувати під час чергового підвищення вартості проїзду через об'єктивне здорожчання електроенергії, запчастин, збільшення рівня оплати праці тощо.

Державна страхова компанія або страховик, утворений на основі комунальної власності, так само можуть здійснювати страхування пасажирів приватних чи колективних перевізників.

Технічно страхування повинно виглядати наступним чином. По-перше, людина - потенційний пасажир уже на вході до транспортного засобу буде купувати разовий проїзний квиток, до вартості якого буде включено страховий платіж. У випадку запровадження обов'язкового страхування пасажир буде об'єктивно зацікавлений у придбанні квитка саме на вході до транспортного засобу та у його збереженні до самого кінця поїздки. Не купивши квиток одразу пасажир ризикує його не отримати після випадку аварії за участю цього транспортного засобу. Не взявши квиток у кондуктора або віддавши його кондуктору за кілька зупинок перед виходом із транспортного засобу, пасажир так само втратить можливість на відшкодування шкоди, завданої аварією його життю і здоров'ю.

По-друге, на квитку має бути зазначено назву й адресу страхової компанії, може бути зазначено суму страхового платежу. Аналогічне, наприклад є зараз на проїзних квитках у поїзді. У випадку аварії та завдання шкоди життю або здоров'ю пасажира його родичі або він особисто зможуть звернутися за вказаною адресою до страхової компанії або до її представництва у певному місті України з вимогою про відшкодування шкоди. Разовий або місячний (тижневий, двомісячний тощо) проїзний квиток буде обов'язковим правопідтверджуючим документом. У випадку, коли страхова компанія відмовить у страховій виплаті, квиток буде виступати обов'язковим елементом серед основних документів при зверненні до суду.

По-третє, особи, які звільняються від оплати проїзду у міському електричному транспорті, також повинні підлягати обов'язковому страхуванню. Уявляється, що технічно вирішити це питання можливо трьома шляхами.

Перший є найбільш прогресивним, проте фінансово більш складним у сучасних умовах. І тут ми знову стикаємося із завданням вирішення питання

відносно компенсації оплати проїзду пасажирими пільгових категорій. Вважаємо, що пільги з оплати проїзду та звільнення від оплати є атавізмом радянських часів. Їх наявність є фактором порушення соціальної рівності людей пільгових категорій, адже одні користуються цими пільгами кілька разів на день (безцільно катаються містом або кілька разів на день їздять з одного ринку на інший), у той час як інші – не користуються зовсім (є інвалідами, прикутими до ліжка чи візка, або навпаки, мають власне авто). Логічним є підвищення пенсій та соціальних виплат пільговим категоріям громадян і повне скасування пільг на проїзд у міському електричному транспорті. Так зараз є, наприклад, у країнах ЄС та в окремих регіонах РФ. Особи, які мають право на безоплатний проїзд у міському електричному транспорті при виконанні службових обов'язків, повинні оплачувати проїзд і компенсувати витрачені гроші за своїм місцем роботи, як це є у країнах Європи, або отримувати у разі необхідності за місцем роботи у користування місячні, піврічні тощо проїзні квитки. У випадку запровадження такої політики в Україні усі пасажирі будуть оплачувати проїзд і разом з ним сплачувати страховий внесок. У такому випадку для страхової компанії кількість застрахованих осіб буде максимальною.

Другий шлях розв'язання визначеного завдання полягає у наданні особам, які мають пільгу або право на безоплатний проїзд у міському електричному транспорті, квитків з нульовою вартістю. Цей квиток повинен також містити назву й адресу страхової компанії. І хоча на місці вартості проїзду буде вказано «0 гривень», проте на місці суми страхового платежу може бути вказано, що пасажир застраховано на суму страхового платежу, яка дорівнює відповідній сумі, сплачуваній іншими пасажирами. У цьому випадку пасажирі, які мають право чи пільгу на безоплатний проїзд, будуть мати право або пільгу на безоплатне страхування свого життя та здоров'я при проїзді у міському електричному транспорті. Певна річ, у цьому випадку страхова компанія буде стикатися зі складнощами, пов'язаними з відшкодуванням із бюджету грошових сум, недоплачених пільговими

категоріями пасажирів. Однак позитивом такої ситуації у порівнянні з нині існуючою буде те, що і страхові компанії, і комунальні підприємства міського електротранспорту, і приватні перевізники засобами автомобільного транспорту за проданими квитками будуть знати точну кількість перевезених пасажирів і точну суму грошової компенсації, яку можна вимагати в якості компенсації з бюджету. На сьогодні визначити кількість безоплатних пасажирів можна лише за посередництва різних розрахункових способів. Можливо це стимулюватиме державу до скасування безоплатного проїзду за рахунок підвищення пенсій, соціальних виплат та компенсації державним службовцям вартості їх проїзду.

У РФ частиною другою пункту 3 Указу Президента РФ «Про обов'язкове особисте страхування пасажирів» передбачено, що сума страхового внеску входить до вартості проїзного документу (путівки) і стягується з пасажира (туриста, екскурсанта) при продажу проїзного документу (путівки). Пасажири (туристи, екскурсанти), що користуються правом безоплатного проїзду в РФ, підлягають обов'язковому особистому страхуванню без оплати ними страхового внеску. Слід також обмовитися, що у цьому Указі Президента РФ міський електротранспорт чомусь забутий. Проте на усіх інших видах транспорту обов'язкове особисте страхування пасажирів передбачено. У тому числі і пасажирів міського автомобільного транспорту [124].

Третім шляхом розв'язання визначеного завдання може бути звільнення пільгової категорії пасажирів від оплати проїзду з одночасним примушенням їх до придбання квитків, вартість яких дорівнюватиме сумі страхового платежу (2, 3 або 5 копійок). Певна річ, слово «примушення» є надто гучним у цьому випадку. Певна річ, механізму покарання пільговика за відмову від страхування свого життя та здоров'я немає. Однак сума буде незначною. А особа, що не придбає такий квиток втратить можливість на відшкодування шкоди, завданої ДТП чи іншим нещасним випадком.

По-четверте, кондуктор в офіційних документах вказує точний час знаходження транспортного засобу на маршруті та номери квитків, що були використані пасажирами від однієї кінцевої станції до іншої. Такий обов'язок кондуктора стане більш важливим у випадку запровадження обов'язкового страхування з метою унеможливлення пред'явлення особами, що не були пасажирами засобу міського електротранспорту під час ДТП або нещасного випадку за його участі, вимог до страхової компанії. Крім цього такий обов'язок необхідний для контролю за кількістю безоплатних квитків. Водій і кондуктор є зацікавленими у завищенні кількості пільгових пасажирів. Квитки можуть ними викидатися або знищуватися, оскільки звітувати за них вирученими грошима не потрібно. Проте їхні підприємства будуть вимагати повернення з бюджету оплати вартості цих квитків. Певна річ, діяльність кондукторів може контролюватися співробітниками Державної служби по боротьбі з економічними злочинами МВС України, Контрольно-ревізійного управління, податкової інспекції, прокуратури тощо у межах їхньої компетенції. Проте незважаючи на перевірки та можливість притягнення до адміністративної чи кримінальної відповідальності все одно кількість безоплатних пасажирів буде завищуватися кондукторами та водіями. Це також може стати аргументом державі на користь заміни безоплатного проїзду підвищенням соціальних стандартів.

Можна, щоправда, обліковувати кількість пасажирів взагалі та пільговиків зокрема за допомогою технічних засобів. Так, генеральний директор науково-виробничого підприємства «Транснавігація» (РФ) В.М. Власов ще у 2003 році представляв широкому загалу підсистему АСМ-ПП, яка автоматично підраховує фактичне завантаження салонів транспортних засобів. Транспортні засоби (автобус, тролейбус, трамвай) обладнуються спеціальною апаратурою для підрахунку кількості пасажирів, що ввійшли або вийшли на кожній зупинці. Принцип роботи – інфрачервоні датчики, що встановлюються вгорі дверних отворів. Весь підрахунок і накопичення даних проводиться автоматично без участі водія і кондуктора

[82, с. 6]. Однак відсутність таких приладів у транспортних засобів переважної більшості міст як України, так і самої РФ свідчить або про високу вартість цих приладів, або про неготовність на сучасному етапі пасажирів, водія, власника транспортного засобу до роботи цього приладу. Скоріше за все, тут наявні кілька причин. Тому доведеться довіряти водієві та кондуктору.

По-п'яте, страхова компанія, що буде здійснювати страхування життя і здоров'я пасажирів міського транспорту, повинна мати свої представництва у більшості міст, в яких здійснює досліджуваний вид господарської діяльності. Або у кожному місті повинна бути своя державна, муніципальна або приватна страхова компанія, яка буде надавати послуги пасажирам міського електричного та автомобільного транспорту. Уявляється, що така вимога впливає з необхідності оперативного інформування представниками транспортної організації представника страхової компанії про ДТП або інший нещасний випадок на транспорті. Представник страховика повинен бути присутнім на місці пригоди з метою встановлення осіб, які постраждали, характеру та попереднього розміру завданої шкоди, надання попереднього висновку про наявність або відсутність причинного зв'язку між пригодою за участю транспортного засобу міського електротранспорту та завданою шкодою пасажиру, визначення свідків події.

Отже, запровадження обов'язкового страхування життя і здоров'я пасажирів міського електротранспорту із застосуванням запропонованого механізму його реалізації повинно сприяти переходу до загальнообов'язкової оплати проїзду і тим самим подоланню проблеми, пов'язаної із компенсацією плати за проїзд пільгових категорій пасажирів, захисту прав пасажирів, які постраждали внаслідок ДТП та інших деліктів за участі засобів міського електротранспорту, а також підвищенню доходів зновутворених державних і комунальних страхових компаній.

Вирішення завдань щодо зменшення рівня зношеності парку засобів міського електротранспорту та підвищення рівня обслуговування пасажирів також знаходяться у тісному зв'язку. Засоби цього знаходяться у площині

якості фінансування підприємств міського електротранспорту та організації їх діяльності.

Зменшити рівень зношеності можна за допомогою ефективного державного регулювання та фінансування. Так зарубіжний досвід реформ на пасажирському автомобільному транспорті в цілому дозволяє їх класифікувати за наступними ознаками: збереження державного регулювання тарифів зі скасуванням бюджетних субсидій і регулювання допуску приватних автобусних перевізників на маршрути; відміна регулювання тарифів; збереження субсидій для окремих неприбуткових маршрутів [103, с. 29]. Але в управлінні міським електротранспортом навряд чи доцільно передавати від територіальних громад частину маршрутів підприємствам приватної та колективної форм власності. Хоча можливий варіант, коли для інвестування коштів у придбання нових транспортних засобів та комплектуючих матеріалів комунальні підприємства міського електротранспорту буде реорганізовано в АТ. Проте значний або контрольний пакет акцій повинен залишатися у власності держави та територіальної громади.

Наприклад, з усіх АТП Воронежської області РФ, які здійснюють пасажирські перевезення, 32 є АТ з часткою державної власності від 15 до 20%, тому при аналізі діяльності перевізників присутні представників держави, що входять до складу Ради директорів, а щоквартальний колегіальний розгляд підсумків роботи проходить в адміністрації області [125, с. 43]. Такий механізм може бути ефективним в умовах недостатності коштів у міських бюджетах. При утворенні АТ мінімальний статутний фонд повинен становити не менше 1250 розмірів мінімальної заробітної плати. Для великого транспортного підприємства ця сума є недостатньою. Для ефективної роботи такого підприємства та оновлення парку транспортних засобів ця сума повинна бути значно більшою.

Як зазначалося у роботі, ефективним може бути утворення об'єднань підприємств. Співробітництво кількох підприємств у межах єдиного

об'єднання може бути більш ефективним з точки зору внутрішньої та зовнішньої керованості і виконання завдань зі зниження рівня зношеності транспортних засобів та покращення рівня обслуговування.

Можливий і варіант фінансового співробітництва, коли різні суб'єкти господарювання, державні та місцеві органи і громадяни утворюють спеціальний цільовий фонд, кошти з якого будуть іти на підтримання якості парку засобів міського електротранспорту. Наприклад, у Нідерландах Міністерство транспорту, суспільних робіт і водного господарства і Міністерство фінансів заснували спеціальний фонд для муніципальних транспортних компаній з метою поліпшення їх фінансового стану і подолання проблем переходу до ринку. Активи фонду стануть потім частиною капіталу будь-якої компанії, що буде їх використовувати. Щоб мати право на асигнування, компанії повинні надати відповідний бізнес-план. Для того, щоб процес приватизації пройшов успішно, управління інфраструктурою повинно бути відділено від надання послуг. Це стимулюватиме постачальників транспортних послуг брати участь у тендерах, оскільки кожен із них зможе використовувати інфраструктуру на рівних умовах [103, с. 30].

Можна також використовувати концесійні механізми. Залучаючи приватний капітал на концесійній основі, проводячи так звану непряму приватизацію шляхом переміщення в окремі сегменти галузей, держава відмовляється від значної частини невласливих їй функцій, визволяє ресурси й отримує можливість приділяти більше уваги новим, соціально важливим функціям, що з'являються в епоху глобалізації [126, с. 57]. Концесійний процес привабливий як для держави, так і для концесіонера, оскільки держава не перестає бути власником об'єкта концесії, на відміну від приватизації, звільняється повністю чи частково від фінансування будівництва та реконструкції об'єкта, державний бюджет отримує додаткове фінансування, забезпечує зайнятість населення (90% працівників концесіонера є громадянами України) і підтримку національного товаровиробника (70% матеріалів, що використовуються, є національного виробництва). А

концесіонер завдяки багаторічному договору шляхом експлуатації об'єкта концесії реалізовує свій комерційний інтерес [127, с. 325].

У сфері ЖКГ, до складу суб'єктів, підпорядкованих відповідному Міністерству регіонального розвитку, будівництва та ЖКГ України (зараз – Міністерству інфраструктури України), належать і підприємства міського електротранспорту, перевагами використання концесійної схеми у регіоні є:

- скорочення фінансової участі місцевих бюджетів у реалізації проектів реконструкції і модернізації;
- утворення конкурентного середовища внаслідок застосування конкурсного відбору;
- стимулювання припливу інвестицій до місцевого господарства;
- оновлення кардинальним чином основних фондів [128, с. 6].

Б.В. Дерев'янюк та О.В. Луканін визначили переваги концесійного механізму в авіаційній галузі перед іншими видами правового режиму майна та договорами. Завдяки цим перевагам (особливо наявністю переважно публічних елементів) та позитивному світовому досвіду було підтверджено висновок про ефективність якнайшвидшого застосування концесійного механізму в авіаційній галузі, де концесієдавцем виступатиме держава або міська територіальна громада. Застосування договору концесії надасть можливість економити державні кошти й оновлювати основні фонди підприємств авіаційної галузі [129, с. 246; 130; 131]. Не менш ефективним концесійний механізм може бути й у сфері міського електротранспорту.

Окремі автомобільні дороги державного значення Угорщини, Франції, Великої Британії, ФРН, РФ, Республіки Беларусь побудовані на умовах концесії [127, с. 323].

Слід сказати, що заходи, спрямовані на оновлення рухомого складу та інфраструктури міського електротранспорту, одночасно будуть вирішувати і завдання з підвищення рівня обслуговування пасажирів, скорочення часу поїздки, інформаційного забезпечення пасажирів тощо.

На відміну від спільних для вирішення двох завдань заходів, можна визначити і ті, що стосуються лише підвищення рівня обслуговування пасажирів. Серед них можуть бути і не зовсім традиційні. Наприклад, російський практик - генеральний директор державного унітарного підприємства «Мосгортранс» пропонує надати громадському транспорту певні переваги при русі у порівнянні з індивідуальним, що, на його думку, поступово призведе до стабілізації транспортної системи міста. Комплекс заходів, спрямованих на реалізацію цієї ідеї включає заходи різного характеру: від зміни планових характеристик елементів вулично-дорожньої мережі і нанесення розмітки до впровадження спеціальних режимів світлофорного регулювання, розрахованих з урахуванням руху громадського транспорту [86, с. 43]. На перший погляд нетрадиційна пропозиція може виявитися ефективною в умовах перевантаженості вулиць великих міст транспортними засобами. Публічні інтереси повинні отримати реальний пріоритет над приватними на вулицях міст.

Наведені заходи може бути застосовано для вирішення завдань з подолання проблеми перевезення пільгових категорій пасажирів, розроблення механізму захисту прав пасажирів, зменшення рівня зношеності парку засобів міського електротранспорту і підвищення рівня обслуговування пасажирів. Проте вирішення двох останніх завдань можливе також крізь призму аналізу правового режиму майна підприємств міського електротранспорту. Майнові питання є складними і багатогранними, а тому вимагають дослідження у межах окремого підрозділу роботи.

2.3. Правовий режим майна підприємств міського електротранспорту

Поняття правового режиму майна підприємства, установи, організації (суб'єкта господарювання) у різних джерелах може визначатися по-різному. Наприклад, В.А. Малига та О.П. Загнітко визначають правовий режим майна суб'єктів господарювання в якості системи правовідносин, об'єктом яких є цілісний майновий комплекс суб'єкта господарювання або його складова частина, а предметом – права та обов'язки учасників господарювання, пов'язані із володінням та використанням цілісного майнового комплексу у господарській діяльності [132, с. 166]. У наведеному визначенні правовий режим майна ототожнюється із цілісним майновим комплексом (у даному випадку – комплексом підприємства міського електротранспорту). Стосовно окремого об'єкта основних фондів автори правовий режим майна не виділяють. При цьому відсутнє посилання на право розпорядження майном.

Більш вдале, на нашу думку, класичне визначення правового режиму майна: встановлені правовими засобами порядок і умови придбання (привласнення) майна, здійснення суб'єктом господарювання повноважень з володіння, користування і розпорядження ним, реалізації функцій управління майном, а також його правової охорони [133, с. 417; 134, с. 358].

За цим визначенням необхідно встановити повноваження підприємств міського електротранспорту з володіння, користування і розпорядження майном, тим самим – визначити його правовий режим.

Як зазначалося у роботі, статтею 9 «Майно підприємств транспорту» Закону України «Про транспорт» визначено, що транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту, шляхи сполучення можуть знаходитися у державній власності (підпорядковуватися Міністерству

інфраструктури та іншим міністерствам і відомствам¹); у комунальній власності (бути закріплені за підприємствами, установами та організаціями місцевих Рад народних депутатів); у власності підприємств, об'єднань, установ, організацій і громадян [24]. А це означає, що можна зробити попередній висновок: майно підприємств міського електротранспорту може знаходитися у них на основі права власності або права господарського відання. Крім цього законодавством не заборонено, щоб це майно було у користуванні на основі договорів оренди або концесії.

Згідно з пунктом 1 статті 134 «Право власності – основне речове право у сфері господарювання» ГК України право власності є абсолютним речовим правом і власник одноосібно або спільно з іншими суб'єктами володіє, користується і розпоряджається належним йому (їм) майном, у т.ч. має право надати майно іншим суб'єктам для використання його на праві власності, праві господарського відання чи праві оперативного управління, або на основі інших форм правового режиму майна, передбачених ГК України [39]. Зрозуміло, що більше можливостей підприємство міського електротранспорту матиме при володінні, користуванні і розпорядженні майном на основі права власності.

Однак найчастіше майно передається підприємству міського електротранспорту від його власника – місцевої громади в особі виконавчого комітету міської ради, яка є власником цього майна. У такому випадку на основі статті 136 ГК України підприємство міського електротранспорту володіє, користується і розпоряджається майном, закріпленим за ним власником (уповноваженим ним органом), з обмеженням правомочності розпорядження щодо окремих видів майна за згодою власника у випадках, передбачених цим Кодексом та іншими законами. І підприємство міського електротранспорту обов'язково є СПД. А територіальна громада як власник майна, закріпленого на праві господарського відання за СПД - підприємством

¹ це слово є застарілим від 2003 року, відколи замість слова «відомство» використовується термін «інший центральний орган виконавчої влади» [133].

міського електротранспорту, здійснює контроль за використанням та збереженням належного йому майна безпосередньо або через уповноважений ним орган, не втручаючись в оперативно-господарську діяльність підприємства [39].

Майно не може передаватися від місцевої територіальної громади або держави підприємству міського електротранспорту на праві оперативного управління. Цей правовий режим майна передбачає його використання у некомерційних цілях. А діяльність підприємств міського електротранспорту прямо орієнтована на отримання прибутку.

Як вказує Р.А. Джабраїлов, у зарубіжних наукових та нормативних джерелах застосовується поняття «публічна власність» на позначення форми власності, а також особливого режиму використання державного та комунального майна, що має некомерційний характер. Відносно нього може виключатися оренда або концесія, воно не може бути відчужене тощо [108, с. 389]. У нашому випадку майно територіальної громади та держави використовується у комерційних цілях, хоча і має за мету задоволення публічних інтересів.

Ефективним може бути використання майна підприємством міського електротранспорту на основі договорів оренди, лізингу чи концесії.

Проте вирішення питання відносно приналежності майна підприємств міського електротранспорту до того чи іншого правового режиму майна не є самоціллю дослідження. Головними завданнями роботи є підвищення ефективності використання цього майна з метою покращення якості послуг, що надаються за посередництва засобів міського електротранспорту, та оновлення цих засобів.

Видається, що найбільш ефективною буде диверсифікація джерел отримання основних фондів підприємствами міського електротранспорту. Необхідно продовжувати тісну співпрацю із органами місцевої влади як власниками майна. Можна виходити з пропозиціями до територіальної громади щодо отримання державних коштів у вигляді субсидій, субвенцій чи

кредитів та оновлення парку засобів міського електротранспорту. Навіть витрати держави на надання субсидій чи субвенцій окупляться у вигляді сплачених податків підприємствами міського електротранспорту. Особливо це стосується міст-господарів чемпіонату Європи з футболу 2012 року, курортних міст та взагалі великих міст.

Окреме майно може бути орендованим підприємствами міського електротранспорту у держави або приватних власників. Проте, на нашу думку, в оренду слід брати тимчасово необхідне майно або майно, яке швидко морально і фізично застаріває. Більше уваги слід приділяти договорам концесії та лізингу.

Відносно позитивних моментів концесійного договору ми починали говорити у попередньому підрозділі. Статтею 1 Закону України «Про концесії» концесію визначено як надання з метою задоволення громадських потреб уповноваженим органом виконавчої влади чи органом місцевого самоврядування на підставі концесійного договору на платній та строковій основі юридичній або фізичній особі (СПД) права на створення (будівництво) та (або) управління (експлуатацію) об'єкта концесії (строкове платне володіння), за умови взяття СПД (концесіонером) на себе зобов'язань по створенню (будівництву) та (або) управлінню (експлуатації) об'єктом концесії, майнової відповідальності та можливого підприємницького ризику [136]. На основі договору концесії уповноважений орган виконавчої влади чи орган місцевого самоврядування - концесіодавець - місцева територіальна громада може надавати на платній та строковій основі (строком від 10 до 50 років) СПД - концесіонеру право створити (побудувати) об'єкт концесії чи суттєво його поліпшити та (або) здійснювати його управління (експлуатацію) відповідно до Закону «Про концесії» з метою задоволення громадських потреб. Найбільш доцільним виглядає передача територіальною громадою СПД земель з проектом будівництва будівлі вокзалу, депо, ліній метро чи трамваїв, трамвайного мосту, туннеля, естакади тощо. Після здачі побудованого об'єкта протягом дії договору концесії усі доходи від його

використання підуть концесіонеру. Після завершення строку дії договору об'єкт перейде у власність територіальної громади, яка передасть його на праві господарського відання підприємству міського електротранспорту. А колишній концесіонер на цей момент уже отримає свої надприбутки і буде шукати інші аналогічні проекти або піде на інший ринок. Цікавими з точки зору можливості запозичення норм, спрямованих на захист інтересів концесіонера є положення Закону України «Про концесії на організацію та будівництво автомобільних доріг» [137]. О.О. Кикоть в якості позитиву для концесіонера називає змінений склад доходу концесіонера, який тепер складається з плати за проїзд автомобільною дорогою, плати за експлуатацію об'єктів дорожнього сервісу. Перелік не є вичерпним, що дозволяє концесіонеру встановити додаткові джерела доходу у концесійному договорі. До того ж, нові норми дозволяють концесіонеру сплачувати концесійні платежі тільки у випадку отримання доходу [137; 138]. Отже, концесійний договір зазвичай є вигідним для обох сторін. Тому його слід активніше використовувати з метою будівництва об'єктів для підприємств міського електротранспорту. Особливо незамінним він є там, де потрібне залучення значних інвестиційних ресурсів – у будівництві метрополітенів.

Лізинговий договір може і повинен також активно використовуватися підприємствами міського електротранспорту. За цим договором лізингодавець зобов'язується набути у власність річ у продавця (постачальника) відповідно до встановлених лізингоодержувачем специфікацій та умов і передати її у користування лізингоодержувачу на визначений строк не менше одного року за встановлену плату (лізингові платежі) [139]. Особливості цього договору дозволяють підприємствам міського електротранспорту брати у володіння та користування нові транспортні засоби, а лізингові платежі вносити виробнику (постачальнику) поступово, уже в процесі використання. Майно, передане у лізинг – нові транспортні засоби, залишається у власності лізингодавця до тих пір, доки за умовами договору не перейде у власність до підприємства міського електротранспорту. До цього моменту підприємство міського

електротранспорту може повернути предмет лізингу, може вимагати його заміни у лізингодавця, зобов'язання зі страхування зазвичай також покладаються на лізингодавця. У випадку наявності боргів у підприємства міського електротранспорту предмет лізингу – транспортний засіб не може бути конфісковано, на нього не може бути накладено арешт у зв'язку з будь-якими діями або бездіяльністю цього підприємства - лізингоодержувача.

Зрозуміло, що закупівля нового засобу міського електротранспорту вимагає значних коштів. Тому перенесення плати частинами протягом кількох років згідно з лізинговим договором має вигляд завуальованого кредиту. При цьому розбивка ціни на частини може дозволити отримувати майно - предмет лізингу у лізингодавця, що є найкращим виробником електричних транспортних засобів, в обхід складної і багато в чому суперечливої процедури закупівель, визначеної Законом України «Про здійснення державних закупівель» (якщо вартість предмета закупівлі (транспортного засобу) дорівнює або перевищує 100 тисяч гривень¹) [140]. У даному випадку може виникнути питання: «Чому за посередництва договору лізингу необхідно закуповувати саме нові засоби міського електротранспорту, а не інше майно?». Відповідь складається із кількох частин: по-перше, нагальним завданням сучасного міського електротранспорту і нашої роботи є винайдення механізмів оновлення рухомого складу; по-друге, лізинговий договір, предметом якого є транспортні засоби, пройшов апробацію у країнах Європи, де навіть громадяни купують автомобілі для власних потреб на основі лізингового договору; по-третє, статтею 3 Закону України «Про фінансовий лізинг» передбачено, що предметом договору лізингу може бути неспоживна річ, визначена індивідуальними ознаками та віднесена відповідно до законодавства до основних фондів. Не можуть бути предметом лізингу земельні ділянки та інші природні об'єкти, єдині майнові комплекси

¹ мається на увазі, що ця сума іде в розрахунок на один календарний рік. Якщо договір лізингу, предметом якого є транспортний засіб вартістю у 400 тисяч гривень, укладається на 5 років – процедура закупівель, визначена названим Законом проводитися не буде.

