

Автоперевізницький «штрафбат»

За прикладом митників, автоінспекції, податківців та інших «контролюючих органів» накладати штрафні санкції на перевізників на свій розсуд віднедавна взялися ще й замовники перевезень. Про новації в сфері штрафного «бізнесу» ми говорили з директором ТОВ «Транслогістик» Андрієм Єпішовим та директором ТОВ «ТТК «Печерська алея» Леонідом Хвостенком.

Сумнівний ефект правоти

Перш ніж перейти до розгляду зазначених вище «новацій», не завадить констатувати той простий факт, що за всю історію незалежної України жодного функціонера «штрафуючого» органу ніколи не було притягнуто до відповідальності за його «санкції», навіть якщо вони мали всі ознаки заведеної незаконності, іншими словами, службового підроблення. Жоден суд ще не прийняв окремої ухвали на адресу жодного, наприклад, податківця або митника, «санкції» якого офіційно, за рішенням суду, було визнано неправомірними.

Водночас суми скасованих судами штрафів неможливо порахувати навіть приблизно. Можливо, йдеться про сотні мільйонів гривень, і це тільки в тих випадках, коли перевізники, часто перед загрозою зупинки і банкрутства свого підприємства, визнавали за доцільне відкласти всі свої справи, найняти авторитетну аудиторську фірму, сплатити всі судові збори та гонорари адвокатам і витратити щонайменше два роки життя на доведення в суді своєї правоти. Та навіть після цього вони мали сумнівне задоволення знову бачити на своєму підприємстві того самого чиновника, якому від судового рішення не було ні холодно ні жарко і який знову приходив до них з тими самими повноваженнями та заявляв свої чергові претензії, які часто бувають схожі на звичайні примхи. А чом би й ні? Адже «штрафна» економіка побудована так, що сплачувати незаконні штрафи буває набагато вигідніше, ніж домагатися їх скасування через суд. Тому звинувачувати перевізника можна в чому завгодно – адже нікому, крім самого переві-

зника, за це нічого не буває.

Ганебна традиція такої безвідповідальності губить всю економіку України, і штрафні «новації», про які ми сьогодні говоримо, є лише відлунням набагато глибшої проблеми.

Темні колізії штрафних санкцій

Андрій Єпішов,
директор ТОВ «Транслогістик»



У договорах на перевезення вантажів по Україні вже практикується обумовлення штрафів за несвоєчасну доставку у відсотках не від тарифу на перевезення, а від вартості вантажу. Зафіксовані факти визначення суми штрафних санкцій у розмірі 10 % від ціни вантажу за запізнення на один день. Якщо вантаж коштує 1 млн грн., за таким договором замовник має право пред'явити санкції в розмірі 100 тис. грн. І це тільки в тому випадку, якщо вантаж звичайний. А от за затримку вантажу акційного, тобто такого, який реалізується зі знижками на честь якоїсь акції,

штрафи передбачаються вдвічі більші – у розмірі 20 % від його ціни. Нагадую, це тільки за один день запізнення. За два буде 40 %.

Наразі таку практику запроваджують переважно великі торговельні мережі. Проте вона набуває дедалі більшого поширення.

Якщо подивитися на цю проблему крізь призму Цивільного кодексу України, то дійсно, в разі псування чи нестачі вантажу перевізник повинен відшкодувати власнику збитки, і такі відносини є справедливими і обґрунтованими. Псувати вантаж навмисно ніхто не буде, але збитки власнику все одно повинні бути відшкодовані, і їх суми можуть бути дуже значними. Однак такі ризики для перевізника мінімізуються з допомогою страхування, і транспортна система продовжує функціонувати.

А чим обґрунтовано вимоги сплати штрафів у відсотках від ціни вантажу, та ще й у таких великих розмірах – 10–20 %? Нічим – ні по суті, ні за законом. Але автори договорів навіть не замислюються над такими питаннями і визначають суми штрафів на свій розсуд.

Причин затримок у дорозі може бути безліч: або ДТП, або автопоїзд можуть під будь-яким приводом затримати чи поставити на штрафмайданчик «контролюючі органи», або несправність ТЗ, спричинена поганою дорогою, або хвороба водія, або ще безліч причин, які неможливо передбачити і яким неможливо запобігти. А в результаті – такі штрафи, що треба продавати підприємство, аби їх сплатити. Тобто при подібних договорах на перевезення автотранспортна компанія в кожному рейсі кожного свого ТЗ фактично ставить на карту саме своє існування. Уникнути

Бесідував
Сергій
ПАРХОМОВ
Фото автора

таких ризиків неможливо – страхування від запізнення у відсотках ціни вантажу просто неможливе. Жодна страхова компанія не укладала такого договору.

Розглянемо ще один аспект цієї проблеми.

