

УДК 342.9

DOI <https://doi.org/10.32782/chern.v3.2025.27>**І. П. Шумейко**

доктор філософії за спеціальністю 081 Право,
докторант кафедри конституційного та адміністративного права
Запорізького національного університету
orcid.org/0009-0001-5510-841X

ФІНАНСОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ У СФЕРАХ БУДІВНИЦТВА І ТРАНСПОРТУ

Статтю присвячено дослідженню законодавства України про фінансову відповідальність у сферах будівництва і транспорту. Законодавчою базою фінансової відповідальності у сферах будівництва і транспорту є норми 5 Законів України, що встановлюють склади правопорушень та розміри санкцій, а також положення підзаконних актів, які врегульовують підставу накладення штрафів. Переважною моделлю штрафу в досліджуваних сферах є абсолютно-визначена фіксована модель, проте в певних випадках застосовується пропорційна модель штрафу з прив'язкою до показника тяжкості правопорушення. Звільнення від фінансової відповідальності в цих сферах здійснюється лише на підставі впливу строку давності. У зв'язку з тим, що відносно-визначена модель штрафу в цих правовідносинах не передбачена, закони не встановлюють переліків пом'якшуючих і обтяжуючих обставин. Суб'єктами правопорушень у цих сферах є: автомобільні перевізники; суб'єкти містобудування; суб'єкти господарювання, які здійснюють міжнародні пасажирські перевезення; судновласники; власники річкових портів; суб'єкти господарювання, які виконують роботи із обслуговування суднового ходу; суб'єкти, відповідальні за цільове використання коштів від портових зборів. Склади більшості правопорушень є формальними. Для деяких правопорушень характерна умисна форма вини, проте в більшості випадків форма вини значення для правової кваліфікації діяння не має. Застосування заходів фінансової відповідальності в цих сферах належить до компетенції Укртрансбезпеки, виконавчих органів місцевих рад, структурних підрозділів з питань державного архітектурно-будівельного контролю Київської та Севастопольської міських державних адміністрацій, Державної інспекції архітектури та містобудування України, Держприкордонслужби та Адміністрації судноплавства. Застосування штрафів здійснюється на підставі акта перевірки чи протоколу про правопорушення, а за результатами розгляду справи виносяться постанови, яка є виконавчим документом. Можливість адміністративного оскарження передбачена лише для постанов Укртрансбезпеки. Натомість, як правило, в досліджуваних сферах постанови про накладення штрафу може бути оскаржена лише в судовому порядку.

Ключові слова: автомобільний транспорт, адміністративно-господарські санкції, внутрішній водний транспорт, міжнародні пасажирські перевезення, містобудівна діяльність, морські порти, фінансова відповідальність, штраф.

Shumeiko I. P. FINANCIAL RESPONSIBILITY IN THE CONSTRUCTION AND TRANSPORT SECTORS

The article is devoted to the study of Ukrainian legislation on financial responsibility in the areas of construction and transport. The legislative framework for financial responsibility in the field of construction and transport includes provisions of 5 Laws of Ukraine establishing corpus delicti and the amount of sanctions, as well as provisions of by-laws regulating the grounds for imposing fines. The predominant model of fines in the areas studied is an absolute-fixed model, but in certain cases a proportional model of fines is applied, linked to the severity of the offence. Exemption from financial responsibility in these areas is only possible on the basis of the expiry of the statute of limitations. Due to the fact that a relatively-defined fine model is not provided for in these legal relations, the laws do not establish lists of mitigating and aggravating circumstances. The subjects of offences in these areas are: road carriers; urban development entities; business entities engaged in international passenger transportation; shipowners; river port owners; business entities engaged in ship traffic maintenance; entities responsible for the targeted use of port dues. Most of the offences are formal. Some offences are characterised by an intentional form of fault, but in most cases the form of fault is not relevant for the legal qualification of the act. The application of financial responsibility measures in these areas falls within the competence of the State Service of Ukraine for Transport Safety, executive bodies of local councils, structural units for state architectural and construction control of the Kyiv and Sevastopol city state administrations, the State Inspectorate of Architecture and Urban Development of Ukraine, the State Border Guard Service and the Shipping Administration. Fines are imposed on the basis of an inspection report or an offence report, and the results of the case are reflected in a resolution, which is an enforcement document. The possibility of administrative appeal is provided only for resolutions of the State Service of Ukraine for Transport Safety. As a rule, in these areas, a resolution imposing a fine can only be appealed in court.