підприємств та їх відокремлені структурні підрозділи (філії, цехи, дільниці) [139].

Вітчизняні вчені зазначають, що лізинг у багатьох країнах визнається досить суттєвим джерелом інвестиційних ресурсів, а особливо у сфері комунального господарства. У зв'язку з цим вчені не погоджуються з наявним у законодавстві підходом до обмеження передачі у лізинг цілісних майнових комплексів державних (комунальних) підприємств та їх структурних підрозділів. При цьому передача таких об'єктів у лізинг або концесію дозволена [141, с. 362]. Як висновок пропонується в якості перспективного напрямку використання комунального майна передавати в оперативний лізинг цілісні майнові комплекси та створювати лізингові підприємства за аналогією з орендними. Положення про це пропонується визначити у ГК України (додати статтю 115-1) [141, с. 365]. Ці позитивні пропозиції є справою майбутнього.

Отже, крім власне транспортних засобів підприємства міського електротранспорту у своїй діяльності використовують і інше майно. Види майна визначаються статтею 139 ГК України. Але нашого питання більшою мірою стосується згадувана стаття 9 Закону України «Про транспорт». До видів майна належать не тільки власне транспортні засоби, якими безпосередньо здійснюються перевезення вантажів, пасажирів та багажу, але і споруди, устаткування, фінансові ресурси тощо. Тому вирішення завдання оновлення парку засобів міського електротранспорту повинно передбачати й оновлення інших об'єктів, що належать до майна підприємств міського електротранспорту. При цьому можуть виникати складнощі із визначенням відповідального за ті чи інші об'єкти міської дорожньо-архітектурної мережі (наприклад, хто буде фінансувати будівництво нового трамвайного мосту – підприємство міського електротранспорту, міська територіальна громада, держава чи певні фонди або окремі громадяни - меценати). Тобто, наявність такого майна може викликати не одну проблему.

Для радикальної зміни ситуації із зменшенням аварійності, поліпшенням стану транспортних засобів, покращенням екологічної обстановки російський практик В.Ю. Назаров вказує на необхідність проведення серйозних містобудівних проектів зі збільшення площі вулично-міської мережі, будівництва естакад, туннелів, надземних і підземних пішохідних переходів, утворення спеціалізованих доріг і маршрутів для руху вантажного транспорту тощо. Для цього необхідні значні фінансові та матеріальні витрати, які у необхідних розмірах зараз не можуть бути виділені [142, с. 142]. Однак хоча б частково все одно необхідно оновлювати і транспортний парк і мережі міського електротранспорту.

Вітчизняні вчені слушно зазначають, що комплексне розв'язання проблеми збереження мереж міського електротранспорту і його розвитку можливе лише за умови визначення реальних джерел фінансування будівництва і реконструкції мереж, заміни трамвайних вагонів і тролейбусів, які вичерпали свій експлуатаційний ресурс, за такими трьома варіантами:

- органи місцевого самоврядування – власники майна підприємств міського електротранспорту здійснюють будівництво та реконструкцію трамвайних колій і контактних мереж із застосуванням новітніх технологій, розробляють і виконують за рахунок власних коштів або коштів лізингу заходи з оновлення рухомого складу. Цей варіант використовується і на даний час, але через обмежені можливості місцевих бюджетів недостатньо забезпечує розвиток міського електротранспорту;
- будівництво та реконструкція трамвайних колій і контактних мереж із застосуванням новітніх технологій, модернізація рухомого складу, закупівля трамвайних вагонів і тролейбусів здійснюється за рахунок державного бюджету;
- збереження та реконструкція існуючих, будівництво нових трамвайних колій і контактних мереж із застосуванням новітніх технологій, розроблення та випуск нових типів рухомого складу і його придбання здійснюється за

рахунок державного і місцевих бюджетів на умовах співфінансування та інших джерел [143, с. 66-67].

Слід сказати, що третій шлях виглядає більш реальним. Проте, щоб не виникла ситуація із перекладанням обов'язків одним на іншого державою, територіальною громадою, підприємствами міського електротранспорту, фондами і громадянами, необхідний чіткий розподіл зобов'язань на основі комплексної місцевої програми розвитку міського електротранспорту. Такою програмою повинно бути передбачено не тільки витрати на будівництво, відновлення та ремонт об'єктів інфраструктури міського електротранспорту, але і можливість їх використання з метою надання основних та додаткових оплатних послуг населенню і суб'єктам господарювання. Зокрема, таку можливість необхідно передбачити для вокзалів, депо та ін.

У РФ начальником Управління автомобільного й електричного пасажирського транспорту Мінтранса РФ Є.С. Москвічовим було звернуто увагу на автовокзали та автостанції як важливу ланку загального технологічного ланцюга. Вони виконують на сьогодні не тільки функції реалізації квитків, проте і здійснюють певні функції з організації пасажирських перевезень. Їх робота також вимагає прийняття законодавчих актів: визначення правового статусу, потрібне положення про автовокзали та автостанції. Нехай воно носить рекомендаційний характер, проте все одно це дозволить розробити загальні підходи при взаємодії перевізників з автовокзалами [82, с. 4]. Повинні розвиватися непрофільні види діяльності з використанням матеріально-технічної бази авто- та інших підприємств: організація зупинок; випікання хліба і торгівля (доходи від непрофільних видів діяльності досягають 12% доходів від транспортної діяльності), проведення регламентних робіт з обслуговування і ремонту автотранспортних засобів сторонніх організацій та індивідуальних власників. У 2003 році у РФ від цих видів діяльності було отримано 16 млн. руб. додаткових доходів [125, с. 43]. Сказане повною мірою стосується і підприємств міського електротранспорту. Законодавством не заборонено підприємствам міського

електротранспорту надавати послуги з ремонту транспортних засобів та інших машин чи механізмів інших підприємств чи громадян. Можна здавати в оренду землі міського електротранспорту, що тимчасово не використовуються, а також будівлі і споруди.

Особливістю електротранспорту в Україні є належність відповідних підприємств до державного та комунального секторів економіки. Однак незважаючи на це, правовідносини, пов'язані із перевезеннями пасажирів та багажу міським електротранспортом та іншими видами транспорту в основному розглядаються у межах цивільно-правової науки. Основним фактором, що цьому сприяє, є наявність в якості однієї зі сторін договору перевезення громадянина, який є споживачем послуг.

Однак до уваги не береться той факт, що підприємства міського електротранспорту забезпечують робочими місцями тисячі громадян країни; їх основні фонди знаходяться у власності держави або відповідної територіальної громади міста, а тому вони напряму заробляють гроші для держави та її громадян; вони надають послуги мільйонам громадян країни та іноземцям; завдяки їхній роботі забезпечується нормальне функціонування усієї міської інфраструктури. Якщо ж цей факт взяти до уваги, то можна відзначити переважаючу більшість публічних інтересів у правовідносинах, що виникають у зв'язку із функціонуванням міського електротранспорту. А правовідносини, що опосередковують досягнення публічно-приватних інтересів, повинні розглядатися ширше, ніж це можна зробити за допомогою метода цивільного права. Їх слід розглядати крізь призму методів господарського права, що і треба робити.

Основною проблемою багатьох великих міст є нагальна необхідність будівництва метро. Зокрема ця проблема гостро стоїть у Донецьку, Кривому Розі, Одесі та деяких інших містах. Проте будівництво метро вимагає значних інвестицій і капітальних вкладень на всіх етапах. Такі проекти фінансуються із багатьох джерел, у т.ч. і за рахунок коштів місцевих бюджетів. Але кошти місцевих бюджетів завжди знаходяться у дефіциті. Тому зараз слід виявити

джерела додаткових надходжень до місцевих бюджетів. Як видається у світлі досліджуваної теми додаткові надходження до місцевого бюджету можливі за рахунок підвищення показників ефективності використання основних фондів комунальних підприємств. При цьому виглядає логічною схема, за якої фінансування будівництва об'єктів міського електротранспорту буде покладатися на комунальні підприємства міського електротранспорту.

Отже, додаткові кошти від експлуатації основних фондів підприємств міського електротранспорту можна отримувати завдяки підвищенню ефективності їх експлуатації.

Однак перед розглядом окреслених питань слід визначитися зі складом самих основних фондів підприємств міського електротранспорту.

ГК України у статті 66 «Майно підприємства» визначає, що майно підприємства становлять виробничі і невиробничі фонди, а також інші цінності, вартість яких відображається в самостійному балансі підприємства [39].

Загальним НПА, що регулює досліджувані правовідносини, є Закон України «Про транспорт». Статтею 21 цього Закону міський електротранспорт, у тому числі метрополітен віднесено до транспорту загального користування, який разом із промисловим залізничним транспортом, відомчим транспортом, трубопровідним транспортом, шляхами сполучення загального користування становить Єдину транспортну систему України [24].

Проте власне основні фонди підприємств міського електротранспорту визначено у Законі недостатньо чітко. Так, статтею 34 «Міський електротранспорт і його склад» через кому в один ряд визначено і підприємства, відділи, структурні підрозділи транспортних підприємств, і власне їх майно, що належить до основних фондів [24].

Якщо спробувати відокремити перше від другого, то до першої групи можна віднести: підприємства міського електротранспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти; ремонтно-експлуатаційні

депо; заводи по ремонту рухомого складу і виготовленню запасних частин; промислові, ремонтно-будівельні, торговельні та постачальницькі організації; навчальні заклади; науково-дослідні та проектно-конструкторські установи; заклади охорони здоров'я, відпочинку, фізичної культури і спорту та інші культурно-побутові заклади і підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу міського електротранспорту. Тобто першу групу можна умовно назвати «суб'єкти».

А власне до основних фондів, за допомогою яких ці суб'єкти функціонують, можна віднести рухомий склад, трамвайні і тролейбусні лінії, службові приміщення, фунікулери, канатні дороги, ескалатори, споруди енергетичного господарства та зв'язку. Зрозуміло, що цей перелік основних фондів підприємств міського електротранспорту є неповним.

У статті 9 «Майно підприємств транспорту» досліджуваного Закону крізь призму належності до загальнодержавної, комунальної власності та власності підприємств, об'єднань, установ, організацій і громадян названо окремі види основних фондів транспортних підприємств: транспортні засоби, споруди, устаткування транспорту, шляхи сполучення [24].

Щоб не виникало суперечок між транспортними підприємствами та місцевими органами влади і самоврядування, іншими підприємствами, установами, організаціями, громадянами Законом передбачено статтю 11 «Землі транспорту» та статтю 35 «Землі міського електротранспорту». До земель міського електротранспорту зокрема віднесено землі, надані в користування під відокремлені трамвайні колії та їх облаштування, колії і станції фунікулерів, канатних доріг, ескалаторів, трамвайно-тролейбусних депо, вагоноремонтні заводи, споруди енергетичного і колійного господарства, сигналізації і зв'язку, службові і культурно-побутові приміщення та інші споруди, необхідні для забезпечення роботи міського електротранспорту [24].

Отже, підприємствам міського електротранспорту надано в користування відповідні землі, які відведено згідно з положеннями

Земельного кодексу України [144]. Ці підприємства мають власне відокремлене майно, яке використовується на праві господарського відання. Це впливає з положень статті 136 ГК України [39]. Власником цього майна є відповідна територіальна громада міста. Особливістю складу майна підприємств міського електротранспорту є вагомe переважання основних фондів над обіговими коштами. І саме ефективність використання основних фондів є основою отримання прибутку.

Підвищення ефективності використання основних фондів міського електротранспорту, на нашу думку, можливе шляхом реалізації двох основних напрямків.

Одним із наслідків процесу глобалізації є прагнення населення до відповідності рівня отримуваних послуг рівню розвинених країн. Це є цілком природнім явищем, і до нього слід ставитися як до обставини, що існує незалежно від бажань керівництва міста. Однак відбувається це на тлі недостатньо високих, за мірками розвинених країн, доходів населення [123, с. 217]. У цьому зв'язку першим напрямком може бути підвищення якості надання основних послуг (одним із важливих напрямів підвищення конкурентоспроможності громадського транспорту полягає у підвищенні якості рухомого складу, що підвищить його комфортність для постійних користувачів [86, с. 43]) та активізація надання додаткових послуг за рахунок використання основних фондів підприємств міського електротранспорту (наприклад, встановлення на зупинках, на землях трамвайних і тролейбусних депо, у метро та в інших пунктах невеликих магазинів та пунктів швидкого харчування, кафе, кав'ярень тощо).

Схоже пропонувалося вітчизняними вченими з метою покращення сервісного обслуговування у межах залізничних вокзалів: «...велике соціальне значення має удосконалення обслуговування пасажирів на вокзалах, зупинкових пунктах. Такі чинники як оточення вокзалу, його привабливість наявність зручних підходів до потягів, сервісу і комфорту є вирішальними для потенційного пасажирів в рішенні про користування послугами залізниці»

[145, с. 99]. Як свідчать результати досліджень, більш вагому частку в доходах від послуг пасажирського комплексу приносять послуги, які надаються пасажиром на вокзалах – на 10-15 % більше, ніж реалізація додаткових послуг у поїздах [145, с. 99; 146, с. 159]. Задоволеність потреби у поїзді залежить від наступних факторів:

- доступність і пов'язаність різних місць;
- час переміщення від одного місця до іншого;
- рівень комфорту при поїзді;
- ступінь безпеки поїздки;
- рівень супутнього поїзді сервісу [1, с. 45].

Певна річ, що здійснення додаткової підприємницької діяльності з використанням основних фондів підприємств міського електротранспорту вимагає отримання спеціальних дозволів, внесення змін до установчих документів, у передбачених спеціальним законодавством випадках – патентів та/або ліцензій [147; 31]. Зрозуміло, дотримання цих умов є обов'язковим.

До загальноприйнятих норм та принципів сервісного обслуговування, які повинні бути враховані та додержані пасажирськими компаніями і сервісними центрами, належать:

- еластичність сервісу;
- зручність сервісу;
- технічна адекватність сервісу;
- інформаційна віддача;
- зважена цінова політика у сфері сервісу;
- гарантована відповідність виробництва сервісу;
- обов'язковість пропозиції населенню та виконання всього комплексу послуг;
- необов'язковість використання клієнтом сервісних послуг [145, с. 100]

Певна річ, що користування додатковими послугами магазинів, кав'ярень та інших пунктів обслуговування громадян за допомогою майна

підприємств міського електротранспорту не зобов'язує споживачів користуватися їх основними послугами.

Також слід сказати, що підприємства міського електротранспорту можуть не отримувати відповідних дозвільних документів на зайняття додатковою підприємницькою діяльністю, а просто надавати свої основні фонди в оренду СПД. У цьому випадку обрання орендаторів та надання їм об'єктів в оренду відбуватиметься шляхом проведення конкурсу. Важливу роль в організації та проведенні конкурсу будуть відігравати органи місцевого самоврядування.

Крім передачі в оренду ще більш ефективним засобом одночасного наповнення бюджету та відновлення основних фондів міського електротранспорту може бути передача земель або об'єктів у концесію на основі відповідного Закону [136]. За посередництва концесійних договорів наприкінці XIX – початку XX століття у тодішній Російській імперії було побудовано розгалужену мережу залізничних колій.

У вихідні та святкові дні вулицями міста можуть їздити ретро-трамваї та трамваї-кафе. У перших можна передбачити підвищену вартість проїзду, у других пасажири можуть одночасно отримувати додаткові платні послуги. Використання основних фондів ремонтно-будівельних, торговельних та постачальницьких організацій; навчальних закладів; науково-дослідних та проектно-конструкторських установ; закладів охорони здоров'я, відпочинку, фізичної культури і спорту, майно яких є власністю держави або територіальної громади, з метою надання платних додаткових послуг громадянам та суб'єктам господарювання також сприятиме підвищенню надходжень до відповідних Державного або місцевих бюджетів. Розміщення реклами ззовні та всередині трамваїв, тролейбусів і метро уже сьогодні приносить додаткові грошові кошти.

Другий напрямок підвищення ефективності використання основних фондів підприємствами міського електротранспорту полягає у підвищенні

плати за користування цими засобами. Безумовно, цей напрямок у порівнянні з першим слід вважати екстенсивним.

Хоча попит на послуги громадського транспорту зворотньопропорційно залежить від ціни, – однак знижується менше, ніж підвищується ціна квитка. Так, зростання вартості проїзду на 10 % призводить до скорочення кількості пасажирів на 3,3 %. На думку В.І. Тарабановського – за рахунок пасажирів, що раніше проїжджали 1-2 зупинки [123, с. 217]. Слід сказати, що з 30 серпня 2011 року вартість проїзду у метро міста Києва було підвищено до двох гривень. Певна річ, зростання вартості проїзду є заходом непопулярним. Тому бажано, щоб він застосовувався одночасно при перевезеннях пасажирів транспортними засобами не лише міського електричного, але й автомобільного транспорту.

Згідно з пунктом 31 Правил надання послуг міським електричним транспортом порядок справляння плати за проїзд з урахуванням попереднього придбання пасажирами проїзних документів або оплати проїзду безпосередньо під час поїздки в рухомому складі затверджується Радою міністрів АРК, обласними, Київською та Севастопольською міськими держадміністраціями [32].

Зростання вартості проїзду призводить до незначного скорочення кількості пасажирів, у зв'язку з чим сукупні доходи (ціна квитка, помножена на кількість пасажирів) дещо зростає. У той же час зниження вартості проїзду до нуля (безкоштовний проїзд у трамваях було запроваджено у середині 1990-х років у м. Одесі) призводить до збільшення кількості пасажирів не більше ніж на третину [123, с. 217]. Ситуація із звільненням від оплати проїзду у сучасних умовах є неприйнятною. У середині 1990-х років надмірний попит на послуги міського електротранспорту, відсутність кондукторів та надмірна складність роботи контролерів могли виправдати запровадження такого заходу. Сучасні реалії вимагають не лише простого підвищення вартості проїзду, але й проведення реформи міського пасажирського транспорту. Реформа повинна проводитися у межах країни і мати результатом скасування

безкоштовного проїзду для усіх категорій громадян із заміною цього права чи пільги відповідною компенсацією або доплатою з Державного бюджету. Така реформа відбудеться, але не на сучасному етапі економічного розвитку.

Саме тому сьогодні слід поєднати обидва напрямки підвищення ефективності використання основних фондів. Тому слід погодитися із В.І. Тарабановським, що резервом для збільшення кількості пасажирів є одночасне підвищення вартості проїзду і поліпшення якості послуг. В умовах Донецька це може бути підвищення комфортності транспорту, зниження тривалості інтервалів, покращення якості доріг і, як наслідок, скорочення часу поїздки [123, с. 217]. Але наше завдання не збільшення кількості пасажирів, а збільшення грошових надходжень та підвищення ефективності використання основних фондів міського електротранспорту (хоча перше і друге, як правило, є взаємопов'язаними). Вважаємо, що завдяки поєднанню двох напрямків це стане можливим у будь-якому великому місті України.

А для реалізації запропонованого необхідно на державному та місцевому рівні проводити заходи, спрямовані на вдосконалення законодавчих та підзаконних актів, як це пропонують В.М. Савенко та С.О. Козаченко: розробки Закону «Про громадський пасажирський транспорт України»¹, Програми розвитку автобусного та електричного транспорту на середньостроковий та довгостроковий періоди, Постанови «Про порядок компенсації підприємствам громадського пасажирського транспорту витрат, пов'язаних із перевезенням пасажирів, що користуються пільгами на оплату проїзду громадським пасажирським транспортом» [148, с. 110-111]. В.В. Вірченко пропонує розробити проект Закону України «Про міський електричний транспорт»¹ [149, с. 163].

Запровадження запропонованих напрямів підвищення ефективності використання основних фондів міського електротранспорту у комплексі із

¹ на момент підготовки робіт названими вченими відповідного Закону ще не існувало. Зараз же можемо вести мову про його розширення та вдосконалення.

подальшим реформуванням законодавства повинно сприяти надходженню додаткових коштів до місцевих бюджетів. Ці кошти може бути використано на оновлення трамвайного і тролейбусного парку та на фінансування появи нового підприємства міського електротранспорту – метрополітену. Можливо, кошти на будівництво метро можна буде залучити внаслідок застосування концесійних механізмів, про можливість чого говорилося вище. Оновлення рухомого складу та інших основних фондів підприємств міського електротранспорту дозволить надавати послуги більш високої якості. У свою чергу, це призведе до свідомого вибору пасажирів на користь засобів міського електротранспорту. Кількість пасажирів збільшиться – сума грошових надходжень теж пропорційно збільшиться. Гроші, вкладені у модернізацію раніше, частково або повністю повернуться і можуть бути використані для підвищення якості основних і додаткових послуг. Таким чином, коло може замкнутися з інерцією у позитивному напрямку. До цього необхідно прагнути. Тим більше, що наявний позитивний приклад Республіки Беларусь, наведений у першому розділі, викладене підтверджує.

Висновки по розділу 2

На основі проведеного у другому розділі дослідження можна зробити наступні висновки:

1. Компетенція підприємств міського електротранспорту залежить від контрагентів, з якими вони вступають у правовідносини. У відносинах із замовниками – місцевими органами виконавчої влади і власне з містом, яке набуває права та обов'язки в особі органів місцевого самоврядування, спрямовуючи результати діяльності на задоволення потреб територіальної громади, компетенція встановлюється законодавством і 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. Договір діє протягом одного року;

2. Особливою компетенцією підприємства міського електротранспорту володіють у відносинах із посередниками між замовником та перевізником – операторами ринку перевезень: транспортними організаціями, 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. 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;

3. Правовідносини зі споживачами послуг - пасажирами спираються на публічні інтереси та є комплексними, а договори, що їх опосередковують, є різногалузевими (комплексними) договорами. Компетенція підприємств міського електротранспорту визначається правилами користування трамваєм, тролейбусом та метро, а також публічним договором перевезення пасажирів та його багажу;

4. Виконання обов'язків водіями, кондукторами і контролерами необхідно контролювати і підвищувати штрафні санкції; перелік заборонених дій та обов'язків пасажирів необхідно поступово розширювати. Компетенція підприємств міського електротранспорту у відносинах із пасажирами залежить від категорій останніх: вантажовідправник та вантажоотримувач при перевезенні вантажів на основі відповідного договору; пасажир, який має пільги з оплати проїзду; пасажир, який має право на безоплатний проїзд та право перевірки перевізника; пасажир, що не має ніяких пільг чи прав на безоплатний проїзд;

5. Особливого обсягу компетенції підприємства міського електротранспорту набувають у відносинах з іншими підприємствами, установами, організаціями при укладанні різних договорів у процесі здійснення господарської діяльності, а також при утворенні об'єднання підприємств. Об'єднання в асоціації, корпорації, інші організаційно-правові форми об'єднань підприємств суб'єктів різних видів міського електричного та іншого транспорту сприятиме формуванню ними єдиної транспортної політики на регіональному рівні.

У межах утвореного об'єднання підприємств компетенція кожного з його учасників визначається установчим договором (якщо утворюється асоціація або корпорація) або статутом (якщо утворюється консорціум або концерн). При утворенні об'єднання підприємств за участі підприємства міського електротранспорту останнє може стати головним підприємством об'єднання і отримати додатковий обсяг прав, або втратити їх частину в іншому випадку. Проте у будь-якому разі воно отримає переваги у спільному фінансуванні, координуваності, диверсифікації ризиків тощо;

6. Виникнення або змінення прав та обов'язків, що складають обсяг компетенції підприємства міського електротранспорту, відбувається у різний час: при утворенні підприємства; при укладанні договору про організацію надання транспортних послуг із замовником - місцевим органом виконавчої влади та іншим замовником; при виході транспортного засобу на маршрут, при продажу разового або багаторазового проїзного квитка, при входженні пасажера до засобу міського електротранспорту, при причиненні шкоди життю або здоров'ю пасажера під час перевезення; при реєстрації та утворенні об'єднання підприємств за участі підприємства міського електротранспорту та ін.;

7. 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.

