

УДК 346.7:656.025.4

DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2019.9.10>**Аліса Мельник,***аспірантка кафедри господарського права і процесу
Національного університету «Одеська юридична академія»*

ОКРЕМІ ВИДИ АДМІНІСТРАТИВНО-ГОСПОДАРСЬКИХ САНКЦІЙ У СФЕРІ З ПЕРЕВЕЗЕННЯ КОНТЕЙНЕРНИХ ВАНТАЖІВ

У статті розглядається загальне визначення поняття «адміністративно-господарські санкції» та виділені основні ознаки, притаманні саме цим видам господарських санкцій.

Крім того, у статті визначені майнові та організаційно-правові адміністративно-господарські санкції у сфері перевезення контейнерних вантажів автомобільним, залізничним, морським та річковим транспортом, оскільки, як правило, перевезення вантажів у контейнерах здійснюється саме цими видами транспорту. До майнових адміністративно-господарських санкцій у сфері перевезення контейнерних вантажів відноситься адміністративно-господарський штраф, до організаційно-правових адміністративно-господарських санкцій – анулювання ліцензії, анулювання документа дозвільного характеру, обмеження або зупинення діяльності суб'єкта господарювання та ліквідація суб'єкта господарювання за рішенням суду.

На підставі огляду чинних законодавчих актів, окремих досліджень науковців та прикладів із юридичної практики визначені підстави застосування адміністративно-господарських санкцій до суб'єктів господарювання, що здійснюють діяльність із перевезення вантажів у контейнерах. До вказаних підстав застосування адміністративно-господарських санкцій відносяться: порушення суб'єктами господарювання, що здійснюють діяльність із перевезення вантажів у контейнерах транспортного законодавства, законодавства про захист економічної конкуренції, порушення ліцензійних та екологічних вимог, порушення порядку подання відповідної податкової звітності.

Також у статті визначені органи державної влади, уповноважені застосовувати адміністративно-господарські санкції до суб'єктів господарювання, що здійснюють перевезення контейнерних вантажів, та органи державної влади, які прямо не уповноважені застосовувати адміністративно-господарські санкції – для цього їм необхідно звернутися до суду з відповідним позовом.

Автор статті дійшов висновку, що відсутність у спеціальних законодавчих актах (які безпосередньо регулюють господарську діяльність із перевезення вантажів) адміністративно-господарських санкцій, що застосовуються до суб'єктів господарювання саме у сфері перевезення вантажів у контейнерах, можна вважати своєрідною гарантією невторгання держави у здійснення господарської діяльності цих суб'єктів господарювання та недопущення зловживання повноваженнями державними органами влади та органами місцевого самоврядування.

Ключові слова: перевезення, перевезення вантажів, контейнерні перевезення, господарські санкції, адміністративно-господарські санкції, майнові адміністративно-господарські санкції, організаційно-правові адміністративно-господарські санкції.

Постановка проблеми. Відповідно до ст. 216 Господарського кодексу України (далі – ГК України) учасники господарських відносин несуть господарсько-правову відповідальність за правопорушення у сфері господарювання шляхом застосування до правопорушників господарських санкцій на підставах і в порядку, передбачених цим Кодексом, іншими законами та договором.

Встановлюючи адміністративно-господарські санкції, законодавець перш за все мав на меті забезпечити публічний вплив економічного змісту на сферу господарської

діяльності. Питання застосування адміністративно-господарських санкцій викликає багато проблем на практиці, вирішення яких має теоретичне та практичне значення.

Загальні питання застосування адміністративно-господарських санкцій досліджували у своїх роботах В. Щербина, О. Вінник, О. Заярний, З. Татькова,

Е. Бекірова, Є. Янкова, Н. Берлач, І. Войтенко, А. Попова та ін.

Незважаючи на наявність окремих досліджень, адміністративно-господарські санкції, що застосовуються у правовідносинах

з перевезення контейнерних вантажів, залишаються практично недослідженими в юридичній науці.

Метою статті є визначення видів адміністративно-господарських санкцій у сфері перевезення контейнерних вантажів та підстав їх застосування.

Виклад основного матеріалу. Перед тим як перейти до викладу основного матеріалу, слід зазначити, що перевезення вантажів у контейнерах, як правило, здійснюється автомобільним, залізничним, морським та річковим транспортом. Надалі у статті буде розглянуто застосування адміністративно-господарських санкцій саме у цих видах перевезення вантажів.

