

# АДМИНИСТРАТИВНОЕ ПРАВО И ПРОЦЕСС

УДК 352.656

## ЩОДО ОБРАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВОЇ ФОРМИ, ПОРЯДКУ УТВОРЕННЯ ТА ЛЕГІТИМАЦІЇ СУБ'ЄКТІВ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

В'ячеслав ВОЛІК,

кандидат юридичних наук, заступник начальника управління по роботі з проектами розпорядчих актів юридичного управління Донецької міської ради

### SUMMARY

The article describes the procedure of election of the legal form, the procedure for the formation and legitimation of the subjects of urban transport. Determined that the choice of the legal form of the entity in the field of urban transport is depending on its form of ownership, goals and objectives that are put before them by the founders/participants. The most optimal legal form of the entities in the field of urban transport and investigated the formation of such entities. It is established that the process of legitimation involves three stages and enables the subject to obtain the necessary amount of personality for training in economic activity.

**Key words:** organizational-legal form, formation, legitimation, the subject, urban transport.

### АНОТАЦІЯ

У статті розглянуто порядок обрання організаційно-правової форми, порядок утворення та легітимації суб'єктів міського транспорту. Визначено, що організаційно-правова форма суб'єкта у сфері міського транспорту знаходиться в залежності від його форми власності, цілей та задач, які ставляться перед ним засновниками/учасниками. Виявлено найбільш оптимальні організаційно-правові форми для суб'єктів у сфері міського транспорту та досліджено порядок утворення таких суб'єктів. Встановлено, що процес легітимації включає в себе три етапи й дозволяє суб'єкту набутти необхідний обсяг правосуб'єктності для зайняття господарською діяльністю.

**Ключові слова:** організаційно-правова форма, утворення, легітимація, суб'єкт, міський транспорт.

**Постановка проблеми.** Початок діяльності суб'єкта у сфері міського транспорту передбачає виконання певних процедур, встановлених чинним законодавством. Основна мета, яку переслідує законодавець, визначаючи здійснення встановленого процесу щодо початку функціонування суб'єкта, полягає в обліку та контролі за законністю виникнення та діяльності суб'єктів у цій сфері.

Обрання організаційно-правової форми суб'єкта є важливим у будь-якій сфері, оскільки саме від цієї форми буде залежати порядок та джерела формування майна такого суб'єкта, призначення керівних органів тощо. Легітимація діяльності суб'єктів у сфері міського транспорту має певні особливості та відмінності від інших сфер господарства, що пов'язано з кількома чинниками, основні з яких – підвищена увага з боку держави та органів місцевого самоврядування до діяльності міського транспорту з огляду на його соціальну значущість з одного боку, а також необхідність забезпечення належної безпеки споживачів, інших учасників дорожнього руху та екологічного стану міста з іншого. Такі обставини зумовлюють постійне підвищення вимог до суб'єктів, що здійснюють діяльність у цій сфері. У зв'язку із цим постає питання адекватності відповідного законодавства для забезпечення дотримання балансу

інтересів громади та суб'єктів господарювання, а також усунення певних корупційних складових, які можуть мати місце при здійсненні діяльності у сфері міського транспорту.

**Стан дослідження.** Утворення та легітимація суб'єктів у сфері господарювання є постійним предметом наукового інтересу вітчизняних та закордонних вчених. Це пов'язано насамперед із тим, що суб'єкт господарювання саме з моменту утворення та легітимації може стати учасником відносин у сфері господарювання та розпочати господарську діяльність, реалізуючи господарську компетенцію. Серед представників науки, які досліджували зазначені питання слід виділити роботи О.П. Віхрова, Д.В. Задихайло, В.К. Мамутова, В.С. Щербини, Г.Л. Знаменського, В.В. Лаптева, В.К. Андрєєва, І.В. Дойнікова, В.Ф. Попондопуло, І.В. Єршової, Є.В. Трофімової та ін.

У невеликій кількості робіт зазначені питання розглядаються комплексно [1–2]. Інші дослідники зосередилися на аналізі окремих елементів зазначених питань [3–5]. Що стосується питань обрання організаційно-правової форми, легітимації суб'єктів міського транспорту, то вони залишаються малодослідженими.

**Мета статті.** Указана обставина обумовлює необхідність науково-практичної розробки цих пи-

тань. У цьому зв'язку особливо важливо розглянути специфіку обрання організаційно-правової форми, порядку утворення та легітимації суб'єктів міського транспорту.