Основними завданнями господарсько-правового регулювання у сфері діяльності підприємств міського електротранспорту є:

- подолання проблеми, пов'язаної із компенсацією плати за проїзд пільгових категорій пасажирів;
- розроблення механізму захисту прав пасажирів, які постраждали внаслідок ДТП та інших деліктів за участі засобів міського електротранспорту;
- зменшення рівня зношеності парку засобів міського електротранспорту;
- підвищення рівня обслуговування пасажирів;

7.1. Зменшення витрат комунальних підприємств міського електротранспорту й одночасне забезпечення інтересів пасажирів на сьогодні можливе за рахунок перекладення відшкодування збитків, завданих ДТП за участю засобів міського електротранспорту, на рахунок страхування, яке є обов'язковим в силу пункту 6 статті 7 Закону України «Про страхування». Запропоновано утворення державних страхових компаній або страховиків, що будуть господарювати на основі комунальної власності;

7.2. Запровадження обов'язкового страхування життя і здоров'я пасажирів міського електротранспорту із застосуванням запропонованого механізму його реалізації (видача пасажирам пільгових категорій безкоштовних квитків або квитків вартістю страхового внеску у сукупності із застосуванням спеціальної апаратури для підрахунку кількості пасажирів, що ввійшли або вийшли на кожній зупинці, на основі інфрачервоних датчиків, що встановлюються вгорі дверних отворів) повинно сприяти переходу до загальнообов'язкової оплати проїзду і тим самим подоланню проблеми, пов'язаної із компенсацією плати за проїзд пільгових категорій пасажирів, захисту прав пасажирів, які постраждали внаслідок ДТП та інших деліктів за участі засобів міського електротранспорту, а також підвищенню доходів зновутворених державних і комунальних страхових компаній;

7.3. Вирішення завдань щодо зменшення рівня зношеності парку засобів міського електротранспорту та підвищення рівня обслуговування пасажирів можливе за допомогою ефективного державного регулювання та фінансування: збереження державного регулювання тарифів зі скасуванням бюджетних субсидій; збереження субсидій для окремих неприбуткових маршрутів; реорганізації комунальних підприємств міського електротранспорту в АТ для інвестування коштів у придбання нових транспортних засобів та комплектуючих матеріалів зі збереженням значного або контрольного пакету акцій у власності держави та/або територіальної громади; застосування концесійного механізму; проведення серйозних містобудівних проектів зі збільшення площі вулично-міської мережі, будівництва естакад, тунелів, надземних і підземних пішохідних переходів, утворення спеціалізованих доріг і маршрутів для руху різних видів транспорту тощо;

8. Майно підприємств міського електротранспорту знаходиться в основному на праві господарського відання. У роботі показано, що ефективною буде диверсифікація джерел отримання основних фондів підприємствами міського електротранспорту. Необхідно продовжувати тісну співпрацю із органами місцевої влади як власниками майна – виходити з пропозиціями до територіальної громади щодо отримання державних коштів у вигляді субсидій, субвенцій чи кредитів та оновлення парку засобів міського електротранспорту. Майно, яке швидко морально і фізично застаріває, доцільно використовувати на основі договору оренди з державою або приватними власниками. Більше уваги слід приділяти договорам концесії та лізингу, переваги яких наведено у роботі;

9. Покращення майнової бази підприємств міського електротранспорту можливе за рахунок:

- збереження та реконструкції існуючих, будівництва нових трамвайних колій і контактних мереж, ліній метрополітену із застосуванням новітніх технологій, розроблення та випуск нових типів рухомого складу і його

придбання за рахунок державного і місцевих бюджетів на умовах співфінансування та інших джерел на основі комплексної місцевої програми розвитку міського електротранспорту. Такою програмою повинно бути передбачено не тільки витрати на будівництво, відновлення та ремонт об'єктів інфраструктури міського електротранспорту, але і можливість їх використання з метою надання основних та додаткових оплатних послуг населенню і суб'єктам господарювання. Зокрема, таку можливість необхідно передбачити для вокзалів, депо та ін.;

- підвищення ефективності використання основних фондів підприємств міського електротранспорту за рахунок надання основних і додаткових оплатних послуг – встановлення на зупинках, на землях трамвайних і тролейбусних депо, у метро та в інших пунктах невеликих магазинів та пунктів швидкого харчування, кафе, кав'ярень; надання тимчасово вільних основних фондів на основі конкурсу в оренду або концесію СПД; надання послуг з перевезення пасажирів ретро-трамваями з підвищеною вартістю проїзду чи трамваями-кафе; використання основних фондів ремонтно-будівельних, торговельних та постачальницьких організацій, навчальних закладів, науково-дослідних та проектно-конструкторських установ, закладів охорони здоров'я, відпочинку, фізичної культури і спорту, майно яких є власністю держави або територіальної громади і належить підприємству міського електротранспорту на основі права господарського відання, з метою надання платних додаткових послуг громадянам та суб'єктам господарювання; розміщення реклами ззовні та всередині трамваїв, тролейбусів і метро та ін.

Запровадження запропонованих напрямів підвищення ефективності використання основних фондів міського електротранспорту у комплексі із подальшим реформуванням законодавства повинно сприяти надходженню додаткових коштів до місцевих бюджетів.

Результати дослідження, одержані у цьому розділі, опубліковані у наукових роботах:

1. Дерев'янюк Б.В. До механізму страхування життя і здоров'я пасажирів при перевезеннях міським електричним транспортом / Б.В. Дерев'янюк, В.В. Родіна // Вісник Донецького національного університету, Сер. В: Економіка і право. — 2010. — Вип. 2, Т. 2. — С. 615—621 [150].

2. Родіна В. В. Визначення обсягів компетенції підприємств міського електротранспорту при здійсненні перевезень / В. В. Родіна // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності. — 2011. — № 4 (47). — С. 182—189 [151].

3. Родіна В.В. Питання ефективності використання основних фондів підприємств міського електричного транспорту / В.В. Родіна // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності. — 2010. — № 3 (42). — С. 204—209 [152].

4. Родіна В. В. Необхідність обов'язкового страхування життя та здоров'я пасажирів міського електротранспорту / В. В. Родіна // Сучасні проблеми правової системи України: збірник матеріалів II Міжнар. наук.-практич. конф. (28 жовтня 2010 р., м. Київ) / Київський ун-т права НАН України; [редкол.: Шемшученко Ю.С., Бошицький Ю.Л., Чернецька О.В. та інш.]. — Випуск 2. — К.: Вид-во Європейського ун-ту, 2010. — С. 159—160 [153].

5. Родіна В.В. Щодо напрямів підвищення ефективності використання майна підприємств міського електротранспорту / В.В. Родіна // Господарсько-правове та фінансово-правове забезпечення розвитку економіки України : Зб. тез Всеукр. наук.-практ. конф. «Господарсько-правове, цивільно-правове та фінансово-правове забезпечення розвитку економіки України» (м. Донецьк, 26 листопада 2010 р.) : У 2-х част. — Част. Перша. — Донецьк: ТОВ «Цифрова типографія», 2010. — С. 165—167 [154].

РОЗДІЛ 3.

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРОЦЕДУРНА ДІЯЛЬНІСТЬ ЗА УЧАСТІ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ

3.1. Господарсько-правова та інша відповідальність при здійсненні перевезень підприємствами міського електротранспорту

Господарсько-правова відповідальність учасників перевезень підприємствами міського електротранспорту спирається на загальнотеоретичні засади юридичної відповідальності та на власні особливості, що визначаються спеціальним господарським законодавством. При цьому слід обмовитися, що прямого визначення господарської, цивільної чи адміністративної відповідальності нормативні акти не містять. Тому особливості досліджуваного явища визначаються за посередництва аналізу норм та теоретичних положень. У першу чергу необхідно визначитися із самим поняттям явища.

У теорії права виділяються наступні визначення поняття «правова відповідальність»:

- застосування до правопорушника встановлених законом або договором санкцій [155, с. 372];

- захід державно-примусового впливу за скоєне правопорушення [156, с. 30];

- передбачені нормами права і реалізовані щодо особи, яка здійснила правопорушення, заходи державного примусу, що накладаються уповноваженими на те публічними органами, які пов'язані із засудженням правопорушника та здійсненого їм діяння з боку держави й суспільства, що призводить до настання для правопорушника негативних наслідків особистого, майнового чи організаційного характеру [157, с. 210];

- охоронні, породжені правопорушенням правовідносини, змістом яких є санкція, у стані, що виникає внаслідок активізації обов'язку правопорушника як наслідок активації права (повноваження) управненої сторони [158, с. 6].

Певні теоретичні та методологічні особливості має поняття «юридична відповідальність»:

- різновид обов'язку, що настає за наявності відповідних дій або їх наслідків, негативно оцінюваних законодавцем та окреслених у нормах права [159, с. 42];

- державний примус на виконання вимог права, що містить негативну оцінку діянь правопорушника державою та суспільством [160, с. 56];

- регламентована правовими нормами реакція з боку уповноважених суб'єктів на діяння фізичних або юридичних осіб (колективних суб'єктів), що виявляються в недотриманні встановлених законом заборон, невиконанні встановлених законом обов'язків, порушенні цивільно-правових зобов'язань, заподіянні шкоди або завданні збитків і виражена в застосуванні до осіб, які вчинили такі діяння, засобів впливу, що тягнуть за собою позбавлення особистого, майнового або організаційного характеру [161, с. 15];

- застосування до правопорушника передбачених санкцією юридичної норми заходів державного примусу, що виражаються в формі позбавлення особистого, організаційного чи майнового характеру [166];

- правове явище, що розглядається в динаміці, сутністю якого є взаємозв'язок диспозиції та санкції правової норми, позитивної відповідальності, заходи державного примусу, які забезпечують відповідну поведінку фізичних та юридичних осіб [167, с. 16];

- передбачені законом вид і міра державно-владного (примусового) зазнання особою втрат благ особистого, організаційного і майнового характеру за вчинене правопорушення [168, с. 431];

- передбачений законом негативний вплив на правопорушника з боку конкретних державних органів, на які покладено обов'язок застосування заходів державного примусу [169, с. 10];

- встановлена державою чи наддержавним утворенням міра примусу до виконання вимог норм права шляхом засудження або покарання дій (бездіяльності) суб'єкта, що їх порушив, яка впливає на формування і наступну зміну соціальної відповідальності особи [170, с. 17].

Окремими дослідниками надаються визначення відповідальності в окремих галузях та сферах економіки і суспільного життя. Так, О.А. Бабак відповідальність суб'єктів господарювання у зовнішньоекономічній діяльності визначає як настання негативних майнових та/або організаційно-правових наслідків для суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності при здійсненні правопорушення у зовнішньоекономічній діяльності або за проведення дій, які можуть завдати іншу шкоду господарському функціонуванню держави, що встановлюються законами України та застосовуються державними органами, або сторонами у зовнішньоекономічному контракті [171, с. 154]. Тут заходи відповідальності можуть застосовувати не лише державні органи, але і самі сторони договору (у даному випадку зовнішньоекономічного договору). Тому така відповідальність виходить за межі господарської чи адміністративної і має комплексний характер. В.М. Шудріков відповідальність у сфері безпеки дорожнього руху та правил проходження огляду транспортних засобів визначає як державний та локальний примус щодо осіб, які не виконують передбачених вимог, що закріплені в правових приписах [172, с. 9, 125]. Н.П. Христиченко надає визначення адміністративній відповідальності посадових осіб у вигляді: регламентована адміністративно-деліктними нормами реакція з боку уповноважених суб'єктів на діяння посадової (службової) особи заходів державного примусу у вигляді адміністративних стягнень, які тягнуть за собою несприятливі наслідки особистого, майнового та іншого характеру і владний осуд винного суб'єкта з метою запобігання та

припинення правопорушення [164, с. 937]. А.А. Іванищук надає визначення адміністративної відповідальності, яка застосовується суддею, як вид юридичної відповідальності фізичних і юридичних осіб, який виражається у застосуванні суддею певного виду адміністративного примусу – адміністративного стягнення (адміністративної санкції) [173, с. 301].

У своїх наукових працях В.І. Червонюк звертає увагу на те, що юридична відповідальність має подвійну сутність, що надає змогу розкрити її у широкому та вузькому значенні:

- 1) у широкому (філософському) значенні поняття юридичної відповідальності визначається як ставлення особи до суспільства і до держави, до інших осіб з точки зору виконання нею певних обов'язків по відношенню до суспільства, держави або інших осіб;
- 2) у вузькому (спеціально-юридичному) значенні юридична відповідальність інтерпретується як реакція держави на скоєне правопорушення.

Підбиваючи зазначений подвійний характер сутності юридичної відповідальності, вчений наголошує на тому, що юридична відповідальність являє собою обов'язок особи пережити певні позбавлення державно-владного характеру, що передбачені законом за скоєне правопорушення. При чому юридична відповідальність характеризується рядом ознак:

- по-перше, юридична відповідальність пов'язана із державно-владним примусом, оскільки вона передбачає виникнення відносин правоохоронного характеру, в якому зобов'язана сторона - правопорушник вимушена підкоритися вимогам уповноваженої особи держави в особі компетентних органів держави або посадових осіб;
- по-друге, юридична відповідальність пов'язана із певними позбавленнями, які правопорушник повинен пережити. Це є об'єктивна властивість юридичної відповідальності, оскільки ці позбавлення настають як відповідна реакція держави на шкоду, що заподіяна правопорушником суспільству або окремій особі. Негативні наслідки можуть бути особистого характеру або майнового;

- по-третє, юридична відповідальність настає лише за скоєне правопорушення, при чому правопорушення є основою настання юридичної відповідальності;
- по-четверте, юридична відповідальність виникає не лише у випадку порушення правових норм, але і застосовується у суворій відповідності з ними, тобто застосування юридичної відповідальності до правопорушника можливе лише за умови дотримання певного процедурно-процесуального порядку, що встановлений законом [174, с. 565-566; 175, с. 50].

Трансформуючи зазначені погляди на площину принципів юридичної відповідальності можливо наголосити на тому, що принципові засади юридичної відповідальності: по-перше, виявляються у державно-владному походженні юридичної відповідальності, що виключає можливість застосування заходів юридичної відповідальності у приватному порядку; по-друге, юридична відповідальність завжди має негативний характер впливу на правопорушників; по-третє, юридична відповідальність застосовується виключно за умови скоєння правопорушення (порушення норми права); по-четверте, юридична відповідальність застосовується в порядку, передбаченому законом, тобто має правовий характер настання [175, с. 50].

Наведені визначення юридичної відповідальності були б неповними для нашого дослідження без визначення поняття власне господарської відповідальності та інших видів відповідальності, що можуть застосовуватися до учасників відносин з перевезення вантажів, пасажирів і багажу міським електротранспортом (зокрема адміністративної та цивільної).

Отже, О.П. Подцерковний дає визначення, що господарсько-правова відповідальність – це претерпівання (несення) суб'єктами господарювання несприятливих економічних і (або) правових наслідків в результаті застосування до них передбачених законодавством санкцій за господарські правопорушення [132, с. 231].

В якості міри примусу господарську відповідальність визначає Г.В. Смолин: це зафіксована в нормативних актах або передбачена договором міра примусу, і негативні (обтяжливі наслідки), які застосовуються до учасника господарських правовідносин, який вчинив правопорушення чи не виконав умов господарського договору [176, с. 339]. Як бачимо, підставами відповідальності є правопорушення або умови господарського договору.

В.С. Щербина визначає відповідальність як застосування до правопорушника встановлених законом або договором санкцій, внаслідок чого він зазнає майнових втрат. Отже, поняття господарсько-правової відповідальності, на думку вченого, включає і майнові наслідки застосування санкцій. У свою чергу, господарсько-правова санкція становить визначену безпосередньо законом або договором міру (масштаб, величину) відповідальності правопорушника. Це гранична величина, яку може застосувати до нього кредитор або відповідний орган (господарський суд, уповноважений державний орган тощо) [177, с. 280-281].

О.М. Вінник господарсько-правову відповідальність визначає в якості майново-організаційних за змістом і юридичних за формою заходів впливу на економічні інтереси учасників господарських правовідносин у разі вчинення ними господарського правопорушення [178, с. 318].

В.К. Мамутов вважає, що господарсько-правова відповідальність – це претерпівання (або несення) господарським органом несприятливих економічних наслідків безпосередньо в результаті застосування до нього передбачених законом санкцій (мір відповідальності) економічного характеру [179, с. 26-27]. Це визначення взяли за основу інші вчені: господарсько-правова відповідальність – перенесення господарським органом несприятливих економічних наслідків безпосередньо в результаті передбачених до нього законом санкцій (заходів відповідальності) економічного характеру [134, с. 601].

Тісний зв'язок із економічними відносинами у господарській відповідальності підкреслює В.І. Коростей та Д.Х. Липницький:

- господарська відповідальність – обов’язок суб’єктів економіки понести економічне покарання за господарське правопорушення, під яким слід розуміти невиконання у встановлений строк суб’єктом економіки умов законів, інших нормативних актів і договорів, завдання у зв’язку із цим збитків державі та господарюючому органу [180, с. 221];

- економічна відповідальність – претерпівання господарюючим суб’єктом негативних економічних наслідків не чужої, а своєї неефективної господарської діяльності (бездіяльності) через відображення цих наслідків на його майновій сфері [133, с. 863].

О.В. Старцев визначення господарсько-правової відповідальності дає крізь призму суб’єктів - порушників: передбачена за порушення, вчинені у сфері господарської (в тому числі підприємницької) діяльності учасниками господарських відносин, до яких, зокрема, належать суб’єкти господарської діяльності (юридичні та фізичні особи – суб’єкти підприємницької діяльності); органи державної влади і управління також можуть нести господарсько-правову відповідальність за порушення у сфері господарювання [181, с. 419].

Російськими вченими-господарниками передбачається існування у підприємницькій сфері негативної юридичної відповідальності: це міра державного примусу, що застосовується або можлива до застосування у відношенні особи (організації) скоєне правопорушення і проявляється у претерпіванні або загрозі претерпівання винним несприятливого наслідку особистісного або (і) майнового характеру [182, с. 709].

Л.А. Жук розділяє господарську відповідальність на договірну та позадоговірну:

- договірна відповідальність – це вид відповідальності, що передбачена за порушення зобов’язань, які виникли з договору. Такий вид відповідальності визначається відповідно до закону і не суперечними йому умовами укладеного між сторонами договору;

- позадоговірна відповідальність настає безпосередньо за порушення зобов'язань зобов'язань, що виникли із закону, адміністративного акта чи інших правомірних дій [183, с. 385].

О.М. Вінник зазначає, що господарсько-правова відповідальність – різноманітна. У 80-х роках в СРСР налічувалося близько 2,5 тисяч санкцій, що застосовували у сфері господарювання. В умовах змішаної економіки України, також застосовується велика (хоч і менша, ніж згадана) кількість господарсько-правових санкцій [178, с. 319].

При цьому основною особливістю відповідальності у сфері господарювання є те, що до порушника можуть одночасно застосовуватися різнорідні за своїм змістом та характером санкції. При цьому максимального ефекта, як вбачається, можна досягти у випадку застосування як до суб'єкта, так і до його керівників, акціонерів, власників майна, працівників, органів господарського керівництва різних санкцій. Тому важливим буде розгляд і характеристика інших видів юридичної відповідальності, що можуть застосовуватися у сфері перевезень міським електротранспортом.

На відміну від господарської відповідальності теоретичні положення адміністративної відповідальності є більш проробленими протягом багатьох століть. Категорія відповідальності є однією із центральних у науці адміністративного права, у той час як положення про відповідальність не є обов'язково істотними умовами господарського або цивільного договору. Тим більш важливим є дослідження поняття адміністративної відповідальності та положень про неї з огляду на ефективність та підвищення ролі адміністративно-господарських санкцій, які можуть застосовуватися до будь-яких суб'єктів господарювання та інших учасників відносин у сфері господарювання.

В.К. Колпаков і О.В. Кузьменко дають визначення як специфічне реагування держави на адміністративне правопорушення, що полягає в застосуванні уповноваженим органом або посадовою особою передбаченого законом стягнення до суб'єкта правопорушення [184, с. 289]; примусове

застосування правомочною посадовою особою з дотриманням певної процедури передбачених законодавством заходів впливу за вчинення адміністративного проступку, що вчинено правопорушником [185, с. 77]. Інші автори адміністративну відповідальність визначають як:

- накладення на правопорушників загальнообов'язкових правил, які діють у державному управлінні, адміністративних стягнень, що тягнуть за собою для цих осіб обтяжливі наслідки матеріального чи морального характеру [186, с. 158];

- визначення повноважними державними органами через застосування адміністративно-примусових заходів обмежень майнових, а також особистих благ та інтересів, за вчинення адміністративних правопорушень [187, с. 71];

- реалізація адміністративно-правових санкцій, застосування уповноваженим органом чи посадовою особою адміністративних стягнень до громадян і юридичних осіб, які вчинили правопорушення [188, с. 335-336];

- різновид юридичної відповідальності, що являє собою сукупність адміністративних правовідносин, які виникають у зв'язку із застосуванням уповноваженими органами (посадовими особами) до осіб, що вчинили адміністративний проступок, передбачених нормами адміністративного права особливих санкцій – адміністративних санкцій [189, с. 430-431];

- специфічне реагування держави на адміністративне правопорушення, що полягає в застосуванні уповноваженим органом або посадовою особою передбаченого законом стягнення до суб'єкта правопорушення [190, с. 62], а якщо стисло, то – реалізацію адміністративно-правових санкцій, застосування адміністративних стягнень [190, с. 63];

- накладення на порушників загальнообов'язкових правил, що діють у сфері управління й інших сферах, адміністративних стягнень [191]. Дещо ширше поняття дають інші автори:

- покладення на порушників загальнообов'язкових правил, що діють в управлінні та в інших сферах, адміністративних стягнень, які тягнуть для цих

осіб обтяжливі наслідки майнового чи морального характеру [192, с. 184; 185, с. 162];

- відповідальність громадян і посадових осіб перед органами державного управління, а у випадках, визначених законом, – перед судом (суддями), а також перед громадськими організаціями за винне порушення загальнообов'язкових адміністративно-правових норм, що виражається в застосуванні до порушників встановлених адміністративних санкцій [193, с. 71];

- застосування до фізичних і юридичних осіб, що вчинили адміністративні проступки, адміністративних стягнень, які тягнуть для них різні за характером обтяжливі наслідки і накладаються уповноваженими на те органами чи посадовими особами на підставах і у порядку, передбачених нормами адміністративного права [194, с. 151]¹;

- вид юридичної відповідальності фізичних і юридичних осіб перед органами виконавчої влади чи судом за порушення адміністративно-правових норм на основі застосування адміністративних стягнень [195];

- відносини, що виникають між органами виконавчої влади і фізичними або юридичними особами (за умов відсутності між ними службового підпорядкування) щодо вчинення останніми передбачених законодавством протиправних діянь і полягають у застосуванні до них в адміністративному порядку передбачених законом стягнень [161];

- застосування заходів державного примусу, передбачених санкціями правових норм, реакцію на правопорушення як реалізацію правової санкції, як застосування і здійснення санкції [162, с. 22];

- застосування до осіб, які вчинили адміністративні проступки, адміністративних стягнень, що тягнуть для цих осіб обтяжливі наслідки майнового, морального, особистісного чи іншого характеру і накладаються уповноваженими на те органами чи посадовими особами на підставах і у

¹ як бачимо, тут й у двох наступних визначеннях прямо вказано на можливість застосування адміністративної відповідальності до суб'єктів господарювання.

порядку, встановлених нормами адміністративного права [163, с. 96]; складне, багатогранне явище, яке охоплює адміністративно-правові норми, адміністративно-правові відносини, норми, що містять адміністративні санкції, правопорушення з їх статичними елементами (об'єкт, об'єктивна сторона, суб'єкт, суб'єктивна сторона), діяльність правозастосовчих органів та їх посадових осіб тощо [163, с. 90];

- регламентована адміністративно-деліктними нормами реакція з боку уповноважених суб'єктів на діяння правопорушника, які виявилися в порушенні ним встановлених законом заборон або невиконанні покладених на нього обов'язків, що полягає в застосуванні до правопорушника заходів державного примусу у вигляді адміністративних стягнень, які тягнуть за собою несприятливі наслідки особистого, майнового та іншого характеру й владний осуд винного суб'єкта з метою попередження та припинення правопорушення [164, с. 81].

Як впливає з наведених визначень, адміністративна відповідальність є особливим видом юридичної відповідальності, визначається реагуванням держави, покладається на порушників, передбачає застосування несприятливих наслідків особистісного, майнового та іншого характеру та владний осуд винної особи.

Аналізуючи схожі визначення поняття адміністративної відповідальності Н.П. Христиченко зазначає, що в основу поняття адміністративної відповідальності покладено принцип юрисдикційного характеру – відповідальності за правопорушення. Це означає, що примусовий вплив на правопорушника може бути тільки за умови вчинення ним правопорушення відповідно до санкції, передбаченої нормою закону та застосованої відповідним компетентним державним органом. За наявності юридичного факту – адміністративного правопорушення – вмикається механізм санкції правової норми, і санкція з потенційної можливості застосування покарання стає дійсним покаранням, тобто адміністративним стягненням [164, с. 935].

Юридична відповідальність підприємств міського електротранспорту, їх контрагентів та пасажирів, особливим видом якої є адміністративна відповідальність, в цілому спирається на державний примус як можливість держави зобов'язати суб'єкта попри його волю і бажання вчиняти певні дії [196, с. 91]. У межах адміністративного і господарського права, що найбільше з-поміж інших галузей права спрямовані на забезпечення публічних інтересів за допомогою примусових дій державних органів, можна застосувати до порушників адміністративно-господарські санкції, передбачені розділом V ГК України. А адміністративно-господарські санкції є одними із основних серед інших видів санкцій та засобів відповідальності.

Примусові дії державних органів або заходи адміністративної відповідальності можуть бути визначені як адміністративні стягнення. Визначення їм надаються вітчизняними вченими у вигляді: захід відповідальності, що застосовується з метою виховання особи, яка скоїла адміністративний проступок, а також попередження скоєння нових правопорушень як самим правопорушником, так й іншими особами [192, с. 163] або покарання, закріплене санкцією порушеної правової норми чи норми, яка забезпечує її захист та застосовується органами адміністративної юрисдикції до особи, що вчинила адміністративний проступок [197, с. 4]. Як бачимо адміністративні стягнення мають більш конкретний характер у порівнянні з адміністративною відповідальністю, є однією зі складових характеристик останньої.

В.К. Колпаков та О.В. Кузьменко серед інших ознак адміністративної відповідальності наводять, що вона:

- є засобом охорони встановленого державою правопорядку;
- нормативно визначена і полягає в застосуванні (реалізації) санкцій правових норм;
- є наслідком винного антигромадського діяння;
- супроводжується державним і громадським осудом правопорушника і вчиненого ним діяння;

- пов'язана з примусом, з негативними для правопорушника наслідками (морального або матеріального характеру), яких він має зазнати;
- реалізується у відповідних процесуальних формах [184, с. 252].

Аналіз ознак адміністративної відповідальності дає змогу виділити три її підстави: а) нормативну, тобто систему норм, що регулюють її; б) фактичну, тобто діяння конкретного суб'єкта, що порушує правові приписи, які охороняються адміністративними санкціями (адміністративні порушення); в) процесуальну, тобто акт компетентного суб'єкта про накладення конкретного стягнення за конкретне адміністративне порушення. Для застосування заходів відповідальності необхідно, щоб були всі три підстави і саме в такій послідовності [163, с. 93]. У порівнянні з кримінальною фінансово-правова, господарська та адміністративна відповідальність мають підкреслено виражений публічно-правовий характер і визначаються більш спрощеною процедурою застосування заходів відповідальності [198].

Необхідно вказати на наявність у законодавстві, теорії та практиці одного суперечливого питання, пов'язаного з юридичною відповідальністю. З одного боку, КУпАП вказує на можливість застосування заходів адміністративної відповідальності до осіб, яким виповнилося 16 років, неповнолітніх, посадових осіб, військовослужбовців, іноземців і осіб без громадянства [199]. При цьому у Кодексі відсутні норми, які б закріплювали застосування заходів адміністративної відповідальності до суб'єктів господарювання. І в теорії адміністративного права з одного боку визнано, що суб'єктом адміністративного правопорушення (проступку) є фізична особа, якій виповнилося 16 років, яка є осудною та не має психічних відхилень і вчинила передбачене КУпАП протиправне діяння [199], а з іншого боку, висловлюються думки на користь запровадження та застосування заходів адміністративної відповідальності до суб'єктів господарювання. Останні прямо можуть зазнавати впливу санкцій фінансово-правової відповідальності, що у певній мірі є частиною юридичної відповідальності. Ми можемо із впевненістю сказати, що більш вірним вважати таку відповідальність

господарською. В.А. Пригоцький наводить сім беззаперечних доказів неможливості визначення юридичної особи (суб'єкта господарювання) в якості суб'єкта адміністративної відповідальності [200, с. 55-56].

