

**ЗЕМЕЛЬНЕ ПРАВО; АГРАРНЕ ПРАВО; ЕКОЛОГІЧНЕ ПРАВО;
ПРИРОДОРЕСУРСНЕ ПРАВО**

УДК 352.656

DOI <https://doi.org/10.32844/2618-1258.2022.3.8>

КАДАЛА В.В.

**КОРИСТУВАННЯ ЗЕМЛЯМИ ДЕРЖАВНОЇ ТА КОМУНАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ
ПРИ ЗДІЙСНЕННІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ****USE OF STATE AND COMMUNITY-OWNED LANDS WHEN PROVIDING
TRANSPORTATION BY RAIL TRANSPORT**

Метою статті є дослідження питання користування землями державної та комунальної власності при здійсненні перевезень залізничним транспортом. Стаття присвячена дослідженню питання користування землями державної та комунальної власності при здійсненні перевезень залізничним транспортом. Встановлено, що питання користування землями державної та комунальної власності при здійсненні перевезень залізничним транспортом мають певні невирішені частини: користування землями різних форм власності, передачу земель до державної, комунальної та приватної власності, недосконалість законодавства щодо функціонування залізничного транспорту у зв'язку з реформуванням галузі та нормативно-правового забезпечення її діяльності викликає переплату окремих видів податків за землі транспорту, що у свою чергу спричиняє занепад та порушення процесу відновлення інфраструктури та парку залізничного транспорту, неякісне та несвоєчасне надання послуг в цій сфері, повільне вирішення питань щодо джерел фінансування підприємств залізничного транспорту та ін. Окремо постають питання порушення права користування землями залізничного транспорту іншими особами та необхідності якнайскорішого усунення такого порушення, оскільки перешкодження діяльності залізничного транспорту може становити цілу низку негативних наслідків. Законодавством заборонено передавати землі під залізницями у приватну власність. Неодностайна судова практика щодо земель, які надані в користування для потреб залізничного транспорту потребує відповідного реагування з боку Верховного Суду. Комплексне оновлення законодавства, що регламентує діяльність залізничного транспорту, потребує вивчення питання щодо відповідного корегування законодавства в частині впорядкування земельних відносин, що у свою чергу, зумовлює проведення подальших наукових розробок в цьому напрямі. Наголошено, що комплексне оновлення законодавства, що регламентує діяльність залізничного транспорту, потребує вивчення питання щодо відповідного корегування законодавства в частині впорядкування земельних відносин, що у свою чергу, зумовлює проведення подальших наукових розробок в цьому напрямі.

Ключові слова: користування, залізничний транспорт, землі, державна власність, комунальна власність, майно.

The purpose of the article is to study the issue of the use of state-owned and communal land for rail transportation. The article is devoted to the study of the issue of the use of state-owned and communal land for rail transportation. It was established that the issue of the use of state- and communally owned land in rail transportation has certain unresolved parts: the use of land of different forms of ownership, the transfer of land to state, communal and private ownership, the imperfection of the legislation on the functioning of railway transport in connection with the reform of the industry and

© КАДАЛА В.В. – кандидат юридичних наук, доцент, завідувач кафедри цивільного та господарського права факультету № 2 (Криворізький навчально-науковий інститут Донецького державного університету внутрішніх справ)

regulatory and legal support of its activity causes the overpayment of certain types of taxes for transport land, which in turn causes the decline and disruption of the process of restoring the infrastructure and the railway transport fleet, poor-quality and untimely provision of services in this area, slow resolution of issues regarding the sources of financing of railway transport enterprises and others. Separately, there are issues of violation of the right to use railway transport land by other persons and the need to eliminate such violation as soon as possible, since the obstruction of railway transport can have a number of negative consequences. The legislation prohibits the transfer of land under railways into private ownership. The inconsistent judicial practice regarding the lands provided for use for the needs of railway transport requires an appropriate response from the Supreme Court. A comprehensive update of the legislation regulating the activity of railway transport requires the study of the issue of the appropriate adjustment of the legislation in terms of regulating land relations, which, in turn, requires further scientific developments in this direction.