**Виклад основного матеріалу.** У своїх попередніх дослідженнях ми відзначали, що до суб'єктів міського транспорту відносимо учасників відносин у сфері перевезень міським транспортом, які здійснюють повноваження щодо керування, контролю та нагляду, а також виступають виконавцями, замовниками або споживачами послуг у цій сфері [6, с. 174]. Кожен із цих суб'єктів (окрім споживачів-фізичних осіб) буде мати власні особливості щодо обрання організаційно-правової форми, порядку утворення та легітимації. Наявність таких особливостей викликана насамперед тим, що суб'єкти у сфері міського транспорту мають різні цілі, виконують різні задачі та мають відмінну один від одного форму власності.

Відповідно до ст. 17 Закону України «Про державну реєстрацію юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців» організаційно-правова форма (далі – ОПФ) є невід'ємним елементом відомостей, що містяться в Єдиному державному реєстрі.

І.М. Кучеренко відзначає, що ОПФ юридичної особи – це визначена нормами права сукупність пов'язаних між собою елементів, яка дає підставу вирізнити один вид юридичної особи від іншої [7, с. 19]. На думку В.Й. Киселя, ОПФ юридичної особи – це закріплена нормами права модель юридичної особи певного виду, що втілює її істотні ознаки [8, с. 52].

М.В. Мілаш зазначає, що право на вибір ОПФ є складовою принципу свободи підприємницької діяльності [9, с. 85]. Але водночас слід зауважити, що не всі види ОПФ, передбачені чинним законодавством, можуть бути використані для обрання суб'єктом у разі здійснення діяльності у сфері міського транспорту. На таку особливість звертають увагу дослідники щодо можливості обрання ОПФ в інших сферах, зокрема освітньої, медичної, інвестиційної [10, с. 138; 11, с. 15; 12, с. 142–143]. Вважаємо, що обрання однієї ОПФ на шкоду іншій не обмежує принцип свободи підприємницької діяльності, а дозволяє впорядковувати суб'єктів у залежності від виду діяльності.

Отже, ОПФ дозволяє розмежовувати різні юридичні особи, а її обрання буде знаходитися в прямій залежності від форми власності та від того, ким буде створюватися суб'єкт у сфері міського транспорту. Звертаючись до змісту ст. 9 Закону України «Про транспорт», слід зазначити, що законодавцем виділено такі форми власності у сфері транспорту: загальнодержавна, комунальна та власність підприємств, об'єднань, установ, організацій і громадян. Відповідно буде різною ОПФ таких суб'єктів.

Господарський кодекс України (далі – ГК України) та Цивільний кодекс України (далі – ЦК України) не мають погоджених між собою видів ОПФ. На це звертали увагу окремі дослідники [13, с. 9–16]. Проте ми не

погоджуємось із думкою зазначених авторів відносно того, що в ЦК України втілена більш вдала класифікація ОПФ. У ГК України представлено більш широке коло видів ОПФ, що, у свою чергу, дозволяє засновникам обрати оптимальну ОПФ, які мають відповідне відображення в правовому полі.

Д.В. Задахайло зазначає, що відсутність серед представників наук господарського та цивільного права єдиної концепції щодо визначення змістовної характеристики ОПФ, що становлять зміст цього поняття, викладені на емпіричному, абстрактному рівні [14, с. 75]. Відзначимо, що під час внесення відомостей до Єдиного державного реєстру щодо будь-якого суб'єкта державний реєстратор використовує види організаційно-правових форм, що містяться в Державному класифікаторі «Класифікація організаційно-правових форм господарювання».

У державному класифікаторі під ОПФ господарювання розуміється форма здійснювання господарської (зокрема підприємницької) діяльності з відповідною правовою основою, яка визначає характер відносин між засновниками (учасниками), режим майнової відповідальності щодо зобов'язань підприємств (організацій), порядок створення, реорганізації, ліквідації, управління, розподілу одержаних прибутків, можливі джерела фінансування діяльності тощо [15].

З урахуванням вищевикладеного та мети дослідження, під ОПФ суб'єкта у сфері міського транспорту нас цікавить система відносин, що виникають між засновниками та/або учасниками та засновниками та/або учасниками з приводу створення, функціонування та припинення суб'єкта; правоздатність, правовий режим майна, порядок управління; межі й порядок відповідальності; розподіл одержаних прибутків; можливі джерела фінансування діяльності тощо.