Досвід усіх розвинених країн світу, а також системний аналіз вітчизняних джерел права дає підстави стверджувати, що адміністративна та кримінальна відповідальність суб'єктів господарювання об'єктивно існують. Однак насправді вони скоріше є особливими видами господарської відповідальності. Тому вірніше вести мову про адміністративно-господарські санкції, передбачені ГК України та у спеціальному господарському законодавстві. Наприклад, у статті 21 Закону України «Про захист від недобросовісної конкуренції» від 7 липня 1996 року визначається, що вчинення суб'єктами господарювання недобросовісної конкуренції тягне за собою накладення штрафу у розмірі до 5% доходу (виручки) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) суб'єкта господарювання за останній звітний рік, що передував року, в якому накладається штраф [173, с. 299; 201].

У ГК України міститься глава 27 «Адміністративно-господарські санкції», яка прямо передбачає можливість застосування до суб'єктів господарювання 10 видів адміністративно-господарських санкцій, а також вказує на те, що цей перелік не є виключним [39]. І.С. Войтенко справедливо вважає позитивним той факт, що вперше на законодавчому рівні в ГК України закріплено відповідну систему заходів адміністративного впливу, яка може бути застосована до суб'єктів господарювання [202, с. 143]. Вчений вказує, що адміністративно-господарські санкції за своїми матеріальними і процесуальними властивостями мають загальні риси з адміністративною відповідальністю. Вони як і адміністративна відповідальність не мають компенсаційного характеру¹, не відновлюють початкового майнового стану, їх стягнення здійснюється не на користь іншої сторони або особи господарсько-

¹ слід сказати, що компенсаційний характер мають санкції фінансово-правової відповідальності, що може свідчити про її відмінність від адміністративної та наявність у ній скоріше господарсько-правових елементів. Проте визначення її правової природи не є завданням нашого дослідження.

правових відносин, а зараховуються, як і адміністративні штрафи, повністю або частково до державного бюджету і частково до цільових позабюджетних фондів. Логічна структура норм адміністративно-господарських санкцій допускає наявність гіпотези, диспозиції і санкції, які за смыслом тотожні адміністративно-деліктним нормам з їх імперативним, державно-владним характером. Складання актів про порушення вимог нормативних актів у сфері підприємницької та господарської діяльності та розгляд справ про порушення здійснюються контрольно-наглядовими органами виконавчої влади (в окремих випадках – судами) або органами місцевого самоврядування за правилами відповідних нормативних актів, але на принципах і умовах, аналогічних тим, які застосовуються при розгляді справ про адміністративні правопорушення. Ухвала (рішення) у справі про порушення у сфері економіки і накладення стягнення у вигляді адміністративно-господарських санкцій за смыслом і порядком оголошення подібна до ухвали у справі про адміністративні правопорушення. Порядок оскарження й опротестування адміністративно-господарських санкцій (хоча ГК України його не визнано) у справі про порушення у сфері економіки, за деякими винятками, майже такий самий, як і порядок оскарження ухвали у справі про адміністративне правопорушення. Ці й інші загальні риси та ознаки адміністративної відповідальності й адміністративно-господарських санкцій і є підставою для визнання наявності адміністративної відповідальності суб'єктів господарювання (юридичних осіб) за законодавством України [202, с. 143]. Тому можна вважати таким, що вже склався, порядок застосування заходів адміністративної відповідальності до суб'єктів господарювання (юридичних осіб). А це означає, що підприємства міського електротранспорту можуть бути також і суб'єктами адміністративного правопорушення. Взагалі, слід уже запропонувати до теорії господарського, адміністративного та інших галузей права та до законодавства внести положення, що головним критерієм відповідальності є не суб'єкт, до якого застосовуються санкції, а орган, який їх застосовує. Хоча можуть бути й інші: підстави застосування (нормативні та

фактичні); органи, які застосовують заходи видів юридичної відповідальності; коло суб'єктів відповідальності; мета відповідальності; процедура застосування; характер санкцій; характер правових наслідків реалізації відповідальності та ін. [198]). В якості прикладу необхідно зазначити, що за законодавством США та Великої Британії до корпорації можуть бути застосовані заходи не тільки господарської чи адміністративної, але й кримінальної відповідальності. Корпорація може бути засудженою, якщо: вона не виконала обов'язки, які на неї покладені відповідно до закону; вчинила злочин, який передбачений не кримінальним законодавством (екологічним, фінансовим, адміністративним та ін.); вчинення злочину було санкціоновано, наказано, виконано або допущено за необережністю ради директорів або вищим представником правління, який діяв від імені корпорації у межах своєї посадової компетенції [203, с. 209; 204, с. 196-197]. Інститут кримінальної відповідальності суб'єктів господарювання у США та Англії є закономірною спробою вказаних держав посилити контроль за негативними наслідками діяльності колективних утворень. У законодавстві зазначених держав, як видається, ідея кримінальної відповідальності базується більшою мірою на її доцільності та необхідності. Та обставина, що такий вид відповідальності у цих державах існує протягом тривалого проміжку часу, а також те, що досі від нього не відмовились, свідчить про відповідну ефективність такого інституту кримінального права [204, с. 199].

В Україні на сьогодні крім норм ГК України можливість застосування заходів різних видів відповідальності до суб'єктів господарювання передбачено нормами різних законів. Можна назвати лише ті закони, норми яких можуть бути застосовані до підприємств міського електротранспорту: «Про транспорт» [24]; «Про захист прав споживачів» [30]; «Про захист від недобросовісної конкуренції» [201]; «Про рекламу» [205] та ін. Комплексна адміністративно-господарська відповідальність суб'єктів господарювання характеризується такими рисами: здійснюється у сфері господарсько- та адміністративно-правового регулювання; за своєю правовою природою є

карною; визначена законами України; пов'язана із застосуванням до суб'єкта господарювання державного примусу; реалізується у відповідних процесуальних формах [173, с. 299].

Особливістю юридичної відповідальності суб'єктів господарювання у порівнянні із загальною відповідальністю громадян є урізаність складу правопорушення. Тут діє презумпція вини і для застосування господарських чи інших санкцій державному органу достатньо самого факта правопорушення незалежно від наявності чи відсутності ознак суб'єктивної сторони. Проте загальнотеоретичні положення не заперечують проти встановлення додаткової відповідальності за умови доведення вини правопорушника - суб'єкта господарювання. Зрозуміло, що зобов'язання з доведення вини покладається на сторону, інтересам якої було завдано збитки (у даному випадку це можуть бути пасажирів; підприємства, установи чи організації – контрагенти підприємства міського електротранспорту - порушника; державні органи).

Статтею 13 «Відповідальність підприємств транспорту» Закону України «Про транспорт» передбачено чотири бланкетні норми, які відсилають до кодексів (статутів) окремих видів транспорту та інших законодавчих актів України за визначенням розміру та міри покарання підприємства транспорту за:

- невиконання або неналежне виконання зобов'язань щодо перевезення пасажирів, багажу;
- несвоєчасне подання транспорту;
- шкоду, заподіяну внаслідок загибелі або ушкодження здоров'я пасажирів під час користування транспортом;
- втрату, нестачу, псування і пошкодження прийнятих для перевезення вантажу, багажу, пошти у розмірі фактичної шкоди, якщо вони не доведуть, що втрата, нестача, псування або пошкодження сталися не з їх вини;
- шкоду, заподіяну навколишньому природному середовищу [24].

Оскільки сферу перевезень міським електротранспортом окремим кодексом не врегульовано, то загальні засади відповідальності таких підприємств визначено нормами ЦК України. Так частиною 1 статті 919 «Строк доставки вантажу, пасажера, багажу, пошти» ЦК України передбачено, що перевізник зобов'язаний доставити вантаж, пасажера, багаж, пошту до пункту призначення у строк, встановлений договором, якщо інший строк не встановлений транспортними кодексами (статутами), іншими НПА та правилами, що видаються відповідно до них, а в разі відсутності таких строків – у розумний строк; а статтею 920 «Відповідальність за зобов'язаннями, що випливають із договору перевезення» ЦК України передбачено, що у разі порушення зобов'язань, що випливають із договору перевезення, сторони несуть відповідальність, встановлену за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено цим Кодексом, іншими законами, транспортними кодексами (статутами) [38]. При аналізі цих норм виникають питання: «Як бути у випадку укладання усного договору? Чи є розклад руху за певним маршрутом тим документом, на який можна посылатися у випадку його порушення?». Людина може спізнитися на роботу, на ділову зустріч, на інший вид транспорту. Звернення до суду з вимогою відшкодувати завдані збитки передбачає початок тривалої і складної процедури. У випадку вимоги здійснити матеріальне відшкодування моральної шкоди пасажирові в якості державного мита необхідно буде сплатити 10% від заявленої суми. І така сплата ще не гарантує виграш справи. Якщо запровадити на законодавчому рівні автоматичне відшкодування пасажирові понесених збитків в обов'язковому порядку через звернення до органів господарського керівництва на транспорті або в судовому порядку із застосуванням процедури наказного провадження, то може з'явитися велика кількість шахраїв, які будуть отримувати незаконні виплати від транспортних підприємств. Отже, подолання цих проблем потребує окремих додаткових досліджень.

Частково намагається вирішити проблеми пасажирів стаття 922 «Відповідальність перевізника за затримку відправлення пасажирів та порушення строку доставлення пасажирів до пункту призначення» ЦК України, яка передбачає, що за затримку у відправленні транспортного засобу, що перевозить пасажирів, або запізнення у прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення перевізник сплачує пасажирам штраф у розмірі, встановленому за домовленістю сторін, транспортними кодексами (статутами), якщо перевізник не доведе, що ці порушення сталися внаслідок непереборної сили, усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, або інших обставин, що не залежали від перевізника. У разі відмови пасажирів від перевезення з причини затримки відправлення транспортного засобу перевізник зобов'язаний повернути пасажирам провізну плату. А якщо поїздка пасажирів з пункту пересадки не відбулася внаслідок запізнення транспортного засобу, який доставив його у цей пункт, перевізник зобов'язаний відшкодувати пасажирам завдані збитки [38]. Аналогічним чином у статті 924 «Відповідальність перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу, багажу, пошти» визначено відповідальність перевізника за незбереження вантажу, багажу та пошти, а частиною другою цієї статті передбачено, що перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятих до перевезення вантажу, багажу, пошти у розмірі фактичної шкоди, якщо не доведе, що це сталося не з його вини [38]. Виходить, що тут законодавство стоїть повністю на боці перевізника, оскільки провізна плата повертається пасажирам тоді, коли він відмовляється від поїздки; хоча у випадку запізнення у пункт пересадки через запізнення транспортного засобу, який доставив його у цей пункт, перевізник зобов'язаний відшкодувати пасажирам завдані збитки, проте на практиці ця норма у відношенні підприємств міського електротранспорту не діє (а хоч би й діяла, – пасажирам б було повернуто лише кошти, витрачені на купівлю квитка на інший вид транспорту); у випадку втрати багажу пасажир у кращому випадку отримає його вартість. І то це все

відбудеться лише за умови, якщо перевізник (у даному випадку підприємство міського електротранспорту) не доведе, що це сталося внаслідок дії непереборної сили чи інших факторів, незалежних від нього, або ж навіть через необхідність усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів. Остання причина взагалі видається несправедливою, оскільки будь-яку несправність транспортного засобу можна кваліфікувати як таку, що загрожує життю або здоров'ю пасажирів. З іншого боку, поламки під час поїздки трапляються через зношеність транспортних засобів та їх невідповідність встановленим нормативам якості та безпечності. А це не повинно бути проблемою пасажирів. У випадку усунення цієї підстави з переліку тих, що звільняють перевізника від відповідальності перед пасажирами, перевізник буде змушений покращувати якість парку транспортних засобів. Проте у найкращому випадку пасажир може отримати лише вартість квитка на транспортний засіб, на який він запізнився через невиконання графіку руху підприємством міського електротранспорту, або вартість втраченого багажу (хоча це виглядає сумнівним, оскільки без документів про здачу-приймання багажу складно ато й неможливо визначити навіть його приблизну вартість).

Розглянуте стосується відповідальності власне підприємств міського електротранспорту. Проте відповідальність пасажирів та інших громадян за збитки, завдані підприємствам міського електротранспорту, за порушення законодавства у сфері перевезень міським електротранспортом є не менш важливою, оскільки спрямована на охорону та захист інтересів підприємств міського електротранспорту та територіальних громад міста. Ця відповідальність є суто господарсько-правовою та адміністративною (причому у більшій мірі – другою). Серед її видів можна назвати порушення правил користування засобами автомобільного транспорту та електротранспорту, що передбачено статтею 119 КУпАП. Серед недозволених діянь названо:

- пошкодження внутрішнього обладнання та стекол автобусів, маршрутних таксі, тролейбусів або трамваїв;

- викидання сміття та інших предметів з вікон і дверей автобусів, маршрутних таксі, тролейбусів або трамваїв;
- куріння в автобусах, маршрутних таксі, тролейбусах або трамваях.

Частиною другою статті 134 КУпАП «Провезення ручної поклажі понад установлені норми і неоплаченого багажу» передбачено відповідальність за неоплачене провезення багажу в електротранспорті та автобусах міського, приміського, міжміського сполучення, а також у маршрутних таксі [199].

Основною статтею, за якою застосовуються заходи адміністративної відповідальності до пасажирів, є відповідальність за безквитковий проїзд, що передбачена статтею 135 КУпАП: безквитковий проїзд пасажирів, а так само провезення без квитка дитини віком від 7 до 16 років:

- в міському транспорті;
- в автобусі міжміського і міжнародного сполучення та у міжміському електротранспорті [199].

З приводу несплати проїзду Я. Кінаш та А. Кутиркін знаходять суперечливі моменти, які необхідно розглянути детальніше. Так, ними наголошується на тому, що оскільки внесення певної грошової суми як сплати проїзду є головним обов'язком пасажирів як сторони в договорі, то наявність сплати проїзду є більш важливою річчю, ніж наявність квитка. У зв'язку з цим, на їх думку, доцільним було б знайти відповіді на питання: чи є використання поняття несплаченого проїзду, під яким може розумітися проїзд за відсутності сплати певної грошової суми, яку має сплатити пасажир за користування послугами перевізника, більш логічним, ніж використання поняття безквиткового проїзду? [206, с. 87]. Проте у випадку сплати проїзду без отримання квитка буде складно довести факт сплати.

Названими вченими висловлюється невдоволення з приводу того, що для контролерів при несплаті пасажиром проїзду причини несплати не мають ніякого значення при оцінці наявності та форми вини пасажирів. Це пояснюється тим, що в нормах чинного законодавства України взагалі не розглядаються питання наявності та відсутності вини, а також питання поділу

на форми вини у правопорушеннях у вигляді безквиткового проїзду. За існування даних норм права контролери діють за простою схемою «Нема квитка – сплатіть штраф» [206, с. 88]. На нашу думку не варто ускладнювати відносини, пов'язані із неоплатою проїзду у міському електротранспорті. Визначення форми вини та доведення повного складу правопорушення у судовому або адміністративному порядку призведе до затягування процесу сплати штрафу. А сума штрафу, що дорівнює двадцятикратному розміру разового проїзду не перекриє складний характер визначення та доведення форми вини. Можливо, слід було б запровадити додаткову відповідальність у випадку доведення вини правопорушника. Хоча з іншого боку, переважна більшість (майже 100% випадків) таких правопорушень скоюється навмисно.

Я. Кінаш, А. Кутиркін пропонують закріпити в НПА положення, відповідно до яких за очевидності того факту, що пасажир не мав можливості сплатити проїзд до того моменту, коли до нього підійшов контролер, останній мав би право вимагати сплати проїзду тоді, коли з'явиться така можливість. За наявності таких норм права пасажир міг би звернути увагу контролера на те, що кондуктор знаходиться в іншому кінці салону і не приймає сплату проїзду в пасажирів, які знаходяться в салоні. У такому разі логічним було б покарати самого кондуктора, який навмисне провокує пасажирів на порушення закону [206, с. 89]. Стосовно необхідності покарання кондуктора за неналежне виконання своїх обов'язків пропозиція слухна. А от відносно покарання або звільнення від покарання пасажирів вважаємо проблему надуманою. Зазвичай у такій ситуації контролер дає можливість пасажиру сплатити вартість проїзду у його присутності.

Отже, крім відповідальності самих підприємств міського електротранспорту та їх клієнтів (пасажирів) важливою є відповідальність власне самих працівників підприємств міського електротранспорту. Тут якщо із загальною різногалузевою відповідальністю рядових працівників (водіїв, кондукторів, слюсарів) усе зрозуміло, то відповідальність керівника на сьогодні є предметом дослідження багатьох вітчизняних і зарубіжних вчених.

Останнім часом виділяють так звану корпоративну соціальну відповідальність. Розвиток її у цивілізованих країнах світу не є лише даниною етичним правилам ділових відносин. Таке сприйняття походить від розуміння стратегії бізнесу, його глобальних перспектив, що полягають не тільки в отриманні прибутку, а й у довгостроковому інвестуванні в умови подальшого розвитку. Останні забезпечують у першу чергу працівники компанії – від найманих менеджерів до членів трудового колективу. Таким чином, витоки становлення корпоративної соціальної відповідальності так чи інакше пов'язані з необхідністю дотримання законодавчих вимог щодо охорони та безпеки праці. Але, безумовно, розуміння соціальної відповідальності бізнесу виходить за рамки простої необхідності діяти відповідно до норм законодавства. Навпаки, генезис відповідальності дає підстави стверджувати, що в розвинених країнах світу таке поняття формувалося завдяки прагненню зробити щось більше, ніж забезпечення безпеки праці та сплата преміальних [207, с. 96].

Є.О. Заруднев порівнюючи відповідальність керівників державних та недержавних підприємств у ФРН та Україні слушно вказує, що в Україні на практиці функції директора рідко пов'язані зі зберіганням, обробкою, продажем (відпуском), перевезенням або застосуванням у процесі виробництва переданих їм цінностей. Повна матеріальна відповідальність більше стосується випадків розкрадання матеріальних цінностей експедиторами, касирами та іншими працівниками, що мало зачіпає управлінські функції керівників суб'єкта господарювання. Суди повинні перевіряти, чи належить робітник до категорії працівників, яким згідно із статтею 135-1 КЗпП України може бути укладено договір про повну матеріальну відповідальність, а за відсутності цієї умови на працівника за заподіяну ним шкоду може бути покладена лише обмежена матеріальна відповідальність. Таким чином, навіть укладення з директором контракту не дає достатніх правових підстав для притягнення його у певних випадках до

повної матеріальної відповідальності через невідповідність гарантіям, наданим Конституцією України і трудовим законодавством.

Внаслідок вищевикладеного притягнення директора до повної майнової відповідальності в Україні є майже неможливим. При цьому роль керівників у забезпеченні господарського правопорядку є набагато важливішою, ніж у касирів та експедиторів, до яких трудове законодавство дозволяє застосовувати повну матеріальну відповідальність. Дана прогалина в законодавстві дозволяє керівникам суб'єктів господарювання діяти на власний розсуд, переслідуючи лише свої корисні інтереси. Єдине, що обмежує їх на сучасному етапі, є норми кримінального права, які стосуються обмеженого переліку правопорушень і не можуть забезпечити належної зацікавленості керівників у підтриманні господарського правопорядку [208, с. 198-199]. Посадові особи, на відміну від адміністративної, кримінальної та дисциплінарної не можуть бути суб'єктами фінансово-правової відповідальності [198]. Слід погодитися і з іншим вітчизняним вченим відносно того, що КУпАП передбачає адміністративну відповідальність посадових осіб, але не містить згадки про відповідальність керівників підприємств, установ, організацій як посадових осіб, що мають спеціальний статус, яка згідно з Кодексом ототожнюється з відповідальністю посадових осіб. При цьому виникає необхідність визначення загального поняття «службова особа», «посадова особа», «керівник», які будуть визначатися у сферах як кримінального, так і адміністративного законодавства, а не у межах тільки одного кодексу. А КУпАП потребує змін в частині визначення спеціального суб'єкта адміністративного правопорушення [164, с. 936].

Якщо керівник буде нести майнову відповідальність за неналежне виконання своїх посадових обов'язків, то у нього з'явиться додатковий стимул для підтримання господарського правопорядку [208, с. 196]. Доцільним є встановлення необмеженої майнової відповідальності у вигляді відшкодування збитків підприємства в разі порушення керівником покладених

на нього обов'язків. Зазначені положення повинні обов'язково доповнюватися встановленням переліку обов'язків керівників, що деталізує їх повноваження та створить підстави для притягнення керівників до відповідальності. Тому пропонується виключити з КЗпП України положення про обмежену відповідальність керівників суб'єктів господарювання у разі порушення ними своїх посадових обов'язків, які спричинили суб'єкту господарювання збитки [208, с. 202].

А керівник підприємства міського електротранспорту є державним службовцем, адже, як було визначено раніше, майно підприємств міського електротранспорту знаходиться у комунальній власності. Слід однозначно встановлювати адміністративну або й кримінальну відповідальність для керівників як державних, так і інших підприємств за прийняття (неприйняття) рішень, що призвело до завдання шкоди підприємству. Проте це питання потребує окремих додаткових досліджень уже за межами цієї роботи. Зараз же слід приділити увагу розгляду процесуального порядку застосування санкцій до порушників законодавства у сфері перевезень пасажирів та багажу міським електротранспортом.

3.2. Процесуальний порядок застосування заходів відповідальності у сфері здійснення перевезень підприємствами міського електротранспорту

Оскільки за суб'єктним критерієм відповідальність у сфері перевезень пасажирів та багажу підприємствами міського електротранспорту можна розглядати з трьох сторін, то і процесуальний порядок застосування її заходів необхідно розділити також на три частини:

- застосування заходів відповідальності до самих підприємств міського електротранспорту - суб'єктів господарювання;

- застосування заходів відповідальності до пасажирів та інших громадян, що можуть завдати шкоду майну підприємств міського електротранспорту;
- застосування заходів відповідальності до працівників та співробітників підприємств міського електротранспорту, у т.ч. керівників.

Отже, підприємства міського електротранспорту повинні діяти з іншими суб'єктами господарювання - їх контрагентами на основі договору, не порушуючи його умови. Так само вони не повинні порушувати вимоги законодавства у відношенні інших підприємств, установ та організацій, держави та споживачів своїх послуг. В іншому випадку до них можуть бути застосовані заходи договірної, господарської та іншої відповідальності. Договірна одночасно може бути й господарської чи майновою. Окремі автори відповідальність учасників перевезення вантажів¹ поділяють на:

- 1) відповідальність, передбачену домовленістю сторін (договором);
- 2) відповідальність, встановлену законодавством [209].

Слід сказати, що у главі 63 ЦК України відсутня стаття, в якій були б зазначені підстави припинення договору про надання послуг у транспортній сфері. Винятком є лише стаття 907 ЦК України, в якій зазначається, що договір про надання послуг може бути розірваний, у тому числі шляхом односторонньої відмови від договору.

Спеціальні положення про припинення договорів про перевезення містяться у статтях 911 та 922 ЦК України, в яких пасажирам надаються певні права, пов'язані з припиненням договору.

Серед тих випадків, що передбачені главою 50 ЦК України «Припинення зобов'язання», договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом може бути припинений:

- 1) виконанням (стаття 599 ЦК України);
- 2) за домовленістю сторін (стаття 604 ЦК України);
- 3) за неможливістю виконання зобов'язання (стаття 607 ЦК України);

¹ таку класифікацію можна застосувати і до перевезень пасажирів.

4) за смертю фізичної особи (стаття 608 ЦК України) [38].

Крім цих підстав припинення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом також доповнюється такими підставами, як:

5) втрата проїзного квитка;

б) одностайна відмова пасажирів від поїздки.

Зрозуміло, що такі підстави припинення договору перевезення пасажирів можливі й у відношенні підприємств міського електротранспорту. Хоча у випадку втрати проїзного квитка пасажир завжди має можливість придбати разовий квиток і здійснити поїздки.

Стаття 599 ЦК України встановлює, що зобов'язання припиняється виконанням, проведеним належним чином.

Доктринальне тлумачення статті 599 ЦК України розуміє під належним виконанням зобов'язання «виконання належною особою у належному місці у належний строк (термін) з додержанням усіх інших вимог і принципів виконання зобов'язань» [210, с. 120].

Таким чином, при виконанні зобов'язання слід говорити як про реальність, так і про належність. В.В. Вітрянський відзначає: «Коли говорять про виконання як таке, мають на увазі здійснення дій (утримання від дій) у натурі або інакше – реальне виконання. Відповідно, належне виконання включає дотримання комплексу вимог, які визначають, хто і кому повинен здійснити виконання, а також яким предметом, коли, де і яким способом це повинно бути здійснено» [112, с. 419; 211, с. 260].

У випадку, коли зобов'язання не було виконано, управнена сторона буде намагатися захистити свої інтереси. На сьогодні одним із принципів процесуального права в Україні є обов'язковість застосування засобів досудового врегулювання договірних спорів. Тому у статті 925 ЦК України передбачено, що до пред'явлення перевізникові позову, що впливає із договору перевезення вантажу, пошти можливим є пред'явлення йому претензії у порядку, встановленому законом, транспортними кодексами (статутами). При цьому позов до перевізника може бути пред'явлений

відправником вантажу або його одержувачем у разі повної або часткової відмови перевізника задовольнити претензію або неодержання від перевізника відповіді у місячний строк [38].

М.Л. Шелухін на прикладі перевезень вантажів автомобільним транспортом вказує, що характерною рисою застосування заходів різних видів відповідальності є наявність процедур трьох видів. Перший полягає у претензійному порядку, другий – у розгляді суперечливих питань та справ про порушення адміністративними органами, третій – у судовому порядку [212, с. 93].

Зазвичай претензійний порядок застосовується перед судовим. А розгляд справ адміністративними органами може здійснюватися незалежно від претензійного.

Найчастіше захист інтересів підприємств реалізується через розгляд справ господарськими судами. Розгляд спорів у господарському суді здійснюється за загальними правилами на основі застосування принципів законності, рівності та змагальності сторін. Проте крім розгляду договірних спорів між підприємством міського електротранспорту та іншим підприємством у господарському суді до учасників договірних відносин можуть застосовуватися й адміністративні санкції. При цьому складання актів про порушення вимог нормативних актів у сфері підприємницької і господарської діяльності та розгляд справ про порушення здійснюють контрольно-наглядові органи виконавчої влади (в окремих випадках – суди) або органи місцевого самоврядування за правилами відповідних нормативних актів, але на принципах і умовах, аналогічних тим, які застосовуються при розгляді справ про адміністративні правопорушення [202, с. 147]. Проте спори підприємств міського електротранспорту з іншими підприємствами виникають частіше не з договорів перевезень, а з інших договорів, пов'язаних із забезпеченням нормального функціонування. Це можуть бути договори постачання товарно-матеріальних цінностей (запасних частин, будівельних матеріалів, електроенергії тощо); договори оренди будівель та приміщень;

договори оренди або лізингу транспортних засобів; договори про надання послуг з ремонту тощо. Ці спори розглядаються за загальними вимогами до розгляду спорів господарськими судами. Проте в окремих країнах виникають нові тенденції, пов'язані із застосуванням санкцій до підприємств. Зокрема, цікавим виглядає застосування санкцій як до співучасників правопорушення. Так, з 1944 року у Великій Британії стало можливим притягнення корпорацій до відповідальності як виконавців, так і співучасників. Також при цьому досить часто використовується принцип «alter ego». Тому винне діяння осіб, які входять в орган управління компанії (суб'єкта господарювання), вважається вчиненим самою компанією. У тих випадках, коли злочин вчинено посадовою особою, корпорація відповідає як виконавець злочину. Якщо ж службовець є співучасником – суб'єкт господарювання підлягає відповідальності як співучасник [213; 204, с. 199]. У нас поки що до підприємств міського електротранспорту як і до інших суб'єктів господарювання можуть бути застосовані санкції господарської та адміністративної відповідальності.

