

УДК 347.453.6

DOI <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2025.06.1.53>

## ПЛАТА ЗА НАЙМ У ДОГОВОРІ НАЙМУ (ОРЕНДИ) ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ З ЕКІПАЖЕМ

Мороз І.М.,

аспірант кафедри цивільного права

Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого

ORCID: 0000-0001-7078-999X

### Мороз І.М. Плата за найм у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем.

У статті досліджуються проблемні питання, пов'язані з платою за найм у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем. Відплатність є однією з основоположних ознак договору найму (оренди). В свою чергу, договір про надання послуг може бути як відплатним, так і безоплатним. Поєднання у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем елементів цих зобов'язань піднімає ряд практичних і теоретичних питань, пов'язаних з платою за найм в такому договорі. Такі питання ніколи не були предметом окремого наукового дослідження.

Ключовим питанням є те, чи охоплюється платою за найм вартість послуг з управління та технічної експлуатації транспортного засобу, які надаються наймачу у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем. Важливими є також питання про те, чи можливим в контексті згаданого договору є використання сторонами таких моделей визначення розміру плати за найм, в основу яких покладено критерій фактичного використання транспортного засобу або критерій його вартості. Шляхом до вирішення названих проблем може стати встановлення внутрішнього зв'язку плати у досліджуваному договорі з кожним його елементом – послуг та найму.

Автор робить висновок про те, що, договір найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем є відплатним договором, в якому плата має внутрішній зв'язок і з наймом, і з послугами. Хоча плата за надання послуг може як входити до складу плати за найм, так і бути відокремленою від неї, природі згаданого договору більше відповідає їх поєднання у складі плати за найм. Автор стверджує, що застосування показників фактичного використання транспортного засобу для визначення розміру плати за найм у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем є недоцільним, оскільки, зберігаючи зв'язок з амортизацією транспортного засобу (елементом найму), така плата погано демонструє внутрішній зв'язок з елементом послуг. З цієї ж причини, автор резюмує невиправданість застосування у досліджуваному договорі такої моделі визначення плати за найм, яка в якості критерію оперує вартістю орендованого транспортного засобу. Зрештою, автор пропонує внести до цивільного законодавства відповідні зміни.

**Ключові слова:** договір найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем, плата за найм, плата за послуги.

### Moroz I.M. Hire fee under a vehicle hire contract with a crew.

The article examines problematic issues related to hire fee under a vehicle hire contract with a crew. Onerousness is one of the fundamental features of a hire contract. In turn, a service contract can be either onerous or gratuitous. The combination of elements of these obligations in a vehicle hire contract with a crew raises a number of practical and theoretical issues related to hire fee in such a contract. Such issues have never been the subject of separate scientific research.

The key question is whether the hire fee covers the cost of vehicle management and technical operation services provided to the hirer in a vehicle hire contract with a crew. Another important question is whether, in the context of the vehicle hire contract with a crew, it is possible for the parties to use models for determining the amount of the hire fee based on the criterion of actual use of the vehicle or the criterion of its cost. The solution to these problems may lie in establishing an internal link between the fee in the agreement under consideration and each of its elements – services and hire.

The author concludes that a vehicle hire contract with a crew is an onerous contract in which the fee is internally linked to both the hire and the services. Although the fee for the provision of services may be included in the hire fee or be separate from it, the nature of the vehicle hire contract with a crew is more consistent with their combination in the hire fee. The author argues that the use of indicators of actual vehicle use to determine the amount of the hire fee in the vehicle hire contract with a crew is inappropriate because, while maintaining a link with the depreciation of the vehicle (an element of the hire), such fee does not adequately demonstrate an internal link with the service element. For the same reason, the author concludes that it is unjustified to use a model for determining the hire fee in

the vehicle hire contract with a crew under consideration that uses the cost of the hired vehicle as a criterion. Finally, the author proposes introducing appropriate amendments to civil legislation to resolve the aforementioned issues related to hire fee.