Key words: administrative-economic sanctions, financial responsibility, fine, inland waterway transport, international passenger transport, road transport, seaports, urban development.

Актуальність проблеми. Еволюційний розвиток правової системи України призводить до зростання кількості сфер суспільних відносин, охорона яких здійснюється засобами фінансової відповідальності. Однак кількісні зміни самі по собі не означають переходу у якість: прийняття численних законів із запровадженням в них адмі-

ністративних санкцій грошового характеру, на жаль, не має системного характеру, а розбіжності між правовими конструкціями законодавчих актів про фінансову відповідальність достатньо рідко стають предметом наукових досліджень. Упорядкування існуючої сукупності заходів фінансової відповідальності має базуватися на

їхньому осмисленні правовою доктриною, з застосуванням методів наукового пізнання, спрямованих на систематизацію та узагальнення існуючих даних про цей вид юридичної відповідальності. Проте велика кількість законодавчих актів, які встановлюють фінансову відповідальність, зумовлює доцільність їхнього поділу на групи в цілях ретельного наукового опрацювання окремих груп. Однією з таких груп законодавчих актів є ті, що врегульовують сфери суспільного виробництва, котрі характеризуються високим рівнем потенційної небезпеки, а саме – будівництво і транспорт. В цих сферах дія великої кількості техніко-юридичних норм забезпечується заходами фінансової відповідальності, передусім для суб'єктів господарювання, але як виняток, також і для фізичних осіб без статусу суб'єктів господарювання. Задля забезпечення дієвого стримуючого характеру цих санкцій, їхньої пропорційності та належної правової процедури їх застосування, існує потреба в комплексному науковому дослідженні фінансової відповідальності у сферах будівництва і транспорту.

Мета статті – дослідити законодавчу базу фінансової відповідальності у сфері будівництва і транспорту, з'ясувати переважну модель фінансових санкцій у цих сферах, дати характеристику елементам складів правопорушень, а також підставам для звільнення від відповідальності, з'ясувати обставини, що впливають на розмір стягнення, визначити компетенцію органів, уповноважених застосовувати штрафи, охарактеризувати підстави та порядок накладення штрафу, а також особливості процедури оскарження та виконання прийнятих постанов про правопорушення в цих сферах.

Нормативну підставу фінансової відповідальності у сферах будівництва і транспорту становлять положення п'яти Законів України – «Про автомобільний транспорт» (Закон № 2344-III), «Про відповідальність за правопорушення у сфері містобудівної діяльності» (Закон № 208/94-ВР), «Про відповідальність перевізників під час здійснення міжнародних пасажирських перевезень» (Закон № 2920-III), «Про внутрішній водний транспорт» (Закон № 1054-IX) і «Про морські порти України» (Закон № 4709-VI). Ці закони закріплюють 48 складів правопорушень, з яких 47 складів прості та 1 – кваліфікований. За вчинення цих правопорушень законодавство передбачає лише штрафи; пеня в досліджуваних правовідносинах не застосовується. Характерною властивістю законодавства в цих сферах є те, що 2 з 5 досліджуваних Законів України присвячені виключно питанням фінансової відповідальності та не встановлюють самих правил, за порушення яких настає така відповідальність, що, як правило, не є характерною ознакою законодавчої техніки при

запровадженні заходів фінансової відповідальності.