Відповідно до ст. 238 ГК України адміністративно-господарські санкції визначаються як заходи організаційно-правового або майнового характеру, що можуть бути застосовані до суб'єктів господарювання уповноваженими органами державної влади або органами місцевого самоврядування за порушення встановлених законодавчими актами правил здійснення господарської діяльності, спрямовані на припинення правопорушення суб'єкта господарювання та ліквідацію його наслідків [1].

Виходячи з даного законодавчого визначення [2, с. 181; 3, с. 105], виділяють такі основні ознаки адміністративно-господарських санкцій: адміністративно-господарські санкції застосовуються до суб'єктів господарювання; адміністративно-господарські санкції за змістом є заходами майнового або організаційно-правового характеру; метою застосування адміністративно-господарських санкцій є припинення правопорушення суб'єкта господарювання та ліквідація його негативних наслідків; адміністративно-господарські санкції застосовуються уповноваженими органами державної влади або органами місцевого самоврядування; підставою застосування адміністративно-господарських санкцій є порушення встановлених законодавчими актами правил здійснення господарської діяльності.

У юридичній літературі адміністративно-господарські санкції поділяються на майнові та організаційно-правові [4, с. 181; 5, с. 5].

До майнових адміністративно-господарських санкцій у сфері перевезення контейнерних вантажів можна віднести:

1) адміністративно-господарський штраф. Так, відповідно до ст. 60 Закону України «Про автомобільний транспорт» [6] до основних видів правопорушень, за які застосовується адміністративно-господарський штраф щодо автомобільних пере-

візників вантажів, можна віднести: надання послуг із перевезень вантажів без оформлення документів, перелік яких визначений статтею 48 цього Закону; виконання нерезидентами України міжнародних перевезень вантажів без документів, перелік яких визначений статтею 53 цього Закону; перевезення нерезидентами України вантажів між пунктами, розташованими на території України, транспортними засобами, що належать іноземним перевізникам, та перевезення вантажів із третьої країни та/або в третю країну через територію України нерезидентами без дозволу Державної служби України з безпеки на транспорті (далі – ДСБТ; Укртрансбезпека); здійснення водіями міжнародних автомобільних перевезень без розпізнавальних знаків держави реєстрації транспортного засобу; невиконання перевізниками або їхніми представниками приписів органів державного контролю щодо усунення порушень транспортного законодавства.

Порядок застосування адміністративно-господарських штрафів у сфері перевезення автомобільного транспорту передбачений Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті» від 08.11.2006 р. № 1567 [7].

Стосовно застосування адміністративно-господарських штрафів у сфері перевезення вантажів залізничним транспортом можна зазначити наступне. Так, відповідно до Звіту антимонopolного комітету України (далі – АМК) про результати дослідження ринку перевезення вантажів залізничним транспортом за 2017–2018 роки від 17.01.2019 р. встановлено монополічне (домінуюче) становище АТ «Укрзалізниця» із часткою 100% на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом [8]. Цікаво, чому саме АТ «Укрзалізниця» офіційно визнана монополістом тільки у 2019 році, адже в минулих роках її монополічне становище існувало де-факто.

Органами Антимонopolного комітету України може бути накладений штраф на АТ «Укрзалізниця» в разі вчинення нею антиконкурентних узгоджених дій та у випадку зловживання монополічним (домінуючим) становищем.

Так, у ст. 52 Закону України «Про захист економічної конкуренції» передбачений перелік штрафів за порушення законодавства про захист економічної конкуренції [9].

У якості прикладу можна навести постанову Вищого господарського суду України від 26.04.2016 р., справа № 910/16430/14 із розгляду касаційної скарги Державної адміністрації залізничного транспорту України (Укрзалізниця), м. Київ (далі – Укрза-

лізниця), на рішення господарського суду м. Києва від 08.07.2015 та постанову Київського апеляційного господарського суду від 02.09.2015 зі справи № 910/16430/14 за позовом АМК до Укрзалізниці про стягнення з Укрзалізниці в доход державного бюджету України штрафу у сумі 100 000 000 грн. і пені у сумі 100 000 000 грн. та зобов'язання виконати рішення.