**Key words:** a vehicle hire contract with a crew, hire fee, fee for services.

**Постановка проблеми:** Одним з основних обов'язків наймача у договорі найму (оренди) є обов'язок внесення плати за найм. Наявність зустрічного надання є однією з конститутивних ознак договору найму (оренди), що вирізняє його з-поміж інших договорів, які опосередковують надання речей у користування. В свою чергу, договір про надання послуг може бути як відплатним, так і безоплатним. Поєднання у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем елементів цих двох договірних конструкцій піднімає низку як практичних, так і теоретичних питань, пов'язаних з платою за найм в такому договорі. Серед них чи не найбільш вагомим є питання включення плати за надання послуг з управління та технічної експлуатації орендованого транспортного засобу до складу плати за найм. З огляду на відсутність прозорої правової регламентації, що вирішувала б подібну проблему, виникає необхідність у з'ясуванні переваг і недоліків обох моделей встановлення плати за найм у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем – як тієї моделі, в якій плата за найм охоплює вартість послуг, так і тієї, в якій вартість послуг виокремлена.

В цивільному обігу немає одноманітності щодо критеріїв, за допомогою яких визначається розмір плати за найм. В результаті при визначенні її розміру сторони виходять з порівняльної ринкової вартості оренди, вартості самої речі (за лізинговою моделлю), а відносно транспортних засобів – показників їх фактичного використання (т.з. пробігу). Тому з'ясування можливості застосування сторонами договору найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем різних моделей визначення плати за найм, зокрема тих, в основу яких покладено критерій вартості транспортного засобу або критерій фактичного використання орендованого транспортного засобу, є ще одним питанням для вирішення.

**Мета дослідження:** з'ясування переваг та недоліків наступних моделей встановлення плати за найм у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем: 1) моделі, що передбачає включення вартості послуг з управління та технічної експлуатації орендованого транспортного засобу до складу плати за найм; 2) моделі, що передбачає виокремлення вартості таких послуг; 3) моделі, що для визначення розміру плати за найм використовує показники фактичного використання транспортного засобу; 4) моделі, яка для визначення розміру плати за найм послуговується вартістю транспортного засобу. Автор має на меті запропонувати зважену пропозицію щодо необхідних змін та доповнень цивільного законодавства, заснованих на результатах аналізу переваг та недоліків різних моделей, а також їх порівняльного дослідження. За методологічну основу для досягнення вказаної мети береться метод аналізу, спеціально-юридичний та діалектичний методи.

**Стан опрацювання проблематики:** Проблема визначення плати за найм у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем досьогодні не була предметом окремих наукових досліджень. Автори наукових праць обмежувалися дослідженнями плати за найм в межах загальної конструкції договору найму (оренди) транспортного засобу (Вакулович Е.В., Тарасенко Л.Л.) та договору найму (оренди) автомобільного транспортного засобу без екіпажу (Чуркін І.А.). У той же час, питання плати за найм у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем, що, з огляду на складну конструкцію останнього, має суттєві відмінності від плати за найм в класичному договорі найму, як і особливу, не притаманну останній, проблематику, комплексно ще не досліджувалось.

**Виклад основного матеріалу:** Договір найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем є відплатним договором. З цього приводу Касаційний господарський суд Верховного Суду у своїй Постанові від 19.04.2021 року у справі № 910/11131/19 правильно зазначає: «правова природа плати за користування річчю (орендної плати) безпосередньо пов'язана із правомірним користуванням річчю протягом певного строку, і обов'язок здійснення такого платежу є істотною ознакою орендних правовідносин» [1]. У договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем поєднуються елементи договору найму (оренди), конститутивною ознакою якого є відплатність, та договору про надання послуг, який може бути як відплатним, так і безоплатним. При їх поєднанні відкидається безвідплатність, як риса, що несумісна з елементом найму. І користування транспортним засобом, і послуги з його управління та технічної експлуатації у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем реалізуються в обмін на певну плату. Такий висновок є спільним для усіх різновидів досліджуваного договору, незалежно від виду орендованого транспорту. На наявність зустрічного надання у вигляді плати законодавець в деяких випадках вказує прямо, як, наприклад, у договорі тайм-чартеру. Так, згідно з абзацем першим ст. 203 КТМ України за договором чартеру (фрахтування) судна на певний час судовласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів та для інших цілей торговельного мореплавства на певний час [2].