Крім названих видів санкцій до підприємств міського електротранспорту та їх контрагентів можуть бути застосовані заходи відповідальності за випуск продукції або надання послуг, що не відповідають стандартам. Підприємства міського електротранспорту відповідатимуть за використання рухомого складу транспорту, що не відповідає стандартам якості та безпеки. У цьому випадку застосовувані заходи майнового на відміну від заходів організаційно-правового характеру є безумовними. Тобто в жодному разі сплачені суми штрафів не ставляться в залежність від того, чи будуть дані порушення усунені. У той же час, застосуванням адміністративно-господарських санкцій вплив на такі суб'єкти, що випускають продукцію, яка не відповідає стандартам, обмежуватися не може. Адміністративно-господарська санкція, це, насамперед, спосіб досягнення оптимального ступеня впорядкованості господарських відносин і спосіб захисту їх учасників. Слід підкреслити, що тут є важливим не тільки усунення самого

правопорушення – факту випуску (реалізації) продукції, яка не відповідає вимогам стандартів, а його наслідків. Тільки в цьому разі кінцеву мету такої відповідальності можна вважати досягнутою [214, с. 125].

У випадку порушення правил реєстрації діяльність підприємств міського електротранспорту може бути примусово припинена за наявності підстав, передбачених пунктом 2 статті 38 відповідного Закону України «Про державну реєстрацію юридичних осіб та фізичних осіб - підприємців»: визнання судом недійсною державної реєстрації юридичної особи через допущені при її створенні порушення, які не можна усунути, а також в інших випадках, встановлених законом; провадження нею діяльності, що суперечить установчим документам, або такої, що заборонена законом; невідповідність мінімального розміру статутного капіталу юридичної особи вимогам закону; неподання протягом року органам державної податкової служби податкових декларацій, документів фінансової звітності відповідно до закону; наявність в Єдиному державному реєстрі запису про відсутність юридичної особи за вказаним її місцезнаходженням [215]. За наявності таких підстав відповідні міські або районні органи державної податкової служби України звертаються до судів із позовами про примусове припинення суб'єктів господарювання або про скасування їх державної реєстрації.

Вітчизняним практиком пропонується закріпити в ГК України самостійні підстави для процедури скасування державної реєстрації суб'єктів господарювання, а саме окремі порушення, що мали місце при створенні суб'єкта господарювання (реєстрація (перереєстрація) суб'єкта господарювання: на підставну особу, яка не має відношення до його діяльності; по підроблених, втрачених або викрадених паспортах, документах померлих осіб, документах, куплених у громадян; за неіснуючою юридичною адресою, якщо неможливо встановити його місцезнаходження протягом місяця) [216, с. 155].

Необхідно сказати, що державні органи можуть не тільки застосовувати заходи адміністративної відповідальності до суб'єктів господарювання -

порушників прав та законних інтересів підприємств міського електротранспорту. Вони самі можуть бути суб'єктами, до яких адміністративно-господарські та інші санкції будуть застосовані.

О.Х. Юлдашев вірно констатує, що підприємницька економіка об'єктивно вимагає роздержавлення економічних процесів і соціальних умов. Проте це зовсім не означає, що економічні процеси повинні бути пущені на самоплив і держава не повинна втручатися в ці процеси на макро- і мікрорівні. Тому, очевидно, в ході трансформаційних процесів, що відбуваються в системі економічних відносин України, відповідальність державної влади і місцевих регіональних адміністрацій за економічний стан і характер соціальних відносин не зменшується, а, навпаки, зростає. І, звичайно, в першу чергу повинні якісно змінитися методи, форми і способи виконання владними структурами своїх економічних і соціальних функцій.

Йдеться не про пошук і винахід нових підходів втручання в підприємницьку економіку державного управління, а перш за все, про взаємонеобхідну співпрацю, взаємодію влади і суб'єктів підприємницької діяльності у пошуках зростання виробництва і підвищенні матеріального благополуччя суспільства [217, с. 73].

Заходи відповідальності можуть бути застосовані і до пасажирів та інших громадян, що можуть завдати шкоду майну підприємств міського електротранспорту. У цьому випадку порушник буде відповідати на основі норм КУпАП.

Тобто громадяни - порушники прав підприємств міського електротранспорту будуть нести адміністративну та кримінальну відповідальність. Як відомо, за вчинення адміністративного правопорушення до винної особи застосовуються адміністративні стягнення. Ми погоджуємося з позицією, що адміністративним стягненням є заходи офіційного впливу, які застосовуються у випадку вчинення адміністративних правопорушень державними органами щодо громадян, підприємств, установ, організацій у вигляді майнових, особистих, організаційних обмежень (позбавлень) прав,

свобод з метою виховання зазначених осіб в дусі додержання законодавства, запобігання вчиненню нових правопорушень як самим правопорушником, так і іншими особами, а також їх покарання [218, с. 65; 219, с. 160-161].

Адміністративна відповідальність виражається у застосуванні до порушників особливих засобів державної дії адміністративних стягнень, які накладаються як у судовому, так і в квазісудовому порядку. Відповідно до розділу III КУпАП справи про адміністративні правопорушення розглядаються: 1) адміністративними комісіями при виконавчих комітетах сільських, селищних, міських рад; 2) виконавчими комітетами сільських, селищних, міських рад; 3) районними, районними у місті, міськими чи міськрайонними судами (суддями); 4) ОВС, органами державних інспекцій та іншими органами (посадовими особами), уповноваженими КУпАП. При цьому адміністративна відповідальність реалізується органом (посадовою особою), якому правопорушник безпосередньо по службі не підпорядкований [173, с. 299]. До порушників прав та інтересів підприємств міського електротранспорту можуть бути застосовані усі види адміністративних санкцій, названі у статті 24 КУпАП:

- попередження;
- штраф;
- оплатне вилучення предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення;
- конфіскація: предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення; грошей, одержаних внаслідок вчинення адміністративного правопорушення;
- позбавлення спеціального права, наданого даному громадянинуві (права керування транспортними засобами, права полювання);
- громадські роботи;
- виправні роботи;
- адміністративний арешт [199]. Названі види санкцій можуть застосовуватися до осіб, які завдали шкоду майну підприємств міського електротранспорту.

Навіть права полювання може бути позбавлений порушник, якщо він, наприклад, завдасть шкоди майну підприємства міського електротранспорту із застосуванням мисливської зброї.

Проте цей перелік можливих санкцій не є виключним. У названій же статті вказано, що законами України може бути встановлено й інші, крім зазначених у цій статті, види адміністративних стягнень [199].

Наявність відповідальності суб'єктів господарювання призводить до необхідності розмежування адміністративно-господарського штрафу та штрафу, передбаченого КУпАП. Так, С.І. Юшина пропонує на законодавчому рівні розмежувати адміністративно-господарський штраф як запобіжний захід та штраф як адміністративне стягнення. На її думку, це можливо шляхом законодавчого визначення розміру кожного з цих штрафів, при чому максимальний розмір адміністративно-господарського штрафу має бути меншим або рівним мінімальному розміру штрафу як адміністративного стягнення [219, с. 165].

В юридичній літературі панує точка зору, що штрафні санкції застосовуються лише в договірних зобов'язаннях [178, с. 330], а за порушення правил здійснення господарської діяльності до порушників застосовуються адміністративно-господарські санкції, у зв'язку з чим ставиться під сумнів правильність положення статті 230 ГК України щодо цієї підстави застосування штрафних санкцій [177, с. 290]. Дана точка зору ґрунтується на традиційному розумінні штрафних санкцій (неустойки) в господарських відносинах, в основі якого лежить уявлення про їх договірну природу. При цьому залишається без уваги і не завжди враховується, що правила здійснення господарської діяльності встановлюються не тільки законодавчими актами, за порушення яких застосовуються адміністративно-господарські санкції (стаття 238 ГК України), а у відповідних межах і внутрішньо системними актами центрів господарських систем як державних (зокрема, міністерств), так і недержавних (недержавних об'єднань підприємств, об'єднань громадян, релігійних організацій тощо), а також локальними НПА. За порушення цих

правил може бути передбачена відповідальність у формі саме штрафних (не адміністративно-господарських) санкцій, які застосовуються центрами вказаних систем або суб'єктами господарювання, але ж не уповноваженими органами державної влади або органами місцевого самоврядування як адміністративно-господарські санкції [220, с. 31].

О.П. Подцерковний проводить чітку різницю між адміністративно-господарським штрафом і штрафними санкціями, до яких, зокрема, може бути віднесений штраф, що стягується господарським об'єднанням з підприємства, яке входить до його складу, за порушення цим підприємством порядку погодження цін, встановленого локальними актами господарського об'єднання [221, с. 155-156; 220, с. 31-32].

Окремі дослідники виділяють наступні стадії провадження у справах про адміністративні правопорушення, як закріплені у КУпАП, так і не закріплені. Автори називають чотири стадії такого провадження.

На першій стадії з'ясовується факт вчинення, обставини правопорушення, дані про винну особу та складається адміністративний протокол. Отже, протокол можна вважати процесуальним документом, що фіксує завершення стадії порушення справи і з'ясування її обставин.

На другій стадії компетентний орган (посадова особа) розглядає матеріали і ухвалює постанову, яка може бути оскарженою громадянином, опротестованою прокурором чи переглянутою з ініціативи іншого органу.

Третя стадія факультативна. Вона завершується ухваленням рішення про скасування, змінення або залишення постанови без змін.

Четверта стадія (виконання постанови) починається відразу після її прийняття або після розгляду скарги (протесту) [222, с. 58].

Такі самі стадії провадження у справах про адміністративні правопорушення застосовуються не тільки по відношенню до осіб, які зазіхнули на права та інтереси підприємств міського електротранспорту, проте і до посадових осіб та співробітників цих підприємств. Проте відповідальність керівників підприємств міського електротранспорту передбачає застосування

не лише господарської або адміністративної, але і кримінальної чи майнової, або дисциплінарної відповідальності.

Зазвичай підприємства міського електротранспорту створюються як підприємства комунальної форми власності. Проте часто вони утворюються у формі акціонерних товариств із часткою, що належить державі та/або територіальній громаді; державних акціонерних компаній; холдингових компаній. А там не дивлячись на наявність державного чи комунального майна існують загрози зловживань керівниками своїми повноваженнями на користь третіх осіб.

Законом України «Про господарські товариства» у статті 23 визначено, що управління товариством здійснюють його органи, склад і порядок обрання (призначення) яких здійснюється відповідно до виду товариства, а також, що посадовими особами органів управління товариства визнаються голова та члени виконавчого органу, голова ревізійної комісії, а у товариствах, де створена рада товариства (спостережна рада), – голова та члени ради товариства (спостережної ради). Їхня відповідальність за вчинення протизаконних дій та/або заподіяння шкоди товариству даним Законом не передбачена, лише зазначена можливість відповідальності за заподіяну ними товариству шкоду відповідно до чинного законодавства України [223], а також компетенція виконавчого органу, ревізійної комісії і спостережної ради.

Статтею 63 «Відповідальність посадових осіб органів акціонерного товариства» Закону України «Про акціонерні товариства» наведено три загальних норми, що не мають ніякої конкретності.

У частині першій вказано, що посадові особи органів акціонерного товариства повинні діяти в інтересах товариства, дотримуватися вимог законодавства, положень статуту та інших документів товариства. У частині другій наведено норму ще більш загального змісту: «Посадові особи органів акціонерного товариства несуть відповідальність перед товариством за збитки, завдані товариству своїми діями (бездіяльністю), згідно із законом. А в

частині третій передбачено застосування солідарної відповідальності до кількох винних осіб [224].

Певним чином врегульовує ситуацію Положення про порядок укладання або переукладання контракту з головою правління публічного акціонерного товариства, холдингової компанії та державної акціонерної компанії і Типової форми контракту з головою правління ВАТ, затверджене Наказом Фонду державного майна України від 6 квітня 2000 року [225]. Так, згідно з п.п. 4.1.2. Наказу звільнення голови правління ВАТ¹ можливе у випадку, якщо він порушує або не виконує положення статуту ВАТ; не виконує умови контракту; не виконує наказів органів приватизації, рішення інших державних органів та спостережної ради ВАТ (за наявності такої); не приймає дійових заходів щодо: ліквідації заборгованості з виплати заробітної плати працівникам; ліквідації заборгованості перед бюджетом, пенсійним фондом та за іншими обов'язковими платежами; ліквідації простроченої дебіторської заборгованості, у тому числі при проведенні експортно-імпортних операцій; ліквідації простроченої кредиторської заборгованості (у тому числі з погашення кредитів, отриманих під гарантію уряду); обов'язкового виконання умов колективного договору; з інших підстав, передбачених контрактом. Аналогічну норму можна запропонувати запровадити і відносно керівників усіх підприємств міського електротранспорту незалежно від його організаційно-правової форми.

Вказана норма визначає загальні випадки звільнення голови правління публічного АТ, проте не визначає порядку застосування санкцій, порядку відшкодування збитків товариству та його кредиторам. Тому нас більшою мірою цікавить яким чином можливо стимулювати посадових осіб господарських товариств до ефективної роботи на користь товариства та його учасників, а також що може бути підставами застосування засобів відповідальності та яким має бути порядок їх застосування.

¹ На сьогодні вже не ВАТ, а публічне акціонерне товариство (ПАТ).

По-перше, сама організація діяльності господарських товариств, що надають послуги з перевезення пасажирів міським електротранспортом, будується за аналогією з органами управління держави за допомогою системи стримувань і противаг. Як у державі крім голови держави є законодавчі, виконавчі та судові органи, які повинні бути незалежними один від одного, так і в господарських товариствах крім загальних зборів учасників чи акціонерів повинні бути виконавчий орган, ревізійна комісія та спостережна рада. Саме така система часто застосовується у міжнародній практиці [226].

Другий напрямок удосконалення практичного і нормативного регулювання організації відповідальності посадових осіб корпоративних суб'єктів господарювання у сфері перевезення пасажирів міським електротранспортом за порушення ними законодавства і забезпечення дотримання ними законодавства полягає у застосуванні методів стимулювання і покарання. Отже, найбільш ефективно стимулювати посадову особу можливо шляхом надання їй певних економічних бонусів пропорційно отриманим товариством результатам. Зробити це можливо шляхом встановлення залежності оплати праці від результатів роботи підприємства міського електротранспорту. Забезпечити це пропонуємо шляхом передбачення актами самого підприємства міського електротранспорту премій у вигляді відсотків від додаткових прибутків підприємства.

Крім цього, у підприємствах міського електротранспорту, утворених у формі акціонерних товариств, можна передбачити часткову оплату роботи посадових осіб акціями, частками у майні або наданням опціону на акції [227].

Отже, існує можливість попередити можливі зловживання голови виконавчого органу, пов'язані із тривалою невивплатою заробітної плати співробітникам підприємства на тлі отримання усіх можливих виплат посадовими особами товариства. Інші варіанти можуть застосовуватися як основні, так і в якості додаткових. Наявність у посадової особи господарського товариства певної кількості його акцій або частки у майні товариства сприятиме підвищенню її зацікавленості у діяльності товариства.

Посадова особа буде прагнути підвищити прибутки товариства, оскільки автоматично підвищаться суми дивідендів, що підлягають виплаті цій особі. Однак у цьому випадку існує ризик порушення посадовою особою прав інших акціонерів або учасників товариства на свою користь без завдання шкоди товариству чи його контрагентам. Це також буде негативом, оскільки підніме соціальну напругу у господарських товариствах, а потім і в усьому суспільстві.

При ухваленні підприємством міського електротранспорту у формі акціонерного, повного товариства чи ТОВ статуту більшість акціонерів не приділяє достатньої уваги обмеженню компетенції посадових осіб. Голова виконавчого органу господарського товариства (зокрема, голова правління акціонерного товариства згідно з п.п. «і» статті 41, статтями 47 і 48 Закону України «Про господарські товариства» [223]) укладають угоди від імені товариства. Надаючи посадовим особам права та покладаючи на них зобов'язання, необхідно пам'ятати про можливість обмеження компетенції цих посадових осіб та перевищення їхніх повноважень. Через упущення цього на практиці та через інші причини у певних випадках голова виконавчого органу господарського товариства може вчиняти порушення, наслідки яких вже треба усувати.

Керівники та посадові особи підприємств міського електротранспорту можуть бути суб'єктами злочинів, передбачених статтями 218 «Фіктивне банкрутство», 219 «Доведення до банкрутства», 220 «Приховування стійкої фінансової неспроможності», 221 «Незаконні дії у разі банкрутства» КК України [228].

При цьому вітчизняними дослідниками пропонується запровадження адміністративної відповідальності громадян - СПД та арбітражних керуючих за порушення Закону України «Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом» за протиправні дії, вчинені під час банкрутства, ступінь суспільної небезпеки яких менший, ніж за злочини, передбачені названими вище статтями КК України [229, с. 146].

Трудове законодавство України згідно із пунктом 1 статті 41 Кодексу законів про працю України передбачає можливість дострокового розірвання трудової угоди з керівником підприємства у випадку одноразового грубого порушення трудових обов'язків [230]. Це є певною можливістю попередження збитків товариства через навмисні дії або непрофесійність керівника або інших посадових осіб. Якщо збитки вже завдані, то звільнення буде певним покаранням для посадової особи, однак для інших учасників товариства звільнення некомпетентного керівника буде недостатньою втіхою. Діяльність підприємства міського електротранспорту має публічний характер, а тому і покарання має виходити за межі трудового законодавства з тим, щоб задовільнити усіх його учасників та повернути завдані збитки. Виходячи з цього необхідно запропонувати на законодавчому рівні визначити, що при укладанні контракту з головою правління акціонерного товариства та іншими посадовими особами господарських товариств, які мають широкі права з управління діяльністю підприємства міського електротранспорту та укладанням від його імені угод:

- передбачати повну відповідальність цих посадових осіб перед підприємством міського електротранспорту (принаймні у випадку вчинення навмисних дій);
- передбачати можливість застосування до них комплексної відповідальності.

Застосування комплексної відповідальності відносно відшкодування збитків підприємствам міського електротранспорту є новим у сучасному українському праві. Основними моментами тут є те, що публічні інтереси мають превалювати над приватними. Тобто, для великої (часто багатотисячної, ато й багатомільйонної) армії акціонерів, пасажирів і для держави (як акціонера або як отримувача значних сум податків від успішної діяльності господарського товариства) більш важливим буде примусити керівника повернути витрачені чи викрадені кошти, товари, обладнання, ноу-хау тощо, ніж сприяти, щоб він отримав максимальний строк покарання у вигляді позбавлення волі. Саме на це повинні зважати правоохоронні і судові

органи. При вчиненні правопорушення чи злочину посадовою особою підприємства міського електротранспорту остання нестиме відповідальність перед підприємством, його учасниками або акціонерами, його клієнтами (пасажирями), контрагентами, державою. У випадку застосування комплексної відповідальності, і в першу чергу, передбачення повної відповідальності перед підприємством міського електротранспорту у контракті потенційні порушники чи непрофесійні керуючі відмовляться від посад, надавши можливість чесним і професійним менеджерам проявити свій хист на користь цього суб'єкта та держави в цілому.

На додаток до сказаного з метою попередження зловживань з боку керівників підприємств міського електротранспорту пропонуємо розробити і затвердити на загальних зборах учасників або акціонерів господарських товариств положення про оплату праці, матеріальне заохочення і пільги, що надаються посадовим особам органів управління товариством.

Взагалі ж необхідно і надалі опрацьовувати комплекс запропонованих пропозицій щодо удосконалення на локальному та законодавчому рівні організації відповідальності посадових осіб підприємств міського електротранспорту за порушення ними законодавства, який повинен сприяти профілактиці цих порушень і усуненню їх наслідків у випадках вчинення.

Висновки по розділу 3

На основі проведеного у третьому розділі дослідження можна зробити наступні висновки:

1. Відповідальність у сфері перевезень пасажирів та багажу підприємствами міського електротранспорту має комплексний характер. До правопорушників можуть застосовуватися заходи господарсько-правової,

адміністративно-правової, цивільно-правової, кримінальної, фінансової, майнової, дисциплінарної відповідальності.

2. Заходи адміністративної відповідальності можуть застосовуватися як до громадян, так і до суб'єктів господарювання - підприємств міського електротранспорту (адміністративно-господарські санкції). Критерієм віднесення до адміністративної, господарської та іншої відповідальності є суб'єктний склад державних органів, які застосовують заходи цієї відповідальності.

3. За суб'єктним складом порушників виділено їх три групи – суб'єкти господарювання - підприємства міського електротранспорту; споживачі послуг підприємств міського електротранспорту (пасажирів); працівники підприємств міського електротранспорту (водії, кондуктори, контролери, слюсарі, ІТР та службовці, а також керівники підприємств).

4. Відповідальність підприємств міського електротранспорту – суб'єктів господарювання настає в результаті порушень законодавства та умов договорів, укладених ними з пасажирів та іншими суб'єктами господарювання - контрагентами, а саме порушення принципів реального та належного виконання.

5. Найчастіше захист інтересів підприємств міського електротранспорту від порушень з боку інших підприємств реалізується через розгляд справ господарськими судами. Крім розгляду договірних спорів між підприємством міського електротранспорту та іншим підприємством у господарському суді до учасників договірних відносин можуть застосовуватися й адміністративні санкції. При цьому складання актів про порушення вимог НПА у сфері підприємницької і господарської діяльності та розгляд справ про порушення здійснюють контрольно-наглядові органи виконавчої влади (в окремих випадках – суди) або органи місцевого самоврядування за правилами відповідних нормативних актів, але на принципах і умовах, аналогічних тим, які застосовуються при розгляді справ про адміністративні правопорушення.

Реалізація заходів відповідальності за правилами досудового врегулювання спорів або адміністративного провадження дозволить спростити та удосконалити процесуальний порядок застосування заходів відповідальності у сфері здійснення перевезень міським електротранспортом.

6. На інтереси підприємств міського електротранспорту крім інших підприємств можуть зазіхати сторонні громадяни, які скоюють злочини або адміністративні правопорушення, а також самі працівники та керівники підприємств міського електротранспорту. На сьогодні важливим є запровадження на законодавчому рівні визначення, що при укладанні контракту з головою правління акціонерного товариства та іншими посадовими особами господарських товариств, які мають широкі права з управління діяльністю підприємства міського електротранспорту та укладанням від його імені угод, передбачать:

- повну відповідальність цих посадових осіб перед підприємством міського електротранспорту (принаймні у випадку вчинення навмисних дій);
- можливість застосування до них комплексної відповідальності.

7. Застосування до працівників міського електротранспорту й особливо, їх керівників різних заходів адміністративної, кримінальної, матеріальної, дисциплінарної відповідальності у комплексі із запровадженням стимулюючих заходів за сумлінне ставлення до своїх обов'язків сприятиме зменшенню кількості правопорушень всередині підприємств міського електротранспорту.

Результати дослідження, одержані у цьому розділі, опубліковані у наукових роботах:

1. Родіна В. В. Процесуальний порядок застосування заходів юридичної відповідальності до учасників перевезень міським електротранспортом / В. В. Родіна // Наука і правоохорона. — 2011. — № 4. — С. 228—232 [231].

2. Родіна В.В. Особливості господарсько-правової та іншої юридичної відповідальності підприємств міського електротранспорту / В.В. Родіна //

Господарсько-правове та фінансово-правове забезпечення розвитку економіки України : Зб. тез Всеукр. наук.-практ. конф. «Господарсько-правове, цивільно-правове та фінансово-правове забезпечення розвитку економіки України». Частина перша (м. Донецьк, 25 листопада 2011 р.) / Ред. кол. М.Л. Шелухін, Б.В. Дерев'янко, В.В. Родіна. — Донецьк: Видавничий дім «Кальміус», 2011. — С. 187—191 [232].

ВИСНОВКИ:

Проведене дослідження та одержані на його основі результати спрямовані на вдосконалення законодавства і сприяння вирішенню наукової задачі, що полягає у розробці нових наукових положень щодо господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту та підготовці пропозицій з удосконалення законодавства і юридичної практики України. Основними науковими та практичними результатами дисертаційного дослідження є розробка теоретичних засад та пропозицій з удосконалення господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту, зокрема у дисертації:

1. надано доктринальне авторське визначення поняття «перевезення міським електротранспортом» як «переміщення людей і матеріальних цінностей у необхідному напрямку у межах міста або на приміській території транспортним засобом міського підпорядкування на основі електродвигуна рейковими або безрейковими шляхами».