Досліджувані закони не відрізняються широким вибором *моделей* штрафних санкцій. В чотирьох з п'яти законів застосовується абсолютно-визначена фіксована модель штрафу, вираженого в кількості неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (абзаци другий-тринадцятий ч. 1 ст. 60 Закону № 2344-III, а також всі санкції Закону № 1054-IX) або в кількості прожиткових мінімумів для працездатних осіб (всі санкції Закону № 208/94-ВР окрім п. 3, 4 ч. 2 і п. 4 ч. 3 ст. 2, а також всі санкції Закону № 2920-III). Другою, менш поширеною, моделлю штрафу в досліджуваних законах є пропорційна модель. Зокрема, санкція ч. 6 ст. 22 Закону № 4709-VI встановлює пропорційну модель штрафу з прив'язкою до показника тяжкості правопорушення, а саме штраф у розмірі 200 % використаної не за цільовим призначенням суми портових зборів [1], що, до речі, є єдиною фінансовою санкцією, закріпленою в цьому Законі. Також пропорційна модель штрафу застосована в абзацах чотирнадцятому-сімнадцятому ч. 1 ст. 60 Закону № 2344-III, в яких закріплені різні розміри штрафів за перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм, залежно від відсотка такого перевищення (від 5 % до 10 % включно; понад 10 %, але не більше 20 %; понад 20 %, але не більше 30 %; понад 30 %) [2]. Крім того, пропорційна модель штрафу встановлена в п. 3, 4 ч. 2 і п. 4 ч. 3 ст. 2 Закону № 208/94-ВР, де розмір штрафу залежить від класу наслідків (відповідальності) об'єкта будівництва (СС1, СС2 чи СС3) [3].

Аналіз складів досліджуваних правопорушень почнемо з *суб'єкта правопорушення*. До суб'єктів правопорушень досліджувані закони відносять автомобільних перевізників (ч. 1 ст. 60 Закону № 2344-III) [2], суб'єктів містобудування, а саме – тих, що: здійснюють проектування об'єктів та експертизу проектів будівництва; є замовниками будівництва або виконують функції замовника і підрядника одночасно; виконують будівельні роботи; виготовляють будівельні матеріали, вироби та конструкції; залучаються до проведення перевірок; надають технічні умови щодо інженерного забезпечення об'єкта будівництва (ч. 1-8 ст. 2 Закону № 208/94-ВР) [3], підприємства (їх об'єднання), установи, організації та фізичні особи – підприємці, які здійснюють міжнародні пасажирські перевезення (ч. 1 ст. 1 Закону № 2920-III) [4], судовласників; власників річкових портів (терміналів); суб'єктів господарювання, які виконують роботи із обслуговування судового ходу (ч. 1-3 ст. 74 Закону № 1054-IX) [5], суб'єктів, відповідальних за цільове використання коштів від портових зборів (ст. 22 Закону № 4709-VI) [1]. Особливістю фінансової відпові-

дальності у сфері будівництва є те, що її суб'єктами можуть виступати, в тому числі, фізичні особи, які не здійснюють підприємницької діяльності, оскільки відповідно до ч. 2 ст. 4 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності», суб'єктами містобудування є органи виконавчої влади, Верховна Рада Автономної Республіки Крим, Рада міністрів Автономної Республіки Крим, органи місцевого самоврядування, **фізичні** та юридичні особи [6]. В свою чергу, фінансова відповідальність у сфері транспорту застосовується лише до суб'єктів господарювання.

Родовим **об'єктом** правопорушень, відповідальність за які встановлена досліджуваними законодавчими актами, є охоронювані нормами публічного права суспільні відносини у сфері належної та безпечної експлуатації автомобільного [2] та внутрішнього водного [5] транспорту, здійснення міжнародного перевезення пасажирів [4], справляння портових зборів у морських портах України [1], а також у сферах проектування, експертизи проектів будівництва, виконання підготовчих та будівельних робіт, здійснення авторського і технічного нагляду, ведення виконавчої документації у будівництві, виготовлення будівельних матеріалів, виробів та конструкцій, надання технічних умов [3]. Правопорушення посягають, зокрема, на: права пасажирів на пільгове перевезення; встановлений порядок перевезення вантажів та пасажирів, в тому числі безпеку перевезень; дозвільну систему у сфері пасажиро-перевезень; безпечні умови праці на транспорті; встановлений порядок контролю у сфері транспорту [2; 4; 5]; дозвільну систему у сфері будівництва; безпеку будівництва; порядок ведення містобудівної документації; встановлений порядок сертифікації будівельних матеріалів; встановлений порядок архітектурно-будівельного контролю [3]. Спільною рисою об'єктів правопорушень у сфері будівництва та транспорту є здійснення посягань на безпеку, а також дозвільну систему та встановлений порядок контролю. Діяльність у сферах будівництва і транспорту характеризується високим рівнем потенційної небезпеки, що і зумовило встановлення в цих сферах дозвільної системи та численної кількості техніко-юридичних норм.