Суб'єкти, що здійснюють повноваження щодо керування, контролю та нагляду у сфері міського транспорту створюються за рішенням відповідних органів державної влади або місцевого самоврядування. Відповідно ці суб'єкти не будуть виступати суб'єктами господарювання, а будуть лише учасниками відносин у сфері господарювання. Згідно з Державним класифікатором організаційно-правовою формою такого суб'єкта буде орган державної влади, орган місцевого самоврядування, державна/комунальна організація (установа, заклад) та ін.

Дещо по-іншому вирішується питання обрання організаційно-правової форми іншими суб'єктами у сфері міського транспорту, зокрема, виконавцями, замовниками та споживачами. Законодавство надає можливість таким суб'єктам визначити ОПФ з урахуванням характеру відносин між засновниками (учасниками) таких суб'єктів.

Суб'єкти міського транспорту, які виступають у якості виконавців певних послуг у цій сфері можуть

мати різних засновників або учасників. Якщо засновником/учасником такого виконавця виступає держава, то відповідно ОПФ такого суб'єкта буде «державне підприємство». Державні унітарні підприємства діють як державні комерційні або казенні. Слід зауважити, що казенні підприємства не діють у сфері міського транспорту.

Державні підприємства здійснюють залізничні перевезення в містах. Крім того, діяльність державних підприємств у сфері міського транспорту зосереджена в дослідженнях, експериментальних розробках у сфері міського транспорту, у допоміжному обслуговуванні наземного транспорту, професійно-технічній освіті тощо. Щодо державних підприємств, то слід відзначити, що їх діяльність у сфері міського транспорту займає певну частку, але дедалі вона зменшується. Це пов'язано насамперед із тим, що питання транспортного обслуговування в містах делеговані місцевим громадам, і тому окремі державні підприємства змінюють форму власності на комунальну або приватну. Зміна форми власності спрямована на підвищення ефективності діяльності таких підприємств.

З аналізу суб'єктів, що здійснюють надання послуг у сфері міського транспорту в різних містах можна зробити такий висновок. Суб'єкти, що надають послуги в цій сфері представлені підприємствами різних ОПФ [16–19]. Чим більше розміри міста, тим більшу частку в перевезеннях становлять суб'єкти, що належать до комунальної власності. Це пояснюється високою провізною здатністю комунального транспорту, нижчою вартістю проїзду, більш прогнозованим графіком руху та наявністю доступу до транспортної мережі, до якої не мають приватні перевізники. Крім того, громади великих міст мають більше фінансових можливостей щодо підтримки та розвитку комунального транспорту. Що ж до міст меншого розміру, то слід зазначити, що в них не завжди є фінансові та технічні можливості утримувати комунальний пасажирський транспорт. Тому в таких містах суб'єкти, що здійснюють перевезення мають іншу ОПФ.

Обрання ОПФ у вигляді комунального підприємства можливе в разі утворення його компетентним органом місцевого самоврядування в розпорядчому порядку на базі відокремленої частини комунальної власності. Як зазначає І.В. Труш, будь-яке комунальне підприємство створюється з конкретною метою виконання спеціальних, чітко визначених завдань, спрямованих на забезпечення публічних інтересів та життєво важливих потреб територіальної громади [20]. Створюючи комунальне підприємство у сфері міського транспорту, орган місцевого самоврядування визначає спеціалізацію підприємства й обсяг його господарської компетенції, затверджуючи статут. Слід зазначити, що майже всі підприємства електротранспорту країни мають ОПФ «комунальне підприємство»,

тоді як підприємства автомобільного транспорту функціонують як комунальні, а також застосовують інші ОПФ. Зауважимо, що у великих та середніх містах доля комунальних підприємств, що здійснюють перевезення містом є переважною. В інших містах доля комунальних підприємств у перевезеннях не значна або взагалі відсутня. Напрями діяльності, які пов'язані з організацією безпеки руху і контролю, забезпечуються організаційними державними або комунальними структурами. Ці структури повинні займатися також питаннями формування маршрутної мережі, графіків руху, зупинками громадського транспорту, дорогами, іншими елементами транспортної інфраструктури.