Ціна фрахту, тобто автотранспортної складової доставки, становить 2–3 % ціни вантажу. Вона на 50 % складається з витрат на паливо, 20 % становить зарплата водія. Також у перевізника є витрати на сервіс і ремонт автомобіля, на гуму, на експлуатаційні матеріали: мастила, рідини тощо. Крім того, на автопідприємствах є ще й офісний персонал, охорона, медична служба, яким теж треба платити зарплату. Необхідно дбати й про оновлення транспорту, утримання приміщень... У результаті рентабельність перевезень вкрайно низька. А штраф за запізнення на один день – у п'ятеро-вдесятеро більше за ціну самої послуги! Якщо автопідприємство невелике, то для нього один день запізнення означатиме просто банкрутство.

Такі договори ставлять перевізників у занадто нерівноправне становище, і подібні відносини аж ніяк не можна назвати партнерськими.

Якщо вже йдеться про штрафи за запізнення, то в договорах із замовником їх сума повинна визначатися принаймні у відсотках від ціни фрахту і не повинна його перевищувати. Такий підхід відображено в умовах Конвенції CMR, але її застосування в Україні, на жаль, не практикується, оскільки ця норма передбачена для міжнародних перевезень.

Водночас нормативи штрафів, співмірні з нормами Конвенції CMR, в Україні встановлено в Статуті автомобільного транспорту, який давно пережив сам себе і втратив практичне значення. У судах навряд чи хтось звертатиме увагу на документ, затверджений в 60-х роках минулого століття.

Ця проблема має ще один важливий нюанс, який призводить до дуже неприємних колізій при співробітництві перевізника з експедитором.

Експедитор укладає договір на доставку вантажу із замовником і погоджується на штрафні санкції за запізнення на один день, скажімо, у розмірі 20 % ціни вантажу. Після цього експедитор укладає договір з перевізником, у якому

про розмір штрафних санкцій взагалі не згадується. Натомість є примітка про те, що всі штрафи від замовника експедитор переадресовує перевізнику. І що виходить на практиці? Перевізники, як правило, працюють на умовах відстрочення платежів, і замовник може зробити «взаємозалік», просто не заплативши перевізнику зароблене під виглядом стягнення штрафу на підставі договору.

Прикро, що часом цим займаються не лише експедитори-одноденки, а й солідні експедиторські компанії.

Ми такі договори відмовляємося підписувати, але через надмірну перевагу перевізницьких пропозицій над попитом хто-небудь все одно погодиться. На нього можуть чекати дуже неприємні сюрпризи.

Для цивілізованого ринку подібні проблеми просто неможливі, а якщо вони все-таки виникають, то це свідчить тільки про те, що даний ринок не є цивілізованим. Я вважаю, що питання відповідальності перевізника та інших учасників транспортно-логістичного процесу повинні встановлюватися державою і відповідати як прибутковій частині послуг, які надаються, так і ступеню впливу кожного учасника на сам процес.

Лобювання розвалу

Леонід Хвостенко,
директор ТОВ «ТТК
«Печерська алея»

Я вважаю, що головною передумовою того явища, яке перетворило наші автопідприємства на «штрафні батальйони», є протидія прийняттю Закону України про автомобільний транспорт з боку потужних бізнесових кіл, які займаються заробітками шляхом перевантаження транспортних засобів, і здешевлення перевезень за рахунок порушення правил безпеки руху.

Крім того, ринок перевезень в Україні перенасичений транспортними послугами, до того ж ситуація погіршилася через обмеження Російською Федерацією руху товарів у східному напрямку. Туди їздили автомобілі екологічного рівня Євро-2 та Євро-3, яких в Україні переважна більшість, а тепер цей рухомий склад почав працювати на внутрішньому ринку і обвалив його до дна. Ціна фрахту падає часом нижче собівартості! Від безвиході залишилася одна



мета – сьогодні, зараз, заробити бодай якусь копійку, аби тільки жити.

Продати автопоїзд за безцінь, звісно, можна, але потім у перевізника дорога тільки на біржу праці. І демпінгом вони просто добирають свій рухомий склад, тому що коштів ремонтувати його у них немає. Технічний стан таких автомобілів катастрофічний. Якщо на Окружній дорозі в Києві подивитися на вантажівки на паркінгах, то з них 70 % мають зовсім зношену гуму, їх навіть за ворота гаража випускати не можна. Саме таким перевізникам Закон «Про автомобільний транспорт» не потрібен, тому що в його правових межах вони й зовсім працювати не зможуть.

Користуючись обвалом ринку перевезень, великі торговельні компанії запроваджують драконівські штрафи за порушення, яких перевізники, по суті, не вчиняють. Якщо, наприклад, затримка трапилася через ДТП, у якому перевізник не винен, то чому штрафні санкції покладаються саме на нього? І страхова система у таких випадках теж безсила.

Ситуація, що склалася в Україні на ринку перевезень (як внутрішніх, так і міжнародних), – це результат неприпустимої багаторічної бездіяльності державних установ, на які покладено регуляторні функції в цій сфері. Ми й досі не бачимо ані законів, про необхідність яких говоримо десятиліттями, ані осмислених програм розвитку автотранспортної сфери (як і всієї економіки). Надалі така байдужість і безвідповідальність призведе до набагато гірших явищ – масового безробіття і невдоволення найширших верств населення. Про перевізників вже й говорити зайво – з них нічого взяти.