



*І.В. Булгакова,
кандидат юридичних наук
(Академія адвокатури України)*

Статут автомобільного транспорту УРСР: проблеми застосування

Ключові слова: *статут автомобільного транспорту, перевезення, організація перевезень, договір перевезення.*

Автомобільний транспорт є одним із важливих у галузі народного господарства. Практично не існує жодного підприємства, установи, організації або громадянина, які не користувалися б послугами автомобільного транспорту. Велика його роль і в задоволенні культурних та матеріальних потреб населення України.

Автомобільний транспорт можна визначити як наймобільніший вид транспорту. За його допомогою здійснюється повсякденний транспортний зв'язок між підприємствами, установами, організаціями. Саме тому наявність відповідного законодавства, яке регулює питання організації і діяльності цього виду транспорту та враховує сучасні умови господарювання, є важливим елементом належного функціонування автомобільного транспорту.

На жаль, на сьогодні питанням організації та діяльності автомобільного транспорту не приділяється належної уваги як з боку законодавця, так і з боку вчених-юристів. Саме тому залишаються невирішеними важливі питання в цій галузі, зокрема ті, що стосуються застосу-

вання в Україні Статуту автомобільного транспорту УРСР.

Статут автомобільного транспорту УРСР був затверджений постановою Ради Міністрів Української РСР 27 червня 1969 року № 401 (далі — Статут автомобільного транспорту) [11] і діє на сьогодні зі змінами від 2 липня 1981 року на підставі постанови Верховної Ради України від 12 вересня 1991 року “Про порядок тимчасової дії на території України окремих актів законодавства Союзу РСР” [7].

Законом України “Про автомобільний транспорт” від 5 квітня 2001 року [4] в п. 3 Прикінцевих положень визначається, що до приведення законодавства у відповідність із Законом України “Про автомобільний транспорт” закони та інші нормативно-правові акти застосовуються в частині, що не суперечить цьому Закону.

Таким чином, Статут автомобільного транспорту діє тільки тому, що він не суперечить Закону України “Про автомобільний транспорт”. Але при цьому деякі його норми входять у протидію із нормами інших нормативно-правових актів.

Так, більшість статей глави 64 Цивільного кодексу України від 16 січня 2003 року (далі — ЦК України) [3], які регулюють відносини, пов'язані із перевезенням, зокрема ст. 908-912, 918-926

містять відсилочні норми до відповідних транспортних статутів і кодексів. Подібна ситуація прослідковується і в главі 32 Господарського кодексу України від 16 січня 2003 року (далі — ГК України) [2], присвяченій правовому регулюванню перевезення вантажів, статті 306-307, 309, 312-315 якого також мають посилання на відповідні транспортні статuti та транспортні кодекси.

Отже, приймаючи Цивільний та Господарський кодекси України, законодавець керувався тим, що транспортні статuti і кодекси, в тому числі Статут автомобільного транспорту, будуть приведені у відповідність з діючим законодавством України.

Статут автомобільного транспорту, що розглядається, був прийнятий у період дії Цивільного кодексу Української РСР 1964 року, ст. 1 якого закріплювала соціалістичну систему господарства в якості основи майнових відносин і передбачала виконання державних планів економічного і соціального розвитку як основні напрямки господарської діяльності. Стаття 359 цього Кодексу встановлювала, що договір перевезення вантажів укладається на підставі плану перевезень, обов'язкового для обох сторін.

Статут автомобільного транспорту визначає виконання планів перевезень, які затверджуються відповідними органами виконавчої влади, як основну мету діяльності автотранспортних підприємств. Крім того, в ст. 2 Статуту закріплено, що даним актом регламентується порядок складання і виконання плану автомобільних перевезень. Тобто, можна говорити про те, що зміст всього Статуту автомобільного транспорту ґрунтується на вказаних постулатах.

Таким чином, Статут автомобільного транспорту повною мірою відповідав вимогам законодавства, яке діяло на момент його прийняття, і реаліям того періоду часу, в першу чергу, — принципам діяльності в умовах планового господарства, коли саме зобов'язання

щодо подачі транспортних засобів і пред'явлення вантажів до перевезення виникало безпосередньо на підставі державного планування перевезень.

Виконання плану перевезень розглядалося і на сьогодні розглядається Статутом автомобільного транспорту в якості обов'язку вантажовідправника та перевізника перед державою.

Подібна схема, безумовно, жодним чином не відображає сучасну систему господарювання.