Виходячи з обставин, зазначених у постанові ВГСУ від 26.04.2016 р., підставою для стягнення з Укрзалізниці штрафу у сумі 100 000 000 грн. є Рішення АМК від 16.07.2013 р. № 576-р (далі – Рішення № 576-р), яким визнано, що дії Укрзалізниці, які полягають у зобов'язанні залізниць (Південної, Південно-Західної та Одеської) зазначати в перевізних документах перевезення зернових вантажів ТОВ СП «Нібулон» до станції Миколаїв-Вантажний як перевезення зернових вантажів на експорт (тобто з перетином державного кордону України) та донарахування і стягнення відповідної частки тарифу без належних обґрунтувань є порушенням, передбаченим частиною першою статті 13, пунктом 2 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монополією (домінуючим) становищем на загальнодержавному ринку перевезення вантажів транспортом загального користування, що призвело до ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання (ТОВ СП «Нібулон»), які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку. За зазначене порушення на Укрзалізницю накладено штраф у сумі 100 000 000 грн.

Пунктом 4 цього рішення Укрзалізниці зобов'язано розробити та затвердити механізм контролю за правильністю визначення вантажовласниками (вантажовідправниками тощо) призначення (найменування) вантажу (експорт або внутрішнє сполучення).

Відповідно до вищезазначеної постанови Вищого господарського суду України від 26.04.2016р., справа № 910/16430/14, оскаржувані судові рішення (у частині розгляду позовних вимог про стягнення штрафу з Укрзалізниці у сумі 100 000 000 грн. та зобов'язання виконати Рішення АМК № 576-р) підлягають залишенню без змін [10].

До організаційно-правових адміністративно-господарських санкцій у сфері перевезення контейнерних вантажів можна віднести:

1) анулювання ліцензії. Взагалі анулювання ліцензії є найпоширенішою адміністративно-господарською санкцією у сфері ліцензування. Ліцензування у сфері транспортних перевезень слугує допуском до

ринку транспортних послуг перевізників, що відповідають кадровим, організаційним та технологічним вимогам, які встановлені Ліцензійними умовами в залежності від виду транспорту, яким здійснюється перевезення контейнерних вантажів.

Відповідно до п. 24 ч. 1 ст. 7 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» у сфері перевезення вантажів ліцензуванню підлягає господарська діяльність із перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським, автомобільним, залізничним та повітряним транспортом, міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом [11].

Органом, уповноваженим на видачу ліцензій щодо здійснення перевезень небезпечних вантажів автомобільним та залізничним транспортом та міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом, є Укртрансбезпека; щодо здійснення перевезень небезпечних вантажів річковим, морським транспортом – Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація).

Оскільки в законодавчих актах, які регулюють відносини з перевезення вантажів, не зазначені окремі від загальних підстави для анулювання ліцензії на право провадження господарської діяльності з перевезення небезпечних вантажів автомобільним, залізничним, морським та річковим транспортом та міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом, то до суб'єктів господарювання, які здійснюють цю діяльність, застосовуються положення ст. 16 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» (Анулювання ліцензії) [11].

Серед науковців існує думка, що анулювання ліцензій необхідно здійснювати виключно у судовому порядку [12, с. 14]. У свою чергу, Ю. Бурило вказує, що судовий порядок анулювання ліцензій має як свої переваги (максимальна неупередженість розгляду справи, більш широкі процесуальні можливості щодо захисту своїх прав суб'єктом господарювання тощо), так і недоліки – високий ступінь формалізованості і, як наслідок, його тривалість і витратність. Тому абсолютизувати судовий порядок анулювання ліцензій все ж таки не варто. Натомість його слід застосовувати більш широко в окремих галузях (щодо окремих видів господарської діяльності), які мають стратегічне значення для економіки країни або ж суттєво впливають на задоволення потреб широких верств населення та значну кількість промислових споживачів [13].

На нашу думку, застосування анулювання ліцензій виключно у судовому порядку є недоречним. Але як альтернативний варіант судовий порядок анулювання ліцензій зможе мати успіх, коли судова система України повною мірою прийде у відповідність до сучасної європейської системи правосуддя з новим рівнем відповідальності та підзвітності суддів.