Серед найбільш поширених видів ОПФ, що діють у сфері міського транспорту слід відзначити такі, як товариство з обмеженою відповідальністю, публічне акціонерне товариство, приватне підприємство, фізична особа-підприємець. Обрання перелічених ОПФ буде знаходитися в залежності від виду діяльності, що здійснюється у сфері міського транспорту. На нашу думку, обрання ОПФ у вигляді фізичної особи-підприємця найбільш притаманно сфері таксомоторних перевезень. Так, якщо фізична особа бажає здійснювати діяльність у сфері таксі як підприємець без статусу юридичної особи, то вбачається, що саме така ОПФ буде для нього оптимальною з огляду на легкість державної реєстрації та можливість обрання спрощеної системи звітності та оподаткування. Водночас з 14 перевізників, що діють на ринку перевезень м. Чернігів 6 мають ОПФ у вигляді фізичної особи-підприємця [18]. Зауважимо, що тенденцією останніх років є укрупнення підприємств транспорту в містах і тому відбувається ускладнення управління таким суб'єктом. Це, у свою чергу, вимагає застосування інших ОПФ у цій сфері.

У випадку утворення великих автотранспортних підприємств у його учасників або засновників може виникнути потреба в застосуванні такої ОПФ як акціонерне товариство. Існування акціонерних товариств у цій сфері пояснюється процесом роздержавлення підприємств цієї галузі, що розпочався на початку 90-х років XX століття. Цьому процесу передував поділ майна державного автотранспортного підприємства на окремі частки та розповсюдження акцій, які відповідали певній частці майна такого підприємства серед його працівників, а потім серед інших осіб. З урахуванням законодавства, що діє на цей час, створення приватного акціонерного товариства може бути доцільним, якщо кількість учасників такого суб'єкта становить до 100 осіб. Якщо кількість учасників перевищить 100 осіб, то необхідно створювати публічне акціонерне товариство. Створення публічного акціонерного товариства дає змогу залучати кошти для здійснення власної діяльності від необмеженого кола осіб. Відповідно до Закону України «Про акціонерні товариства» акціонерне товариство може бути створене однією особою. Обираючи ОПФ

у вигляді АТ засновникам слід мати на увазі, що саме ця форма одна з найбільш вразливих для здійснення рейдерства, і крім того потребує значних коштів для формування статутного капіталу. Тому обрання такої ОПФ не завжди є виправданим для суб'єкта, який планує здійснювати діяльність у сфері міського транспорту без використання власного парку транспорту або діяльність, яка не потребує значних коштів та обрання складної ОПФ (рекламні послуги, автостанції тощо).

Зазначимо, що діяльність суб'єктів у сфері міського транспорту в об'єднанні підприємств у формі асоціацій, корпорацій, консорціумів, концернів є не виправданою з огляду на складність взаємодії такого об'єднання з громадою міста та недоцільність функціонування об'єднання підприємств в умовах окремого міста.

Найбільш ефективним вбачається утворення суб'єктів у сфері міського транспорту у формі комунального підприємства, приватного підприємства, товариства з обмеженою відповідальністю та фізичної особи-підприємця. З обранням суб'єктами саме таких ОПФ існує можливість оптимального інтегрування їх у транспортну систему міста та організації взаємодії між ними. Крім того, саме такі ОПФ надають змогу здійснювати ефективне керування таким суб'єктом із боку його засновників та учасників.

З урахуванням викладеного зазначимо, що ОПФ суб'єктів – замовників та споживачів у сфері міського транспорту визначається за тими ж підставами, що і виконавців.

У залежності від обрання ОПФ суб'єкта, законодавством визначено загальний та спеціальний порядок їх створення. В.С. Щербина зазначає, що створення підприємства в юридичному розумінні – це затвердження та одержання передбачених законом документів: рішення власника (власників) або уповноваженого органу про створення підприємства, статуту (якщо цього вимагає організаційна форма), свідоцтва про державну реєстрацію [21, с. 89].

Відповідно до ч. 1 ст. 56 ГК України суб'єкт господарювання утворюється за рішенням власника майна або уповноваженого ним органу. Власник визначає уповноважені органи, які можуть бути засновниками суб'єктів господарювання. Для суб'єктів, що знаходяться в комунальній власності такими органами будуть сільські, селищні, міські ради та місцеві державні адміністрації. Спеціальний порядок передбачає, що утворення суб'єкта відбувається за рішенням інших органів, організацій та громадян у випадках, передбачених законодавством. У такому випадку мова йде про створення суб'єктів у сфері міського транспорту за рішеннями державних органів, уповноважених створювати відповідні суб'єкти, антимонопольних та судових органів тощо. Статтею 56 ГК України виділяються певні способи утворення суб'єктів господарювання, а саме: шляхом заснування нового суб'єкта; шляхом

реорганізації (злиття, приєднання, виділення, поділ, перетворення) діючого суб'єкта та шляхом примусового поділу (виділення) діючого суб'єкта за розпорядженням антимонопольних органів відповідно до антимонопольно-конкурентного законодавства.

