

**ЩОДО ПИТАНЬ ЗАСТОСУВАННЯ НОРМ ПРАВА, ЩО СТОСУЮТЬСЯ  
ЗДІЙСНЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ****REGARDING THE APPLICATION OF LEGAL NORMS CONCERNING  
THE IMPLEMENTATION OF RAILWAY TRANSPORTATION****Сірко Р.Б., к.ю.н., доцент,  
доцент кафедри юриспруденції***Чернівецького інституту Міжнародного гуманітарного Університету*

В запропонованій статті визначається, що велику роль у вирішенні завдань, що стоять перед залізничним транспортом, відіграє правильне застосування норм права, що стосуються здійснення перевезення. Ці норми права в основному відносяться до цивільного права. Більшість норм, що регулюють цивільні відносини, що виникають з перевезення залізничним транспортом, відносяться до одного з основних розділів цивільного права – зобов'язального права.

Відносини, що виникають між перевізниками, вантажовідправниками і вантажоодержувачами при перевезеннях залізничним транспортом, в основному є цивільно-правовими відносинами. Звідси можна зробити висновок про те, що їм притаманні всі основні характеристики цивільних правовідносин. Дійсно, правовідносини, що виникають з перевезень залізничним транспортом регулюються методом юридичної рівності сторін, а якщо права та вимоги і мають місце, то виключно в силу прямої вказівки закону або договору. Правовідносини, що виникають з перевезення залізничним транспортом встановлюються в результаті взаємодії між учасниками цих правовідносин з належними їм суб'єктивними правами і покладеними на них обов'язками.

Робота залізничних транспортних підприємств, які здійснюють масові перевезення залізничним транспортом, настільки різноманітна і має такі специфічні, відмінні від роботи інших підприємств особливості, що це викликає необхідність у регулюванні відносин спеціальними нормами.

Такими є норми транспортного права. Так, у СЗ України визначається, що ним регулюються відносини, що виникають між перевізниками, пасажирями, вантажовідправниками, вантажоодержувачами, інфраструктурою залізничного транспорту, іншими фізичними і юридичними особами при користуванні послугами залізничного транспорту, встановлюються їх права, обов'язки та відповідальність. Саме це законодавцем визначається як правовідносини з перевезень залізничним транспортом.

Серед висновків пропонується авторське визначення терміну перевізника в наступному вигляді: перевізник – це юридична особа або фізична особа підприємця, що володіють на праві власності або іншому праві залізничним рухомим складом і надають послуги щодо їх використання на підставі відповідних ліцензії та договору, що прийняли на себе за договором перевезення залізничним транспортом загального користування обов'язок доставити пасажирів, довірений їм відправником вантаж, багаж, вантажобагаж з пункту відправлення в пункт призначення, а також видати вантаж, багаж, вантажобагаж уповноваженій на його отримання особі (одержувачу).

**Ключові слова:** перевезення, залізничний транспорт, реформування, відносини з перевезення залізничним транспортом, статут залізниці, договір перевезення залізничним транспортом, зобов'язання, залізниця, транспорт, перевізник.

The proposed article stipulates that the correct application of the rules of law relating to the implementation of transportation plays an important role in solving the problems facing rail transport. These rules of law mainly apply to civil law. Most of the rules governing civil relations arising from rail transport, belong to one of the main sections of civil law - contract law.

The relations that arise between carriers, shippers and consignees during transportation by rail, are mainly civil law relations. From this we can conclude that they have all the basic characteristics of civil law. Indeed, legal relations arising from rail transport are governed by the method of legal equality of the parties, and if the rights and requirements do exist, then only by virtue of a direct indication of the law or contract.

Legal relations arising from transportation by rail are established as a result of interaction between the participants of these legal relations with their subjective rights and responsibilities.

The work of railway transport enterprises that carry out mass transportation by rail is so diverse and has such specific, different from the work of other enterprises features that it is necessary to regulate relations by special rules.

These are the rules of transport law. Thus, the NW of Ukraine stipulates that it regulates the relations arising between carriers, passengers, shippers, consignees, railway infrastructure, other individuals and legal entities when using railway transport services, establishes their rights, duties and responsibilities. This is what the legislator defines as a legal relationship for rail transport.