Також варто зазначити, що з 01.01.2019 р. припинив дію Закон України «Про тимчасові особливості здійснення заходів державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», яким встановлювався мораторій на проведення органами державного нагляду (контролю) планових заходів зі здійснення державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності. Із січня 2019 року планові перевірки відновилися відповідно до Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» від 05.04.2007 [14], який передбачає публікацію всіх планових заходів державного нагляду (контролю).

Згідно з наказом Державної служби України з безпеки на транспорті «Про затвердження річного плану здійснення заходів державного нагляду (контролю) Державної служби України з безпеки на транспорті на 2019 рік» від 29.11.2018 № 906 [15] та наказу Державної служби морського та річкового транспорту України «Про затвердження річного плану перевірки Державною службою морського та річкового транспорту України» від 30.11.2018 № 162 [16] предметами здійснення заходів державного нагляду (контролю) є: додержання ліцензіатами вимог ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення небезпечних вантажів автомобільним, залізничним, морським та річковим транспортом; міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом; додержання законодавства у сфері автомобільного та залізничного транспорту.

На наш погляд, повернення Державній службі України з безпеки на транспорті та Державній службі морського та річкового транспорту України можливості здійснення заходів державного нагляду (контролю) за додержанням ліцензійних вимог під час проведення суб'єктами господарювання відповідної господарської діяльності значно поліпшить позитивний вплив інструменту ліцензування як інструменту обмеження доступу на ринок транспортних послуг, метою якого є забезпечення якості цих послуг;

2) анулювання документа дозвільного характеру. Названа санкція хоч і прямо не зазначена в ГК України, але теж може бути віднесена до адміністративно-господарських

санкцій організаційно-правового характеру, оскільки перелік цих санкцій відповідно до ГК України не є вичерпним.

У разі здійснення дорожнього перевезення небезпечних вантажів суб'єкт господарської діяльності повинен отримати від органів Національної поліції документ дозвільного характеру, а саме: «Погодження маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів» (п. 97 Закону України «Про перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності» від 19.05.2011 р.) [17].

Відповідно до п. 5 ч. 7 Розділу II Порядку погодження та оформлення маршруту руху транспортного засобу під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів, затвердженого наказом Міністерства внутрішніх справ України від 04.08.2018 № 656, підставою для анулювання погодження маршруту руху транспортного засобу під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів є установлення факту зазначення в заяві та документах, що додаються до неї, недостовірної інформації [18]. Ця підстава анулювання документа дозвільного характеру є примусовою по відношенню до суб'єктів господарської діяльності, що здійснюють перевезення небезпечних вантажів.

Згідно з абзацем 5 ч. 7 ст. 4-1 Закону України «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності» від 06.09.2005 р. дозвільний орган, що видав документ дозвільного характеру, може звернутися до адміністративного суду з позовом про застосування заходу реагування у вигляді анулювання документа дозвільного характеру за наявності хоча б однієї з таких підстав: 1) встановлення факту надання в заяві про видачу документа дозвільного характеру та документах, що додаються до неї, недостовірної інформації; 2) здійснення суб'єктом господарювання певних дій щодо провадження господарської діяльності або видів господарської діяльності, на які отримано документ дозвільного характеру, з порушенням вимог законодавства, щодо яких дозвільний орган видавав припис про їх усунення з наданням достатнього часу для їх усунення. Законом можуть передбачатися інші підстави для анулювання документа дозвільного характеру [19].

Як убачається з вищевказаного, органи Національної поліції України не уповноважені самостійно застосовувати примусове анулювання документа дозвільного характеру – для цього їм необхідно звернутися до адміністративного суду з відповідним позовом;

3) обмеження або зупинення діяльності суб'єкта господарювання. У статті 239 ГК України однією з адміністративно-господарських

ських санкцій названо обмеження або зупинення діяльності суб'єкта господарювання [1].

Згідно із ч. 2 статті 246 ГК України в разі здійснення господарської діяльності з порушенням екологічних вимог діяльність суб'єкта господарювання може бути обмежена або зупинена Кабінетом Міністрів України, Радою міністрів Автономної Республіки Крим, а також іншими уповноваженими органами в порядку, встановленому законом. Підстави і порядок обмеження та зупинення діяльності суб'єктів господарювання, а також повноваження уповноважених органів приймати відповідні рішення встановлюються законом.

Метою вказаної адміністративно-господарської санкції є негайне припинення незаконної діяльності, попередження настання і ліквідація негативних наслідків.

