

пертиз, предоставлення діаметрально протиположних висновків.

*Таким образом, предлагается на стадии подготовки материалов дела о защите неимущественных прав субъектов хозяйствования к рассмотрению в суде первой инстанции, определяя круг лиц, принимающих участие в деле о защите прав на знаки для товаров и услуг, привлечь к участию не только Государственный департамент интеллектуальной собственности, но и лиц, на имя которых выдано свидетельство на данный знак, и потребовать от департамента материалы заявки на регистрацию соответствующего знака. Обосновано, что применение мер по обеспечению иска в делах о защите неимущественных прав субъектов хозяйствования целесообразно лишь в случаях, когда суд имеет дело с установленным фактом незаконности использования этих прав. Все вопросы, связанные с назначением экспертизы по рассматриваемой категории дел, определением предмета иска и возражениями против него, наполненностью дела доказательным материалом предлагается разрешать в ходе предварительного судебного заседания с участием представителей сторон.*

Это будет способствовать принятию решения по делу в первом же судебном заседании, т. е. выполнению задач хозяйственного судопроизводства с меньшими затратами усилий и времени.

### Література

1. Хозяйственный процессуальный кодекс Украины от 6 ноября 1991 г. // Відомості Верховної Ради України. — 1992. — № 6. — Ст. 56.
2. Постановление Кабинета Министров Украины от 20. 06. 2000 г. № 997 «Об утверждении Положения о Государственном департаменте интеллектуальной собственности» // Офіційний вісник України. — 2000. — № 25. — Ст. 1060.
3. Оглядовий лист Вишого господарського суду України від 22.01.2007 р. № 01-8/24 «Про практику застосування господарськими судами законодавства про захист прав на знаки для товарів і послуг (торговельні марки)» // Вісник господарського судочинства. — 2007. — № 2. — С. 24–47.
4. Оглядовий лист Вишого господарського суду України від 17.04.2006 р. № 01-8/847 «Про практику застосування господарськими судами законодавства про захист прав на знаки для товарів і послуг (торговельні марки)» // Вісник господарського судочинства. — 2006. — № 4. — С. 40–76.
5. Проект Господарського процесуального кодексу України // Лист Верховного суду України від 07.02.2008 р. № 201-539/0/8-08.

*Представлена в редакцію 17.11.2008 г.*

УДК 656.091:347.77.043

**М.О. Вебер,**

*юрисконсульт*

*ОАО «Комсомольское рудоуправление»,  
г. Комсомольское*

### ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ: ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

В настоящее время лицензирование хозяйственной деятельности является одним из рычагов государственного регулирования и способом поддержания экономической системы общества в стабильном состоянии. Ведь лицензирование — это не просто формальное получение разрешительного документа на право осуществления определенного вида хозяйственной деятельности, а процесс, позволяющий установить способность субъекта хозяйствования эффективно осуществлять эту деятельность и его соответствие законодательно закрепленным критериям (лицензионным условиям).

С целью регулирования хозяйственных отношений, возникающих в процессе лицензирования, в

Украине действует ряд законов и подзаконных нормативных актов. Тем не менее, в ходе практической деятельности возникают ситуации, при которых действующее законодательство Украины о лицензировании либо вообще не содержит требуемой нормы, либо может толковаться неоднозначно. Возможность неоднозначного толкования отдельных норм законодательства Украины о лицензировании приводит к возникновению у субъектов хозяйствования необходимости отстаивать свои интересы в судебном порядке.

Безусловно, проблемы законодательного регулирования процесса лицензирования и исследование возникающих при этом хозяйственных правоотношений уже отражались в научных работах не-

© М.О. Вебер, 2008

## Проблемы развития законодательства Украины

которых авторов, в частности, данной тематике посвящены работы Э. Бекировой [1, 2, 3, 4], М. Городзинской [5], А. Домашенко [6], А. Колесник [7], П. Пальчук [8], Л. Шестак [9], А. Шпомер [10].

Однако автору статьи в ходе своей работы в качестве юрисконсульта горного предприятия ОАО «Комсомольское рудоуправление» пришлось столкнуться с проблемной ситуацией, которая законодательно не урегулирована надлежащим образом и не освещена на научном уровне. Намерение рассмотреть возникшую ситуацию предопределило цель данной работы.

