

**Рашевская Екатерина Игоревна**

студент магистратуры  
Ростовский государственный  
университет путей сообщения  
Ростов-на-Дону, Россия

**Скворцова Татьяна Александровна**

доцент кафедры "Гражданское право и процесс"  
Ростовский государственный  
университет путей сообщения  
Ростов-на-Дону, Россия

**ДВОЙСТВЕННАЯ ПРИРОДА ДОГОВОРА ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА****Аннотация**

Исследуются проблемы правовой природы договора об использовании инфраструктуры железнодорожного транспорта. Проводится анализ дуализма данного договора. Результатом исследования является выявление конкретных правовых коллизий в сфере тарифообразования, доказывания "технической возможности" и ограничения ответственности. Сделан вывод о необходимости баланса частных и публичных интересов при разрешении споров по данному договору.

**Ключевые слова:** природа договора, железнодорожный транспорт, инфраструктура

Договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта формально относится к числу гражданско-правовых договоров по оказанию услуг и всецело укладывается в классическую гражданско-правовую конструкцию возмездного оказания услуг, регламентированную главой 39 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) [1]. Однако его правовая природа не исчерпывается частноправовыми началами и является сложной, гибридной, что связано с акционированием железнодорожного транспорта и утратой железными дорогами статуса перевозчика [2].

В рамках гражданско-правовой конструкции стороны договора – владелец инфраструктуры (исполнитель) и перевозчик (заказчик) – выступают как равноправные, автономные субъекты гражданского оборота. Их правовое положение формально основывается на началах юридического равенства, а не власти и подчинения. Заключая договор, они действуют своей волей и в своем интересе (п. 2 ст. 1 ГК РФ), целью исполнителя является получение платы за услуги, а целью заказчика – извлечение прибыли от осуществления перевозок с использованием предоставленного доступа.

Аналогично, предметом договора является комплекс юридически и фактически значимых действий исполнителя, таких как: предоставление инфраструктуры и выполнение необходимых работ для осуществления движения (проследования) поездов, включая электроснабжение тягового подвижного состава перевозчика [4]. Важно подчеркнуть, что предметом является именно деятельность по обеспечению доступа, а не передача самого объекта (железнодорожных путей) в пользование, что кардинально отличает его от договоров аренды или безвозмездного пользования.

Наконец, возмездный характер обязательства и распределение рисков также внешне соответствуют гражданско-правовой модели. Владелец инфраструктуры обязуется оказать услуги за плату, размер которой, в первом приближении, является ключевым экономическим интересом исполнителя. В соответствии с общей природой обязательств по оказанию услуг (ст. 781 ГК РФ), риск случайной невозможности исполнения, если она произошла по обстоятельствам, за которые ни одна из сторон не отвечает (например, стихийное бедствие), несет исполнитель, не имея права требовать оплаты, заказчик возмещает исполнителю фактически понесенные им расходы, если иное не предусмотрено законом или договором возмездного оказания услуг. Это также подтверждает применение к данным отношениям общего режима главы 39 ГК РФ.

Публично-правовая составляющая договора проявляется не только в обязанности его заключения (как в публичном договоре по ст. 426 ГК РФ), но и в детальном нормативном регулировании его существенных условий, что коренным образом меняет баланс прав и обязанностей сторон. Ключевым проявлением этого является императивное установление принципа недискриминационного доступа. Владелец инфраструктуры, будучи субъектом естественной монополии, выступает не как свободный хозяйствующий субъект, а как лицо, выполняющее публичную функцию обеспечения функционирования товарного рынка и конкуренции на рынке перевозок. Его хозяйственная самостоятельность ограничена в пользу публичных интересов [5]. В отличие от публичного договора, где публичность ограничивается в основном обязанностью заключения, в рассматриваемом договоре публичные начала пронизывают все его существо — от ценообразования до ответственности.