Взагалі у юридичній літературі майже відсутні конкретні дослідження з приводу застосування цієї адміністративно-господарської санкції у сфері перевезення вантажів.

Д.К. Медведєв у своєму дослідженні запропонував удосконалити положення щодо визначення одного з видів адміністративно-господарських санкцій, а саме: обмеження діяльності з перевезення вантажів автомобільним транспортом – як встановленого законом заходу організаційно-правового характеру, застосовуваного до суб'єктів господарювання, які здійснюють діяльність із перевезення вантажів, за порушення вимог законодавства про автомобільний транспорт, що знаходить прояв у призупиненні аж до усунення виявлених порушень у роботі діяльності структурних підрозділів і транспортних засобів суб'єкта господарювання, або у випадку, коли призупинення роботи структурних підрозділів і транспортних засобів не усуває цих порушень, у призупиненні діяльності такого суб'єкта загалом [20, с. 150].

Із зазначеного визначення незрозуміло, за які саме порушення вимог законодавства про автомобільний транспорт може застосовуватися адміністративно-господарська санкція у вигляді обмеження діяльності з перевезення вантажів автомобільним транспортом та які саме органи державної влади або місцевого самоврядування можуть застосовувати цю санкцію.

Виходячи з положень ст. 246 ГК України, можна сказати, що вона також має загальний характер по відношенню до суб'єктів господарювання, які здійснюють перевезення контейнерних вантажів.

У ч. 2 ст. 246 ГК України прямо зазначено, що господарська діяльність може бути обмежена або зупинена уповноваженими

органами в порядку, встановленому законом у разі її здійснення з порушенням екологічних вимог [1].

Відповідно до ч. 2 ст. 10 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища» діяльність, що перешкоджає здійсненню права громадян на безпечне навколишнє природне середовище та інших їх екологічних прав, підлягає припиненню в порядку, встановленому цим Законом та іншим законодавством України [21]. Згідно із ч. 3 ст. 50 цього ж Закону діяльність фізичних та юридичних осіб, що завдає шкоди навколишньому природному середовищу, може бути припинена за рішенням суду [21].

А.О. Матвійчук, проаналізувавши ч. 1-2 ст. 246 ГК України, зробив кілька висновків [22, с. 15]. По-перше, ч. 1 ст. 246 ГК України, відповідно до якої забороняється здійснення будь-якої господарської діяльності, що загрожує життю і здоров'ю людей або становить підвищену небезпеку для довкілля, є здебільшого декларативною. По-друге, ГК України, на відміну від інших досліджуваних норм, не передбачає можливості припинення шкідливої діяльності, а лише її обмеження або зупинення, та й то лише в порядку та у випадках, передбачених законом. Ця норма є відсилочною, застосовується лише в поєднанні з нормами інших законів, які встановлюють підстави, порядок та повноваження конкретних органів виконавчої влади обмежувати чи зупиняти господарську діяльність. Водночас ця норма з урахуванням приписів Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», зокрема його новел, внесених Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо усунення обмежень у провадженні господарської діяльності» від 20.06.2013 № 353-VII, практично зводить нанівець можливості застосування ч. 2 ст. 10 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища» [21].

А.О. Матвійчук також зауважує, що згадані новели, зокрема щодо того, що повне або часткове зупинення виробництва (виготовлення) або реалізації продукції, виконання робіт, надання послуг допускається за постановою адміністративного суду, ухваленою за результатами розгляду позову органу державного нагляду (контролю) щодо застосування заходів реагування, мали вкрай негативні відгуки ще на стадії підготовки законопроектів. Згідно з висновком Головного науково-експертного управління від 17.04.2013 прийняття законопроектів в запропонованому вигляді було визнано недоцільним, зокрема на тій підставі, що має

місце перенесення функцій контролю з виконавчої гілки влади на судову, що суперечить закріпленому в Конституції України принципу поділу влади на три гілки [23].

Отже, можна сказати, що така адміністративно-господарська санкція, як обмеження або зупинення господарської діяльності у сфері перевезення контейнерних вантажів автомобільним, залізничним, морським та річковим транспортом, може здійснюватися у судовому порядку, що, на нашу думку, є цілком доцільним, оскільки якщо державні органи або органи місцевого самоврядування будуть прямо уповноважені на застосування такого обмеження, то їхні дії можуть привести до зупинення важливих складових частин транспортної системи України.