Серед характеристик перевезення пасажирів, вантажів та багажу міським електротранспортом виділено:

- здійснення підприємствами міського електротранспорту підприємницької діяльності, що підпорядковується міській територіальній громаді;
- здійснювана діяльність пов'язана з переміщенням у межах міста та на приміській території (рідше – у міжміському сполученні) людей, їх багажу та вантажів;
- управління діяльністю з боку місцевої влади та господарське й адміністративне регулювання державними органами;
- здійснення перевезень рейковими або безрейковими шляхами спеціально прокладеними маршрутами по вулицях, тунелях, естакадах тощо;
- здійснення діяльності за допомогою транспортних засобів – метрополітену, трамваїв, тролейбусів (рідше інших засобів), які працюють на основі

електродвигуна, електричний струм до якого подається через спеціальні дроти. При цьому припускаємо можливість роботи засобів міського електротранспорту на основі електродвигуна, який живитиметься струмом від акумулятора у самому транспортному засобі;

- головною характеристикою міського електротранспорту є належність майна підприємств такого транспорту місцевій територіальній громаді;

2. проведено періодизацію розвитку господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту та виокремлено основні історико-правові етапи становлення правових засад перевезень міським електротранспортом:

I. Етап, що сформувався від появи електротранспорту в окремих містах Російської імперії (у тому числі на території сучасної України) до революції 1917 року. Господарсько-правові основи формувалися на ґрунті актів цивільного законодавства, а спрямовувалися на задоволення публічних інтересів – перевезення великої кількості людей у межах міста та отримання прибутків міським або державним бюджетом;

II. Радянський етап від 1917 року до 1990-х років. Господарсько-правове регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту формувалося на основі невеликої кількості правових норм та НПА, що врегулювали становлення системи міського електротранспорту і поклали початок перенесенню регулювання їх адміністративно- та господарсько-правовим законодавством;

III. Сучасний етап визначається формуванням сучасного різнорівневого законодавства. Господарсько-правове регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту здійснюється на основі норм ЦК України та ГК України, Законів України «Про транспорт», «Про міський електричний транспорт», Правил надання послуг міським електричним транспортом, Правил користування трамваєм і тролейбусом у містах України, Правил користування метрополітемом та ін. Зроблено прогноз, що розвиток законодавства буде спрямовано на фізичне і технологічне оновлення

транспортних засобів, підвищення рівня екологічності та економічності, безпеки і комфортності пасажирів, захисту їх прав тощо, а також у бік розробки Транспортного кодексу України з окремою главою, присвяченою перевезенням міським електротранспортом;

3. на основі порівняння правового регулювання перевезень міським електротранспортом в Україні та за кордоном запропоновано напрями удосконалення господарсько-правового регулювання діяльності підприємств міського електротранспорту та відповідного господарського законодавства. Зокрема запропоновано: 1) запровадити ліцензування діяльності з перевезень міським електротранспортом; 2) активізувати роботу із розробки проекту Закону України, аналогічного Федеральному закону РФ «Про транспортну безпеку», яким буде визначено заходи, спрямовані на недопущення негативних подій на транспорті; запропонувати внесення до Правил надання послуг міським електричним транспортом, Правил користування трамваем і тролейбусом у містах України та Закону України «Про міський електричний транспорт» вимоги до водія – його віку, досвіду, стажу чи кваліфікації (на сучасному етапі хоча б передбачити підвищення його мінімального віку до 20 років); 3) запровадити ведення Реєстру недобросовісних перевізників (у т.ч. і перевізників міським електротранспортом), що буде додатковим засобом забезпечення виконання зобов'язань усіма перевізниками; 4) ввести обов'язкове страхування цивільної відповідальності перевізника перед пасажирами, як це є у Республіці Беларусь та Республіці Казахстан (таку діяльність повинні здійснювати державні страхові компанії); 5) стимулювати підприємства з перевезень пасажирів, вантажів та багажу міським електротранспортом, що знаходяться у комунальній власності, до збільшення кількості та якості використовуваних транспортних засобів; 6) стимулювати місцеві громади до утворення нових підприємств, що сприятиме економії коштів на вартості пального з вуглеводнів та підвищенню рівня екологічної безпеки у містах, що дозволить більш скоординовано виконувати відповідні загальнодержавні та регіональні програми;

4. запропоновано засоби захисту інтересів пасажирів та підприємств міського електротранспорту, що спираються на механізми страхування, зокрема утворення державних страхових компаній або страховиків, які господарюватимуть на основі комунальної власності. Зроблено пропозицію щодо запровадження обов'язкового страхування життя і здоров'я пасажирів міського електротранспорту із застосуванням нового механізму його реалізації (видача пасажирам пільгових категорій безкоштовних квитків або квитків вартістю страхового внеску у сукупності із застосуванням спеціальної апаратури для підрахунку кількості пасажирів, що ввійшли або вийшли на кожній зупинці, на основі інфрачервоних датчиків, що встановлюються вгорі дверних отворів), що повинно сприяти переходу до загальнообов'язкової оплати проїзду і тим самим подоланню проблеми, пов'язаної із компенсацією плати за проїзд пільгових категорій пасажирів, захисту прав пасажирів, які постраждали внаслідок ДТП та інших деліктів за участі засобів міського електротранспорту, а також підвищенню доходів зновутворених державних і комунальних страхових компаній;

5. визначено обсяги компетенції підприємств міського електротранспорту при здійсненні перевезень, які залежать від контрагентів, з якими вони вступають у правовідносини (замовників - місцевих органів виконавчої влади і міст, які набувають прав та обов'язків в особі органів місцевого самоврядування, посередників між замовником та перевізником – операторів ринку перевезень: транспортних організацій, 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 – муніципальних диспетчерських служб, споживачів послуг).

Компетенція підприємств міського електротранспорту у відношенні з пасажирами визначається правилами користування трамваем, тролейбусом та метро, а також публічним договором перевезення пасажирів та його багажу.

Вона залежить від категорій пасажирів: вантажовідправник та вантажоотримувач при перевезенні вантажів на основі відповідного договору; пасажир, який має пільги з оплати проїзду; пасажир, який має право на безоплатний проїзд та право перевірки перевізника; пасажир, що не має ніяких пільг чи прав на безоплатний проїзд. Запропоновано розширювати утворення об'єднань підприємств міського електротранспорту, у межах яких компетенція кожного з їх учасників визначається установчим договором або статутом.

Визначено, що виникнення або змінення прав та обов'язків, що складають обсяг компетенції підприємства міського електротранспорту, відбувається у різний час: при утворенні підприємства; при укладанні договору про організацію надання транспортних послуг із замовником - місцевим органом виконавчої влади та іншим замовником; при виході транспортного засобу на маршрут, при продажу разового або багаторазового проїзного квитка, при входженні пасажирів до засобу міського електротранспорту, при завданні шкоди життю або здоров'ю пасажирів під час перевезення; при реєстрації та утворенні об'єднання підприємств за участі підприємства міського електротранспорту та ін.;

6. розроблено механізми підвищення ролі засобів господарсько-правового регулювання у сфері діяльності підприємств міського електротранспорту та зроблено пропозиції щодо підвищення ефективності використання майна підприємств міського електротранспорту, яким ці підприємства володіють, користуються і розпоряджаються в основному на праві господарського відання. У роботі показано, що ефективною буде диверсифікація джерел отримання основних фондів підприємствами міського електротранспорту. Необхідно продовжувати тісну співпрацю із органами місцевої влади як власниками майна – виходити з пропозиціями до територіальної громади щодо отримання державних коштів у вигляді субсидій, субвенцій чи кредитів та оновлення парку засобів міського електротранспорту. Майно, яке швидко морально і фізично застаріває,

доцільно використовувати на основі договору оренди з державою або приватними власниками. Запропоновано більше уваги приділяти договорам концесії та лізингу, переваги яких наведено у роботі. Визначено, що покращення майнової бази підприємств міського електротранспорту можливе за рахунок:

- збереження та реконструкції існуючих, будівництва нових трамвайних колій і контактних мереж, ліній метрополітену із застосуванням новітніх технологій, розроблення та випуск нових типів рухомого складу і його придбання за рахунок державного і місцевих бюджетів на умовах співфінансування та інших джерел на основі комплексної місцевої програми розвитку міського електротранспорту. Такою програмою повинно бути передбачено не тільки витрати на будівництво, відновлення та ремонт об'єктів інфраструктури міського електротранспорту, але і можливість їх використання з метою надання основних та додаткових оплатних послуг населенню і суб'єктам господарювання. Зокрема, таку можливість необхідно передбачити для вокзалів, депо та ін.;

- підвищення ефективності використання основних фондів підприємств міського електротранспорту за рахунок надання основних і додаткових оплатних послуг – встановлення на зупинках, на землях трамвайних і тролейбусних депо, у метро та в інших пунктах невеликих магазинів та пунктів швидкого харчування, кафе, кав'ярень; надання тимчасово вільних основних фондів на основі конкурсу в оренду або концесію СПД; надання послуг з перевезення пасажирів ретро-трамваями з підвищеною вартістю проїзду чи трамваями-кафе; використання основних фондів ремонтно-будівельних, торговельних та постачальницьких організацій, навчальних закладів, науково-дослідних та проектно-конструкторських установ, закладів охорони здоров'я, відпочинку, фізичної культури і спорту, майно яких є власністю держави або територіальної громади і належить підприємству міського електротранспорту на основі права господарського відання, з метою надання платних додаткових послуг громадянам та суб'єктам

господарювання; розміщення реклами ззовні та всередині трамваїв, тролейбусів і метро та ін.

Зменшення рівня зношеності парку засобів міського електротранспорту та підвищення рівня обслуговування пасажирів можна досягти за допомогою ефективного державного регулювання та фінансування: збереження державного регулювання тарифів зі скасуванням бюджетних субсидій; збереження субсидій для окремих неприбуткових маршрутів; реорганізації комунальних підприємств міського електротранспорту в АТ для інвестування коштів у придбання нових транспортних засобів та комплектуючих матеріалів зі збереженням значного або контрольного пакету акцій у власності держави та/або територіальної громади; застосування концесійного механізму; проведення серйозних містобудівних проектів зі збільшення площі вулично-міської мережі, будівництва естакад, туннелів, надземних і підземних пішохідних переходів, утворення спеціалізованих доріг і маршрутів для руху різних видів транспорту тощо;

7. визначено та систематизовано особливості правової відповідальності при здійсненні перевезень міським електротранспортом, яка має комплексний характер: до правопорушників можуть і повинні застосовуватися заходи адміністративно-правової, цивільно-правової, господарсько-правової, кримінальної, фінансової, майнової, дисциплінарної відповідальності. Заходи адміністративної відповідальності можуть застосовуватися як до громадян, так і до суб'єктів господарювання - підприємств міського електротранспорту. Відповідальність підприємств міського електротранспорту - суб'єктів господарювання настає в результаті порушень законодавства та умов договорів, укладених ними з пасажирями та іншими суб'єктами господарювання - контрагентами, а саме порушення принципів реального та належного виконання. До визначення відповідальності як адміністративної чи господарсько-правової основним критерієм повинен бути суб'єктний склад державних органів, які застосовують заходи цієї відповідальності

За суб'єктним складом порушників виділено їх три групи – суб'єкти господарювання - підприємства міського електротранспорту; споживачі послуг підприємств міського електротранспорту (пасажери); працівники підприємств міського електротранспорту (водії, кондуктори, контролери, слюсарі, ІТР та службовці, а також керівники підприємств);

8. надано пропозиції щодо спрощення та удосконалення процесуального порядку застосування заходів відповідальності у сфері здійснення перевезень міським електротранспортом. Зокрема вказано на можливість застосування до учасників договірних відносин між підприємством міського електротранспорту та іншим підприємством адміністративних санкцій шляхом розгляду справ про порушення контрольно-наглядовими органами виконавчої влади (в окремих випадках – судами) або органами місцевого самоврядування за правилами відповідних нормативних актів, але на принципах і умовах, аналогічних тим, які застосовуються при розгляді справ про адміністративні правопорушення. Зроблено висновок, що реалізація заходів відповідальності за правилами досудового врегулювання спорів або адміністративного провадження дозволить спростити та удосконалити процесуальний порядок застосування заходів відповідальності у сфері здійснення перевезень міським електротранспортом. Запропоновано запровадження на законодавчому рівні визначення, що при укладанні контракту з головою правління акціонерного товариства та іншими посадовими особами господарських товариств, які мають широкі права з управління діяльністю підприємства міського електротранспорту та укладанням від його імені угод, необхідно передбачити:

- повну відповідальність цих посадових осіб перед підприємством міського електротранспорту (принаймні у випадку вчинення навмисних дій);
- можливість застосування до них комплексної відповідальності.

Застосування до працівників міського електротранспорту й особливо, їх керівників різних заходів адміністративної, кримінальної, матеріальної, дисциплінарної відповідальності у комплексі із запровадженням

стимулюючих заходів за сумлінне ставлення до своїх обов'язків сприятиме зменшенню кількості правопорушень всередині підприємств міського електротранспорту.

Основним прикладним результатом дослідження є розроблення і пропозиція проекту Закону України «Про внесення доповнень до Закону України «Про автомобільний транспорт» та Закону України «Про міський електричний транспорт», який може бути використаний у законотворчій діяльності.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Киров И.К. Пространственно-временные аспекты рынка городских пассажирских маршрутных перевозок / И. К. Киров // Маркетинг в России и за рубежом. — 2005. — № 2 (46). — С. 43—51.
2. Бурлакова Г. Ю. Анализ существующих логистических принципов и подходов к решению проблем функционирования городского пассажирского транспорта / Г. Ю. Бурлакова, А. В. Бурлаков, В. В. Ступак // Вісник Донецького інституту автомобільного транспорту. — 2009. — № 1. — С. 41—47.
3. Трамвай [Електронний ресурс] // Вікіпедія – вільна енциклопедія : сайт. — Режим доступу :
<http://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%B2%D0%B0%D0%B9>.
4. Большая Советская Энциклопедия : [в 30 т.] / гл. ред. А. М. Прохоров. — изд. 3-е. — М.: Большая советская энциклопедия, 1977— .—
 Т 26: Тихоходки-Ульяново. — 1977. — 624 с.
5. Грузовой трамвай [Електронний ресурс] // Вікіпедія – вільна енциклопедія : сайт. — Режим доступу :
http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D1%80%D1%83%D0%B7%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B9_%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%B2%D0%B0%D0%B9.
6. Тролейбус [Електронний ресурс] // Вікіпедія – вільна енциклопедія : сайт. — Режим доступу :
<http://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%80%D0%BE%D0%BB%D0%B5%D0%B9%D0%B1%D1%83%D1%81>.
7. Метрополитен [Електронний ресурс] // Вікіпедія – вільна енциклопедія : сайт. — Режим доступу :

<http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B5%D0%BD>.

8. Метрополітен [Електронний ресурс] // Вікіпедія – вільна енциклопедія : сайт. — Режим доступу :
<http://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D1%96%D1%82%D0%B5%D0%BD>.
9. Криворізький метрополітен [Електронний ресурс] // Вікіпедія – вільна енциклопедія : сайт. — Режим доступу :
http://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D1%80%D0%B8%D0%B2%D0%BE%D1%80%D1%96%D0%B7%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%88%D0%B2%D0%B8%D0%B4%D0%BA%D1%96%D1%81%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%B2%D0%B0%D0%B9.
10. Мисливий В. А. Кримінально-правова охорона безпеки руху та експлуатації міського електричного транспорту / В. А. Мисливий // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. — 2006. — № 4. — С. 170—174.
11. Витрянский В. В. Договор перевозки / В. В. Витрянский. — М.: Статут, 2001. — 526 с.
12. Шершеневич Г. Ф. Учебник торгового права (по изд. 1914 г.) / Г. Ф. Шершеневич. — М.: СПАРК, 1994. — 335 с.
13. Основы гражданского законодательства Союза ССР и республик : Закон СССР от 31 мая 1991 року № 2211—I / Верховный Совет СССР // Ведомости Верховного Совета СССР. — 1991. — № 26. — Ст. 733.
14. Цивільний кодекс Української РСР від 18 липня 1963 року № 1540-VI / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради УРСР. — 1963. — № 30. — Ст. 463.
15. О развитии железнодорожного транспорта в 1971-1975 годах, об улучшении работы промышленного железнодорожного транспорта, о повышении минимального размера заработной платы и увеличении

- ставок и окладов среднеоплачиваемых рабочих и служащих железнодорожного транспорта и метрополитенов и о мерах по закреплению кадров на железнодорожном транспорте : Постановления ЦК КПСС, Совета Министров СССР и ВЦСПС 2 июня 1971 года [Электронный ресурс] / ЦК КПСС, Совет Министров СССР, ВЦСПС // Официальный веб-сайт Верховной Рады Украины. — Режим доступа : www.rada.gov.ua.
16. Об утверждении Правил технической эксплуатации метрополитена : Приказ Министерства путей сообщения от 12 ноября 1976 года № Ц Метро/3385 [Электронный ресурс] / Министерство путей сообщения // Официальный веб-сайт Верховной Рады Украины. — Режим доступа : www.rada.gov.ua.
17. Об утверждении Инструкции по сигнализации на метрополитенах: Приказ Министерства путей сообщения от 29 апреля 1977 года № Ц Метро/3441 [Электронный ресурс] / Министерство путей сообщения // Официальный веб-сайт Верховной Рады Украины. — Режим доступа : www.rada.gov.ua.
18. Об утверждении Инструкции по движению поездов и маневровой работе на метрополитенах : Приказ Министерства путей сообщения от 26 сентября 1977 года № Ц Метро/3468 [Электронный ресурс] / Министерство путей сообщения // Официальный веб-сайт Верховной Рады Украины. — Режим доступа : www.rada.gov.ua.
19. Об утверждении Устава Московского ордена Ленина метрополитена им. В.И. Ленина: Приказ Министерства путей сообщения от 3 ноября 1978 года [Электронный ресурс] / Министерство путей сообщения // Официальный веб-сайт Верховной Рады Украины. — Режим доступа : www.rada.gov.ua.
20. Об утверждении Положения о порядке выплаты единовременного вознаграждения за выслугу лет работникам предприятий железнодорожного транспорта и метрополитенов Министерства путей

сообщения : Приказ Министерства путей сообщения и Президиума ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта от 11 сентября 1979 года № 2197 по согласованию с Государственным комитетом по труду и социальным вопросам и Секретариатом ВЦСПС [Электронный ресурс] / Министерство путей сообщения // Официальный веб-сайт Верховной Рады Украины. — Режим доступа : www.rada.gov.ua.

21. О некоторых вопросах применения судами законодательства при рассмотрении споров, возникающих из перевозки грузов и багажа: Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 11 апреля 1969 года № 7 [Электронный ресурс] / Верховный Суд СССР // Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. — Режим доступа : www.rada.gov.ua.
22. Кадала В. В. Историко-правовой анализ перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні / В. В. Кадала // Науковий вісник Ужгородського університету. — 2008. — Вип. 9. — С. 227—231. — (Серія право).
23. Про вдосконалення системи державного контролю за технічним станом міського електротранспорту та забезпеченням безпеки руху трамвайних вагонів і тролейбусів : Постанова Кабінету Міністрів України від 6 лютого 1997 року № 149 / Кабінет Міністрів України // Офіційний вісник України. — 1997. — № 7. — С. 30.
24. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 1994. — № 51. — Ст. 446.
25. Про міський електричний транспорт : Закон України від 29 червня 2004 року № 1914—IV / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 2004. — № 51. — Ст. 548.
26. Про залізничний транспорт : Закон України від 4 липня 1996 року № 273/96-ВР / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 1996. — № 40. — Ст. 184.

27. Деркач Э. Промышленный железнодорожный транспорт: пробелы в правовом регулировании / Э. Деркач // Підприємництво, господарство і право. — 2006. — № 9. — С. 47—50.
28. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 6 квітня 2000 року № 1644—III / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 2000. — № 28. — Ст. 222.
29. Про транзит вантажів: Закон України від 20 жовтня 1999 року № 1172—XIV / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 1999. — № 51. — Ст. 446.
30. Про захист прав споживачів : Закон України у редакції від 15 грудня 1993 року № 3682—XII / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 1994. — № 1. — Ст. 1.
31. Про ліцензування певних видів господарської діяльності : Закон України від 1 червня 2000 року № 1775—III / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 2000. — № 36. — Ст. 299.
32. Про затвердження Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом: постанова Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2004 року № 1735 [Електронний ресурс] / Кабінет Міністрів України // Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1735-2004-%EF>.
33. Про схвалення Концепції Державної програми розвитку міського електротранспорту на 2006-2015 роки : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 15 червня 2006 року № 330-р [Електронний ресурс] / Кабінет Міністрів України // Lawua : Правовий Портал України. — Режим доступу: <http://lawua.info/jurdata/dir146/dk146135.htm>.
34. Про затвердження Правил користування трамваем і тролейбусом у містах України : Наказ Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 9 жовтня 2006 року № 329 [Електронний ресурс] / Міністерство будівництва, архітектури та

житлово-комунального господарства України // Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=z1274-06>.

35. Про затвердження правил користування метрополітемом: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 22 грудня 2004 року № 1119 [Електронний ресурс] / Міністерство транспорту та зв'язку України // Дніпропетровський метрополітен : сайт. — Режим доступу: <http://metro.dp.ua/pravila.html>.
36. Про метрополітен : проект Закону України від 3 березня 2011 року № 8200 [Електронний ресурс] // Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. — Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc4_1?pf3511=39835.
37. Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв трамвая і тролейбуса : наказ Державного комітету України з питань житлово-комунального господарства від 6 грудня 2004 року № 217 [Електронний ресурс] / Державний комітет України з питань житлово-комунального господарства // Ліга закон : сайт. — Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/RE10195.html.
38. Цивільний кодекс України : Закон України від 16 січня 2003 року № 435—IV / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 2003. — №№ 40—44. — Ст. 356.
39. Господарський кодекс України : Закон України від 16 січня 2003 року № 436 / Верховна Рада України // Офіційний вісник України. — 2003. — № 11. — Ст. 462.
40. Куница А. В. Особенности функционирования транспортного комплекса Донецкого региона / А. В. Куница, Н. И. Мищенко, Е. П. Мельникова, Т. Е. Василенко // Вісник Донецького інституту автомобільного транспорту. — 2006. — № 4. — С. 29—35.

41. Ващенко Н. Структурні особливості розвитку транспортної системи України / Н. Ващенко, А. Кублій // Підприємництво, господарство і право. — 2005. — № 6. — С. 148—150.
42. Транспортне право України : підруч. для студ. вищ. навч. закл. / [М. Л. Шелухін, О. І. Антонюк, В. О. Вишнівецька та ін.] ; за ред. М. Л. Шелухіна. — К.: Ін Юре, 2008. — 896 с.
43. Транин А. А. Эколого-правовые аспекты в решении транспортных проблем крупных городов России (на примере Москвы) / А. А. Транин // Государство и право. — 2002. — № 6. — С. 29—34.
44. Сафронов Э. Начало реформирования ГПТ – совершенствование маршрутных сетей города / Э. Сафронов, К. Сафронов, Д. Киммель // Автомобильный транспорт. — 2004. — № 5. — С. 57—58.
45. Клепікова О. В. Загальні теоретичні аспекти транспортного права / О. В. Клепікова // Вісник господарського судочинства. — 2007. — № 3. — С. 93—99.
46. Шелухин Н. Л. О предмете правового регулирования транспортного права / Н. Л. Шелухин // Науковий вісник Ужгородського національного університету. — 2008. — Вип. 9. — С. 257—260. — (Серія право).
47. Шелухін М. Л. Щодо узгодженості норм Цивільного та Господарського кодексів стосовно перевезень / М. Л. Шелухін // Законодательное обеспечение экономической политики государства и юридическое образование : матер. междунар. науч.-практ. конф. (Донецк - Святогорск, 16-17 апреля 2009 г.) / МОН Украины, Донецкий национальный университет ; ред. кол.: А. Г. Бобкова [и др.]. — Донецк: Юго-Восток, 2009. — С. 176—179.
48. Великий тлумачний словник сучасної української мови / Уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. — К., Ірпінь : ВТФ «Перун», 2007. — 1736 с.
49. Ожегов С. И. Словарь русского языка / С. И. Ожегов. — изд. 5-е : Стереотип. — М.: Гос. издат. иностр. и нац. словарей, 1963. — 900 с.

50. Даль В. Толковый словарь живого великорусского языка : Т. 3: П / В. Даль. — М.: Рус. яз., 1990. — 555 с.
51. Новий тлумачний словник української мови : У 4-х т. Т. 3 : Обє-Роб. / Уклад. В. Яременко, О. Сліпушко. — К.: Аконт, 1998. — 927 с.
52. Про затвердження Статуту автомобільного транспорту УРСР: постанова Ради Міністрів Української РСР від 27 червня 1969 року № 401 [Електронний ресурс] / Рада Міністрів Української РСР // Офіційний сайт Верховної Ради України. — Режим доступу : zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=401-69-%EF.
53. Нечволод Л.І. Сучасний словник іншомовних слів / Л. І. Нечволод. — Харків : ТОРСІНГ ПЛЮС, 2007. — 768 с.
54. Барихин А. Б. Большой юридический энциклопедический словарь / А. Б. Барихин. — М.: Книжный мир, 2004. — 720 с.
55. Новий тлумачний словник української мови : У 4-х т. Т. 1. : А-Є. / Уклад. В. Яременко, О. Сліпушко. — К.: Аконт, 1998. — 910 с.
56. Даль В. Толковый словарь живого великорусского языка : Т. 1 : А - З. / В. Даль — М.: Рус. яз., 1989. — 699 с.
57. Транспортне право України : навч. посіб. / [Е. Ф. Демський, В. К. Гіжевський, С. Е. Демський, А. В. Мілашевич] ; за заг. ред. В. К. Гіжевського, Е. Ф. Демського. — К.: Юрінком Інтер, 2002. — 416 с.
58. Словник іншомовних слів / Уклад.: С. М. Морозов, Л. М. Шкарапута. — К.: Наукова думка, 2000. — 680 с.
59. Даль В. Толковый словарь живого великорусского языка : Т. 4 : Р - V. / В. Даль — М.: Рус. яз., 1991. — 683 с.
60. Новий тлумачний словник української мови : У 4-х т. Т. 4. Роб-Я. / Уклад. В. Яременко, О. Сліпушко. — К.: Аконт, 1998. — 941 с.
61. Словник іншомовних слів: 23000 слів та термінологічних словосполучень / уклад. Л. О. Пустовіт та ін. — К.: Довіра, 2000. — 1018 с.

62. Словарь иностранных слов / под ред. И. В. Лехина, С. М. Локшиной, Ф. Н. Петрова (глав. ред.) и Л.С. Шаумяна. — изд. 6-е, перераб. и доп. — М.: Советская энциклопедия, 1964. — 784 с.
63. Юридична енциклопедія : В 6 т. Т. 6 : Т-Я. / редкол.: Ю. С. Шемшученко (голова редкол.) та ін. — К.: Укр. енциклопедія, 2004. — 768 с.
64. Клепікова О. Окремі питання визначення транспортних засобів об'єктами майнових відносин у сфері господарювання / О. Клепікова // Вісник Київського національного університету ім. Т. Шевченка. Юридичні науки. — 2007. — № 74-76. — С. 108—114.
65. Развадовський В. Й. Класифікація елементів транспортної системи / В. Й. Развадовський // Вісник Одеського інституту внутрішніх справ. — № 4. — С. 8—16.
66. Чагаев И. Б. Правовые аспекты реформирования городского пассажирского транспорта [Текст] / И. Б. Чагаев // Вестник Саратовской государственной академии права. — 2009. — № 1. — С. 95—98.
67. Троллейбус [Электронный ресурс] // Википедия - свободная энциклопедия : сайт. — Режим доступа:
<http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%80%D0%BE%D0%BB%D0%B%D0%B5%D0%B9%D0%B1%D1%83%D1%81>.
68. Деревянко Б. В. Суб'єкти господарського права та суб'єкти господарювання у сфері надання освітніх послуг / Б. В. Деревянко // Экономико-правовые исследования в XXI веке: практика применения Хозяйственного кодекса Украины и направления развития правового регулирования хозяйственных отношений (к 7-й годовщине принятия Хозяйственного кодекса Украины) : матер. Четвертой межд. науч.-практ. интернет-конф. (г. Донецк, 23-30 марта 2010 года) / науч. ред. В. К. Мамутов ; НАН Украины, ин-т экономико-правовых исследований. — Донецк : Ноулидж, 2010. — С. 66—70.