Загальноприйнятим у цивілістиці є виділення наступних критеріїв, відповідність того чи іншого договору яким свідчить про його відплатний характер: зустрічність надання, яке має матеріальний зміст та не обов'язково є рівним у вартісному вираженні; внутрішній зв'язок, що позначає прямий зв'язок між витратами та отриманими результатами. Такий висновок видається перспективним для висвітлення сутності плати за найм у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем, з огляду на наявність у його складі декількох елементів. Наявність в досліджуваному договорі зустрічного надання, що має матеріальний зміст, є безсумнівною. Водночас, необхідно з'ясувати внутрішній зв'язок плати з кожним його елементом – наймом та послугами.

Ключовим питанням, що виникає при з'ясуванні такого внутрішнього зв'язку, є питання про те, чи охоплюється платою за найм як можливість користування орендованим транспортним засобом, так і послуги, що надаються відносно нього наймодавцем. Раніше цього питання вже торкалися деякі цивілісти. Так, наприклад, Е.В. Вакулович зазначає, що «у вартість договору оренди транспортного засобу з екіпажем входять не тільки суми по сплаті зобов'язань самої оренди, тобто за володіння та користування транспортним засобом, але й супроводжувальні послуги по його керуванню та технічному обслуговуванню. Тому, безумовно, при основних аналогічних умовах договору вартість договору оренди транспортного засобу з екіпажем вища вартості договору оренди транспортного засобу без екіпажу» [3, с. 120]. В цілому погоджуючись з такою тезою, не можемо, у той же час, проігнорувати те, що дослідниця використовує у ньому вислів «вартість договору», що не тотожно поняттю «плати за найм». Тому, не зважаючи на влучність, подібний висновок не відповідає на питання про те, чи охоплюється платою за найм надання послуг в договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем. Таким чином, згадана проблема потребує більш детального висвітлення.

Відповідно до ч. 1 ст. 632 ЦК України ціна в договорі встановлюється за домовленістю сторін [4]. Під ціною договору, як правило, розуміють сукупність зобов'язань, що мають матеріальний зміст. Поіменовані в Цивільному кодексі України договірні зобов'язання переважно передбачають цілісну плату, що не розмежовується. З цієї причини така плата та ціна договору нерідко ототожнюються дослідниками, і в таких випадках подібне ототожнення дійсно є справедливим. Водночас, до складу ціни договору можуть входити платежі різного змісту, що кореспондують різним обов'язкам контрагента. З огляду на це, можемо констатувати, що для сторін договору найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем не існує легальних обмежень їх здатності розділити плату за найм та плату за надання послуг, які тільки у сукупності складають ціну досліджуваного договору. Водночас, сторони не позбавлені також і можливості встановити єдину плату, що охоплює як плату за найм, так і плату за надані послуги.

Незважаючи на життєздатність обох моделей, в умовах реального ринку сторони частіше віддають перевагу єдиній платі, що одночасно виконує роль зустрічного надання і відносно найму, і відносно послуг. Наприклад, в поширених типових формах договору тайм-чартеру BALTIME 1939 [5] та NYPE [6], фрахт, для позначення якого використовується термін «hire» (від англ. «плата за найм»), має цілісну структуру; він не розмежовується на плату за найм та плату за послуги екіпажу. Згадані формуляри потребують заповнення лише певних «змінних» умов – «боксів», завдяки чому їх зазвичай називають «боксовими». «Бокс» для хайру надає можливість вказати лише його розмір, але не передбачає структурування такої плати. Встановлення єдиної плати, що охоплює вартість найму та вартість послуг, є поширеним при оренді і інших видів транспорту з екіпажем.

Домінування подібної моделі єдиної плати в цивільному обігу є не випадковим, оскільки вона має ряд суттєвих переваг.