Окремо слід зазначити, що суб'єкти господарювання можуть створювати суб'єктів господарського права без права юридичної особи: філії, представництва, відділення. Відкриття зазначених підрозділів не потребує їхньої реєстрації. Підприємство лише повідомляє про це реєстраційний орган шляхом внесення додаткової інформації до своєї реєстраційної картки.

Під час створення нового суб'єкта, який буде здійснювати діяльність у сфері міського транспорту засновникам слід враховувати, що після набуття чинності Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення порядку відкриття бізнесу» відбудуться певні зміни, пов'язані із зменшенням сфери використання печаток у господарській діяльності, скасуванням проставлення електронного цифрового підпису на документах, що подаються на державну реєстрацію, та деяких інших питань реєстрації. Проте такі зміни мають певні ризики безперешкодному здійсненню діяльності таким суб'єктом. Так, законодавець, дозволяючи не використовувати печатки в господарській діяльності та електронний цифровий підпис на документах, що подаються на державну реєстрацію одним нормативно-правовим актом, не вносить зміни до інших, у яких міститься вказівка про необхідність наявності печатки. Крім того, відсутність у суб'єкта печатки може мати певні негативні наслідки, пов'язані з можливістю здійснення рейдерських чи шахрайських дій стосовно такого суб'єкта. Отже, вважаємо, що на цей час не має достатнього сенсу для суб'єктів відмовлятися від печаток та електронного цифрового підпису на документах, що подаються на державну реєстрацію.

Обрання ОПФ та утворення суб'єкта ще не дають йому можливості здійснювати власну діяльність у сфері міського транспорту. Такому суб'єкту необхідно здійснити комплекс додаткових дій, спрямованих на набуття необхідного обсягу господарської правосуб'єктності. У юридичних наукових дослідженнях під набуттям необхідного обсягу такої правосуб'єктності розуміється легітимація, тобто сукупність юридичних процедур, спрямованих на визнання державою фактів виникнення суб'єктів підприємництва, набуття ними статусу, необхідного для законного здійснення підприємницької діяльності, а також надання окремим суб'єктам підприємництва спеціального статусу, що надає право здійснювати окремі види підприємницької діяльності шляхом процедури ліцензування та патентування [1, с. 15; 14, с. 63]. Отже, можливість здійснення суб'єктом діяльності у сфері міського транспорту ставиться в залежність від наявності в нього повного об-



сягу господарської правосуб'єктності, який набувається в процесі легітимації. Як зазначає Д.В. Задихайло, без легітимації правомірна участь суб'єктів господарювання в економічному обігу неможлива [14, с. 74]. Процедура легітимації включає такі елементи, як обов'язкова державна реєстрація, унаслідок чого виникає загальна компетенція, а також ліцензування, унаслідок чого виникає спеціальна правосуб'єктність.

Окрім автори зауважують, що процес легітимації суб'єкта господарювання містить у собі чотири стадії: ініціативна, організаційна, легалізаційна та постлегалізаційна [22, с. 147; 23, с. 222]. Інші зазначають, що цей процес має в собі три стадії: підготовча або ініціативно-організаційна, державна реєстрація та завершальна [12, с. 142]. На нашу думку, процес набуття суб'єктом у сфері міського транспорту ознак суб'єкта господарського права виглядає в такий спосіб.

По-перше, виникає потреба в створенні нового суб'єкта у сфері міського транспорту. Відбувається визначення засновниками/учасниками ОПФ суб'єкта, який буде залежати від форми власності та мети, яка ставиться при його створенні. Умовно цей етап можна визначити як ініціативний.

Наступним етапом є формування відокремленої майнової основи господарювання, необхідної для здійснення господарської діяльності в цій сфері. Залежно від ОПФ суб'єкт буде реалізовувати свою господарську компетенцію на основі права власності, права господарського відання, права оперативного управління. На цьому етапі також розробляються і затверджуються установчі документи, обирається найменування, скликаються установчі збори, формуються органи управління тощо. З урахуванням дій, які здійснюються на цьому етапі його можна охарактеризувати як організаційний.

