

УДК 656.621

**ЛОКАЛЬНІ РІШЕННЯ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»: ПРАКТИЧНІ  
НЕДОЛІКИ ТА ШЛЯХИ ЇХ ПОДОЛАННЯ**

**LOCAL SOLUTIONS OF "UKRZALIZNYTSYA" JSC: PRACTICAL  
DISADVANTAGES AND WAYS TO OVERCOME THEM**

*Канд.техн.наук В.М. Запара, Ю-Н.І. Боровець*

*Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*V. Zapara, PhD (Tech.), Yu-N. Borovets*

*Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Як відомо, основними нормативно-правовими актами, що регулюють процес транспортування вантажів залізничним транспортом, наразі є Статут залізниць України і Правила перевезення вантажів із змінами і доповненнями, які вносились у певні різні проміжки часу. Крім того клієнти перевізника та бізнес-спільнота вже звикли до того, що Правління АТ «Укрзалізниця» з певною періодичністю приймає рішення, якими намагається регулювати деякі разові питання при наданні послуг із організації перевезення вантажів магістральною залізницею. У більшості таких випадків прийняття рішень обумовлено вимогами сьогодення у даній сфері діяльності і/або ж недосконалістю чинного законодавства відповідно у галузі залізничних перевезень вантажів.

Після початку широкомасштабної збройної агресії проти України відповідним рішенням Правління АТ «Укрзалізниця» від 02.04.2022 року (Протокол № Ц-54/42 Ком.т) було затверджено «Перелік виняткових умов, які є підставою для звільнення замовників послуг, пов'язаних з організацією перевезення вантажів, від обов'язку вносити плату за користування вантажними вагонами і контейнерами та зборів/плат АТ «Укрзалізниця» під час дії воєнного стану в Україні» (в подальшому для зручності вживатимемо – Перелік виняткових умов).

Серед іншого у цьому Переліку була закріплена імперативна норма про те, що в разі виникнення затримок навантажених вагонів і контейнерів незалежно від їх власності, а також порожніх власних вагонів (контейнерів) чи орендованих вагонів на своїх осях при їх переміщенні на станціях відправлення, на підходах до станцій призначення, в тому числі в «кинутих» поїздах, або ж затримок на станціях в очікуванні подавання вагонів (контейнерів) на під'їзні колії, як раз до часу користування вагоном (контейнером) не включають час затримки вагона (контейнеру), який виник у зв'язку з запровадженням комендантської години на території, де розташована станція відправлення та/або ж станція

призначення. Тобто, у цьому випадку до часу користування вагоном не включають час дії комендантської години за місцезнаходженням станції.

Слід позитивно відмітити таку ініціативу АТ «Укрзалізниця» й її доцільність у важкі часи для усіх сторін правовідносин. Але практична сторона з реалізації і виконання зазначеного рішення склалась негативна. Суди при розгляді позовних вимог регіональних філій АТ «Укрзалізниця» щодо стягнення плати за користування вагонами за той час, протягом якого вагони знаходились на залізничних станціях ухвалювали свої судові рішення переважно на користь регіональних філій.

Однак варто зауважити, що постановою КМУ «Про питання АТ «Укрзалізниця» від 02.08.2015 р. № 735 затверджено Статут АТ «Укрзалізниця». Відповідно до п. 24 цього Статуту, для досягнення мети і провадження господарської діяльності товариство приймає (запроваджує) внутрішні документи, які є обов'язковими до виконання всіма підрозділами і працівниками товариства.

У даному випадку склалась та ситуація, за якої Правління АТ «Укрзалізниця» як вищий орган управління структури прийняло рішення щодо затвердження Переліку виняткових умов, а представники деяких структурних підрозділів АТ «Укрзалізниця» (регіональних філій) під час представництва у судах стверджували саме про локальність цього рішення і, як наслідок, необов'язковість його виконання, що знайшло підтвердження у висновку Верховного Суду, який і почав використовуватись судами нижчих інстанцій в інших справах як усталена практика у спорах про застосування Переліку виняткових умов.

Отже, якщо АТ «Укрзалізниця» дійсно планує в подальшому трансформацію із становища квазімонопольного у лідера конкурентоспроможного, орієнтованого на ринок, і планує впровадити прозору й зрозумілу співпрацю з замовниками послуг без подвійних стандартів, певних трактувань на шкоду інтересам замовників, то потрібно розв'язати завдання юридичного значення щодо його локальних (внутрішніх) рішень.

Одним з дієвих способів такого розв'язання вбачаємо внесення АТ «Укрзалізниця» змін до чинного договору щодо надання послуг із організації перевезення вантажів залізничним транспортом саме у формі певного додатку або ж додаткових пунктів.

Даний крок (тобто внесення змін до договору надання послуг), а саме, щодо чинного Переліку виняткових умов буде мати саме силу договірної умови між сторонами, а це припинить формування судами висновків щодо локальності рішень АТ «Укрзалізниця», мінімізує незастосування переліку або ж іншого внутрішнього рішення структурними підрозділами залізниці і встановить баланс майнових інтересів сторін.