На сьогодні ст. 42 Конституції України [1] закріплюється принцип свободи підприємницької діяльності, підтримка конкуренції в якості економічних засад конституційного ладу. Підтримка добросовісної конкуренції гарантується також нормами Закону України "Про захист економічної конкуренції" від 11 січня 2001 року [5]. Даним законом забороняється органам влади, органам місцевого самоврядування, органам адміністративно-господарського управління та контролю приймати будь-які акти (рішення, накази, розпорядження, постанови тощо), давати письмові чи усні вказівки, укладати угоди або здійснювати будь-які інші дії, які призвели або можуть призвести до недопущення, усунення чи спотворення конкуренції.

В сучасний період відносини між вантажовідправником і перевізником будуються на підставі приватноправових відносин, в основі яких лежать найважливіші принципи сучасного цивільного законодавства: юридична рівність учасників цивільних правовідносин, що полягає в недопущенні наділення одного із учасників цивільних правовідносин владними повноваженнями; вільне волевиявлення, що складається з волі фізичних і юридичних осіб на здійснення правомірних юридичних дій, в тому числі на свободу договору (ст. 1 ЦК України).

Таким чином, будь-яке державне планування перевезень є недопустимим.

Відповідно до Указу Президента України від 27 серпня 2004 року "Про

Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України” [8], Міністерство транспорту та зв'язку України визнано головним (провідним) органом у системі центральних органів виконавчої влади, основною функцією якого є забезпечення впровадження державної політики в галузі автомобільного, залізничного, морського і річкового транспорту. Проте, зазначеним Положенням до функцій цього органу не віднесено організацію і планування перевезень, в тому числі і автомобільним транспортом.

Таким чином, всі положення Статуту автомобільного транспорту, що стосуються державного планування організації перевезень вантажів, пасажирів, багажу тощо, суперечать діючому законодавству України, а саме — ст. 42 Конституції України, ст. 1 ЦК України та Закону України “Про захист економічної конкуренції”, і не можуть застосовуватися.

Слід зазначити, що Статут автомобільного транспорту закріплює відповідні повноваження в галузі регулювання питань автомобільного транспорту різних органів виконавчої влади: Ради Міністрів УРСР, Держплану УРСР, Міністерства автомобільного транспорту УРСР, Міністерства будівництва і експлуатації автомобільних шляхів УРСР тощо.

Однак, як відомо, з моменту прийняття Статуту автомобільного транспорту повністю змінилася система державного устрою і, відповідно, система органів виконавчої влади, яка на сьогодні визначається указами Президента України від 15 грудня 1999 року “Про систему центральних органів виконавчої влади” [9] та “Про зміни у структурі центральних органів виконавчої влади” [10].

Відповідно до цих указів центральним органом виконавчої влади, який проводить державну політику і здійснює управління в галузі транспортного комплексу України (крім повітряного транспорту), є Міністерство транспорту та

зв'язку України, яке, як вже зазначалося вище, діє на підставі Положення, затвердженого Указом Президента України від 27 серпня 2004 року [8].

Тобто, в чинній редакції Статут автомобільного транспорту абсолютно не відповідає вказаним нормативно-правовим актам і, відповідно, виконуватися не може.

Аналізуючи розділ 3 Статуту автомобільного транспорту щодо організації перевезення вантажів, можна зазначити наступне. Так, ст. 34 Статуту встановлює, що автотранспортні підприємства укладають з вантажовідправниками або вантажоодержувачами річні договори на перевезення вантажів автомобільним транспортом.

Згідно зі ст. 914 ЦК України договори щодо організації перевезення вантажів дійсно носять довгостроковий характер і укладаються за необхідності здійснення систематичних перевезень. Проте, обмеження терміну даного договору Статутом автомобільного транспорту вважається нераціональним з урахуванням діючого принципу свободи договірних відносин, виходячи з якого сторони повинні мати можливість укласти договори даного виду на будь-який термін.

Положення ст. 34 Статуту автомобільного транспорту про те, що перелік випадків, коли річні договори на перевезення вантажів автотранспортом укладаються автотранспортними підприємствами або організаціями з вантажоодержувачами, з постачальницько-збутовими або іншими організаціями, що не є вантажовідправниками або вантажоодержувачами, встановлюються Правилами, також суперечить ст. 1 та 627 ЦК України, а саме — принципу свободи договору в частині вибору контрагентів з договором.

Розділ 6 Статуту автомобільного транспорту “Тарифи і розрахунки за перевезення” повністю не підлягає застосуванню у зв'язку із визначенням у ньому функцій неіснуючих органів виконавчої влади Союзу РСР.