Among the conclusions, the author's definition of the term carrier is proposed as follows: the carrier is a legal entity or individual entrepreneur who owns the property or other right of railway rolling stock and provides services for their use on the basis of the relevant license and contract by the contract of carriage by public railway transport the obligation to deliver the passenger, the cargo, luggage, cargo luggage entrusted to him by the sender from the point of departure to the destination, and also to hand over cargo, luggage, cargo luggage to the person (recipient).

**Key words:** transportation, rail transport, reform, rail transport relations, railway charter, railway transportation contract, obligations, railway, transport, carrier.

**Постановка проблеми.** Глобалізація світової економіки та розширення міжнародного співробітництва, розвиток транспортної галузі, системи транспортного забезпечення, сприяють формуванню великих транспортних організацій, при цьому найважливішим фактором економічного розвитку стає інтеграція, здійснювана як на галузевому і регіональному, так і на міжгалузевому, міжрегіональному та міжнародному рівнях. Актуальність обумовлена великим значенням перевезень залізничним транспортом, недосконалістю правового регулювання відносин, що пов'язані з перевезеннями вантажів, багажу, пошти та пасажирів залізничним транспортом, та відсутністю сучасних комплексних наукових досліджень із цієї теми.

Велику роль у вирішенні завдань, що стоять перед залізничним транспортом, відіграє правильне засто-

сування норм права, що стосуються здійснення перевезення. Ці норми права в основному відносяться до цивільного права. Більшість норм, що регулюють цивільні відносини, що виникають з перевезення залізничним транспортом, відносяться до одного з основних розділів цивільного права – зобов'язального права.

Відносини, що виникають між перевізниками, вантажовідправниками і вантажоодержувачами при перевезеннях залізничним транспортом, в основному є цивільно-правовими відносинами. Звідси можна зробити висновок про те, що їм притаманні всі основні характеристики цивільних правовідносин. Дійсно, правовідносини, що виникають з перевезень залізничним транспортом регулюються методом юридичної рівності сторін, а якщо права та вимоги і мають місце, то виключно в силу прямої вка-

зівки закону або договору. Правовідносини, що виникають з перевезення залізничним транспортом встановлюються в результаті взаємодії між учасниками цих правовідносин з належними їм суб'єктивними правами і покладеними на них обов'язками.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми.** Теоретичну основу дослідження склали наукові праці таких науковців, як С.С. Алексєєв, А.Г. Биков, Г.С. Гуревич, О.В. Дзера, А.С. Довгерт, В.А. Єгізаров, А.Д. Кейлін, Н.С. Ковалевська, В.В. Луць, О.Л. Маковський, Я.І. Рапорт, А.М. Рубін, Г.П. Савічев, О.М. Садіков, Є.О. Харитонов, М.Є. Ходунов, Я.М. Шевченко, Г.Ф. Шершеневич та інших.

**Мета статті.** Метою статті є науковий аналіз загальних положень законодавства України з метою аналізу застосування норм права, що стосуються здійснення перевезень залізничним транспортом.

**Викладення основного матеріалу.** Робота залізничних транспортних підприємств, які здійснюють масові перевезення залізничним транспортом, настільки різноманітна і має такі специфічні, відмінні від роботи інших підприємств особливості, що це викликає необхідність у регулюванні відносин спеціальними нормами.

Такими є норми транспортного права. Так, у СЗ України [5] визначається, що ним регулюються відносини, що виникають між перевізниками, пасажирями, вантажовідправниками, вантажоодержувачами, інфраструктурою залізничного транспорту, іншими фізичними і юридичними особами при користуванні послугами залізничного транспорту, встановлюються їх права, обов'язки та відповідальність. Саме це законодавцем визначається як правовідносини з перевезень залізничним транспортом.

Специфікою таких відносин є те, що «вони опосередковують сферу послуг нематеріального (нематеріальній) характеру, що надаються боржником кредитору» [13, 4]. Транспортні зобов'язання є важливою складовою системи зобов'язань з надання цивільно-правових послуг. В результаті перевізного процесу не створюється новий продукт. Цінність транспортної діяльності полягає в тому економічному ефекті, який виникає в результаті переміщення вантажу в заплановане місце. При нормальних умовах перевезення у властивостях або формі вантажів не відбувається ніяких змін, змінюється лише їх місцезнаходження.