Об'єктивна сторона правопорушень характеризується активними діями (такі як перевезення пасажирів на маршруті протяжністю понад 500 кілометрів одним водієм [2], виконання будівельних робіт без отримання дозволу на їх виконання [3], завантаження судна внутрішнього плавання понад вантажну марку [5] тощо) або бездіяльність (наприклад, невиконання приписів органів державного контролю щодо усунення порушень транспортного законодавства [2], незабезпечення замовником здійснення технічного чи авторського нагляду [3], невиконання обов'язку перевіри-

ти перед початком міжнародного пасажирського перевезення наявності у пасажирів паспортного документа, візи або інших документів, необхідних для в'їзду до держави прямування або транзиту [4]). Склади досліджуваних правопорушень переважно є формальними, однак існують також і матеріальні склади – вони передбачені ч. 1 ст. 1 Закону № 2920-III (наслідком правопорушення є перевезення чи спроба перевезення пасажирів через державний кордон України без документів) [4], а також ч. 3 ст. 74 Закону № 1054-IX (наслідком правопорушення є збільшення габаритів суднового ходу понад розміри, встановлені договором (контрактом) на виконання робіт із забезпечення габаритів суднового ходу) [5]. У першому випадку для наявності складу правопорушення має існувати прямий причинно-наслідковий зв'язок між невиконанням обов'язку перевізника перевірити наявність документа перед початком перевезення, та перевезенням (чи спробою перевезення) такого пасажирів через державний кордон, а в другому випадку – прямий причинно-наслідковий зв'язок між порушенням законодавства про водний транспорт та збільшенням габаритів суднового ходу. Інших обов'язкових ознак об'єктивної сторони правопорушень в досліджуваних законодавчих актах виявлено не було.

Суб'єктивна сторона досліджуваних правопорушень характеризується виною, форма якої (що є характерним для всієї фінансової відповідальності загалом) здебільшого не має правового значення для кваліфікації діяння. Однак існують випадки, коли хоча форма вини прямо не вказана, однак виходячи зі змісту диспозиції правової норми, для наявності складу правопорушення вимагається саме умисна форма вини. Зокрема, такі правопорушення як безпідставна відмова від пільгового перевезення пасажирів [2], недопущення посадових осіб органів державного архітектурно-будівельного контролю на об'єкти будівництва, підприємства будівельної галузі для виконання покладених на них функцій [3], вихід у рейс судна внутрішнього плавання без надання інформації або з наданням недостовірної інформації [5] – можуть бути вчинені лише з наявністю умислу, який виявляється в тому, що суб'єкт правопорушення усвідомлює безпідставність відмови в перевезенні; усвідомлює наявність у посадової особи повноваження проводити захід контролю; усвідомлює, що інформація, надана для виходу в рейс, не відповідає дійсності.

Досліджуване законодавство не передбачає широкого переліку підстав для **звільнення від фінансової відповідальності**. Водночас зі змісту положень Законів №№ 2344-III та 1054-IX вбачається, що фінансова відповідальність, закріплена в цих законах, належить до адміністративно-господарських санкцій, а тому на ці два закони поши-

рюється положення про строки давності застосування адміністративно-господарських санкцій. Крім того, фінансові санкції, передбачені Законом № 208/94-ВР, хоча й не належать до адміністративно-господарських санкцій, але передбачають спеціальний строк давності: так, у відповідності до ч. 11 ст. 2 цього Закону, штраф може бути накладено на суб'єктів містобудування протягом шести місяців з дня виявлення правопорушення, але не пізніше як через три роки з дня його вчинення [3]. Отже, вплив давності є єдиною підставою для звільнення від фінансової відповідальності в досліджуваних сферах. Наведені вище закони не передбачають можливості звільнення від фінансової відповідальності за правопорушення, вчинене вперше; внаслідок виконання припису про усунення порушення; у зв'язку з малозначністю діяння чи у зв'язку з обставинами воєнного стану.