По-перше, використання єдиної плати є зручним як для наймодавця, так і для наймача. Діяльність зі здачі транспортних засобів в найм разом з екіпажем, що його обслуговує, здійснюється, як правило, суб'єктами підприємництва. Створення «продукту» у вигляді товарів, робіт або послуг потребує від таких суб'єктів здійснення постійних, часто прогнозованих, витрат, сукупність яких визначає його собівартість. Різниця між такою собівартістю, та ціною збуту кінцевим покупцям, є маржою суб'єкта підприємництва. Останні використовують ціни для покупців в якості інструменту формування доданої вартості. Отже, ціна в подібних відносинах визначається переважно наймодавцями, які закладають в неї витрати, розподілені на одиницю продукту, та заплановану маржу. В таких умовах наймодавцю зручніше порахувати ціну, що включає і його прибуток, і компенсує витрати на утримання транспортного засобу та членів екіпажу, щоб потім запропонувати її наймачу, для якого не має значення розподіл наймодавцем коштів за статтями витрат і доходів, але є важливим її розмір та конкурентоспроможність з іншими пропозиціями.

По-друге, така модель значно краще корелює з сутністю єдиного зобов'язання, опосередкованого договором найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем. В цьому контексті слід звернути увагу на суттєву різницю між правовими наслідками неможливості надати послуги та неможливо-

сті користуватись орендованою річчю. Відповідно до ч. 2 ст. 903 ЦК України у разі неможливості виконати договір про надання послуг, що виникла не з вини виконавця, замовник зобов'язаний виплатити виконавцеві розумну плату. Якщо неможливість виконати договір виникла з вини замовника, він зобов'язаний виплатити виконавцеві плату в повному обсязі, якщо інше не встановлено договором або законом [4]. Отже, виконавець не отримає жодної плати тільки у випадку, коли неможливість надання послуг виникла з його вини. В інших випадках, коли неможливість надання послуг викликана діями або бездіяльністю замовника, або виникла в результаті причин, що від сторін не залежать, виконавець має право на отримання повної плати або її частини. Для орендних відносин законом передбачені дещо інші наслідки неможливості користування орендованою річчю. Так, відповідно до ч. 6 ст. 762 ЦК України наймач звільняється від плати за весь час, протягом якого майно не могло бути використане ним через обставини, за які він не відповідає [4]. З огляду на зміст згаданої норми, наймодавець позбавляється плати за найм не тільки в тих випадках, коли неможливість користування річчю зумовлена його власними діями або бездіяльністю (тобто, так само як і у відносинах щодо надання послуг), але і тоді, коли вона викликана незалежними від сторін обставинами. В останньому випадку, на відміну від аналогічної ситуації у відносинах із надання послуг, наймодавець не отримує жодної плати. Таким чином, наслідки неможливості надання послуг та користування річчю відрізняються.

Водночас, договір найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем містить елементи і найму, і послуг. Взяті разом, вони складають єдине зобов'язання, в якому кожен елемент видозмінює інший. В практичній площині їх взаємозв'язок породжує такі наслідки: якщо неможливість користування орендованим транспортним засобом викликана причинами, що відносяться до самого транспортного засобу (наприклад, внаслідок технічної несправності), не можуть бути надані і послуги з його управління та технічної експлуатації; і навпаки, коли послуги не можуть бути надані з причин, не пов'язаних з транспортним засобом (скажімо, внаслідок хвороби чи смерті членів екіпажу), можливість користуватись транспортним засобом також втрачається. Тобто, в усіх випадках неможливості користування орендованим транспортним засобом, викликаній незалежними від сторін причинами, послуги з його управління та технічної експлуатації так само не можуть бути надані.

В цьому випадку різниця у правових наслідках здається дещо абсурдною: наймач звільняється від плати за найм, проте, має сплатити наймодавцю частину плати (розумну плату) за послуги, які ним не надаються з тих самих причин, з яких не може бути використаний орендований транспортний засіб. Здається, що більш логічним буде позбавлення наймодавця будь-якої плати – як за найм, так і за послуги. Якщо плата за послуги включається до складу плати за найм, вона підкорюється правовому регулюванню останньої. За таких умов, у разі неможливості користуватись орендованим транспортним засобом та отримувати послуги наймач звільняється від обов'язку платити повністю. З цього можна зробити висновок, що модель встановлення єдиної плати забезпечує кращий баланс у регулюванні відносин сторін за договором найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем.