Публично-правовые начала находят конкретное выражение в следующем:

Императивное регулирование существенных условий: тарифы, сборы и плата при перевозках железнодорожным транспортом, как правило, являются

регулируемыми. В частности, тарифы на перевозки грузов определяются в соответствии с прецедентом N 10-01 "Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами" (утвержден постановлением ФЭК РФ от 17.06.2003 N 47-т/5) [7,8]. Стороны лишены возможности свободно согласовывать цену услуги, что является краеугольным камнем гражданско-правового договора.

Расширение обязанностей владельца инфраструктуры: помимо обязанности заключить договор, на владельца инфраструктуры возлагаются публично-правовые обязанности, например, по обеспечению безопасности движения, развитию и модернизации инфраструктуры, выполнению государственных заказов на перевозки. Эти обязанности установлены в императивном порядке и направлены на обеспечение публичных интересов (оборона, безопасность, функционирование единой транспортной системы), а не на удовлетворение интересов контрагента по договору.

Особый досудебный порядок урегулирования споров: споры, связанные с заключением договора и определением его условий, часто подлежат предварительному рассмотрению в административном порядке, что нехарактерно для обычных гражданско-правовых договоров.

Именно синтез частноправовой формы и публично-правового регулирования является источником правовых коллизий.

Одной из центральных проблем является конкуренция правовых норм. Неоказание услуг может квалифицироваться как гражданско-правовое нарушение договора — неисполнение или ненадлежащее исполнение условий договора, влекущее ответственность в виде возмещения убытков и уплаты неустойки перед конкретным пострадавшим перевозчиком. Ярким примером того является коллизия ст. 796 ГК РФ и ст. 118 УЖТ РФ. Суть его заключается в том, что указанные нормы различным образом закрепляют основания для освобождения перевозчика от ответственности за утрату, недостачу или порчу груза [11]. На практике это приводит к тому, что суды по-разному подходят к распределению бремени доказывания вины перевозчика, что создает правовую неопределенность.

Другой комплекс проблем связан с доказыванием отсутствия технической возможности. Поскольку это единственное законное основание для отказа, бремя доказывания ложится на владельца инфраструктуры. Однако критерии "технической возможности" носят оценочный характер и устанавливаются подзаконными актами.

Например, согласно Правилам недискриминационного доступа, утвержденным Приказом Минтранса России от 30.05.2022 N 199, техническая возможность определяется с учетом пропускной и провозной способности, графика движения и иных технологических факторов [5]. Это приводит к ситуациям, когда суды, не обладая специальными техническими знаниями, вынуждены оценивать доказательства, основанные на сложных технологических процессах (графики движения, пропускная способность), что значительно усложняет судебное разбирательство и зачастую требует назначения судебной экспертизы, что удлинняет и удорожает процесс.

Наконец, ограничение гражданско-правовой ответственности владельца инфраструктуры обусловлено его публичным статусом. Взыскание крупных убытков, связанных с перерывами в движении, может быть признано несоразмерным, поскольку сбои часто являются следствием эксплуатации сложного технологического комплекса, а не виновных действий. Суды, учитывая публичный интерес в устойчивой работе инфраструктуры, применяют принципы соразмерности и справедливости (ст. 10 ГК РФ) для снижения размера ответственности, что не типично для обычных договорных отношений.

Таким образом, гибридная природа договора порождает конкретные правовые проблемы, связанные с конкуренцией частноправовых и публично-правовых санкций, сложностью доказывания и ограничением ответственности исходя из публичных интересов. Разрешение этих проблем требует от правоприменителя учета двойственного характера отношений.

### **Список использованных источников**

1. "Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)" от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 24.06.2025) // URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_9027/dcddd3f582c1637141ba49e1333bff73186d6301/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/dcddd3f582c1637141ba49e1333bff73186d6301/) (дата обращения: 12.08.2025).

2. Гречуха, В. Н. Правовая природа договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта // Экономика. Право. Общество. 2016. №1(5). стр. 37-43. EDN: XCTDVL.