Також варто зазначити, що адміністративно-господарська санкція у вигляді обмеження або зупинення діяльності суб'єкта господарювання практично не застосовується на практиці, а у сфері перевезення контейнерних вантажів не застосовується взагалі, що ще раз підтверджує декларативний характер ст. 246 ГК України. Крім того, станом на сьогодні існує заборона ввезення в Україну транспортних засобів, зокрема вантажних автомобілей екологічного стандарту нижче Євро-2 - Євро-5.

Так, відповідно до ст. 3 Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів» від 06.07.2005р. [24], документом, що засвідчує відповідність транспортних засобів вимогам технічних регламентів та національних стандартів, є сертифікат або інший документ про підтвердження відповідності, виданий згідно із законодавством України, що вказує, якому саме рівню екологічних норм відповідає за конструкцією транспортний засіб («ЄВРО-2» – «ЄВРО-6» або іншому рівню). Позначення рівня екологічних норм, якому відповідає транспортний засіб, має бути внесено до свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу.

Вищенаведене дає можливість зробити висновок, що необхідність проходження сертифікації транспортного засобу та отримання сертифіката відповідності слугує певним фільтром та хоч мінімально попереджує здійснення господарської діяльності з порушенням екологічних вимог у подальшому;

4) ліквідація суб'єкта господарювання за рішенням суду. Вказана адміністративно-господарська санкція, передбачена в разі здійснення суб'єктом господарювання діяльності, що суперечить закону чи його установчим документам [25] (ч. 1 ст. 247 ГК України).

Виходячи з аналізу ст. 247 ГК України, можна зазначити, що мова йде про примусову ліквідацію суб'єкта господарювання на підставі судового рішення, яка тягне за собою проведення процедури державної реєстрації припинення юридичної особи.

У старій редакції Закону України «Про державну реєстрацію юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців» від 15.03.2003 був встановлений чіткий перелік підстав примусової ліквідації юридичних осіб. Так, відповідно до ч. 2 ст. 38 старої редакції Закону підставами для постановлення судового рішення щодо припинення юридичної особи, що не пов'язане з банкрутством юридичної особи, були: визнання судом недійсною державної реєстрації юридичної особи через допущені під час її створення 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 у Єдиному державному реєстрі запису про відсутність юридичної особи за вказаним її місцезнаходженням та ін.

Нова редакція Закону України «Про державну реєстрацію юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань» [26] не визначає підстави та порядок примусової ліквідації за рішенням суду.

Як зазначає Л.Д. Руденко, виключення такого переліку із Закону України «Про державну реєстрацію юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань» створило певний правовий вакуум щодо підстав примусової ліквідації [27, с. 208].

Відповідно до ст. 59 ГК України припинення суб'єкта господарювання здійснюється відповідно до закону.

Є.В. Петров зауважує, що примусове припинення (ліквідацію) господарського товариства можна розглядати як захід відповідальності суб'єкта господарювання за протиправну поведінку, а саме адміністративно-господарську санкцію (ст. 239 ГК України). Такої ж позиції дотримується й Вищий адміністративний суд, який в ухвалі від 08.11.2011, справа

№ К/9991/40455/11, указав, що припинення (ліквідація) суб'єкта господарювання через порушення ним порядку подання податкової звітності є заходом юридичної відповідальності [28, с. 111]. При цьому, як слушно вказує О.Р. Зельдіна, рішення про

примусову ліквідацію господарських товариств може приймати лише суд. Органи державної влади та місцевого самоврядування, які можуть лише ініціювати припинення товариства шляхом звернення до суду, таких повноважень не мають, що зумовлено необхідністю гарантувати права суб'єктів господарювання від втручання з боку державних органів [29, с. 68].

Таким чином, можна сказати, що суб'єкт господарювання, який здійснює перевезення контейнерних вантажів, може бути примусово ліквідований на підставі рішення суду у випадках встановлених законом. Але однією з проблем щодо застосування адміністративно-господарської санкції у вигляді ліквідації суб'єкта господарювання за рішенням суду є відсутність в законодавстві чітких підстав для звернення органів державної влади або місцевого самоврядування з позовом про припинення юридичної особи.