Визначення транспортного зобов'язання не викликало б труднощів, якби його можна було розглядати як самостійний тип зобов'язання, що охоплює сукупність економічних і юридичних ознак, які роблять зобов'язання завершеним за формою і відрізняють його від інших зобов'язань. На наш погляд, правовідносини, що виникають з перевезень залізничним транспортом, що представляє собою транспортні зобов'язання, хоча і є різновидом цивільно-правових зобов'язань, в цілому як таке не утворює відокремленого, єдиного зобов'язального типу, а являє собою сукупність зобов'язань, що охоплює самостійні зобов'язальні типи і їх різновиди та володіє загальними ознаками, які дають можливість відокремити їх.

Тому дати загальне визначення правовідносини, що виникають з перевезень залізничним транспортом або транспортного зобов'язання можна не через характер дій, що здійснюються одним суб'єктом на користь іншого, а шляхом перерахування ознак, властивих всій сукупності в цілому, із зазначенням її галузевої приналежності.

У юридичній літературі зазначається хибність кваліфікації правовідносини як транспортних на підставі якої-небудь однієї ознаки або навіть сукупності загальних ознак [9, С. 618-619]. Дійсно, як справедливо відзначалося науковцями Шульженком Ф.П. та Кундриком Р.С. «сам по собі факт участі транспортних організацій у правовідносинах ще не робить ці правовідносини транспортними, оскільки організація може виступати і як носій функції,

що обумовлює специфіку відносин, які виникають з перевезення транспортом, і як набувач матеріальних благ або споживач послуг, що створюються в інших галузях господарства» [15, С. 28-29]. Такі, наприклад, відносини з постачання продукції, кредитування, розрахунків та інші, в яких в якості однієї зі сторін може виступати транспортна організація.

Правовідносини, що виникають з перевезень залізничним транспортом є єдиним, складним за структурою утворенням, що складається з двох відносно самостійних зобов'язань, у тому числі перше передує другому, тобто виконання першого зобов'язання виступає в якості юридичного факту, що обумовлює виникнення другого. Першим зобов'язанням є так звані організаційні передумови договору перевезення, що представляють собою взаємні дії суб'єктів правовідносин з виконання прийнятих на себе обов'язків, які впливають із узгодженої і прийнятої перевізником заявки. Другим же зобов'язанням є договір про перевезення (конкретного вантажу, багажу, пасажирів, пошти, тощо).

Правовідносини, що виникають з перевезення залізничним транспортом, незалежно від підстави виникнення, за своєю конструкцією відносин, існують у зобов'язально-правовій формі і за змістом є двосторонніми складними правовідносинами, кожна зі сторін яких, володіючи цілим комплексом прав і обов'язків, виступає перед іншою одночасно і як управомочена, і як зобов'язана. Причому характерною рисою цих правовідносин є взаємозв'язок як між правами одного суб'єкта і обов'язками з іншого, так і між обов'язками обох суб'єктів вказаних правовідносин.

Будучи цивільно-правовим за своєю юридичною природою, правовідносини, що виникають з перевезення залізничним транспортом, мають характерні риси правовідносин спеціальної галузі – транспорту. На наш погляд, необхідно виділити наступні особливості правовідносин, що виникають з перевезення залізничним транспортом.

Перш за все, мова йде про особливий суб'єктивний склад – учасників правовідносин, що виникають з перевезення залізничним транспортом. Це підприємства залізничного транспорту, які надають послуги з перевезення, вантажовідправник, вантажоодержувач, а також «володілець залізничної колії», «володілець інфраструктурного комплексу залізничного транспорту загального та незалежного користування» [12].

На сьогоднішній день перевізник (АТ «Укрзалізниця») і власник інфраструктури залізничного транспорту збігаються в одній особі. Тобто фактично спостерігаються три учасники перевізного процесу.

У зв'язку з цим представляється необхідним внести в ст. 1 Закону України «Про залізничний транспорт» від 04.07.1996 року № 273/96-ВР [3] сформулювавши поняття перевізника в наступному вигляді: «перевізник – це юридична особа або фізична особа підприємця, що володіють на праві власності або іншому праві залізничним рухомим складом і надають послуги щодо їх використання на підставі відповідних ліцензій та договору, що прийняли на себе за договором перевезення залізничним транспортом загального користування обов'язок доставити пасажирів, довірений їм відправником вантаж, багаж, вантажобагаж з пункту відправлення в пункт призначення, а також видати вантаж, багаж, вантажобагаж уповноваженій на його отримання особі (одержувачу)».