Key words: *using, railway transport, land, state property, communal property, property.*

Вступ. Діяльність багатьох суб'єктів господарювання пов'язана з використанням в той чи інший спосіб окремих земельних ділянок для власних потреб, для здавання в оренду, для зведення будівель та споруд тощо, внаслідок чого виникають певні земельні відносини щодо володіння, користування і розпорядження землею. Не є виключенням і діяльність залізничного транспорту, якому земля потрібна для здійснення власної господарської діяльності. При цьому об'єктами земельних відносин для залізничного транспорту будуть виступати землі в межах території України, земельні ділянки та права на них, оскільки господарська діяльність залізничного транспорту може здійснюватися на окремо визначеній земельній ділянці тільки в обмеженій кількості випадків, якщо мова іде про розміщення окремих будівель, ремонтно-експлуатаційних депо тощо.

Якщо ж говорити про здійснення перевезень, то виникає потреба у розміщенні цілої транспортної інфраструктури, яка буде розташована на землі – залізничних станцій, вокзалів, вантажно-розвантажувальних терміналів, складів зберігання, залізничних колій, захисних смуг тощо. Якщо окремі суб'єкти господарювання для здійснення власної господарської діяльності можуть не потребувати використання земель чи земельних ділянок, то користування землями при здійсненні перевезень залізничним транспортом є невід'ємною умовою здійснення такої діяльності. Навіть якщо на окремих з них не будуть розташовані залізничні колії по яким безпосередньо здійснюється процес перевезення, інфраструктурні об'єкти, розташовані на відповідних землях залізничного транспорту, сприяють здійсненню таких перевезень, а отже є всі підстави говорити про необхідність користування землями для здійснення перевезень. Разом з тим, в цьому дослідженні ми залишимо поза увагою питання розташування на землях залізничного транспорту відомчих лікарень, рекреаційних споруд, науково-дослідних установ, закладів освіти та ін.

Стан дослідження. Питання щодо правового режиму, порядку використання земель, їх відновлення, встановлення відповідальності за порушення в сфері земельних відносин не раз ставали предметом наукового інтересу [1-4]. Окремі питання відносин власності в частині використання земель суб'єктами господарювання у своїй діяльності розглядали С.М. Грудницька, Р.А. Джабраїлов, В.К. Мамутов, О.П. Подцерковний, Н.А. Саніахметова, В.С. Щербіна, В.А. Устименко та інші [5, 6].

Серед науковців та дослідників в галузі транспорту, які досліджували питання земель транспорту слід виділити В.В. Волика, І.В. Булгакову, О.В. Клепікову, М.Л. Шелухіна, Ф.П. Шульженко та ін. [10–13].

В той самий час, враховуючи ретельне дослідження окремих питань користування земель транспорту, питання користування землями державної та комунальної власності при здійсненні перевезень залізничним транспортом мають певні невирішені частини: користування землями різних форм власності, передачу земель до державної, комунальної та приватної власності, недосконалість законодавства щодо функціонування залізничного транспорту у зв'язку з реформуванням галузі та нормативно-правового забезпечення її діяльності викликає переплату окремих

видів податків за землі транспорту, що у свою чергу спричиняє занепад та порушення процесу відновлення інфраструктури та парку залізничного транспорту, неякісне та несвоєчасне надання послуг в цій сфері, повільне вирішення питань щодо джерел фінансування підприємств залізничного транспорту та ін. Окремо постають питання порушення права користування землями залізничного транспорту іншими особами та необхідності якнайкорішого усунення такого порушення, оскільки перешкоджання діяльності залізничного транспорту може становити цілу низку негативних наслідків.

Метою статті є дослідження питання користування землями державної та комунальної власності при здійсненні перевезень залізничним транспортом.

Виклад основного матеріалу. Звертаючись до нормативно-правової бази, що забезпечує регламентування цього питання, слід виділити основні законодавчі акти: Земельний кодекс України, Закон України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт» та проаналізувати їх.

Відповідно до вказаного законодавства та ст. 4 Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» до статутного капіталу товариства вноситься поряд з іншими джерелами право постійного користування земельними ділянками, наданими для розміщення підприємств залізничного транспорту. При цьому, внесення права користування земельними ділянками, наданими для розміщення підприємств залізничного транспорту, до статутного капіталу Товариства здійснюється відповідно до нормативної оцінки таких ділянок, а у разі її відсутності – відповідно до експертної оцінки. Отже, наділення правом постійного користування земельними ділянками є передумовою здійснення діяльності залізничним транспортом.

Відповідно до ст. 67, 68 Земельного кодексу України (далі – ЗК України) до земель залізничного транспорту належать землі смуг відведення залізниць під залізничним полотном та його облаштуванням, станціями з усіма будівлями і спорудами енергетичного, локомотивного, вагонного, колійного, вантажного і пасажирського господарства, сигналізації та зв'язку, водопостачання, каналізації; під захисними та укріплювальними насадженнями, службовими, культурно-побутовими будівлями та іншими спорудами, необхідними для забезпечення роботи залізничного транспорту.