Із цього приводу слушно зазначає Л.В. Дорошенко, а саме що після прийняття нової редакції Закону України «Про державну реєстрацію юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань» судова практика характеризується відсутністю єдиного підходу до вирішення справ про припинення юридичної особи. Відсутність чітких підстав примусової ліквідації та визначеного в законі кола суб'єктів, які уповноважені ініціювати припинення юридичних осіб, зумовлюють відсутність реакції держави на здійснення юридичними особами правопорушень у сфері господарської діяльності [30, с. 65].

Висновки

Таким чином, адміністративно-господарські санкції у сфері перевезення контейнерних вантажів поділяються на майнові та організаційно-правові. До майнових адміністративно-господарських санкцій у сфері перевезення контейнерних вантажів відноситься адміністративно-господарський штраф, а до організаційно-правових – анулювання ліцензії, анулювання документа дозвільного характеру, обмеження або зупинення діяльності суб'єкта господарювання та ліквідація суб'єкта господарювання за рішенням суду.

Підставами для застосування перелічених адміністративно-господарських санкцій до суб'єктів господарювання, що здійснюють перевезення контейнерних вантажів, є порушення ними транспортного законодавства, законодавства про захист економічної конкуренції, порушення ліцензійних та екологічних вимог, порушення порядку подання податкової звітності.

Також варто зазначити, що більшість адміністративно-господарських санкцій застосовуються до суб'єктів господарювання у сфері перевезення контейнерних вантажів у загальному порядку. На нашу думку, відсутність таких адміністративно-господарських санкцій у спеціальних законодавчих актах можна вважати своєрідною гарантією невтручання держави у здійснення господарської діяльності суб'єктів господарювання та недопущення зловживання повноваженнями державними органами та органами місцевого самоврядування.

Список використаних джерел:

1. Господарський кодекс України: затверджений Законом України від 16 січня 2003 року № 436-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. №№ 18, 19-20, 21-22. Ст. 144.
2. Віхрова І.О. Адміністративно-господарські санкції як заходи господарсько-правової відповідальності. *Часопис Київського університету права*. 2015. № 2. С. 151–155.
3. Добрянська Н.В. Правова природа адміністративно-господарських санкцій. *Юридична наука*. 2011. № 3. С. 104–110.
4. Щербина В.С. Адміністративно-господарські санкції в системі заходів господарсько-правової відповідальності. *Вісник господарського судочинства*. 2006. № 2. С. 180–185.
5. Татькова З.Ф. Підстави, види та форми господарсько-правової відповідальності: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04; Ін-т економіко-правових досліджень НАН України. Донецьк, 2010. 19 с.
6. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 № 2344-III / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 22. Ст. 105.
7. Порядок здійснення державного контролю на автомобільному транспорті: затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 08.11.2006 р. № 1567
8. Звіт АМК про результати дослідження ринку перевезення вантажів залізничним транспортом за 2017-2018 роки. 2019. URL: <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document;jsessionid=1C7BC10AB6E678C26C0F4767EDA2BD24.app2?id=147166&schema=main>.
9. Про захист економічної конкуренції: Закон України від 11.01.2001 № 2210-III / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 12. Ст. 64.
10. Постанова Вищого господарського суду України від 26.04.2016 р., справа № 910/16430/14. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/57430487>.
11. Про ліцензування видів господарської діяльності: Закон України від 02.03.2015 № 222-VIII / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 23. Ст. 158.