На думку М. Горбачова, В. Кузьо, О. Затворницької, Д. Яблоновського «незважаючи на те, що планується розвиток ринку послуг приватних залізничних операторів і перевізників, зокрема допуск приватної тяги до залізничної інфраструктури, хоча й кординально змінить ситуацію на краще в частині появи конкуренції в питанні поліпшення роботи монополіста, однак повноцінна конкуренція з'явиться не скоро, крім того, не відбудеться приватизації інфраструктури залізничного транспорту. Оскільки перевезення навіть різними перевізниками відбувається

одним і тим же шляхом, з використанням одного і того ж технологічного комплексу, інфраструктура не може бути передана в приватні руки» [10].

Зазначений план розвитку створено на підставі ратифікації 16.09.2014 Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, у якій передбачено співробітництво у сфері транспорту для реструктуризації та оновлення транспортного сектору України і поступової гармонізації діючих стандартів та політик з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку ХХХІІ до цієї Угоди та імплементації у національне законодавство до 2022 року ряду директив та регламентів ради ЄС. Саме з урахуванням вимог вказаної угоди і було розроблено законопроект «Про залізничний транспорт України».

В. Коновалов вважає, що «організації, що створюються під повним контролем залізничних чиновників, будуть конкурентами лише на папері, тому що ні один монополіст не захоче мати потужних конкурентів, здатних повернути до себе інвестиції і доходи, призначені бюджету даного монополіста» [16].

Слід погодитися з наведеними висловлюваннями. Внутрішньогалузева конкуренція на залізничному транспорті може існувати тільки за рахунок відмінностей в якості й асортименті послуг, що надаються операторами залізничного рухомого складу і перевізниками.

Організаційні передумови договору залізничного перевезення, характерні для правовідносини по залізничне перевезення вантажу, не властиві іншим цивільно-правовим відносинам. Звертає на себе увагу і особливе становище перевізника в договірних відносинах.

Йдеться про передбачену законодавством обмеженою відповідальністю, коли відшкодуванню відповідно до ст.ст. 22, 23, 24 Закону України «Про залізничний транспорт» [3] підлягає тільки реальний збиток без урахування упущеної вигоди. Що стосується окремих порушень умов договору залізничного перевезення вантажу відповідальність встановлена або в формі відшкодування прямих збитків або його частини (але не упущеної вигоди), наприклад за незабезпечення збереження вантажу, або в формі виключної неустойки, зокрема за прострочення його доставки.

Порядок пред'явлення претензій і позовів по залізничних перевезеннях вантажів носить особливий характер. Пред'явлення претензії до порушення позовного провадження обов'язково – це передбачено транспортним законодавством. Законодавцем визначено і особливий термін позовної давності пред'явлення претензії до перевізника – шість місяців.

Розглядаючи правовідносини, що виникають з перевезень залізничним транспортом, не можна обійти увагою і відносини, що виникають між відправником і перевізником на стадії узгодження обов'язків щодо подачі перевізником транспортних засобів під навантаження і пред'явленням відправником вантажів до перевезення, а також порядку навантаження (вивантаження) вантажу в подані транспортні засоби.

Відповідно до ст. 917 ЦК України «перевізник зобов'язаний подати відправнику вантажу під навантаження у строк, встановлений договором перевезення або договором про організацію перевезень, справні транспортні засоби в стані, придатному для перевезення відповідного вантажу, так як відправник має право відмовитись від надання непридатного транспортного засобу для здійснення перевезення» [4, 13].

Таким чином, як зазначено у СЗ України, укладення договору здійснення перевезень залізничним транспортом передують правовідносини, що виникають на підставі певного замовлення (заявки) або договору про організацію перевезень залізничним транспортом вантажів, пошти, вантажобагажів, пасажирів, багажу [5].

Із зазначених підстав, найважливішим засобом здійснення та організації перевезень залізничним транспортом є замовлення у якому звертається увага на конкретні завдання і показники, направленні на забезпечення перевезення залізничним транспортом. Заявка у сою чергу, в основному призначена для найбільш раціонального і економічного використання засобів перевезення, у відповідності до вимог і запитів ринку перевезень.

Після надання замовлення вантажовідправником, виникає, такби мовити «самостійне зобов'язання», як за своєю структурою є відокремленим від правовідносин за договором перевезення залізничним транспортом, а також має переддоговірний характер щодо договору перевезення залізничним транспортом. Зазначене і є зобов'язанням по пред'явленню вантажу, багажу, пошти, вантажобагажу і подачі залізничного транспортного засобу.