Переходячи до аналізу *обставин, які впливають на розмір стягнення*, відзначимо, що відсутність відносно-визначеної моделі штрафів у досліджуваних законах виключає дискрецію адміністративних органів при виборі розміру фінансової санкції, а відтак і виключає можливість встановлення в законах загальних переліків обставин, що обтяжують чи пом'якшують фінансову відповідальність. В тих випадках, коли застосована пропорційна модель штрафу, його розмір визначається: розміром перевищення встановлених габаритно-вагових норм [2], розміром суми портових зборів, використаних не за цільовим призначенням [1], класом наслідків об'єкта будівництва, щодо якого вчинено правопорушення [3]. Також в ч. 1 ст. 2 Закону № 208/94-ВР передбачено розмежування розміру штрафу залежно від суб'єкта правопорушення: проектна організація сплачує більший розмір штрафу ніж експертна організація [3]. Кваліфікований склад правопорушення, що міститься у ч. 9 ст. 2 Закону № 208/94-ВР – утворений за критерієм повторності вчинення правопорушення протягом року після накладення стягнення, що має наслідком подвоєння розміру штрафу [3].

Аналізуючи компетенцію *органів, що застосовують санкції*, відзначимо, що розгляд справ про накладення фінансових санкцій згідно з досліджуваними законодавчими актами віднесено до компетенції: центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті (ч. 5 ст. 60 Закону № 2344-III) [2] – тобто Державної служби України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпеки); виконавчих органів з питань державного архітектурно-будівельного контролю сільських, селищних, міських рад; структурних підрозділів з питань державного архітектурно-будівельного контролю Київської та Севастопольської міських державних адміністрацій; цен-

трального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань державного архітектурно-будівельного контролю та нагляду (ч. 1 ст. 3 Закону № 208/94-ВР) [3] – тобто Державної інспекції архітектури та містобудування України (ДІАМ); органів охорони державного кордону України (ч. 1 ст. 2 Закону № 2920-III) [4] – тобто Державної прикордонної служби України (Держприкордонслужби); центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері внутрішнього водного транспорту (ч. 5 ст. 74 Закону № 1054-IX) [5] – тобто Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (Адміністрації судноплавства). Що стосується штрафу, встановленого ч. 6 ст. 22 Закону № 4709-VI, то цією ж нормою визначено, що контроль за цільовим використанням коштів від портових зборів здійснює національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту [1]; водночас, наразі такого органу не створено, хоча певний час на розгляді в парламенті перебував законопроект № 3927 про його створення [7]; отже, маємо констатувати відсутність органу, який би здійснював накладення штрафу, передбаченого ч. 6 ст. 22 Закону № 4709-VI.

Підставами початку адміністративного провадження з застосування заходів фінансової відповідальності в досліджуваних сферах є: акт, складений при виявленні в ході рейдової перевірки транспортного засобу порушення вимог законодавства про автомобільний транспорт (п. 13 Порядку проведення рейдових перевірок (перевірок на дорозі), затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 8 листопада 2006 року № 1567, далі – Порядок № 1567) [8], протокол про правопорушення у сфері містобудівної діяльності (п. 9 Порядку накладення штрафів за правопорушення у сфері містобудівної діяльності, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1995 року № 244, далі – Порядок № 244) [9], протокол про правопорушення, пов'язане зі здійсненням перевізником міжнародних пасажирських перевезень (п. 3 наказу Адміністрації Державної прикордонної служби України від 04 квітня 2011 року № 203, далі – Наказ № 203) [10], протокол про порушення вимог законодавства про внутрішній водний транспорт (додаток 1 до Порядку стягнення штрафу за порушення законодавства про внутрішній водний транспорт, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 07 травня 2022 року № 559, далі – Порядок № 559) [11].

Особливістю багатьох з досліджуваних законів та підзаконних актів є встановлення переліку *підстав, що виключають провадження* у справі про застосування заходів фінансової відповідальності. До таких обставин віднесено: відсутність події