*Целью статьи является выявление на основании анализа практической деятельности предприятия и судебной практики причин возникновения проблемных ситуаций в ходе применения отдельных норм законодательства Украины о лицензировании; рассмотрение научной литературы и законодательной базы по исследуемому вопросу; установление спорных норм законодательства Украины о лицензировании и предложение возможных путей их усовершенствования.*

В частности, недостатки Закона Украины «О лицензировании определенных видов хозяйственной деятельности» от 01.06.2000 г. № 1775-III [11] проявились при определении законности требований органов транспортной прокуратуры и государственной налоговой службы о получении горным предприятием лицензии на перевозку железнодорожным транспортом по собственным подъездным путям грузов, поступающих как в адрес этого предприятия, так и в адрес контрагентов.

Свои требования контролирующие органы обосновывали пунктом 35 ст. 9 вышеуказанного Закона, в соответствии с которым лицензированию подлежит деятельность по предоставлению услуг перевозки грузов железнодорожным транспортом. При этом, по мнению прокуратуры, ввиду отсутствия у предприятия лицензии на осуществление деятельности по предоставлению услуг перевозки грузов железнодорожным транспортом, договор на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути, заключенный между предприятием и Железной дорогой, является недействительным.

Точка в спорной ситуации была поставлена Хозяйственным судом Донецкой области, который своим решением от 18.03.2008 г. по делу № 21/284пд отказал в удовлетворении иска Иловайского транспортного прокурора, поданного в интересах государства в лице Государственной налоговой инспекции в Старобешевском районе о признании недействительным договора на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути ОАО «Комсомольское рудоуправление» при станции Каракуба Донецкой железной дороги, заключенного между ОАО «Комсомольское рудоуправление» и ГП «Донецкая железная дорога» [12].

Суть возражений ответчика ОАО «Комсомольское рудоуправление» на исковые требования Иловайской транспортной прокуратуры заключалась в следующем. Согласно Закону Украины «О лицензировании определенных видов хозяйственной деятельности» лицензированию подлежит деятельность по предоставлению услуг перевозки грузов железнодорожным транспортом. Из содержания этой нормы очевидно, что лицензированию подлежит деятельность по предоставлению услуг перевозки грузов сторонним организациям, которая в силу требований Хозяйственного кодекса Украины (ст. 307) должна осуществляться на основании договоров перевозки и удостоверяться составлением товарно-транспортной накладной [13]. Однако ОАО «Комсомольское рудоуправление» не предоставляло указанные услуги сторонним организациям и не заключало договоры перевозки, т. е. отношения, возникающие при эксплуатации предприятием собственного подъездного пути, в том числе с контрагентами, никаким образом не укладываются в схему отношений договора перевозки: грузоотправитель – железная дорога – грузополучатель. Закон Украины «О транспорте» (ст. 8) устанавливает, что отдельные виды деятельности в сфере транспорта подлежат лицензированию. Одновременно ч. 4 ст. 2 этого же Закона предусмотрено, что действие закона Украины «О транспорте» не распространяется на транспорт, который осуществляет технологические перевозки только на территории предприятия. Подъездные пути – это железнодорожные пути, которые предназначены для транспортного обслуживания одного или нескольких предприятий во взаимодействии с железнодорожным транспортом общего пользования. Подъездные пути ОАО «Комсомольское рудоуправление» находятся на балансе предприятия и расположены в пределах его земельного отвода. Следовательно, перевозка грузов по собственным подъездным путям осуществляется исключительно по территории предприятия и в силу ч. 4 ст. 2 Закона Украины «О транспорте» не требует получения лицензии. Не согласившись с позицией прокуратуры, предприятие также настаивало на том, что оно не относится к предприятиям железнодорожного транспорта, деятельность по предоставлению услуг перевозки грузов железнодорожным транспортом по путям общего пользования не осуществляет, в связи с чем нет необходимости получения лицензии на предоставление услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом и отсутствуют основания для признания недействительным договора на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути.

В качестве обоснования своего решения Хозяйственный суд Донецкой области привел следующие доводы.