3. Налбандян, Е.Л. Отдельные аспекты правоотношений ветвевладельцев при эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования // Северный

регион: наука, образование, культура. 2021. №1 (47). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/otdelnye-aspekty-pravootnosheniy-vetvevladeltsev-pri-ekspluatatsii-zheleznodorozhnyh-putey-neobschego-polzovaniya> (дата обращения: 13.08.2025).

4. "Договор о Евразийском экономическом союзе" (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 25.05.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 24.06.2024) // URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_163855/587c65f508b4d4d95775414488127a6bf978c168/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/587c65f508b4d4d95775414488127a6bf978c168/) (дата обращения: 12.08.2025).

5. Постановление Правительства РФ от 25.11.2003 N 710 (ред. от 27.05.2024) "Об утверждении Правил недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, грузоотправителей к услуге по перевозке грузов железнодорожным транспортом общего пользования"

6. Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 31.07.2025) "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.08.2025) // URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_40444/5f55c441e42b7c654978f0c7065c5bd7bdb4cc6e/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40444/5f55c441e42b7c654978f0c7065c5bd7bdb4cc6e/) (дата обращения: 12.08.2025).

7. Энциклопедия решений. Тарифы на перевозку грузов железнодорожным транспортом (сентябрь 2025) // URL: [http://ivo.garant.ru/proxy/share?data=q4Og0aLnpN5Pvp\\_qlYqz\\_aPi1fyY8tC-7LnXAuug8tG8uOiH5LvngeOM4Zr8mgK0-aDbotujk-qe8obgj-Sm6Kjil\\_KS8ay02EOI0LXbpd-45\\_Oy8I3ojOa\\_44gVrA==](http://ivo.garant.ru/proxy/share?data=q4Og0aLnpN5Pvp_qlYqz_aPi1fyY8tC-7LnXAuug8tG8uOiH5LvngeOM4Zr8mgK0-aDbotujk-qe8obgj-Sm6Kjil_KS8ay02EOI0LXbpd-45_Oy8I3ojOa_44gVrA==) (дата обращения: 20.08.2025).

8. Постановление ФЭК России от 17.06.2003 N 47-т/5 (ред. от 07.06.2023) "Об утверждении Прейскуранта N 10-01 "Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами" (Тарифное руководство N 1, части 1 и 2)" (Зарегистрировано в Минюсте России 09.07.2003 N 4882) // URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_43726/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_43726/) (дата обращения: 20.08.2025).

9. Яковлев В.Ф. О процессуальных особенностях применения норм частного и публичного права. Избранные труды. Т. 3: Арбитражные суды: становление и развитие. М.: Статут, 2013. – С. 597.

10. Налбандян, Е. Л. Отдельные аспекты правоотношений ветвевладельцев при эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования // Северный регион: наука, образование, культура. 2021. №1 (47). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/otdelnye-aspekty-pravootnosheniy-vetvevladeltsev-pri-ekspluatatsii-zheleznodorozhnyh-putey-neobschego-polzovaniya> (дата обращения: 13.08.2025).

11. Бажина, М. А. Основные направления реформирования законодательства о договоре перевозке грузов // Пермский юридический альманах. 2018. №1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osnovnye-napravleniya-reformirovaniya-zakonodatelstva-o-dogovore-perevozke-gruzov> (дата обращения: 13.08.2025). EDN: YNGMFV.

12. Бурдин К.К. Договоры между владельцами транспортных инфраструктур на железнодорожном транспорте при осуществлении грузовых перевозок // Теория и практика общественного развития. 2025. №5. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/dogovory-mezhdu-vladeltsami-transportnyh-infrastruktur-na-zheleznodorozhnom-transporte-pri-osuschestvlenii-gruzovyh-perevozok> (дата обращения: 12.08.2025). DOI: 10.24158/tipor.2025.5.26. EDN: QAJSQA.