правопорушення (пп. 1 п. 8 Порядку № 244, п. 1 ч. 1 ст. 4 Закону № 2920-III, п. 1 ч. 14 ст. 74 Закону № 1054-IX) [9; 4; 5], відсутність складу правопорушення (пп. 1 п. 8 Порядку № 244, п. 1 ч. 14 ст. 74 Закону № 1054-IX) [9; 5], втрату чинності положенням закону, яке передбачає відповідальність (пп. 2 п. 8 Порядку № 244, п. 2 ч. 1 ст. 4 Закону № 2920-III, п. 2 ч. 14 ст. 74 Закону № 1054-IX) [9; 4; 5], закінчення на момент розгляду справи строку давності (пп. 3 п. 8 Порядку № 244, п. 3 ч. 14 ст. 74 Закону № 1054-IX) [9; 5], наявність за тим самим фактом щодо того ж суб'єкта постанови про накладення штрафу або про закриття справи (пп. 4 п. 8 Порядку № 244, п. 4 ч. 14 ст. 74 Закону № 1054-IX) [9; 5], ліквідацію юридичної особи (пп. 5 п. 8 Порядку № 244, п. 3 ч. 1 ст. 4 Закону № 2920-III, п. 5 ч. 14 ст. 74 Закону № 1054-IX) [9; 4; 5], смерть фізичної особи – підприємця п. 3 ч. 1 ст. 4 Закону № 2920-III, п. 6 ч. 14 ст. 74 Закону № 1054-IX) [4; 5], перебування юридичної особи у стані припинення шляхом ліквідації, державну реєстрацію припинення підприємницької діяльності фізичної особи – підприємця (пп. 5 п. 8 Порядку № 244) [9].

Процесуальною підставою фінансової відповідальності в досліджуваних сферах є: постанова про застосування адміністративно-господарського штрафу (абзац другий п. 19 Порядку № 1567) [8], постанова про накладення штрафу за правопорушення у сфері містобудівної діяльності (пп. 1 п. 22 Порядку № 244) [9], постанова у справі про правопорушення, пов'язане зі здійсненням перевізником міжнародних пасажирських перевезень (додаток 2 до Наказу № 203) [10], постанова про застосування адміністративно-господарських санкцій (штрафів) (п. 3 Порядку № 559) [11]. Спільною ознакою цих адміністративних актів є те, що всі вони приймаються у формі постанови.

Можливість **адміністративного оскарження** постанов про застосування заходів фінансової відповідальності у досліджуваних сферах – врегульована лише п. 25 Порядку № 1567 (строк оскарження – 10 календарних днів, орган оскарження – Укртрансбезпека, подання скарги зупиняє виконання постанови) [8], тобто порядок адміністративного оскарження в досліджуваних законодавчих актах передбачено лише для справ про правопорушення на автомобільному транспорті.

В свою чергу, ст. 5 Закону № 208/94-ВР передбачає можливість лише судового оскарження постанови про накладення штрафу за правопорушення у сфері містобудівної діяльності [3]; пунктом 29 Порядку № 244 встановлено, що таке оскарження зупиняє її виконання до набрання законної сили відповідним рішенням суду [9]. Подібним чином норма ч. 20 ст. 74 Закону № 1054-IX встановлює можливість лише судового оскарження постанови [5]; водночас, ні цим Законом, ні Порядком

№ 559 – не врегульовано, чи зупиняється виконання постанови на час її судового оскарження. Так само, лише судове оскарження передбачене ст. 13 Закону № 2920-III, при цьому виконання постанови зупиняється до прийняття рішення судом. Щоправда, цим Законом передбачено, що скарга подається начальнику органу охорони державного кордону України, який виніс постанову у справі про правопорушення, передбачене статтею 1 цього Закону; скарга, що надійшла, протягом трьох діб надсилається разом із справою до місцевого суду [4], що суперечить встановленому КАС України порядку подання позовних заяв безпосередньо до суду та створює простір для перешкоджання в реалізації права на оскарження постанови.

Примусове виконання постанов про накладення фінансових санкцій в досліджуваних сферах не вимагає попереднього звернення адміністративного органу до суду із позовом про стягнення сум несплачених штрафів. Норми Законів №№ 208/94-ВР, 2920-III, 1054-IX, 2344-III передбачають примусове виконання постанов, не виконаних в добровільному порядку, органами державної виконавчої служби, як виконавчих документів.