## Проблеми розвитку законодавства України

Согласно п. 35 ст. 9 Закона Украины «О лицензировании определенных видов хозяйственной деятельности» лицензированию подлежит такой вид хозяйственной деятельности, как предоставление услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом. В указанном законе термин «хозяйственная деятельность» употребляется в значении – любая деятельность, в том числе предпринимательская, юридических лиц, а также физических лиц – субъектов предпринимательской деятельности, связанная с производством (изготовлением) продукции, торговлей, предоставлением услуг, выполнением работ. При этом толкование термина «перевозка грузов» не дано.

Гражданским кодексом Украины определено, что: перевозка грузов, пассажиров, багажа, почты осуществляется по договору перевозки (ч. 1 ст. 908 ГК);

по договору перевозки одна сторона (перевозчик) обязуется доставить вверенный ей другой стороной (отправителем) груз в пункт назначения и выдать его лицу, которое имеет право на получение груза (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (ч. 1 ст. 909 ГК);

заключение договора перевозки груза подтверждается составлением транспортной накладной (ч. 3 ст. 909 ГК);

общие условия перевозки определяются Гражданским кодексом Украины, другими законами, транспортными кодексами (уставами), другими нормативно – правовыми актами и правилами, которые принимаются в соответствии с ними (ч. 2 ст. 908 ГК) [14].

Согласно ч. 1 ст. 306 Хозяйственного кодекса Украины перевозка грузов – это хозяйственная деятельность, связанная с перемещением продукции производственно-технического назначения и изделий народного потребления железными дорогами, автомобильными дорогами, водными и воздушными путями, а также транспортировка продукции трубопроводами.

Субъектами отношений перевозки грузов являются перевозчики, грузоотправители и грузополучатели (ч. 2 ст. 306 ХК).

По договору перевозки груза одна сторона (перевозчик) обязуется доставить вверенный ей другой стороной (грузоотправителем) груз в пункт назначения в установленный законодательством или договором срок и выдать его уполномоченному на получения груза лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (ч. 1 ст. 307 ХК). Договор перевозки груза заключается в письменной форме. Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением перевозного документа (транспортной накладной) в соответствии с требованиями

законодательства (ч. 2 ст. 307ХК). Перевозчики обязаны обеспечивать грузоотправителей бланками перевозных документов в соответствии с правилами осуществления соответствующих перевозок.

Уставом железных дорог регламентируются порядок заключения договоров, организация и основные условия перевозок грузов, пассажиров, багажа, грузобагажа и почты, основные положения эксплуатации железнодорожных подъездных путей, а также взаимоотношения железных дорог с другими видами транспорта.

Действие Устава распространяется на перевозки железнодорожным транспортом грузов, пассажиров, багажа, грузобагажа и почты, в том числе на перевозку грузов, погрузку и разгрузку которого происходит на железнодорожных подъездных путях независимо от форм собственности, которые не принадлежат к железнодорожному транспорту общего пользования (ст. 3).

Согласно ст. 6 Устава железных дорог Украины накладная – это основной перевозной документ установленной формы, оформленный в соответствии с этим Уставом и правилами и переданный железной дороге отправителем вместе с грузом. Накладная является обязательной двухсторонней письменной формой соглашения на перевозку груза, которое заключается между отправителем и железной дорогой в пользу третьей стороны – получателя. Накладная одновременно является договором залога груза для обеспечения гарантии внесения надлежащей перевозной платы и других платежей за перевозку. Накладная сопровождает груз на всем пути перевозки до станции назначения.

Закон Украины «О транспорте» (ст. 8) устанавливает, что отдельные виды деятельности в отрасли транспорта подлежат лицензированию. В то же время ч. 4 ст. 2 этого Закона предусматривает, что действие Закона Украины «О транспорте» не распространяется на транспорт, который осуществляет технологические перевозки только на территории предприятия.

Отношения предприятий железнодорожного транспорта с собственниками железнодорожных подъездных путей, порядок и условия эксплуатации этих путей, оборота подвижного состава, который не принадлежит к железнодорожному транспорту общего пользования, определяются Уставом железных дорог Украины и заключенными на его основании договорами (ч. 1 ст. 21 Закона Украины «О железнодорожном транспорте»).

Ответчик по делу № 21/284пд ОАО «Комсомольское рудоуправление» является собственником подъездного пути, который примыкает к пути станции «Каракуба» Донецкой железной дороги и обслуживается собственными локомотивами предприятия.