Розділ 7 Статуту автомобільного транспорту “Пряме змішане сполучення з участю інших видів транспорту” також побудований за принципами планової системи господарювання. Так, відповідно до ч. 2 ст. 913 ЦК України відносини організацій, підприємств транспорту, що здійснюють перевезення у прямому змішаному сполученні, визначаються за домовленістю між ними. Частиною 3 ст. 312 ГК України визначається, що відносини перевізників під час перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні та умови роботи перевалочних пунктів регулюються вузловими угодами. Порядок укладання вузлових угод встановлюється транспортними кодексами та статутами. Проте Статут автомобільного транспорту не містить такого Порядку. Тобто, необхідно внести зміни до даного розділу, встановивши в ньому інший порядок організації перевезень, закріпивши, що він визначається укладеними відповідно до чинного законодавства України угодами між організаціями відповідних видів транспорту.

Правила перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні повинні розроблятися і затверджуватися Міністерством транспорту та зв'язку України, що і закріплено в інших транспортних статутах і кодексах. Так, наприклад, наказом Міністерства транспорту України від 28 травня 2002 року затверджені “Правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні” [12].

Розглядаючи розділ 9 Статуту автомобільного транспорту, можна зауважити, що ст. 149 передбачає безспірне списання через кредитні установи штрафних санкцій за деякими зобов'язаннями, що впливають з транспортних відносин.

Проте відповідно до ст. 42 Конституції України [1] кожен має право володіти, користуватися і розпоряджатися своєю власністю; ніхто не може бути протиправно позбавлений права власності. Крім того, ст. 1071 ЦК України наго-

лошується, що грошові кошти можуть бути списані з рахунка клієнта без його розпорядження на підставі рішення суду, а також у випадках, встановлених договором між банком і клієнтом.

Таким чином, безспірне стягнення штрафних санкцій без згоди особи, з рахунку якої списуються грошові кошти, є недопустимим, ст. 148 Статуту автомобільного транспорту суперечить ст. 42 Конституції України та ст. 1071 ЦК України і не підлягає застосуванню.

Стаття 159 Статуту автомобільного транспорту містить загальне правило, згідно з яким до пред'явлення вантажовідправником або вантажоодержувачем автотранспортному підприємству або організації позову, який випливає з цього Статуту, обов'язкове пред'явлення претензій до них. Проте дане положення Статуту не може застосовуватися з огляду на наступне. По-перше, відповідно до рішення Конституційного Суду України від 9 липня 2002 року за справою № 1-2/2002 [13] обов'язкове досудове врегулювання спорів, яке виключає можливість прийняття позовної заяви до розгляду і здійснення за нею правосуддя, порушує право особи на судовий захист. У цьому ж рішенні зазначається, що право особи на звернення до суду за вирішенням спору не може бути обмежене законом, іншими нормативно-правовими актами.

По-друге, Законом України від 23 червня 2005 року “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо досудового врегулювання спорів” [6] були внесені зміни до Господарського процесуального кодексу України, Господарського та Цивільного кодексів України, Кодексу торговельного мореплавства України тощо, якими обов'язковий порядок досудового врегулювання спору було скасовано.

Статут автомобільного транспорту в ст. 162 встановлює заборону на пред'явлення вимог вантажовідправників (вантажоодержувачів) і автотранспортних підприємств та організацій на

суму менше 10 карбованців за кожним товарно-транспортним документом. Безумовно, дане положення суперечить нормам Цивільного кодексу України, в ст. 22 якого визначено, що особа, якій завдано збитків в результаті порушення її цивільного права, має право на їх відшкодування. Статтею 623 цього ж Кодексу передбачено, що боржник, який порушив зобов'язання, має відшкодувати кредиторowi завдані цим збитки.

Таким чином, положення ст. 162 Статуту автомобільного транспорту щодо недопустимості пред'явлення вимог вантажовідправників (вантажоодержувачів) та автотранспортних підприємств і організацій на суму менше 10 карбованців вважаються незаконними.

Відповідно до ст. 163 Статуту автомобільного транспорту передача іншим організаціям або громадянам права на пред'явлення претензій та позовів не допускається, за винятком випадків передачі такого права вантажовідправником вантажоодержувачу або вантажоодержувачем вантажовідправнику, а також передачі права вантажовідправником або вантажоодержувачем вищестоящій організації або транспортно-експедиційній організації.

Дане положення суперечить главі 47 ЦК України і зокрема ст. 515, згідно з якою заміна кредитора не допускається в зобов'язаннях, нерозривно пов'язаних з особою кредитора, зокрема у зобов'язаннях про відшкодування шкоди, завданої каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю.