Слід зазначити, що для тайм-чартеру – єдиного поіменованого виду договору найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем, правові наслідки неможливості користування морським судном та надання послуг з його управління та технічної експлуатації законом врегульовані саме так, як було описано вище. Так, відповідно до ст. 212 КТМ України фрахтувальник сплачує судновласнику фрахт в порядку і терміни, передбачені договором чартеру (фрахтування) судна на певний час. Він звільняється від сплати фрахту і витрат щодо судна за час, протягом якого судно було непридатне для експлуатації внаслідок неморехідного стану, за винятком випадків, коли непридатність судна настала з вини фрахтувальника [2]. В свою чергу, укомплектованість морського судна екіпажем законом розглядається в якості одного з елементів морехідного стану судна (абз. 2 ст. 207 КТМ України). Це означає, що у випадку, коли морське судно не доукомплектовано екіпажем, судно стає непридатним для експлуатації внаслідок неморехідного стану, оскільки послуги з управління ним не можуть бути надані. У цьому випадку наймач повністю звільняється від обов'язку сплачувати фрахт, який одночасно виступає платою за найм та послуги. У торгівельному мореплаванні такі випадки є розповсюдженими, в результаті чого склалася усталена практика щодо вирішення питання звільнення наймача від обов'язку зі сплати фрахту. Для позначення випадків тимчасової неможливості користування судном і надання послуг екіпажу, а також звільнення від обов'язку сплачувати фрахт, що є їх наслідком, розповсюджені типові форми тайм-чартеру (BALTIME 1939 [5], NYPE [6] тощо) використовують поняття «off-hire» (з англ. – «поза платою»). До таких випадків відносяться обставини, що пов'язані з: 1) самим судном; 2) неможливістю надавати послуги з його управління і технічної експлуатації.

Видається, що при розробці правового регулювання для певного виду зобов'язань, коли права та обов'язки його сторін можна врегулювати цілком по-різному, законотворцю слід виходити

з найбільш розповсюдженої моделі організації подібних відносин, що вже стала усталеною між учасниками цивільних відносин, не закріплюючи її, разом з тим, в якості імперативу. Отже, на наш погляд, доцільним буде закріпити серед присвячених досліджуваному договору положень Цивільного кодексу України, норму, яка встановлювала б загальне правило, за яким плата за послуги з управління та технічної експлуатації орендованого транспортного засобу входила б до складу плати за найм, і при цьому не обмежувала сторін у можливості її виокремлення. Необхідність в закріпленні такого правила автор вбачає і в тому, щоб позбавити наймодавців можливості зловживати своїм правом, вимагаючи від наймачів оплати наданих послуг в ситуації, коли договір не встановлює ні окремої плати за послуги, ні застережень щодо охоплення вартості послуг платою за найм. Зважаючи на викладене, пропонуємо доповнити положення Цивільного кодексу України наступною нормою: «Плата за послуги з управління та технічної експлуатації транспортного засобу, переданого у найм з екіпажем, включається до складу плати за найм (оренду) транспортного засобу, якщо інше не встановлено договором». З огляду на викладене, автор, вживаючи словосполучення «плата за найм у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем», розуміє його в якості поняття, що поєднує власне плату за найм та плату за послуги з управління та технічної експлуатації транспортного засобу.

В умовах ринку розповсюдженим є визначення розміру орендної плати залежно від «пробігу» транспортного засобу, тобто – його фактичного використання. На подібну практику звертала увагу Е.В. Вакулович, яка відзначала, що орендна плата може визначатись з урахуванням пробігу автомобіля, льотних годин або з урахуванням терміну безпосереднього користування транспортним засобом [3, с. 73]. Для обрахунку пробігу транспортних засобів, більшість з яких обладнані спеціальними пристроями для фіксації, сторони як правило використовують мотогодини (час, протягом якого працював рушій транспортного засобу) або кількість пройдених одиниць відстані (кілометрів, миль, морських миль тощо). Такий спосіб обрахунку орендної плати законодавством не забороняється, але має і переваги, і недоліки.