Завершальним етапом є факт державного підтвердження законності його входження в господарську сферу та зайняття господарською діяльністю. Саме на цій стадії відбувається державна реєстрація суб'єкта. З цього моменту всі необхідні відомості вносяться до Єдиного державного реєстру юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців, після чого суб'єкт відкриває банківський рахунок, виготовляє печатку, стає на облік в органах, передбачених чинним законодавством. Також на цій стадії відбувається процедура ліцензування суб'єкта. Відповідно до ст. 9 Закону України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» надання послуг із перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу річковим, морським, автомобільним, залізничним транспортом підлягає ліцензуванню. Слід зазначити, що ліцензування не може використовуватися для обмеження конкуренції в провадженні господарської діяльності. Ліцензія є єдиним документом дозвільного характеру, який дає право на зайняття певним видом господарської діяльності, що відповідно до законодавства підлягає обмеженню. Якщо суб'єкт у сфері

міського транспорту буде здійснювати діяльність із перевезення пасажирів на автобусному маршруті, то після отримання суб'єктом відповідної ліцензії він повинен взяти участь у конкурсі на перевезення пасажирів, який проводиться відповідно до Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 року № 1081 [24]. У разі, якщо він переможе в такому конкурсі та отримає маршрути й необхідні дозволи на початок роботи, можна вести мову про завершення процесу легітимації суб'єкта у сфері міських перевезень.

Що стосується делегітимації суб'єкта міського транспорту, то для цього буде достатньо однієї з таких умов: рішення засновників, судових або інших компетентних органів про ліквідацію суб'єкта міського транспорту; зменшення майнової основи господарювання до розміру меншого, ніж встановлено чинним законодавством; позбавлення та закінчення терміну ліцензії або скасування рішення про перемогу в конкурсі на перевезення пасажирів тощо.

Підсумовуючи, зазначимо, що процес легітимації суб'єкта міського транспорту містить такі етапи: ініціативний, організаційний і завершальний, на якому відбувається набуття суб'єктом обсягу правосуб'єктності, необхідного для входження в господарську сферу та зайняття господарською діяльністю.

**Висновки.** Обрання ОПФ суб'єкта у сфері міського транспорту знаходиться в залежності від його форми власності, цілей та задач, які ставляться перед ним засновниками/учасниками. Найбільш розповсюджені ОПФ серед суб'єктів, що здійснюють діяльність у сфері міського транспорту – комунальне підприємство, товариство з обмеженою відповідальністю, публічне акціонерне товариство, приватне підприємство, фізична особа – підприємець. Найбільш оптимальними ОПФ у сфері міського транспорту є всі перелічені, за виключенням акціонерних товариств.

Порядок утворення суб'єктів у сфері міського транспорту, регламентований чинним законодавством, і залежить від обраної ОПФ. Легітимація суб'єкта у сфері міського транспорту передбачає набуття обсягу правосуб'єктності, необхідного для входження в господарську сферу та зайняття господарською діяльністю. Процес легітимації містить три етапи: ініціативний, організаційний і завершальний, на яких відбуваються певні дії, спрямовані на здійснення державної реєстрації суб'єкта, ліцензування, допуску до участі в конкурсі на здійснення перевезень, перемогу в такому конкурсі та отримання маршрутів у маршрутній мережі міста.

#### Список використаної літератури

1. Трофимова Е.В. Правовые механизмы легитимации субъектов предпринимательства : автореф. дис. ... канд. юрид.

наук. : спец. 12.00.03 – «Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право» / Е.В. Трофимова. – М., 2013. – 30 с.

2. Регистрация субъектов предпринимательской деятельности: Россия и СНГ / отв. ред. Р.А. Адельханян. – М. : Статут; ФГУ ГРП при Минюсте России, 2012. – 327 с.

3. Щербина В.С. Суб'єкти господарського права : [моногр.] / В.С. Щербина. – К. : Юринком Інтер, 2008. – 264 с.

4. Деревянко Б.В. Правове регулювання створення та діяльності промислово-фінансових груп : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.04 ; Донецький юридичний ін-т МВС України. – Донецьк, 2004. – 227 с.

5. Попова А.В. Деякі питання легітимації професійних учасників ринку цінних паперів в Україні // Проблеми державотворення і захисту прав людини в Україні : матеріали XI регіональної науково-практичної конференції (3–4 лютого 2005 р.). – Львів : Юридичний факультет Львівського національного університету імені Івана Франка, 2005. – С. 232–234.