Схожою, але більш розширеною є норма ст. 23 Закону України «Про транспорт», частини 2 та 3 яких додатково конкретизують, що уздовж земель залізничного транспорту можуть встановлюватися охоронні зони, землі залізничного транспорту повинні утримуватися в належному санітарному стані і використовуватися для вирощування деревини, у тому числі ділової, та кормів для тваринництва.

В свою чергу, ст. 6 Закону України «Про залізничний транспорт» встановлює, що для забезпечення у межах смуги відведення нормальної експлуатації залізничних колій, ліній електропостачання та зв'язку, інших пристроїв та об'єктів залізничного транспорту загального користування, а також у місцях, де є небезпека зсувів, обвалів, розмивів, селей, снігозанесень та інших небезпечних впливів, встановлюються охоронні зони, тобто ділянки землі, прилеглі до земель залізничного транспорту загального користування і необхідні для забезпечення збереження, міцності та стійкості споруд, пристроїв та інших об'єктів залізничного транспорту.

Звертаючись до судової практики, щодо створення перешкод залізничному транспорту в межах смуги відведення нормальної експлуатації залізничних колій чи інших пристроїв слід зважати на наступне. Так, згідно рішення господарського суду Рівненської області від 16.04.2018 року по справі № 918/129/17 Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» в особі Регіональна філія «Львівська залізниця» (Позивач) звернулося з позовом до Товариства з обмеженою відповідальністю «Слобнест» та Приватного підприємства «Тиква» в якому просить зобов'язати відповідачів усунути перешкоди у користуванні земельною ділянкою, шляхом демонтажу бетонної площадки в районі 28 колії вантажного двору станції Рівне Львівської залізниці, поблизу будівлі Складу цукрового А-1, що знаходиться за адресою м. Рівне, вул. Біла 87 Г. Свої вимоги Позивач мотивує тим, що спірна земельна ділянка використовується як смуга відведення залізниці під залізничним полотном та його облаштуванням, належать до земель залізничного транспорту і не може передаватися у приватну власність [12].

Суд задовольняючи позовні вимоги Позивача зобов'язав Відповідача 2 – ПП «Тиква» усунути перешкоди у користуванні земельною ділянкою, шляхом демонтажу бетонної площадки в районі 28 колії вантажного двору станції Рівне Львівської залізниці, поблизу будівлі Складу цукрового А-1, що знаходиться за адресою м. Рівне, вул. Біла 87 Г, ґрунтуються на законі, є провмірними, і, відповідно підлягають задоволенню. В той же час Позивач не довів того, що

Відповідач 1 – ТОВ «Слобнест» порушує його цивільні права та інтереси, як законного користувача земельною ділянкою в районі 28 колії вантажного двору станції Рівне Львівської залізниці, поблизу будівлі Складу цукрового А-1, що знаходиться за адресою м. Рівне, вул. Біла 87 Г, та того, що останній здійснював бетонування площадки на зазначеній земельній ділянці, а відтак вимоги до даного відповідача є безпідставними та необґрунтованими [12].

В іншій справі за позовом ДТГО «Львівська залізниця» в особі відокремленого підрозділу «Івано-Франківська дирекція залізничних перевезень» ДТГО «Львівська залізниця» до Яремчанської міської ради Івано-Франківської області, фізичної особи-підприємця Особи 1 про визнання недійсним рішення та визнання недійсним договору купівлі-продажу земельної ділянки, Верховний Суд України вирішуючи питання про усунення розбіжностей у застосуванні судами касаційної інстанції положень ст.ст.68, 84 ЗК, ст.ст.11, 23 закону «Про транспорт», ст.6 закону «Про залізничний транспорт», (досліджених нами вище статей) ВС виходить із того, що наявність чи відсутність у землекористувача документів на користування земельною ділянкою не змінює її правового статусу, оскільки його вже визначено законом. Відтак, договір купівлі-продажу земельної ділянки від 27.05.2002, укладений між виконавчим комітетом Яремчанської міської ради та підприємцем Особою 1 на підставі незаконного рішення Яремчанської міської ради Івано-Франківської області від 22.03.2002 року в частині продажу останньому земельної ділянки площею 90,65 м², розташованої за Адресою 1, має бути визнано недійсним [13].