Відповідно до ст. 18 СЗ України замовлення подається вантажовідправником із зазначенням кількості вагонів і тонн, залізничних станцій призначення та інших передбачених правилами перевезень вантажів залізничним транспортом відомостей. У замовленні відправник повинен вказати термін дії замовлення. Замовлення подаються у рамках та/або одночасно із міячним планом перевезення залізничним транспортом. Слід звернути увагу на те, що положення щодо конкретних термінів подання заявок у СЗ України не висвітлено, в наявності лише посилення на те, що термін подання заявок встановлюється відповідними Правилами [6, 7, 8].

Термін розгляду заявки на перевезення залізничним транспортом визначається з дня надходження такої заявки до перевізника, який здійснюватиме перевезення залізничним транспортом. Про рішення, яке прийнято перевізником, останній повідомляє відправнику. Згідно положень СЗ України існує наступні варіанти прийняття рішення, зокрема: прийняття заявки щодо здійснення перевезення залізничним транспортом або відмова у прийнятті такої заявки. Разом з тим, у СЗ України [5] визначається порядок і спосіб таких повідомлень.

У разі прийняття заявки на здійснення перевезення залізничним транспортом до виконання, то зазначена заявка з відміткою про узгодження та її прийняття до виконання повертається перевізником відправнику, не пізніше ніж за три доби до заявленого терміну початку перевезення залізничним транспортом.

У разі, якщо після прийняття перевізником заявки про здійснення перевезення залізничним транспортом, останній не забезпечує своєчасне надання відправнику під завантаження (вантаж, багажу, пошти, вантажобагажу) відповідних вагонів або контейнерів, чи подача цих вагонів або контейнерів у непридатному для здійснення перевезення стані, виникає відповідальність перевізника за невиконання прийнятої заявки.

Також, ЦК України [4] передбачена й відповідальність відправника (вантаж, багажу, вантажобагажу), зокрема за невикористання поданих вагонів або контейнерів, неподання перевізником вагонів або контейнерів з підстав, що залежать від відправника (невнесення платежів за перевезення, при умові якщо інший порядок внесення платежів не передбачено угодою сторін), відмови відправника від передбачених заявкою вагонів (контейнерів), відсутність власних або орендованих передбачених у заявці вагонів з причин, залежних від відправника (ст.ст. 920-924 ЦК України) [4, 13]. СЗ України встановлює приблизний перелік обставин, при настанні яких перевізник або відправник вантажу звільняються від відповідальності за невиконання прийнятої заявки на перевезення вантажів (неподання транспортних засобів і їх невикористання, неперед'явлення вантажу до перевезення).

Якщо в прийомі та погодженні заявки відмовляється, то вона повертається перевізником відправнику з обґрунтуванням причин відмови.

Перевізник також має право відмовити в прийнятті заявки, поданої з порушенням порядку і строків її подання. При прийнятті перевізником заявки, поданої з порушенням порядку і строків, або неповідомлення перевізником відправнику в установлений строк про відмову в прийнятті такої заявки і в наступних посиланнях перевізника на порушення відправником порядку та строків подання заявки судами не враховуються.

Після прийняття та узгодження заявки на перевезення вантажу з відміткою перевізника про її прийняття виникає зобов'язання по пред'явленню вантажу, багажу, пошти і подачі транспортного засобу. Виконання цього зобов'язання передбачає вчинення його сторонами (відправником і перевізником) певних дій з дотриманням вимог, що пред'являються транспортним законодавством. Обидва учасники даного зобов'язання повинні активно сприяти виконанню його в повному обсязі.

Діяльність залізничного транспорту пов'язана з низкою обставин, виникнення яких передкождає здійсненню перевезень вантажів, і відповідно, їх прийому до відправлення.

Цивільні правовідносини, що виникають з перевезення залізничним транспортом, відрізняються великою складністю і своєрідністю. Загальновизнано, що суб'єктами договору залізничного перевезення є: відправник, перевізник і одержувач.

Однак необхідно відзначити, що не слід ототожнювати суб'єктів договору перевезення залізничним транспортом із сторонами даного договору, так як сторонами договору перевезення залізничним транспортом є лише відправник і перевізник.

Якщо керуватися цим критерієм, то зобов'язальні відносини з перевезення залізничним транспортом

можна поділити на дві самостійні стадії: 1) правовідносини між відправником і перевізником; 2) відносини, що виникають між перевізником і одержувачем після його вступу у зобов'язання з перевезення. Кожна з цих стадій характеризується своєю, певною групою прав і обов'язків сторін.