Перевагою такої моделі є те, що її використання забезпечує найбільш тісний зв'язок орендної плати з фактичним зношенням (амортизацією) транспортного засобу. З цього приводу І.А. Чуркін влучно зазначає, що орендна плата компенсує наймодавцеві не тільки позбавлення можливості використовувати майно протягом строку договору найму (оренди) транспортного засобу та прибуток, який той міг би отримати від самостійного використання транспортного засобу, але також і вартість, на яку понизилася вартість транспортного засобу внаслідок користування ним наймачем [7, с. 64]. Встановлення залежності розміру плати за найм від рівня зношення транспортного засобу, певно, є найбільш прямою кореляцією цих двох факторів. Серед переваг такого способу слід відзначити і те, що при його застосуванні наймачу не потрібно звертатись до таких засобів захисту його інтересів, як зменшення розміру орендної плати (ч. 4 ст. 762 ЦК України) та звільнення від орендної плати (ч. 6 ст. 762 ЦК України), адже неможливість користуватись транспортним засобом або істотне зменшення такої можливості безпосередньо відображається на кількісних показниках пробігу транспортного засобу. В першому випадку показники пробігу залишаються незмінними, у другому – будуть меншими, ніж при звичайному використанні. Отже, для досягнення аналогічних результатів у сторін відсутня необхідність у зверненні до механізмів ч. 4 та ч. 6 ст. 762 ЦК України.

Втім, у такого способу визначення розміру орендної плати є і суттєві недоліки. У той час, коли подібна залежність плати за найм від пробігу транспортного засобу вдало демонструє зв'язок з його амортизацією, такий механізм ігнорує саму сутність орендної плати, що виступає в якості винагороди за надання наймачу самої по собі можливості користуватись транспортним засобом, якої тимчасово позбавляється наймодавець. В контексті ж договору найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем подібний спосіб не враховує таку його особливість, як наявність в його конструкції послуг з управління та технічної експлуатації транспортного засобу. З економічних міркувань витрати на утримання екіпажу та прибуток від надання таких послуг мають знайти своє втілення у винагороді наймодавця. Оскільки наймодавець несе такі витрати, як правило, незалежно від робочого навантаження членів екіпажу, використання пробігу для обчислення розміру плати за найм жодним чином не кореспондує з їх розміром. Використання такого способу визначення плати за найм робить можливою ситуацію, в якій наймач не користується транспортним засобом, не потребує послуг з його управління та технічної експлуатації. В такому випадку, за незмінності показників пробігу орендна плата не нараховується. У той же час, наймодавець в такій ситуації не може самостійно користуватись своїм транспортним засобом, але все ще має нести тягар утримання членів екіпажу та самого транспортного засобу. Оскільки використання подібного способу формування орендної плати, в основу якого покладена залежність її розміру від фактичного використання транспортного засобу, відкриває можливості для зловживання наймачем своїм правом, до нього слід відноситись з обережністю. З цього приводу варто погодитись з Е.В. Вакулович, яка

зазначає, що плата, яка визначається часом, протягом якого наймач має можливість користуватися транспортним засобом, все ж таки більше відповідає природі договору оренди [3, с. 73].

Інші підходи для визначення розміру орендної плати використовуються в договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем, в якому орендована річ є державною або комунальною власністю. Так, відповідно до ч. 2 ст. 17 Закону України «Про оренду державного та комунального майна» орендна плата визначається за результатами аукціону. У разі передачі майна в оренду без проведення аукціону орендна плата визначається відповідно до Методики розрахунку орендної плати, яка затверджується Кабінетом Міністрів України щодо державного майна та представницькими органами місцевого самоврядування – щодо комунального майна. У разі якщо представницький орган місцевого самоврядування не затвердив Методику розрахунку орендної плати, застосовується Методика, затверджена Кабінетом Міністрів України [8]. В свою чергу, відповідно до абз. 2 та 3 п. 14 Методики розрахунку орендної плати за державне майно, затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 28 квітня 2021 року № 630, розмір річної орендної плати у разі оренди транспортних засобів встановлюється на рівні 10 відсотків вартості об'єкта оренди. У разі коли орендарем є суб'єкт малого підприємництва, розмір річної орендної плати за оренду іншого окремого індивідуально визначеного майна, у тому числі транспортних засобів, становить 7 відсотків вартості об'єкта оренди [9]. З вказаного, видно, що для визначення розміру орендної плати в такому випадку використовується критерій вартості орендованого транспортного засобу – тобто, спосіб, який серед інших учасників цивільних відносин використовується переважно в лізингових відносинах. Такий механізм визначення розміру плати за найм очевидно не враховує ні вид орендованого транспортного засобу, ні максимальний строк його експлуатації, ні наявність послуг екіпажу серед переліку благ, що надаються наймачу. Видається, що подібна уніфікація розміру орендної плати, заснована виключно на вартості транспортного засобу, є невиправданою, оскільки ігнорує економічно значущі елементи формування вартості.