Висновки. Законодавчою базою фінансової відповідальності у сферах будівництва і транспорту є норми 5 Законів України, що встановлюють склади правопорушень та розміри санкцій, а також положення підзаконних актів, які врегульовують підставу накладення штрафів. Переважною моделлю штрафу в досліджуваних сферах є абсолютно-визначена фіксована модель, проте в певних випадках застосовується пропорційна модель штрафу з прив'язкою до показника тяжкості правопорушення. Звільнення від фінансової відповідальності в цих сферах здійснюється лише на підставі спливу строку давності. У зв'язку з тим, що відносно-визначена модель штрафу в цих правовідносинах не передбачена, закони не встановлюють переліків пом'якшуючих і обтяжуючих обставин.

Суб'єктами правопорушень у цих сферах є: автомобільні перевізники; суб'єкти містобудування; суб'єкти господарювання, які здійснюють міжнародні пасажирські перевезення; судновласники; власники річкових портів; суб'єкти господарювання, які виконують роботи із обслуговування суднового ходу; суб'єкти, відповідальні за цільове використання коштів від портів зборів. Об'єктом правопорушень є врегульовані нормами публічного права суспільні відносини у сферах експлуатації транспорту, міжнародного перевезення пасажирів, справляння портів зборів, проектування, експертизи проектів будівництва, виконання підготовчих та будівельних робіт, здійснення авторського і технічного нагляду, ведення виконавчої документації у будівництві, виготовлення будівельних матеріалів, виробів та конструкцій, надання технічних умов. Скла-

ди більшості правопорушень є формальними, за винятком двох матеріальних складів, для яких обов'язковою ознакою об'єктивної сторони є наявність негативних наслідків правопорушення. Для деяких правопорушень характерна умисна форма вини, проте в більшості випадків форма вини значення для правової кваліфікації діяння не має.

Застосування заходів фінансової відповідальності в цих сферах належить до компетенції Укртрансбезпеки, виконавчих органів місцевих рад, структурних підрозділів з питань державного архітектурно-будівельного контролю Київської та Севастопольської міських державних адміністрацій, Державної інспекції архітектури та містобудування України, Держприкордонслужби та Адміністрації судноплавства. Встановлено відсутність органу, який би здійснював накладення штрафу, передбаченого ч. 6 ст. 22 Закону № 4709-VI. Застосування штрафів здійснюється на підставі акта перевірки чи протоколу про правопорушення, а за результатами розгляду справи виноситься постанова, яка є виконавчим документом. Можливість адміністративного оскарження передбачена лише для постанов Укртрансбезпеки. Натомість, як правило, в цих сферах постанова про накладення штрафу може бути оскаржена лише в судовому порядку. Виявлено невідповідність між порядком звернення до суду, визначеним ст. 13 Закону № 2920-III, і нормами КАС України, в тій частині, що Закон № 2920-III передбачає не безпосереднє звернення до суду, а через орган, який виніс постанову.

Література

1. Про морські порти України: Закон України від 17 травня 2012 року № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>.

2. Про автомобільний транспорт: Закон України від 5 квітня 2001 року № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>.

3. Про відповідальність за правопорушення у сфері містобудівної діяльності: Закон України від 14 жовтня 1994 року № 208/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/208/94-%D0%B2%D1%80#Text>.

4. Про відповідальність перевізників під час здійснення міжнародних пасажирських перевезень: Закон України від 10 січня 2002 року № 2920-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2920-14#Text>.

5. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 3 грудня 2020 року № 1054-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>.

6. Про регулювання містобудівної діяльності: Закон України від 17 лютого 2011 року № 3038-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text>.

7. Проект Закону про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту від 22 липня 2020 року № 3927. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=69593.

8. Про затвердження Порядку проведення рейдових перевірок (перевірок на дорозі): постанова Кабінету Міністрів України від 8 листопада 2006 року № 1567. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1567-2006-%D0%BF#Text>.

9. Про затвердження Порядку накладення штрафів за правопорушення у сфері містобудівної діяльності: постанова Кабінету Міністрів України від 06 квітня 1995 року № 244. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/244-95-п#n191>.

10. Про застосування Закону України «Про відповідальність перевізників під час здійснення міжнародних пасажирських перевезень»: наказ Адміністрації Державної прикордонної служби України від 04 квітня 2011 року № 203. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0203621-11#Text>.

11. Про затвердження Порядку стягнення штрафу за порушення законодавства про внутрішній водний транспорт: постанова Кабінету Міністрів України від 07 травня 2022 року № 559. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/559-2022-%D0%BF#n24>.