6. Волік В.В. Класифікація та визначення поняття суб'єктів у сфері перевезень міським транспортом // Електронне наукове видання «Порівняльно-аналітичне право». – 2013. – № 4. – С. 172–174. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.pap.in.ua/4/7/Volik%20V.V..pdf>.

7. Кучеренко І.М. Організаційно-правові форми юридичних осіб приватного права / І.М. Кучеренко. – К. : ІДіП, ДП «Юридичне видавництво «Аста», 2004. – 328 с.

8. Кісель В.Й. До питання про організаційно-правову форму юридичних осіб публічного права / В.Й. Кісель // Актуальні проблеми держави і права : збірник наукових праць. – О. : Юридична література, 2010. – 500 с.

9. Мілаш В.С. Господарське право : [курс лекцій] : у 2 ч. / В.С. Мілаш. – Х. : Право, 2008. – Ч. 1. – 2008. – 496 с.

10. Деревянко Б.В. Щодо обрання організаційно-правової форми суб'єктами господарювання, які надають послуги у сфері освіти / Б.В. Деревянко // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право». – 2011. – Вип. 16. – С. 138–141. – Ужгород : Поліграф центр «ЛІРА», 2011. – 232 с.

11. Пашков В. Проблеми державного регулювання правовідносин у галузі охорони здоров'я / В.Пашков // Підприємництво, господарство і право. – 2006. – № 4. – С. 14–17.

12. Кампі О.Ю. Особливості легітимації суб'єктів діяльності із спільного інвестування / О.Ю. Кампі // Науко-

вий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право» – 2011. – Вип. 16. – С. 141–145. – Ужгород : Поліграф центр «ЛІРА», 2011. – 232 с.

13. Посполітак В.В. Про безсистемність класифікації суб'єктів господарювання в ГК. Аналіз суперечностей та неузгодженостей між Цивільним та Господарським кодексами України / В.В. Посполітак, Р.Ю. Ханик-Посполітак. – К. : Вид-во «Реферат», 2005. – 264 с.

14. Господарське право : [підручник] / [Д.В. Задохайло, В.М. Пашков, Р.П. Бойчук та ін.] ; за загред. Д.В.Задохайло, В.М.Пашкова. – Х.: Право, 2012. – 696 с.

15. Класифікація організаційно-правових форм господарювання [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/ST000948.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/ST000948.html).

16. Перечень предприятий-перевозчиков, обслуживающих городские автобусные маршруты общего пользования г. Одесса / [Електронний ресурс]. Режим доступу : <http://www.odessa.ua/gu/transport/54025>.

17. Рішення Харківської міської ради від 11.07.2012 року № 398 «Про роботу міського пасажирського транспорту» / [Електронний ресурс]. Режим доступу : <http://reestr.tk/601266>.

18. Перевізники м. Чернівців [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://transport.cn.ua/pereviznuku.html>.

19. Комунальний транспорт в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://uk.wikipedia.org/wiki/Комунальний\\_транспорт\\_в\\_Україні](http://uk.wikipedia.org/wiki/Комунальний_транспорт_в_Україні).

20. Труш І.В. Господарська компетенція комунального підприємства / І.В. Труш [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.pravoznavec.com.ua/period/article/7942/%D2#chapter>.

21. Щербина В.С. Господарське право / В.С. Щербина. – К. : Юринком Інтер, 2013. – 640 с.

22. Чернобук Я.Л. Особливості створення товариств з обмеженою відповідальністю в Україні / Я.Л. Чернобук // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право». – 2011. – Вип. 16. – С. 146–148. – Ужгород : Поліграф центр «ЛІРА», 2011. – 232 с.

23. Кравчук В.М. Корпоративне право. Науково-практичний коментар законодавства та судової практики / В.М. Кравчук. – К. : Істина. – 2008. – 720 с.

24. Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування : Постанова Кабінету міністрів України від 03.12.2008 року № 1081 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1081-2008-p/page1>.