Наголошують на забороні на передачу земель під залізницями у приватну власність і дослідники окремих аспектів цього питання: Даугуль В., Алексенко А., адже це впливає із приписів ч.4 ст. 83 ЗК України. При цьому зазначають, що земельне законодавство України як основну розмежувальну лінію між землями державної і комунальної форм власності, за загальним правилом, використовує поняття «межа населеного пункту» [14, с. 19].

Отже, вибудовуючи власну стратегію захисту, підприємствам залізничного транспорту слід враховувати необхідність належного обґрунтування власної позиції, а суб'єктам, що здійснюють свою діяльність на територіях, що прилегли до земель залізничного транспорту слід враховувати особливий режим встановлений для земель залізничного транспорту та наявність певних обмежень стосовно цих земель у чинному законодавстві, а також враховувати правовий режим тих чи інших земель.

В свою чергу питання передачі об'єктів права державної та комунальної власності, а отже і земель комунальної та державної власності врегульовані відповідним Законом [15]. Разом з тим, слід враховувати, що така передача повинна робитися з врахуванням інтересів не тільки суб'єктів державної та комунальної влади, а і дотримуватися прав та інтересів інших суб'єктів, які здійснюють власну діяльність чи в інший спосіб використовують ту чи іншу земельну ділянку.

Це підтверджується наступним судовим рішенням, в якому обґрунтовується правова позиція суду по вказаному питанню. Так, державне підприємство «Придніпровська залізниця» звернулось до господарського суду міста Києва з позовною заявою до Севастопольської міської ради про визнання незаконним рішення Севастопольської міської ради № 4332 від 20.05.2008 р. «Про вилучення у Кримського відділення Придніпровської залізниці частини земельної ділянки площею 0,6997 га на залізничній станції «Мекензіві гори» та передачі її в оренду закритому акціонерному товариству «Стівідорна компанія «Авліта» для реконструкції колійного господарства».

Заявлені позовні вимоги обґрунтовані тим, що спірне рішення Севастопольської міської ради в частині вилучення земельної ділянки було прийнято без належного узгодження з ДП «Придніпровська залізниця» та що при прийнятті спірного рішення у Севастопольській міській раді були відсутні повноваження щодо розпорядження спірною земельною ділянкою, оскільки вказана ділянка відносилась до земель державної власності [16].

Задовольняючи касаційну скаргу суд виходив з того, що земельна ділянка площею 0,6997 га на залізничній станції «Мекензіві Гори» в місті Севастополь знаходилась у постійному користуванні відділення державного підприємства «Придніпровська залізниця» на підставі відповідного державного акту. Державне підприємство «Придніпровська залізниця» реорганізувало це відділення у відособлений структурний підрозділ, позбавивши його статусу юридичної особи, при цьому, державний акт на вказану земельну ділянку на себе не отримало. В подальшому державне підприємство «Придніпровська залізниця» уклало з закритим акціонерним товариством «Стівідорна компанія «Авліта» договір на реконструкцію колій, в якому зобов'язалося надати згоду на відчуження ділянки землі, на якій розташований об'єкт будівництва. Після введення даного об'єкту в експлуатацію заступник державного підприємства «Придніпровська залізниця» на виконання умов укладеного договору надав згоду на вилучення спірної земельної ділянки під

залізничними коліями №№ 12, 13, 16, які є власністю закритого акціонерного товариства «Стівідорна компанія «Авліта», з користування ДП «Придніпровська залізниця». За вказаних обставин Севастопольською міською радою був розглянутий погоджений проект землеустрою та прийнято рішення від 20.05.2008 р. № 4332, відповідно до якого спірна земельна ділянка була передана в оренду закритому акціонерному товариству «Стівідорна компанія «Авліта» в порядку, передбаченому вказаними нормами Земельного кодексу України, як особі, яка є власником нерухомого майна, що знаходиться на цій земельній ділянці [16].

Проводячи порівняння із правовими позиціями судів наведених вище, можна дійти висновку, що в одному з випадків суд у схожих спірних правовідносинах за відсутності державного акту на земельну ділянку прийняв сторону та доводи залізничного транспорту [12], а в іншому – прийняв доводи та позицію іншої зацікавленої сторони [16]. Отже, з урахуванням наведеного, є певна потреба у формуванні одностайної судової практики в спірних питаннях щодо користування земельними ділянками залізничним транспортом та іншими суб'єктами.

Висновки. Чинне законодавство встановлює певні правила користування землями для потреб транспорту. Разом з тим, судова практика, при розв'язанні суперечок щодо користування землями державної та комунальної власності при здійсненні перевезень залізничним транспортом має певні особливості і є не одностайною. Таким чином, враховуючи отримані результати дослідження можна зробити наступні висновки.