69. О безопасности дорожного движения : Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ / Гос. Дума // Собрание законодательства Российской Федерации. — 1995. — № 50. — Ст. 4873.
70. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта : Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 259—ФЗ / Гос. Дума // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2007. — № 46. — Ст. 5555.
71. О применении контрольно-кассовой техники при осуществлении наличных денежных расчетов и (или) расчетов с использованием платежных карт : Федеральный закон от 22 мая 2003 года № 54-ФЗ / Гос. Дума // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2003. — № 21. — Ст. 1957.
72. О транспортной безопасности : Федеральный закон от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ [Электронный ресурс] / Гос. Дума // Транспортный дозор : сайт. — Режим доступа :
<http://transbez.com/officially/laws/transportafety—law.html>.
73. О транспортно-экспедиционной деятельности : Федеральный закон от 30 июня 2003 года № 87-ФЗ / Гос. Дума // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2003. — № 27. — Ч. 1. — Ст. 2701.
74. О транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года : Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 года № 1734-р / Правительство РФ // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2008. — № 50. — Ст. 5977.
75. Об утверждении Положения о порядке аттестации лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов предприятий транспорта : Приказ Минтранса РФ и Министерства труда РФ от 11 марта 1994 года № 13/11 [Электронный ресурс] / Минтранс РФ и Министерство труда РФ // bestpravo.ru : сайт. — Режим доступа:
<http://www.bestpravo.ru/fed1994/data03/tex14867.htm>.

76. Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом : постановление Правительства РФ от 14 февраля 2009 года № 112 [Электронный ресурс] / Правительство РФ // Консультант Плюс : сайт. — Режим доступа :
<http://www.consultant.ru/online/base/?req=doc;base=LAW;n=85364>.
77. Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации : Постановление Правительства РФ от 30 декабря 2000 года № 1038 (в ред. от 10 января 2003 года) / Правительство РФ // Собрание законодательства РФ. — 2001. — № 3. — Ст. 235.
78. Отличительные знаки и информационное обеспечение подвижного состава наземного транспорта, остановочных пунктов и пассажирских станций : ГОСТ 25869-90 [Электронный ресурс] // complexdoc.ru : сайт. — Режим доступа :
http://www.complexdoc.ru/pdf/%D0%93%D0%9E%D0%A1%D0%A2%2025869-90/gost_25869-90.pdf.
79. Об утверждении Устава автомобильного транспорта РСФСР: постановление правительства РСФСР / Правительство РСФСР // Собрание постановлений РСФСР. — 1969. — № 2-3. — Ст. 8.
80. Калпин А. Г. Новый закон об автомобильном и городском наземном электрическом транспорте / А. Г. Калпин // Государство и право. — 2009. — № 6. — С. 88—91.
81. Морозов С. Ю. Комментарий к Уставу автомобильного и городского наземного электрического пассажирского транспорта / С. Ю. Морозов // Цивилист. — 2008. — № 2. — С. 17—25.
82. Васильев В. Роль автовокзалов и автостанций в организации пассажирских перевозок / В. Васильев, И. Балабаева // Автомобильный транспорт. — 2003. — № 6. — С. 2—7.

83. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-ХІІ / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 1993. — № 31. — Ст. 338.
84. Коляда Т. А. Окремі проблеми охорони праці на міському електротранспорті та особливості укладання трудових договорів / Т. А. Коляда // Научно-технический сборник. — 2006. — № 72. — С. 318—321.
85. Алиев Э. А. оглы Международно-правовая регламентация автомобильных сообщений и перевозок / Этибар Али оглы Алиев // Международное публичное и частное право. — 2005. — № 4 (25). — С. 55—59.
86. Прохоров В. Перспективы развития общественного транспорта / В. Прохоров // Автоперевозчик. — 2004. — № 11. — С. 42—44.
87. Криницкий Е. Таксомоторный транспорт – важное звено в цепи, обеспечивающей мобильность населения / Е. Криницкий // Автомобильный транспорт. — 2004. — № 8. — С. 11—16.
88. Синенко С. В. Правове регулювання трудових відносин працівників транспорту в країнах ближнього зарубіжжя / С. В. Синенко // Держава і право. — 2011. — Випуск 51. — С. 318—325.
89. О транспортном обслуживании населения на автомобильном и наземном электрическом транспорте в городе Москве : Закон города Москвы (Проект) [Электронный ресурс] / Правительство Москвы // Грузовик пресс : сайт. — Режим доступа :
http://www.gruzovikpress.ru/article/passenger/2009_07_A_2009_07_15-16_58_06/.
90. Об основах транспортной деятельности : Закон Республики Беларусь от 5 мая 1998 года № 140-З / Нацыянальний сход Рэспублікі Беларусь // Ведамасці Нацыянальнага сходу Рэспублікі Беларусь. — 1998. — № 20. — Ст. 221.
91. О дорожном движении : Закон Республики Беларусь от 5 января 2008 года № 313-З [Электронный ресурс] / Нацыянальний сход

Рэспублікі Беларусь. — Режим доступа :

<http://www.guvd.gov.by/gai/pdd/law-road/>.

92. Об утверждении Положения о порядке приема квалификационных экзаменов на получение права управления механическими транспортными средствами (за исключением колесного трактора) : Постановление Министерства внутренних дел Республики Беларусь от 30 декабря 2002 года № 297 (в редакции постановления Министерства внутренних дел Республики Беларусь от 7 апреля 2008 года № 107) [Электронный ресурс] / Министерство внутренних дел Республики Беларусь. — Режим доступа : <http://www.guvd.gov.by/gai/studying/>.
93. Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках : Закон Республики Беларусь от 14 августа 2007 года № 278-3 [Электронный ресурс] / Нацыянальны сход Рэспублікі Беларусь. — Режим доступа : <http://www.levonevski.net/pravo/razdel2/num1/2d1375.html>.
94. Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами : Закон Республики Беларусь от 9 января 2002 года № 88-3 (в ред. Законов Республики Беларусь от 13 ноября 2003 года № 245-3, от 5 января 2006 года № 87-3) [Электронный ресурс] / Нацыянальны сход Рэспублікі Беларусь. — Режим доступа : <http://www.levonevski.net/pravo/razdel2/num8/2d837.html>.
95. О лицензировании отдельных видов деятельности : Федеральный закон Российской Федерации от 8 августа 2001 года № 128-ФЗ / Гос. Дума // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2001. — № 33 (часть I). — Ст. 3430.
96. Об утверждении Положения о лицензировании перевозок пассажиров и грузов (исключая технологические внутрихозяйственные перевозки пассажиров и грузов, выполняемые юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями для собственных нужд) автомобильным, внутренним водным, морским транспортом и Положения о лицензировании транспортно-экспедиционной деятельности

- : Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 20 октября 2003 года № 1388 [Электронный ресурс] / Совет Министров Республики Беларусь. — Режим доступа : www.ipland.by/normativ/2post1388.
97. О лицензировании : Закон Республики Казахстан от 11 января 2007 года № 314-III ЗРК [Электронный ресурс] / Меджлис Республики Казахстан. — Режим доступа : <http://www.zakon.kz/141150-zakon-respubliki-kazakhstan-ot-11.html>.
98. Об утверждении Правил пользования городским пассажирским транспортом (трамваями, троллейбусами, автобусами и метро) в городе Минске : Решение Минского городского исполнительного комитета от 17 сентября 1992 года № 500 [Электронный ресурс] / Минский городской исполнительный комитет. — Режим доступа : <http://www.pravoby.info/mestn09/part22/akt22919.htm>.
99. Новичкова А. Пассажирские перевозки «Общественный транспорт: шансы выравниваются» [Электронный ресурс] / А. Новичкова // Автоперевозчик. — 2010. — № 11 (122). — Режим доступа : http://www.transler.ru/content/arxiv_perevozhic/perevizhik_10/perevozhik_12_2/Passazhirskie_perevozki_Obshchestvennyi_transport-shansy_vyavnivajutsya.
100. О транспорте в Республике Казахстан : Закон Республики Казахстан от 21 сентября 1994 года № 156-ХІІІ [Электронный ресурс] / Меджлис Республики Казахстан. — Режим доступа : www.mtk.gov.kz/documents/o%20transport%20RK.ru.doc.
101. Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности перевозчика перед пассажирами : Закон Республики Казахстан от 1 июля 2003 года № 444-ІІ [Электронный ресурс] / Меджлис Республики Казахстан. — Режим доступа : http://www.insur.kz/index.php?option=com_content&view=article&id=104:-1-2003-444-ii&catid=30:2009-05-17-12-26-58&Itemid=37.

102. О городском пассажирском транспорте : Закон Республики Узбекистан от 25 апреля 1997 года № 419-I [Электронный ресурс] / Олий Межлиси Республики Узбекистан. — Режим доступа :
<http://etrans.uz/rus/zakoni/zakonuzb/passavto/ogortr.html>.
103. Блудян Н. Реформирование пассажирского транспорта (В порядке обсуждения) / Н. Блудян // Автомобильный транспорт. — 2005. — № 2. — С. 29—31.
104. Об утверждении Концепции развития городского пассажирского транспорта в городе Донецке на период до 2020 года : Решение городского совета г. Донецка от 2 ноября 2007 года № 14/1 [Электронный ресурс] / Городской совет г. Донецка. — Режим доступа :
<http://transport.donetsk.ua/concepcia.php>.
105. Родіна В. В. Щодо визначення поняття перевезення вантажів, пасажирів та багажу міським електротранспортом / В. В. Родіна // Форум права. — 2011. — № 3. — С. 661—667 [Електронний ресурс]. — Режим доступу:
<http://www.nbu.gov.ua/e-journals/FP/2011-3/11rvbme.pdf>.
106. Родіна В. В. Про регулювання відносин із перевезень пасажирів, вантажів та багажу Цивільним та Господарським кодексами / В. В. Родіна // Правові проблеми взаємодії держави і бізнесу: матеріали II Всеукраїнської науково-практичної Інтернет-конференції (м. Луганськ, 11-17 березня 2011 р.) / За загальн. редакц. О.В. Шаповалової. — Луганськ: Вид-во СНУ ім. Даля. — 2011. — С. 202—204.
107. Большая Советская Энциклопедия : В 30 томах : Т. 12. : Кварнер-Конгур / гл. ред. А. М. Прохоров. — изд. 3-е. — М.: Сов. энцикл., 1973. — 624 с.
108. 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.

109. Найденов Н. Маркетинговый анализ регионального рынка пассажирских перевозок / Н. Найденов, Д. Астафьев // Маркетинг. — 2003. — № 1 (68). — С. 28—36.
110. Безлюдько І. Система договорів перевезення за новим законодавством України / І. Безлюдько // Право України. — 2005. — № 9. — С. 46—49.
111. Булгакова І. В. Транспортне право України : академічний курс : підруч. для студ. юр. спец. вищ. навч. закл / І. В. Булгакова , О. В. Клепікова. — К.: Ін Юре, 2005. — 536 с.
112. Брагинский М. И. Договорное право. Книга первая : Общие положения / М. И. Брагинский , В. В. Витрянский. — изд. 3-е, стереотипное. — М.: Статут, 2001. — 848 с.
113. Полтавський О. В. Договір морського агентування у світлі поділу норм Кодексу торговельного мореплавства України на приватні та публічні / О. В. Полтавський // Вісник Національного університету внутрішніх справ. — 2004. — Вип. 26. — С. 250—254.
114. Антоненко О. А. Деякі проблеми питання в перевезенні міським пасажирським транспортом та шляхи їх вирішення / О. А. Антоненко // Південноукраїнський правничий часопис. — 2008.— № 1. — С. 117—118.
115. Васильев В. Проблемы развития маршрутных такси в Москве / В. Васильев // Автомобильный транспорт. — 2004. — № 8. — С. 17—20.
116. Развадовський В. Й. Система суб'єктів адміністративно-правового регулювання правовідносин у транспортній сфері / В. Й. Развадовський // Вісник національного університету внутрішніх справ. — 2004. — Вип. 25. — С. 91—100.
117. Мілашевич А. В. Державне управління транспортним комплексом України: деякі правові аспекти / А. В. Мілашевич // Вісник Одеського інституту внутрішніх справ. — № 4. — С. 6—8.
118. Кусакин А. С. Методы государственного регулирования городского пассажирского транспорта : монография / А. С. Кусакин, И. В. Спирин. —

М.: Академический центр «Единые транспортные системы», 1999. — 317 с.

119. Міщенко А. Засоби державного регулювання і контролю за автомобільними перевезеннями / А. Міщенко // Економіка і право. — 2005. — № 12. — С. 55—59.
120. Черноус О. І. Фактори впливу на стійке функціонування автотранспортної системи регіону / О. І. Черноус // Економіка та право. — 2008. — № 3. — С. 83—88.
121. Про страхування : Закон України у редакції Закону від 4 жовтня 2001 року № 2745—III / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 2002. — № 7. — Ст. 50.
122. О государственном обязательном страховании пассажиров воздушного, железнодорожного, морского, внутреннего водного и автомобильного транспорта : Указ Президиума Верховного Совета СССР от 4 июня 1982 года № 7276-X [Электронный ресурс] / Президиум Верховного Совета СССР. — Режим доступа : www.knukim-edu.kiev.ua/.../tex13291.htm.
123. Тарабановский В. И. Городской транспорт как составляющая качества жизни / В. И. Тарабановский // Прометей. — 2004. — № 2 (14). — С. 215—218.
124. Об обязательном личном страховании пассажиров : Указ Президента РФ от 7 июля 1992 года № 750 [Электронный ресурс] / Президент РФ. — Режим доступа : <http://www.gzt.ru/addition/-ob-obyazateljnom-lichnom-strahovanii-passazhirov-/314612.html>.
125. Балабаева И. Особенности функционирования общественного пассажирского транспорта / И. Балабаева // Автомобильный транспорт. — 2004. — № 4. — С. 42—43.
126. Дем'янчук Ю. Основні проблеми державно-правового управління залізничним транспортом України / Ю. Дем'янчук // Підприємництво, господарство і право. — 2011. — № 3. — С. 56—59.

127. Гирда О. Г. Некоторые вопросы применения концессии на строительство и эксплуатацию автомобильных дорог в Украине / О. Г. Гирда // Вісник Донецького національного університету, Сер. В: Економіка і право. — 2009. — Вип. 2. — С. 323—326.
128. Онищук Г. И. Концессия как механизм инвестирования ресурсосбережения в жилищно-коммунальном хозяйстве регионов Украины / Г. И. Онищук, Н. Н. Потапова // Коммунальное хозяйство городов : науч. -техн. сб. — 2007. — № 77. — С. 1—11.
129. Деревянко Б. В. Питання ефективності використання наземних споруд та інших основних фондів підприємств авіаобслуговування / Б. В. Деревянко, О. В. Луканін // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності. — 2010. — № 4 (43). — С. 241—246.
130. Деревянко Б. В. Щодо застосування концесійних механізмів в авіаційній сфері [Електронний ресурс] / Б. В. Деревянко, О. В. Луканін // Форум права. — 2011. — № 2. — С. 232—238. — Режим доступу : <http://www.nbuuv.gov.ua/e-journals/FP/2011-2/11dbvvac.pdf>.
131. Деревянко Б. В. До питання застосування договору концесії в авіаційній галузі / Б. В. Деревянко, О. В. Луканін // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності. — 2011. — № 2 (45). — С. 197—202.
132. Хозяйственное право Украины : учебник / под ред. А. С. Васильева, О. П. Подцерковного. — Х.: Одиссей, 2005. — 464 с.
133. Хозяйственное право : учебник / [В. К. Мамутов, Г. Л. Знаменский, В.В. Хахулин и др.] ; под ред. В. К. Мамутова. — К.: Юринком Интер, 2002. — 912 с.
134. Господарське право : навч. посібник у схемах і таблицях / за заг. ред. канд. юрид. наук, доц. Шелухіна М. Л. — К.: Центр навчальної літератури, 2006. — 616 с.
135. Про деякі заходи щодо оптимізації керівництва в системі центральних органів виконавчої влади : Указ Президента України від 26 травня

- 2003 року № 434/2003 / Президент України // Офіційний вісник України. — 2003. — № 22. — Ст. 989.
136. Про концесії : Закон України від 16 липня 1999 року № 997—XIV / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 1999. — № 41. — Ст. 372.
137. Про концесії на організацію та будівництво автомобільних доріг : Закон України від 14 грудня 1999 року № 1286-XIV в редакції Закону від 15 січня 2009 року № 891-VI / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 2009. — № 25. — Ст. 312.
138. Кикоть О. О. Деякі питання правового регулювання інвестування на основі концесії на будівництво автомобільних доріг в Україні [Електронний ресурс] / О. О. Кикоть // Правове регулювання економіки. — 2009. — Режим доступу : www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/pre/2009/Kykot%20O.pdf.
139. Про фінансовий лізинг : Закон України від 16 грудня 1997 року № 723/97-ВР у редакції Закону від 11 грудня № 1381 / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 2004. — № 15. — Ст. 231.
140. Про здійснення державних закупівель : Закон України від 1 червня 2010 року № 2289—VI / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 2010. — № 33. — Ст. 471.
141. Джабраїлов Р. А. Правові засади впровадження лізингу у комунальне господарство міста / Р. А. Джабраїлов, О. О. Уханьова // Вісник Донецького національного університету, Сер. В: Економіка і право. — 2008. — Вип. 1. — С. 360—367.
142. Назаров В. Ю. Проблемы организации дорожного движения в городах / В. Ю. Назаров // Вестник Московского университета МВД России. — 2006. — № 4. — С. 142—144.
143. Телятник С. В. Підвищення якості надання послуг в міському електротранспорті – завдання реформи житлово-комунального

- господарства / С. В. Телятник, Т. П. Юр'єва // Научно-технический сборник. — 2007. — № 77. — С. 64—76.
144. Земельний кодекс України : Закон України від 25 жовтня 2001 року № 2768-III / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 2002. — № 3—4. — Ст. 27.
145. Шаля О. Г. Підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень за рахунок покращення сервісного обслуговування / О. Г. Шаля // Економіка та управління національним господарством. — 2007. — № 3 (69). — С. 98—102.
146. Гудкова В. П. Закономірності економічного розвитку сфери додаткового обслуговування пасажирів / В. П. Гудкова // Збірник наукових праць КУЕТТ. — 2004. — Вип. 6. — С. 158—169. — (Серія «Економіка і управління»).
147. Податковий кодекс України : Закон України від 2 грудня 2010 року № 2755-VI / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 2011. — № 13-14, № 15-16, № 17. — Ст. 112.
148. Савенко В. Н. Экономико-правовое обеспечение функционирования городского пассажирского транспорта / В. Н. Савенко, С. О. Козаченко // Економіка та право. — 2005. — № 3. — С. 107—111.
149. Вірченко В. В. Проблеми реалізації реформування міського електричного транспорту України / В. В. Вірченко // Коммунальное хозяйство городов : научно-технический сборник ХНАГХ. — 2003. — № 53. — С. 161—166.
150. Деревянко Б.В. До механізму страхування життя і здоров'я пасажирів при перевезеннях міським електричним транспортом / Б.В. Деревянко, В.В. Родіна // Вісник Донецького національного університету, Сер. В: Економіка і право. — 2010. — Вип. 2, Т. 2. — С. 615—621.
151. Родіна В. В. Визначення обсягів компетенції підприємств міського електротранспорту при здійсненні перевезень / В. В. Родіна // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності. — 2011. — № 4 (47). — С. 182—189.

152. Родіна В.В. Питання ефективності використання основних фондів підприємств міського електричного транспорту / В.В. Родіна // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності. — 2010. — № 3 (42). — С. 204—209.
153. Родіна В. В. Необхідність обов'язкового страхування життя та здоров'я пасажирів міського електротранспорту / В. В. Родіна // Сучасні проблеми правової системи України: збірник матеріалів II Міжнар. наук.-практич. конф. (28 жовтня 2010 р., м. Київ) / Київський ун-т права НАН України; [редкол.: Шемшученко Ю.С., Бошицький Ю.Л., Чернецька О.В. та інш.]. — Випуск 2. — К.: Вид-во Європейського ун-ту, 2010. — С. 159—160.
154. Родіна В.В. Щодо напрямів підвищення ефективності використання майна підприємств міського електротранспорту / В.В. Родіна // Господарсько-правове та фінансово-правове забезпечення розвитку економіки України : Зб. тез Всеукр. наук.-практ. конф. «Господарсько-правове, цивільно-правове та фінансово-правове забезпечення розвитку економіки України» (м. Донецьк, 26 листопада 2010 р.) : У 2-х част. — Част. Перша. — Донецьк: ТОВ «Цифрова типографія», 2010. — С. 165—167.
155. Науково-практичний коментар Господарського кодексу України / [кол. авт.: О.А. Беяневич, О.М. Вінник, В.С. Щербина та ін.] ; за заг. ред. Г. Л. Знаменського, В. С. Щербини. — 2-е вид., перероб. і допов.— К.: Юрінком Інтер, 2008. — 720 с.
156. Коростей В. И. Трансформация хозяйственно-правовой ответственности / В. И. Коростей // Трансформація юридичної відповідальності на сучасному етапі розвитку суспільства: матер. міжнар. наук.-практ. конф. (Донецьк, 12 червня 2008 року). — Донецьк : ДонУЕП, 2008. — С. 28—31.
157. Теорія держави і права : навчальний посібник / автор-упоряд. В. В. Галуцько, Г. О. Пономаренко, В. К. Шкарупа ; за заг. ред. В. К. Шкарупи. — Херсон : ВАТ ХМТ, 2011. — 280 с.

158. Косянчук П. С. Окремі питання розмежування видів правової відповідальності за галузями права / П. С. Косянчук // Трансформація юридичної відповідальності на сучасному етапі розвитку суспільства : матер. міжнар. наук.-практ. конф. (Донецьк, 12 червня 2008 року). — Донецьк : ДонУЕП, 2008. — С. 6—10.
159. Черданцев А. Ф. О понятии и содержании юридической ответственности / А. Ф. Черданцев, С. Н. Кожевников // Правоведение. — 1976. — № 5. — С. 40—42.
160. Прокопович Г. Юридическая ответственность в юридическом праве: теоретический аспект / Г. Прокопович // Юридическая консультация. — 2003. — № 4. — С. 54—56.
161. Лук'янець Д. М. Інститут адміністративної відповідальності: проблеми розвитку : монографія / Д. М. Лук'янець. — К.: Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2001. — 220 с.
162. Бахрах Д. Н. Административная ответственность граждан СССР : учеб. пособие / Д. Н. Бахрах. — Свердловськ : Изд-во Уральськ. ун-та, 1989. — 204 с.
163. Макушев П. В. Адміністративна відповідальність як правовий інститут / П. В. Макушев // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. — Дніпропетровськ, 2009. — № 4. — С. 89—97.
164. Стукаленко В. А. Співвідношення понять «адміністративна відповідальність» та «система адміністративних стягнень» / В. А. Стукаленко // Право та держава України. — 2011. — № 1. — С. 78—82.
165. Христинченко Н. П. Застосування адміністративної відповідальності до посадових осіб [Електронний ресурс] / Н. П. Христинченко // Форум права. — 2011. — № 2. — С. 933—938. — Режим доступу : <http://www.nbu.gov.ua/e-journals/FP/2011-2/11xnrdpo.pdf>.

166. Березіна О. В. Щодо визначення поняття юридичної відповідальності / О. В. Березіна // Трансформація юридичної відповідальності на сучасному етапі розвитку суспільства : матер. міжнар. наук.-практ. конф. (Донецьк, 12 червня 2008 року). — Донецьк: ДонУЕП, 2008. — С. 10—12.
167. Липинский Д. А. Проблемы юридической ответственности / Д. А. Липинский / под ред. Р. Л. Хачаурова. — Спб.: Юридический центр Пресс, 2005. — С. 15—18.
168. Скакун О. Ф. Теорія держави і права: підручник : пер. з рос. / О. Ф. Скакун. — Х.: Консум, 2001. — 656 с.
169. Оніщенко М. Н. Юридична відповідальність: теоретичний аналіз та практичні виміри / Н. М. Оніщенко // Держава і право : зб. наук. пр. Юридичні і політичні науки. — К.: Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2008. — Вип. 42. — С. 3—10.
170. Паукова Ю.В. Понятие юридической ответственности в советской и современной юридической литературе / Ю.В. Паукова // Вестник Российской правовой академии. — 2011. — № 3. — С. 14—18.
171. Бабак О. А. Особливості юридичної відповідальності у зовнішньоекономічній діяльності / О. А. Бабак // Університетські наукові записки. — 2009. — № 3 (31). — С. 149—154.
172. Шудріков В. М. Правові та організаційні засади нагляду підрозділами ДАІ МВС України за технічним станом транспортних засобів: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Шудріков В. М. — Ірпінь, 2008. — 218 с.
173. Іванищук А. А. Поняття адміністративної відповідальності, яка застосовується суддею [Електронний ресурс] / А. А. Іванищук // Форум права. — 2011. — № 2. — С. 298—302. — Режим доступу : <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2011-2/11iaajzc.pdf>.
174. Червонюк В. И. Теория государства и права : учебник / В. И. Червонюк. — М.: ИНФРА-М, 2006. — 704 с.

175. Болсунова О. М. Сутнісні засади принципів юридичної відповідальності / О. М. Болсунова // Часопис Київського університету права. — 2010. — № 4. — С. 48—51.
176. Смолин Г.В. Господарське право України. Загальна частина: Навчальний посібник. — Львів: Ліга-Прес, 2008. — 372 с.
177. Щербина В. С. Господарське право : підручник. — К.: Юрінком Інтер, 2005. — 592 с.
178. Вінник О. М. Господарське право : курс лекцій / О. М. Вінник. — К.: Атіка, 2004. — 624 с.
179. Мамутов В.К., Овсиенко В.В., Юдин В.Я. Предприятие и материальная ответственность. — К.: Наук. думка, 1971. — 191 с.
180. Коростей В.И. Хозяйственное право Украины: теория и практика. Общая часть : курс лекцій / В.И. Коростей. — Донецк : Юго—Восток, 2011. — 285 с.
181. Підприємницьке право. Книга 2 : Підручн. / За ред. О.В. Старцева. — К.: Істина, 2005. — 448 с.
182. Гущин В.В., Дмитриев Ю.А. Российское предпринимательское право : Учебник. — М.: Изд—во Эксмо, 2005. — 736 с.
183. Господарське право : Навчальний посібник / Жук Л.А., Жук І.Л., Неживець О.М. — К.: Кондор, 2003. — 400 с.
184. Колпаков В. К. Адміністративне право України : підручник / В. К. Колпаков, О. В. Кузьменко. — К.: Юрінком Інтер, 2003. — 544 с.
185. Колпаков В. К. Адміністративна відповідальність: сутність поняття і підстав / В. К. Колпаков // Вісник прокуратури. — 2003. — № 6 (24). — С. 75—79.
186. Адміністративне право України : підр. для юрид. вузів і фак. / [Ю. П. Битяк, В. В. Богуцький, В. М. Гаращук та ін.] ; за ред. Ю. П. Битяка. — Х.: Право, 2001. — 528 с.