## Проблемы развития законодательства Украины

В соответствии со ст. 64 Устава железных дорог Украины к железнодорожным подъездным путям принадлежат пути, соединенные с общей сетью железных дорог непрерывной реечными путями, и которые принадлежат предприятием, предпринимателям, организациям и учреждениям независимо от формы собственности, а также гражданам – субъектам предпринимательской деятельности.

Согласно п. 6 ч. 1 ст. 1 Закона Украины «О железнодорожном транспорте» подъездные пути – это железнодорожные пути, предназначенные для транспортного обслуживания одного или нескольких предприятий, организаций и учреждений при взаимодействии с железнодорожным транспортом общего пользования.

В соответствии с требованиями ст. 71 Устава железных дорог Украины взаимоотношения железной дороги с предприятием, порядок и условия эксплуатации железнодорожных подъездных путей определяются договором. Порядок подачи и уборки вагонов и контейнеров на железнодорожные подъездные пути устанавливаются договором на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути (договором на подачу и уборку вагонов).

В соответствии с договором, заключенном между ГП «Донецкая железная дорога» и ОАО «Комсомольское рудоуправление» на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути ОАО «Комсомольское рудоуправление» при станции Каракуба Донецкой железной дороги, осуществлялась эксплуатация указанного подъездного пути и обслуживание собственными локомотивами.

Порядок обслуживания контрагентов – предприятий, имеющих в пределах подъездного пути другого предприятия свои склады или подъездные пути, которые к нему примыкают, устанавливается договорами, которые заключаются без участия Железной дороги, непосредственно между контрагентами и предприятием, которому принадлежит подъездной путь (ст. 73 Устава железных дорог Украины).

Железнодорожный путь ОАО «Каракубское хлебоприемное предприятие» (контрагента) примыкает к пути ОАО «Комсомольское рудоуправление».

Согласно договору, заключенному между ОАО «Комсомольское рудоуправление» и ОАО «Каракубское хлебоприемное предприятие» на железнодорожное обслуживание ОАО «Каракубское хлебоприемное предприятие», ОАО «Комсомольское рудоуправление» осуществляло подачу и уборку вагонов (маневровые работы) по собственным подъездным путям собственным локомотивом.

Маневровая работа – любое перемещение подвижного состава железнодорожного транспорта станционными и другими путями для обеспечения поездной работы и производственной деятельнос-

ти предприятий (ч. 3 Инструкции движения поездов и маневровой работы на железных дорогах Украины, утвержденной приказом Министерства транспорта и связи № 507 от 31.08.2005 г.).

Учитывая изложенное, суд пришел к выводу, что договор на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути, заключенный между ОАО «Комсомольское рудоуправление» и ГП «Донецкая железная дорога», и договор на железнодорожное обслуживание, заключенный между ОАО «Комсомольское рудоуправление» и ОАО «Каракубское хлебоприемное предприятие», не являются договорами перевозки грузов. Деятельность ОАО «Комсомольское рудоуправление» направлена на выполнение оспариваемого прокурором договора, в частности относительно приема от железной дороги и осуществления подачи и уборки вагонов (маневровые работы) в адрес ОАО «Каракубское хлебоприемное предприятие» по собственным подъездным путям, что не является предоставлением услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом, а поэтому согласно действующему законодательству Украины не требует получения лицензии на перевозку грузов железнодорожным транспортом.

Безусловно, данное решение суда подтверждает правомерность позиции субъекта хозяйствования, однако его принятие стало возможным только в результате всестороннего комплексного исследования судом законодательства Украины по рассматриваемому вопросу.

*Выводы.* Во избежание неоднозначного толкования норм о лицензировании и дальнейшего возникновения спорных ситуаций, ставящих крупные горнодобывающие предприятия, практически каждое из которых имеет в пределах собственных подъездных путей контрагентов, под угрозу обоснованного применения к ним административно-хозяйственных санкций, представляется целесообразным внести изменения в Закон Украины «О лицензировании определенных видов хозяйственной деятельности», уточнив термин «предоставление услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом» относительно круга субъектов, предоставляющих эти услуги, территории осуществления перевозок и критериев разграничения понятий «перевозка грузов» и «работы по подаче и уборке вагонов».