По-перше, до земель залізничного транспорту належать землі смуг відведення залізниць під залізничним полотном та його облаштуванням, станціями з усіма будівлями і спорудами енергетичного, локомотивного, вагонного, колійного, вантажного і пасажирського господарства, сигналізації та зв'язку, водопостачання, каналізації; під захисними та укріплювальними насадженнями, службовими, культурно-побутовими будівлями та іншими спорудами, необхідними для забезпечення роботи залізничного транспорту, а саме для здійснення перевезень. По-друге, законодавством заборонено передавати землі під залізницями у приватну власність. По-третє, неодностайна судова практика щодо земель, які надані в користування для потреб залізничного транспорту потребує відповідного реагування з боку Верховного Суду. По-четверте, комплексне оновлення законодавства, що регламентує діяльність залізничного транспорту, потребує вивчення питання щодо відповідного корегування законодавства в частині впорядкування земельних відносин, що у свою чергу, зумовлює проведення подальших наукових розробок в цьому напрямі.

Список використаних джерел:

1. Лісова Т.В. Правове забезпечення відновлення земель: теоретичні і практичні проблеми : монографія. Нац. юрид. ун-т ім. Я. Мудрого ; ред. Г. М. Соловійова ; відп. за вип. Н. М. Ярошенко. Харків : Юрайт, 2020. 394 с.
2. Мовчан Р. О. Кримінальна відповідальність за злочини у сфері земельних відносин: законодавство, доктрина, практика : монографія / Р. О. Мовчан ; передмова д-ра юрид. наук, проф., заслуженого діяча науки і техніки України О. О. Дудорова. Вінниця : ТОВ «ТВОРИ», 2020. 1152 с.
3. Шульга А. М. Земельні ресурси України під охороною закону про кримінальну відповідальність : монографія. Харків : Юрайт, 2019. 668 с.
4. Костяшкин І.О., Луцюк О.В. Правове забезпечення сталого розвитку як умова раціонального використання земель. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Право.* № 67(2021). С. 144–150.
5. Господарське право : підручник. О. П. Подцерковний, О. О. Квасніцька, А. В. Смітюк [та ін.] ; за ред. О. П. Подцерковного. Х. : Одиссей, 2010. 640 с.
6. Науково-практичний коментар Господарського кодексу України. Г. Л. Знаменський, В. В. Хахулін, В. С. Щербіна та ін. ; за заг. ред. В. К. Мамотова. К. : Юрінком Інтер, 2004. 688 с.
7. Волік В.В. «Про майнову основу діяльності суб'єктів у галузі міського транспорту». *Електронне наукове видання «Порівняльно-аналітичне право»*, 2014. № 6. URL: <http://www.pap.in.ua>
8. Булгакова І. В. Транспортне право України: Академічний курс : підруч. для студ. юр. спец. вищ. навч. закл. І. В. Булгакова, О. В. Клепікова. К. : Видавничий Дім «Ін Юре», 2005. 536 с.
9. Клепікова О.В. Правова організація транспортної системи України: монографія. Київ : Видавництво Ліра-К, 2019. 444 с.
10. Транспортне право України : підруч. для студ. юр. спец. вищ. навч. закл. за ред. М. Л. Шелухіна. К. : Видавничий Дім «Ін Юре», 2008. 896 с.
11. Шульженко Ф. П. Транспортне право : навч.-метод. посіб. для самост. вивч. дисц. Ф.П. Шульженко, Р.С. Кундрік. К. : КНЕУ, 2004. 214 с.

12. Рішення Господарського суду Рівненської області від 16 квітня 2018 р. Справа № 918/129/17. URL: <https://youcontrol.com.ua/ru/catalog/court-document/73520988/>

13. Постанова Верховного Суду України від 24.06.2015. № 3-305гс15. URL: <https://zib.com.ua/ua/118575.html>

14. Даугуль В., Алексенко А. Актуальні питання використання земель сільськогосподарського призначення органами місцевого самоврядування. Х. : Фактор, 2018. 176 с.

15. Про передачу об'єктів права державної та комунальної власності. Закон України від 03.03.1998 року № 147/98-ВР. URL: http://search.ligazakon.ua/1_doc2.nsf/link1/Z980147.html

16. Постанова Вищого господарського суду України. Справа № 5011-38/13217-2012. URL: http://www.arbitr.gov.ua/docs/28_4205130.html