187. Додин Е. В. Административная ответственность в свете Конституции Украины / Е. В. Додин // Юридический вестник. — 1997. — № 3. — С. 69—73.
188. Административное право : учебник / под ред. Ю. М. Козлова, Л. Л. Попова. — М.: Юристъ, 2000. — 728 с.
189. Адміністративне право України : Академічний курс : підруч.: у 2 т. Т. 1 : Загальна частина / голова ред. колегії В. Б. Авер'янов. — К.: Юридична думка, 2004. — 584 с.
190. Адміністративне право : навч. посібник для вищих навч. закладів / [О. І. Остапенко, З. Р. Кісіль, М. В. Ковалів, Р. В. Кісіль] ; Львів. держ. ун-т внутрішніх справ. — К.: Правова єдність, 2008. — 533 с.
191. Коваль Л. В. Відповідальність за адміністративні правопорушення / Л. В. Коваль. — К.: Вища школа, 1975. — 98 с.
192. Правознавство : навч. посіб. / [В. В. Копейчиков, В. І. Бобир, С. Е. Демський, А. М. Колодій та ін.]. — К.: Юрінком Інтер, 1999. — 704 с.
193. Якуба О. М. Административная ответственность / О. М. Якуба. — М.: Юрид. лит., 1972. — 152 с.
194. Комзюк В. Т. Адміністративно-правові засоби здійснення митної справи: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Комзюк В.Т. — Х., 2003. — 191 с.
195. Адміністративне право України : підручник / Ю. П. Битяк, В. М. Гаращук, О. В. Дьяченко, О. Т. Зима, В. В. Зуй. — К.: Юрінком Інтер, 2005. — 544 с.
196. Белая Л. В. Поняття юридичної відповідальності: деякі теоретико-правові зауваження та узагальнення / Л. В. Белая // Південноукраїнський правничий часопис. — 2008. — № 3. — С. 89—92.
197. Хорощак Н. В. Адміністративні стягнення та їх застосування : автореф. дис. на здобуття наук. ступ. канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / Н. В. Хорощак. — К., 2003. — 16 с.

198. Трипольська М. І. Фінансово-правова та адміністративна відповідальність: порівняльно-правова характеристика [Електронний ресурс] / М. І. Трипольська // Науковий вісник Академії муніципального управління.— 2010. — Вип. 1. — (Серія «Право»). — Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Nvamu_pr/2010_1/15.pdf.
199. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 року № 8073—X / Верховна Рада України / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради Української РСР. — 1984. — додаток до № 51. — Ст. 1122.
200. Пригоцький В.А. Щодо питання адміністративної відповідальності юридичних осіб / В.А. Пригоцький // Юриспруденція: теорія і практика. — 2009. — № 8. — С. 53—58.
201. Про захист від недобросовісної конкуренції : Закон України від 7 червня 1996 року № 236/96—ВР / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 1996. — № 36. — Ст. 164.
202. Войтенко І. С. Органи (посадові особи), які мають право застосовувати адміністративно-господарські санкції / І. С. Войтенко // Часопис Київського університету права. — 2011. — № 1. — С. 142—148.
203. Мелешко Н. П. Уголовно-правовые системы России и зарубежных стран (криминологические проблемы сравнительного правоведения, теории, законодательная и правоприменительная практика) / Н. П. Мелешко, Е. Г. Тарло. — М.: Юрлитинформ, 2003. — 304 с.
204. Пасека О. Ф. Кримінальна відповідальність юридичних осіб за законодавством США та Англії / О. Ф. Пасека // Університетські наукові записки. — 2009. — № 3 (31). — С. 195—200.
205. Про рекламу : Закон України від 3 липня 1996 року № 270/96—ВР / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 1996. — № 39. — Ст. 181.
206. Кінаш Я. Несплата проїзду в громадському транспорті / Я. Кінаш, А. Кутиркін // Право України. — 2007. — № 7. — С. 86—89.

207. Каптуренко О. М. Еволюція корпоративної відповідальності : вітчизняні можливості запровадження світових стандартів / О. М. Каптуренко // Відповідальність у сфері господарювання: сучасний стан і перспективи розвитку: зб. наук. праць / наук. ред. В. К. Мамутов ; НАН України, Ін-т економіко-правових досліджень. — Донецьк: Юго-Восток, 2009. — С. 94—105.
208. Заруднєв Є. О. Майнова відповідальність керівників суб'єктів господарювання в Україні та ФРН / Є. О. Заруднєв // Вісник господарського судочинства. — 2011. — № 2. — С. 196—205.
209. Ефимов А. Договоры перевозки: от заключения до ответственности / А. Ефимов // Транспортные перевозки в Украине : сборник систематизированного законодательства. — К.: Блиц-информ, 2005. — Вып. 3. — С. 48—52.
210. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України : у 2 т. Т. 2 / за ред. О. В. Дзери (кер. авт. кол.), Н. С. Кузнецової, В. В. Луця. — 3-є вид., перероб. і допов. — К.: Юрінком Інтер, 2008. — 1088 с.
211. Мінченко А. О. Деякі проблеми припинення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом [Електронний ресурс] / А. О. Мінченко // Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ. — 2010. — № 3 (50). — Режим доступу : http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/vkhnuvs/2010_50/50/33.pdf
212. Шелухін М. Л. Адміністративно-господарська відповідальність у сфері автомобільних вантажних перевезень / М. Л. Шелухін // Юридичний вісник Причорномор'я. — 2011. — № 2 (2). — С. 91—103.
213. Пимонов В. А. Теоретические и прикладные проблемы борьбы с общественно опасными посягательствами средствами уголовного права / В. А. Пимонов. — М.: Юрлитинформ, 2007. — 336 с.
214. Сакоян Д. І. Застосування адміністративно-господарських санкцій за порушення стандартів до промислових підприємств / Д. І. Сакоян // Відповідальність у сфері господарювання: сучасний стан і перспективи

- розвитку : зб. наук. праць / наук. ред. В. К. Мамутов ; НАН України, Ін-т економіко-правових досліджень. — Донецьк : Юго-Восток, 2009. — С. 120—128.
215. Про державну реєстрацію юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців : Закон України від 15 травня 2003 року № 755—IV / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 2003. — № 31-32. — Ст. 263.
216. Щеглов Д. С. Особливості застосування адміністративно-господарської санкції за статтею 247 ГК України / Д. С. Щеглов // Відповідальність у сфері господарювання: сучасний стан і перспективи розвитку: зб. наук. праць / наук. ред. В. К. Мамутов; НАН України, Ін-т економіко-правових досліджень. — Донецьк : Юго-Восток, 2009. — С. 149—157.
217. Юлдашев О. Х. Методологічні засади регуляторної політики у сфері господарської діяльності [Текст]: дис. ... д-ра юрид. Наук : 12.00.04 / Юлдашев Олександр Хашимович. — Донецьк, 2008. — 527 с.
218. Коломоець Т. Адміністративний примус у законодавстві України: деякі недоліки закріплення та можливі шляхи усунення їх / Т. Коломоець // Підприємництво, господарство і право. — 2003. — № 5. — С. 62—65.
219. Юшина С. І. Державне регулювання зовнішньої торгівлі в Україні (організаційно – правовий аспект): дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Юшина С. І. — Київ, 2006. — 212 с.
220. Віхров О. П. Деякі питання відшкодування збитків і застосування штрафних санкцій як засобів забезпечення виконання господарських зобов'язань / О. П. Віхров // Відповідальність у сфері господарювання: сучасний стан і перспективи розвитку: зб. наук. праць / наук. ред. В. К. Мамутов; НАН України, Ін-т економіко-правових досліджень. — Донецьк : Юго-Восток, 2009. — С. 28—36.
221. Подцерковный О. П. Денежные обязательства и расчетные правоотношения в Украине / О. П. Подцерковный. — Одесса : Студия «Негоциант», 2005. — 308 с.

222. Ракша Н. Процедури адміністративної відповідальності у сфері реалізації права громадян на освіту / Н. Ракша // Юридична Україна. — 2011. — № 3. — С. 56—59.
223. Про господарські товариства : Закон України від 19 вересня 1991 року № 1576—XII // Відомості Верховної Ради України. — 1991. — № 49. — Ст. 682.
224. Про акціонерні товариства : Закон України від 17 вересня 2008 року № 514—VI / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 2008. — № 50—51. — Ст. 384.
225. Про затвердження положення про порядок укладання або переукладання контракту з головою правління відкритого акціонерного товариства, холдингової компанії та державної акціонерної компанії і Типової форми контракту з головою правління ВАТ : Наказ Фонду державного майна України від 6 квітня 2000 року № 695 // Офіційний вісник України. — 2000. — № 20. — Ст. 845.
226. Принципы корпоративного управления : материалы семинара Организации экономического сотрудничества и развития. — Киев: Верховная Рада Украины, 2002. — С. 7—12.
227. Управление акционерным обществом (корпоративное управление) : пособие / Британский Фонд «Ноу-Хау», Проект «Массовая приватизация и послеприватизационное развитие в Украине». — Киев, 1999. — С. 28—36.
228. Кримінальний кодекс України : Закон України від 5 квітня 2001 року № 2341-III / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. — 2001. — № 25—26. — Ст. 131.
229. Турченко Е. И. Ответственность субъектов предпринимательской деятельности – граждан за нарушение законодательства о банкротстве / Е. И. Турченко // Відповідальність у сфері господарювання: сучасний стан і перспективи розвитку: зб. наук. праць / наук. ред. В. К. Мамутов;

НАН України, Ін-т економіко-правових досліджень. — Донецьк : Юго-Восток, 2009. — С. 138—148.

230. Кодекс законів про працю України: Закон УРСР від 10 грудня 1971 року № 322—VIII (зі змінами і доповненнями) // Відомості Верховної Ради України. — 1994. — № 50. — Ст. 375.
231. Родіна В. В. Процесуальний порядок застосування заходів юридичної відповідальності до учасників перевезень міським електротранспортом / В. В. Родіна // Наука і правоохорона. — 2011. — № 4. — С. 228—232.
232. Родіна В.В. Особливості господарсько-правової та іншої юридичної відповідальності підприємств міського електротранспорту / В.В. Родіна // Господарсько-правове та фінансово-правове забезпечення розвитку економіки України : Зб. тез Всеукр. наук.-практ. конф. «Господарсько-правове, цивільно-правове та фінансово-правове забезпечення розвитку економіки України». Частина перша (м. Донецьк, 25 листопада 2011 р.) / Ред. кол. М.Л. Шелухін, Б.В. Деревянко, В.В. Родіна. — Донецьк: Видавничий дім «Кальміус», 2011. — С. 187—191.

ДОДАТКИ:

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ ЮРИДИЧНИЙ ІНСТИТУТ

ДОПОВІДНА ЗАПИСКА

«Про удосконалення правового регулювання перевезення пасажирів

міським електричним транспортом»

(для Донецької міської ради)

**ПРО УДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ
ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ
МІСЬКИМ ЕЛЕКТРИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ**

Зростаюча аварійність в Україні взагалі, у містах зокрема, вимагає негайного розгляду питань, пов'язаних зі страхуванням життя і здоров'я пасажирів міського транспорту. У більшості випадків аварії трапляються не з вини водіїв засобів міського електро- та автотранспорту. Проте часто компенсаційні виплати покладаються на підприємства міського транспорту або на місцевий бюджет.

Зменшити витрати комунальних підприємств міського транспорту можливо за рахунок перекладення відшкодування збитків, завданих ДТП за участю їх транспортних засобів, на рахунок страховика. У випадку належності страхової компанії до комунальних підприємств її прибуток буде поповнювати бюджет територіальної громади.

Статтею 7 Закону України «Про страхування» визначено види обов'язкового страхування. Серед них пунктом 6 передбачено особисте страхування від нещасних випадків на транспорті.

При перевезенні пасажирів авіаційним, морським, річковим, залізничним та міжміським автомобільним транспортом їх життя і здоров'я підлягає обов'язковому страхуванню. Однак при перевезенні пасажирів таким самим автобусом чи мікроавтобусом або засобом міського електричного транспорту на відстань, що може бути більшою ніж при міжміському перевезенні, проте знаходиться в межах одного великого міста, їх життя та здоров'я не страхується. Це є невірним.

Згідно із нормами п. 6 ст. 7 Закону України «Про страхування», ст. 21 Закону України «Про транспорт», ст. 1 Закону України «Про міський електричний транспорт» обов'язкове страхування повинно поширюватися і на перевезення пасажирів авто- та електротранспортом.

Страховий платіж необхідно включити до вартості разового або місячного проїзного квитка. Додаткову оплату суми страхового платежу можна буде отримати внаслідок підвищення вартості проїзду. Страховий платіж при страхуванні життя та здоров'я пасажирів становить близько одного відсотка від вартості квитка, а часто і менше. Підвищення вартості разового проїзду на 1 чи 2 копійки через запровадження страхування викличе негативний соціальний ефект. Саме тому обов'язкове страхування життя і здоров'я пасажирів міського авто- та електротранспорту доцільно запроваджувати під час чергового підвищення вартості проїзду через об'єктивне здорожчання пального, електроенергії, запчастин, збільшення рівня оплати праці водіїв тощо. Технічно страхування повинно виглядати наступним чином:

1) людина - потенційний пасажир на вході до транспортного засобу буде купувати разовий проїзний квиток, до вартості якого буде включено страховий платіж. Не купивши квиток, не взявши його у кондуктора або

віддавши його кондуктору за кілька зупинок перед виходом, пасажир втратить можливість на відшкодування шкоди, завданої аварією його життю і здоров'ю;

2) на квитку має бути зазначено назву й адресу страхової компанії, може бути зазначено суму страхового платежу. Аналогічне є зараз на проїзних квитках у поїзді. У випадку аварії та завдання шкоди життю або здоров'ю пасажира його родичі або він особисто зможуть звернутися за вказаною адресою до страхової компанії або до її представництва у певному місті України з вимогою про відшкодування шкоди. Разовий або місячний проїзний квиток буде обов'язковим правопідтверджуючим документом серед документів, що додаються при зверненні до суду;

3) особи, які звільняються від оплати проїзду у міському авто- та електротранспорті, також повинні підлягати обов'язковому страхуванню:

їм слід надавати квитки з нульовою вартістю. Цей квиток повинен також містити назву й адресу страхової компанії. На місці вартості проїзду буде вказано «0 гривень», проте на місці суми страхового платежу може бути вказано, що пасажира застраховано на суму страхового платежу, яка дорівнює сумі, яку сплачують інші пасажири. У цьому випадку пасажири, які мають право чи пільгу на безоплатний проїзд, отримують право або пільгу на безоплатне страхування свого життя та здоров'я при проїзді у міському транспорті. У цьому випадку страхова компанія буде стикатися зі складнощами, пов'язаними з відшкодуванням їй із бюджету грошових сум, недоплачених пільговими категоріями пасажирів. Однак і страхові компанії, і комунальні підприємства міського електричного транспорту, і приватні перевізники засобами автомобільного транспорту за безкоштовними квитками будуть знати точну кількість перевезених пасажирів і точну суму грошової компенсації, яку можна вимагати з бюджету. На сьогодні визначити кількість безоплатних пасажирів можна лише за посередництва розрахункових способів. Запропоноване стимулюватиме державу до скасування безоплатного проїзду за рахунок підвищення пенсій, соціальних виплат та компенсації державним службовцям вартості їх проїзду.

Водій і кондуктор є зацікавленими у завищенні кількості пільгових пасажирів: можуть викидати або знищувати квитки, оскільки звітувати за них вирученими грошима не потрібно. Їхні підприємства будуть вимагати повернення з бюджету оплати вартості цих квитків, а страхові компанії – вартості страхових платежів. Можливість завищення кількості безоплатних квитків може стати аргументом державі на користь заміни безоплатного проїзду підвищенням соціальних стандартів;

4) страхова компанія буде обиратися органами місцевого самоврядування за правилами, аналогічними правилам для автоперевізників. Вона повинна мати свої представництва у більшості міст, в яких здійснює господарську діяльність. Або у кожному місті повинна бути своя державна, муніципальна або приватна страхова компанія, яка буде надавати послуги пасажирам міського транспорту. Представник страховика зможе бути присутнім на місці пригоди з метою встановлення осіб, які постраждали, характеру та

попереднього розміру завданої шкоди, надання попереднього висновку про наявність або відсутність причинного зв'язку між пригодою за участю транспортного засобу міського транспорту та завданою шкодою пасажирів, виявлення свідків події.

З метою виправлення ситуації зі страхуванням пасажирів авто- та електротранспорту у містах запропоновані доповнення до законів України «Про автомобільний транспорт» та «Про міський електричний транспорт».

Проект

ЗАКОН УКРАЇНИ

Про внесення доповнень

до Закону України «Про автомобільний транспорт»

та Закону України «Про міський електричний транспорт»

Верховна Рада України постановляє:

I. Внести до Закону України «Про автомобільний транспорт» наступні доповнення.

1. У частині 2 статті 5 після підпункту «захист прав споживачів під час їх транспортного обслуговування;» додати підпункт «забезпечення страхування життя і здоров'я споживачів під час їх транспортного обслуговування».

2. У частині 2 статті 7 після підпункту «забезпечувати укладання договору на автобусних маршрутах загального користування із автомобільним перевізником - переможцем конкурсу на міських, приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування, які не виходять за межі території області (внутрішньообласні маршрути), чи надання дозволу на приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування, які виходять за межі території області (міжобласні маршрути), та забезпечувати контроль за виконанням ним умов договору чи дозволу;» додати підпункт «забезпечувати укладання договору страхування життя і

здоров'я пасажирів на автобусних маршрутах загального користування зі страховою компанією - переможцем конкурсу на міських, приміських та міжміських автобусних маршрутах загального користування, які не виходять за межі території області (внутрішньообласні маршрути), та забезпечувати контроль за виконанням нею умов договору».

3. В останньому підпункті частини 2 статті 39 зі змістом «для пасажира - квиток на проїзд в автобусі та на перевезення багажу (для пільгового проїзду - посвідчення особи встановленого зразка)» у дужках після слова «зразка» додати слова «та квиток на проїзд в міському автобусі з нульовою ціною і зазначенням вартості страхування».

4. Додати статті 44¹; 45¹; 46¹ зі змістом:

«Стаття 44¹. Визначення умов страхування та проведення конкурсу

Організація проведення конкурсу та визначення умов страхування покладаються на органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування.

До обов'язкових умов конкурсу на страхування пасажирів належать:

визначена органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування обґрунтована максимальна сума страхових платежів, що стягуватимуться на певному маршруті (маршрутах) загального користування;

державні соціальні нормативи у сфері транспортного обслуговування та страхування населення.

Договір з переможцем конкурсу органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування укладають на строк від трьох до п'яти років.

Страхова компанія - переможець конкурсу повинна самостійно забезпечувати страхування пасажирів.

Для підготовки та проведення конкурсу органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування утворюють конкурсний комітет, до складу якого входять представники відповідних органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, територіальних органів центрального органу виконавчої влади з питань автомобільного транспорту, а також громадських організацій.

До конкурсного комітету не можуть входити представники суб'єктів господарювання - страхових компаній, які є учасниками конкурсу або які

діють на страховому ринку у сфері перевезень пасажирів і можуть впливати на прийняття рішень комітету.

Загальний порядок проведення конкурсів визначає Кабінет Міністрів України, особливості – органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування.

Стаття 45¹. Вимоги до страхових компаній, які допускаються до участі в конкурсі

У конкурсі на визначення страхової компанії, що надаватиме страхові послуги на автобусному маршруті загального користування, можуть брати участь страхові компанії, які мають ліцензію на страхування здоров'я та життя, зареєстровані та/або діють та/або мають представництва на території міста, в якому діє автобусний маршрут.

До участі в конкурсі не допускаються страхові компанії, які:

визнані банкрутами або щодо яких порушено справу про банкрутство чи ліквідацію як суб'єкта господарювання;

подали до участі в конкурсі документи, що містять недостовірну інформацію.

Стаття 46¹. Проведення конкурсу на страхування пасажирів на автобусному маршруті загального користування

Для участі в конкурсі на страхування пасажирів на автобусному маршруті загального користування страхова компанія подає конкурсному комітету такі документи:

заяву претендента встановленого зразка із зазначенням автобусного маршруту загального користування, на якому має намір надавати страхові послуги претендент;

нотаріально засвідчені копії установчих документів;

нотаріально засвідчену копію свідоцтва про державну реєстрацію суб'єкта підприємницької діяльності - страховика;

нотаріально засвідчену копію свідоцтва органу статистики про внесення відомостей про страхову компанію до Єдиного державного реєстру підприємств та організацій України;

нотаріально засвідчену копію ліцензії на право надання послуг зі страхування життя і здоров'я пасажирів;

засвідчену копію бухгалтерського балансу станом на 1 число місяця, в якому проводиться конкурс;

розрахунок умов здійснення страхової діяльності;

документ, що підтверджує внесення плати за участь у конкурсі.

При визначенні переможця конкурсу у розрахунок беруться два критерії – мінімальний розмір страхового платежу та максимальний розмір страхової виплати. В разі рівних пропозицій претендентів перевага надається страховій компанії, яка зареєстрована у місті, в якому здійснюються перевезення. У випадку рівності після цього – компанії, яка має більший статутний фонд.

Фінансування проведення конкурсу здійснюється органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування за рахунок коштів, внесених претендентами як плату за участь у конкурсі, а також за рахунок власних коштів.

Якщо конкурс не відбувся або переможця не було визначено, претендентам повертають плату за участь у конкурсі, а витрати на підготовку конкурсу відносять на рахунок органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування».

II. До Закону України «Про міський електричний транспорт» внести наступні доповнення.

1. У пункті 2 статті 7 після останнього підпункту «забезпечення захисту прав споживачів транспортних послуг» додати підпункт «забезпечення страхування життя та здоров'я споживачів транспортних послуг».

2. Пункт 3 статті 8 викласти у наступній редакції: «3. Місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування забезпечують реалізацію державної політики у сфері міського електричного транспорту, а також розробляють регіональні та місцеві програми його розвитку і забезпечують їх виконання, встановлюють тарифи на проїзд, організовують перевезення пасажирів та здійснюють контроль за ним, організують страхування пасажирів та здійснюють контроль за ним, встановлюють порядок справляння плати за проїзд, інформують населення про зміни, що стосуються надання транспортних послуг, забезпечують координацію роботи, пов'язаної з функціонуванням міського електричного транспорту та інших видів міського

транспорту, створюють належні дорожні умови для здійснення перевезень, реалізують заходи з розвитку, вдосконалення та облаштування маршрутної мережі, виконують інші функції щодо створення безпечних умов діяльності у сфері міського електричного транспорту згідно із законодавством.»¹.

3. Додати статті 21; 22; 23 зі змістом:

«Стаття 21. Визначення умов страхування та проведення конкурсу

Життя і здоров'я пасажирів підлягає обов'язковому страхуванню.

Організація проведення конкурсу та визначення умов страхування покладаються на органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування.

До обов'язкових умов конкурсу на страхування пасажирів належать:

визначена органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування обґрунтована максимальна сума страхових платежів, що стягуватимуться на певному маршруті (маршрутах) загального користування;

державні соціальні нормативи у сфері транспортного обслуговування та страхування населення.

Договір з переможцем конкурсу органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування укладають на строк від трьох до п'яти років.

Страхова компанія - переможець конкурсу повинна самостійно забезпечувати страхування пасажирів.

Для підготовки та проведення конкурсу органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування утворюють конкурсний комітет, до складу якого входять представники відповідних органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, територіальних органів центрального органу виконавчої влади з питань міського електричного транспорту загального користування, а також громадських організацій.

До конкурсного комітету не можуть входити представники суб'єктів господарювання - страхових компаній, які є учасниками конкурсу або які діють на страховому ринку у сфері перевезень пасажирів і можуть впливати на прийняття рішень комітету.

¹ У пункті виділено запропоноване доповнення.

Загальний порядок проведення конкурсів визначає Кабінет Міністрів України, особливості – органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування.

Стаття 22. Вимоги до страхових компаній, які допускаються до участі в конкурсі

У конкурсі на визначення страхової компанії, що надаватиме страхові послуги у сфері міського електричного транспорту загального користування, можуть брати участь страхові компанії, які мають ліцензію на страхування здоров'я та життя, зареєстровані та/або діють та/або мають представництва на території міста, в якому здійснюються перевезення міським електричним транспортом загального користування.

До участі в конкурсі не допускаються страхові компанії, які:

визнані банкрутами або щодо яких порушено справу про банкрутство чи ліквідацію як суб'єкта господарювання;

подали до участі в конкурсі документи, що містять недостовірну інформацію.

Стаття 23. Проведення конкурсу на страхування пасажирів на міському електричному транспорті загального користування

Для участі в конкурсі на страхування пасажирів на міському електричному транспорті загального користування страхова компанія подає конкурсному комітету такі документи:

заяву претендента встановленого зразка із зазначенням автобусного маршруту загального користування, на якому має намір надавати страхові послуги претендент;

нотаріально засвідчені копії установчих документів;

нотаріально засвідчену копію свідоцтва про державну реєстрацію суб'єкта підприємницької діяльності - страховика;

нотаріально засвідчену копію свідоцтва органу статистики про внесення до Єдиного державного реєстру підприємств та організацій України;

нотаріально засвідчену копію ліцензії на право надання послуг зі страхування життя і здоров'я пасажирів;

засвідчену копію бухгалтерського балансу станом на 1 число місяця, в якому проводиться конкурс;

розрахунок умов здійснення страхової діяльності;

документ, що підтверджує внесення плати за участь у конкурсі.

При визначенні переможця конкурсу у розрахунок беруться два критерії – мінімальний розмір страхового платежу та максимальний розмір страхової виплати. В разі рівних пропозицій претендентів перевага надається страховій компанії, яка зареєстрована у місті, в якому здійснюються перевезення. У випадку рівності після цього – компанії, яка має більший статутний фонд.

Фінансування проведення конкурсу здійснюється органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування за рахунок коштів, внесених претендентами як плату за участь у конкурсі, а також за рахунок власних коштів.

Якщо конкурс не відбувся або переможця не було визначено, претендентам повертають плату за участь у конкурсі, а витрати на підготовку конкурсу відносять на рахунок органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування».

Президент України