**„JURNALUL JURIDIC NAȚIONAL:  
TEORIE ȘI PRACTICĂ” S.R.L.**

**Publicație științifico-practică de drept  
„НАЦИОНАЛЬНЫЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ:**

**ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА” O.O.O.**

**Научно-практическое правовое издание**

**„NATIONAL LAW JOURNAL:  
TEORY AND PRACTICE” L.L.C.**

**Scientific and practical Publication in law**

**Certificat de înregistrare nr.1013600031111 din 30.09.2013  
eliberat de Camera Înregistrării de Stat**

**ISSN 2345-1130**

Revistă inclusă în Registrul Național al revistelor științifice de profil prin hotărîrea comună nr. 270 din 31.10.2013 a Consiliului Suprem pentru Știință și Dezvoltare Tehnologică și a Consiliului Suprem pentru Acreditare și Atestare al AȘM

Журнал включен в Национальный реестр профильных научных журналов совместным решением № 270 от 31.10.2013 Высшего совета по науке и технологическому развитию и Высшего Совета по аккредитации и аттестации Академии наук Молдовы

The magazine included in the national register of scientific magazines profile of joint decision nr. 270 of 31.10.2013 of the Supreme Council for science and technological development and the Supreme Council for accreditation and attestation of Academy of Sciences of Moldova

**Fondatori:**

**Instituția Privată de Învățămînt  
Institutul de Științe Penale și Criminologie Aplicată  
Întreprinderea cu capital străin «Demsta» S.R.L.**

**Se editează din martie 2013**

**Nr. 5(9) 2014**

**Redactor-șef L. Arsene**

**Redactor științific O. Bejan, doctor în drept**

**Colegiul de redacție:**

*G. Alecu*, doctor în drept, prof. univ., (Constanța, România); *P. Biriucov*, doctor în științe juridice, profesor (Voronej, Federația Rusă); *V. Bujor*, doctor în drept, prof. univ.; *G. Costachi*, doctor habilitat în drept, prof. univ.; *N. Egorova*, doctor în științe juridice, profesor (Volgograd, Federația Rusă); *N. Karpov*, doctor în științe juridice, profesor (Kiev, Ucraina); *M. Gheorghiuță*, doctor habilitat în drept, prof. univ.; *I. Guceac*, doctor habilitat în drept, prof. univ., membru corespondent al AȘ RM; *V. Guțuleac*, doctor în drept, prof. univ.; *E. Haritonov*, doctor în științe juridice, profesor, membru corespondent al AȘ din Ucraina (Odesa, Ucraina); *V. Șepitko*, doctor în științe juridice, profesor, membru corespondent al AȘ din Ucraina (Harkov, Ucraina).

Adresa redacției: Casa Presei et. 5, of. 512,  
str. Pușkin 22, mun. Chișinău, MD-2012, Republica Moldova  
Tel.: 022-233790

E-mail: jurnaljuridic@mail.ru

Pagina Web: jurnaljuridic.md

**СОДЕРЖАНИЕ**

ТЕОРИЯ И ИСТОРИЯ ГОСУДАРСТВА И ПРАВА,  
ФИЛОСОФИЯ ПРАВА

Валентина ВЫШКОВСКАЯ. Формы и приёмы реализации правозащитной функции современного государства в условиях глобализации ..... 5

Владимир ЗАВАЛЬНЮК. Антропологическое измерение эффективности права ..... 10

Сергей КУДИН. Сравнительно-исторические правовые исследования в трудах А.И. Яковлева ..... 14

Оксана МОРОЗ. Перспективи розвитку взаємовідносин держави і громадських об'єднань в умовах зближення України з Європейським Союзом ..... 21

Альона РОМАНОВА. Природно-правовий простір як ідеальний вимір людського існування ..... 26

Віктор САВЕНКО. Історіософський аналіз проблеми співвідношення права та закону в стародавній та античний періоди розвитку суспільства ..... 32

Вероніка СМЕТЮХ. Особливості формування та функціонування національної держави, її роль у державотворчому процесі ..... 36

**АДМИНИСТРАТИВНОЕ ПРАВО И ПРОЦЕСС**

В'ячеслав ВОЛІК. Щодо обрання організаційно-правової форми, порядку утворення та легітимації суб'єктів міського транспорту ..... 38

Євген ЄРЯШОВ. Сутність адміністративно-правового регулювання цивільної авіації України ..... 44

Ludmyla ZABOLOTNA. Administrative justice in Ukraine and foreign countries: comparative study ..... 49

Александр ЗУБОВ. Зарубежный опыт судебного рассмотрения дел о правонарушениях в сфере предпринимательской деятельности ..... 54

Петро КАБЛАК. Сутність та значення громадського контролю судової влади ..... 62

Михаил ОРИЩЕНКО. Правовое регулирование аудиторской деятельности и место в нем административного законодательства ..... 68

Вікторія САВІЩЕНКО. Генезис та становлення адміністративно-правового управління освіти та науки в Україні ..... 72