### Литература

1. Бекирова Э. Правоотношения в сфере лицензирования определенных видов хозяйственной деятельности // Предпринимательство, хозяйство и право. – 2004. – № 12. – С. 87–90.
2. Бекирова Э. Понятие и сущность лицензирования определенных видов хозяйственной деятельности // Предпринимательство, хозяйство и право. – 2004. – № 11. – С. 117–120.

## Проблеми розвитку законодавства України

3. Бекірова Е. Нагляд і контроль у сфері ліцензування певних видів господарської діяльності // Підприємництво, господарство і право. — 2005. — № 5. — С. 64—67.

4. Бекірова Е. Процедура ліцензування певних видів господарської діяльності // Підприємництво, господарство і право. — 2005. — № 6. — С. 85—88.

5. Городзинская М. Перевозка грузов железнодорожным транспортом или подача — уборка вагонов? // <http://www.yurpractika.com.ua> (последнее посещение сайта 11.04.2008 г.).

6. Домашенко А. Лицензирование: маневровые работы // <http://www.buhgalteria.com.ua> (последнее посещение сайта 11.04.2008 г.).

7. Колісник А. Особливості правової охорони програмного забезпечення щодо різних видів ліцензій // Право України. — 2006. — № 9. — С. 70—74.

8. Пальчук П. Проблеми визначення поняття «ліцензія» на здійснення господарської діяльності // Підприємництво, господарство і право. — 2005. — № 1. — С. 83—86.

9. Шестак Л. Стадії ліцензійного провадження // Підприємництво, господарство і право. — 2004. — № 12. — С. 81—83.

10. Шпомер А. Поняття, ознаки та функції ліцензування певних видів господарської діяльності в Україні // Підприємництво, господарство і право. — 2004. — № 12. — С. 77—80.

11. Закон України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 01.06.2000 р. // Відомості Верховної Ради України. — 2000. — № 36. — Ст. 299.

12. Єдиний державний реєстр судових рішень // <http://www.reyestr.court.gov.ua> (останнє відвідування сайту 20.11.2008 р.).

13. Господарський кодекс України від 16.01.2003 р. № 436-IV // Відомості Верховної Ради України. — 2003. — Ст. 144.

14. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. № 435-IV // Відомості Верховної Ради України. — 2003. — № 40. — Ст. 356.

*Представлена в редакцію 14.11.2008 г.*

УДК 347.447.8

**О.В. Денисенко,**

*аспірант*

*Інституту економіко-правових досліджень  
НАН України, м. Донецьк*

### СПЕЦИФІКА ФУНКЦІЙ ШТРАФНИХ САНКЦІЙ

При здійсненні підприємницької діяльності питання забезпечення виконання зобов'язань є найбільш важливим. Зі змісту ст. 42 Господарського кодексу України (далі — ГК України) виходить, що підприємництво являє собою самостійну, на власний ризик діяльність, що здійснюється суб'єктами господарювання [1]. І тут слід поставити наголос саме на словосполученні «на власний ризик», тому як у питанні виконання іншою стороною своїх зобов'язань підприємець є дуже беззахисним. Саме тому головною метою нормативних актів, регулюючих питання забезпечення виконання зобов'язань, повинно бути надання суб'єктам господарювання певних гарантій щодо захисту їх власних прав та інтересів. Цими гарантіями є застосування до порушників деяких видів господарсько-правової відповідальності. Тому господарсько-правова відповідальність це, насамперед, обов'язок суб'єктів господарювання понести економічне покарання за гос-

подарське правопорушення, вона стане ефективною лише в тому разі, якщо економічне покарання суб'єктів господарювання буде дійсно невідворотним. Реальна невідворотність економічного покарання за господарське правопорушення є дуже ефективним засобом забезпечення реалізації виконання договорів та інших обов'язків у різноманітних сферах діяльності [2, с. 278].

Дослідженню питання механізму реалізації стягнення штрафних санкцій присвятили свої труди такі відомі вчені, як В. Вітрянський, Н. Саніахметова, О. Іоффе, але їй досі багато моментів є відкритими, багато питань залишилися невіршеними.

*Метою цієї роботи є спроба більш змістовно розібратися в суті та механізмі дії штрафних санкцій на порушника через дослідження та аналіз їх функцій.*

Функції господарсько-правової відповідальності являють собою певний карний механізм, який несе для порушника несприятливі наслідки, тим самим

© О.В. Денисенко, 2008