12. Бекірова Е.Е. Правове регулювання ліцензування певних видів господарської діяльності : автореф. дис. канд. юрид. наук : 12.00.04 ; НАН України. Ін-т економіко-правових досліджень. Донецьк, 2006. 20 с.
13. Бурило Ю.П. Щодо вдосконалення адміністративно-господарських санкцій в інформаційному секторі економіки. *Юрист України*. 2013. № 2(23). С. 119–125.
14. Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності : Закон України від 05.04.2007 № 877-V / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2007. № 29. Ст. 389.
15. Про затвердження річного плану здійснення заходів державного нагляду (контролю) Державної служби України з безпеки на транспорті на 2019 рік : наказ затверджений Державною службою України з безпеки на транспорті від 29.11.2018 № 906. URL : <http://dsbt.gov.ua/storinka/nakaz-ukrtransbezpeky-no-906-vid-29112018-pro-zatverdzhennya-richnogo-planu-zdiysnennya>.
16. Про затвердження річного плану перевірки Державною службою морського та річкового транспорту України : наказ затверджений Державною службою морського та річкового транспорту України від 30.11.2018 № 162. URL : https://cdn.inspections.gov.ua/sign_2019/533/2018.pdf.
17. Про перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності : Закон України від 19.05.2011 № 3392-VI / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 47. Ст. 532
18. Порядок погодження та оформлення маршруту руху транспортного засобу під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів : затверджений наказом Міністерства внутрішніх справ України від 04.08.2018 № 656
19. Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності : Закон України від 06.09.2005. № 2806-IV / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 48. Ст. 483
20. Медведєв Д.К. Адміністративно-правові засади перевезення вантажів автомобільним транспортом : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 ; Акад. упр. МВС України. Київ, 2010. 206 с.
21. Про охорону навколишнього природного середовища : Закон України від 25.06.1991 № 1264-XII / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 1991. № 41. Ст. 546
22. Матвійчук А.О. Припинення діяльності, що завдає шкоди довкіллю, як спосіб захисту особистого немайнового права на безпечне для життя і здоров'я навколишнє природне середовище. *Юридична наука*. 2014. № 2. С. 7–23.
23. Висновок Головного науково-експертного управління від 17.04.2013 на проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо усунення обмежень у провадженні господарської діяльності». URL : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=46421.
24. Про деякі питання ввезення на митну територію України та проведення першої державної реєстрації транспортних засобів : Закон України від 06.07.2005 № 2739-IV / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 34. Ст. 435
25. Щербина В.С. Адміністративно-господарські санкції організаційно-правового характеру: проблеми застосування. *Університетські наукові записки*. 2006. № 1. С. 138–144.
26. Про державну реєстрацію юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань : Закон України від 15.05.2003 № 755-IV / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 31-32. Ст. 263.
27. Руденко Л.Д. До питання про примусову ліквідацію суб'єкта господарювання за рішенням суду [Текст]. Міжгалузеві зв'язки цивільного, господарського та трудового права: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 28 вересня 2017 року): у 2-х ч. Кривий Ріг : ДЮО МВС України, 2017. Ч. 1. С. 208–213.
28. Петров Є.В. Окремі питання ліквідації юридичних осіб. *Юридичний вісник*. Повітряне і космічне право. 2016. № 4. С. 109–115. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npna_2016_4_20.
29. Зельдина Е.Р. Правовые вопросы развития кодифицированных норм о ликвидации субъектов хозяйствования. *Економіка та право*. 2010. № 3. С. 67–69.
30. Дорошенко Л. Стан та перспективи розвитку законодавства про ліквідацію юридичної особи. *Підприємництво, господарство і право*. 2017. № 3. С. 64–68. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pgip_2017_3_15.

The article deals with the general definition of the term “administrative and economic sanctions” and highlights the main features inherent in these types of economic sanctions.

The article defines property and organizational and legal administrative and economic sanctions in the field of transportation of container cargoes by road, rail, sea and river transport, since, as a rule, transportation of cargo in containers is carried out by these types of transport. Proprietary administrative and economic sanctions in the sphere of container cargo transportation include administrative and economic fines; cancellation of a permit document; restriction or suspension of the business entity and liquidation of the business entity by court decision.

On the basis of the review of the current legislative acts, individual researches of scientists and examples of legal practice, the grounds for applying administrative and economic sanctions to economic entities engaged in the activity of cargo transportation in containers are determined. The mentioned grounds for

applying administrative and economic sanctions include: violation of transport legislation, legislation on protection of economic competition, violation of licensing and environmental requirements, violation of the procedure for filing tax reports.

Also, the article identifies state authorities directly empowered to apply administrative and economic sanctions and public authorities that are not directly empowered to apply administrative and economic sanctions, for this they need to go to court with a corresponding lawsuit.

The author of the article came to the conclusion that the absence of administrative and economic sanctions applied to economic entities in the sphere of cargo transportation in containers in the special legislative acts can be considered as a kind of guarantee that the state does not interfere in the economic activity of these economic entities and prevent abuse powers of state and local self-government bodies.

Key words: transportation, cargo transportation, container transportation, economic sanctions, administrative and economic sanctions, property administrative and economic sanctions, organizational and legal administrative and economic sanctions.