Статті 167 і 168 Статуту автомобільного транспорту передбачають строк позовної давності для звернення з позовом

до автотранспортного підприємства або організації, а також до вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів відповідно два місяці від дня одержання відповіді на претензію і 6 місяців. Проте, дане положення суперечить п. 6 ч. 2 ст. 258 ЦК України, згідно з яким строк позовної давності до вимог, які виникають у зв'язку з перевезенням вантажу, встановлюється в один рік.

Таким чином, строки позовної давності, передбачені ст. 167, 168 Статуту автомобільного транспорту, не можуть застосовуватися як такі, що суперечать діючому законодавству України.

Отже, Статут автомобільного транспорту УРСР загалом не відповідає чинному законодавству України та сучасним вимогам і реаліям економічного розвитку країни. Крім того, в частині, що не суперечить чинному законодавству України, Статут автомобільного транспорту УРСР є важкодоступним для правозастосування.

Слід зауважити, що за останні роки в Україні прийнято ряд законодавчих актів, що регулюють діяльність автомобільного транспорту, серед яких — Закон України “Про автомобільний транспорт”, Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом тощо. Проте залишається незрозумілим, чому законодавець і досі не звернув увагу на такий важливий нормативно-правовий акт у галузі автомобільного транспорту, як Статут автомобільного транспорту. Враховуючи вищевикладене, можна зробити висновок про необхідність нагального прийняття Статуту автомобільного транспорту України.

Список література:

1. Конституція України від 28 червня 1996 року // ВВР України. — 1996. — № 30. — Ст. 141.
2. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 року // Голос України. — 2003. — 14 березня.

3. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 року // *Голос України*. — 2003. — 12–13 березня.
4. Закон України “Про автомобільний транспорт” від 5 квітня 2001 року // *Офіційний вісник України*. — 2001. — № 17. — Ст. 719.
5. Закон України “Про захист економічної конкуренції” від 11 січня 2001 року // *ВВР України*. — 2001. — № 12. — Ст. 64
6. Закон України від 23 червня 2005 року “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо досудового врегулювання спорів” // *ВВР України*. — 2005. — № 33. — Ст. 427.
7. Постанова Верховної Ради України від 12 вересня 1991 року “Про порядок тимчасової дії на території України окремих актів законодавства Союзу РСР” // *ВВР України*. — 1991. — № 46. — Ст. 621.
8. Указ Президента України від 27 серпня 2004 року “Про Положення про Міністерство транспорту та зв’язку України” // *Офіційний вісник України*. — 2004. — № 35. — Ст. 2333.
9. Указ Президента України від 15 грудня 1999 року “Про систему центральних органів виконавчої влади” // *Офіційний вісник України*. — 1999. — № 5. — Ст. 2435.
10. Указ Президента України від 15 грудня 1999 року “Про зміни у структурі центральних органів виконавчої влади” // *Офіційний вісник України*. — 1999. — № 5. — Ст. 2435.
11. Постанова Ради Міністрів УРСР від 27 червня 1969 року “Про Статут автомобільного транспорту УРСР” // *ЗП УРСР*. — 1969. — № 7. — Ст. 89.
12. Наказ Міністерства транспорту України від 28 травня 2002 року “Про затвердження Правил перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні” // *Офіційний вісник України*. — 2002. — № 28. — Ст. 1344.
13. Рішення Конституційного Суду України “У справі за конституційним зверненням Товариства з обмеженою відповідальністю “Торговий Дім “Кампус Коттон клуб” щодо офіційного тлумачення положення частини другої статті 124 Конституції України (справа про досудове врегулювання спорів)” від 9 липня 2002 року № 15-рп/2002 // *Офіційний вісник України*. — 2002. — № 28. — Ст. 1333

РЕЗЮМЕ

В статье освещаются основные проблемы применения в Украине Устава автомобильного транспорта УССР. Автор, на основе анализа положений Устава автомобильного транспорта УССР приходит к выводу, что в целом он не подлежит применению, поскольку вступает в противоречие с действующим законодательством Украины. В статье приводятся указанные противоречия и предлагаются способы их устранения.

SUMMARY

The article deals with the basic problems of application of the Motor Transport Charter of the Ukrainian Soviet Socialist Republic in contemporary Ukraine. Basing on the analysis of the provisions of the Motor Transport Charter of the Ukrainian Soviet Socialist Republic, the author comes to the conclusion that in the whole it is impossible to imply as it contravenes with the current Ukrainian legislation. The examples of the contradictions pointed out are given, and the author proposes ways to remove them.

*Рекомендовано до друку
кафедрою цивільного,
господарського права та процесу*

Отримано 20.11.05