В якості безпосередніх учасників договору перевезення залізничним транспортом визнаються відправник і перевізник; одержувачу ж більшість правознавців відводить роль особи, на користь якої укладається договір перевезення залізничним транспортом, тому слід насамперед зупинитися на характеристиках правового становища і взаємин відправника і перевізника.

Як вже згадувалось вище, визначення терміну «Перевізник» у ЦК України, Законі України «Про залізничний транспорт» від 04.07.1996 № 273/96ВР та у СЗ України, відсутні. Визначення зазначеного терміну було запропоновано у проектах Закону України «Про залізничний транспорт» від 17.11.2017 № 7316 [11] та від 06.09.2019 № 1196-1 [12].

У зв'язку з цим, було запропоновано авторське визначення терміну перевізника в наступному вигляді: перевізник – це юридична особа або фізична особа підприємця, що володіють на праві власності або іншому праві залізничним рухомим складом і надають послуги щодо їх використання на підставі відповідних ліцензії та договору, що прийняли на себе за договором перевезення залізничним транспортом загального користування обов'язок доставити пасажирів, довірений їм відправником вантаж, багаж, вантажобагаж з пункту відправлення в пункт призначення, а також видати вантаж, багаж, вантажобагаж уповноваженій на його отримання особі (одержувачу).

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Конституція України: Закон України від 28.06.1996. // *Відомості Верховної Ради*. 1996. № 30. Ст. 141.
2. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 року із змінами внесеними Законом від 21.12.2000 р. // *Відомості Верховної Ради*, 2001, № 9, Ст. 68.
3. Про залізничний транспорт: Закон України від 04.07.1996 р. № 40. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 16.01.2020 р).
4. Цивільний Кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. № 40-44. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15> (дата звернення: 16.01.2020 р).
5. Статут залізниць України: Постанова Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 р. № 457. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF> (дата звернення: 18.01.2021 р).
6. Правила планування перевезень вантажів. Наказ Міністерства транспорту України від 9 грудня 2002 року № 873 «Про внесення доповнення до наказу Мінтрансу від 21.11.2000 № 644» // URL: <http://www.liski.ua/ua/help-info/6.html> (дата звернення 22.05.2021)
7. Правила перевезення вантажів залізничними лініями вузької колії. Наказ Міністерства транспорту України від 21 грудня 2000 року № 644 // URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0871-00#Text> (дата звернення 12.03.2021)
8. Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 грудня 2006 року № 1196 // URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0310-07#Text> (дата звернення 12.12.2020)
9. Комаров С. А. Загальна теорія держави і права: курс лекцій. М., 1995. С. 202- 206; Теорія держави і права: підручник / за ред. А. С. Пиголкина, Ю. А. Дмитрієва. М., 2010. С. 618-619.
10. Кузьо В., Затворницька О., Яблоновський Д. Лібералізація ринку залізничних перевезень в Україні. Уроки країн європейського союзу. Аналітична записка. Центр Економічної Стратегії. 29.11.2019 року. – 61 с.
11. Проект Закону України «Про залізничний транспорт» від 17.1.2017 № 7316 // URL: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/JH5N800A.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/JH5N800A.html) (дата звернення 14.04.2021)
12. Проект Закону України «Про залізничний транспорт» від 06.09.2019 № 1196-1 (Одержаний ВР України) Про залізничний транспорт України // URL: [https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=66737](https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=66737) (дата звернення 12.02.2021)
13. Харитонов Є. О., Харитонova О. І., Старцев О. В. Цивільне право України: підручник. Київ: Істина, 2011. URL: <http://westudents.com.ua/knigi/479-tsvivnepravo-ukrani-haritonov-o.html> (дата звернення: 01.12.2020).
14. Цивільний кодекс України: Науково-практичний коментар/ За ред. Є.О. Харитонova. Х.: Одиссей. 2010.
15. Шульженко Ф. П., Кундрік Р. С. Транспортне право: Навч.-метод. посіб. для самост. вивч. дисц. К.: КНЕУ, 2004. С. 28-29.
16. Ясинчук Л. Новація на «Укрзалізницю»: кому вигідна приватна тяга? // URL: <https://expres.online/podrobitsi/novatsiya-na-ukrzaliznitsi-komu-vigidna-privatna-tyaga> (дата звернення 05.06.2020)