**Висновки:** Договір найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем є відплатним договором, в якому зустрічне надання, яке має матеріальний зміст, кореспондує як передачі майна у користування, так і надання послуг відносно нього. Хоча сторони такого договору можуть як включити плату за надання послуг з управління та технічної експлуатації транспортного засобу до складу плати за найм, так і виокремити її, більш доцільним, з огляду на переваги такої моделі, є поєднання цих двох видів плат у складі плати за найм. Перевагами подібної моделі встановлення плати за найм є її зручність для сторін договору найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем, а також її більш тісний зв'язок з неподільним зобов'язанням, обумовленим зазначеним договором. Вхідження плати за надання послуг до складу плати за найм дозволяє підкорити цей елемент договору загальним правилам, якими регулюються орендні відносини. Це, в свою чергу, призводить до застосування однакових правових наслідків в ситуації, коли наймач позбавлений можливості користуватись орендованим транспортним засобом та отримувати послуги з його управління та технічної експлуатації. Правило щодо охоплення платою за найм вартості послуг слід закріпити серед положень Цивільного кодексу України, не закріплюючи його, при цьому, в якості імперативу, з тим, щоб сторони могли відступити від нього в договорі.

Обрахунок розміру плати за найм у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем в залежності від фактичного використання транспортного засобу має ряд переваг та недоліків. До переваг такого способу слід віднести високий рівень його кореляції з амортизацією транспортного засобу. Ще однією його перевагою є те, що у випадку неможливості користуватись транспортним засобом або істотного зменшення такої можливості у наймача немає необхідності звертатись до таких засобів захисту його інтересів, як зменшення розміру орендної плати (ч. 4 ст. 762 ЦК України) та звільнення від орендної плати (ч. 6 ст. 762 ЦК України), адже такі обставини безпосередньо впливають на кількісні показники пробігу. Недоліком подібної моделі є те, що вона не враховує витрати наймодавця, понесені ним для надання наймачу послуг з управління та технічної експлуатації транспортного засобу, а отже в цілому погано демонструє внутрішній зв'язок плати з елементом послуг.

Видається, що невиправданим є використання у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем такого способу визначення розміру плати за найм, який в якості критерію послуговується вартістю орендованого транспортного засобу, і застосовується переважно при оренді державного або комунального майна. Хоча за певних умов використання такої моделі ціноутворення є імперативним, ігнорування нею економічно значущих елементів формування вартості (зокрема, виду транспортного засобу, максимального строку його експлуатації, наявності послуг екіпажу) в досліджуваному договорі є настільки очевидно несправедливим, що однакові підходи, які законодавець використовує для обох видів договору найму (оренди) транспортного засобу, мають бути ним переглянуті.

Враховуючи викладене, пропонуємо внести зазначені у цій роботі зміни до законодавства. Наостанок, слід відзначити, що визначення плати за найм у договорі найму (оренди) транспортного засобу з екіпажем в якості поняття, що охоплює і, власне, орендну плату, і плату за надання послуг, відкриває нові напрямки для дослідження: щодо форми внесення такої плати, періодичності її внесення тощо.

#### **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:**

1. Постанова Касаційного господарського суду Верховного Суду від 19.04.2021 року у справі № 910/11131/19. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/96926747>.
2. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23.05.1995 року № 176/95-ВР / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text>.
3. Вакулович Е.В. Договір оренди транспортного засобу: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03/ Вакулович Елла Валентинівна. – Харків, 2002. – 163 с.
4. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 року № 435-IV / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.
5. BALTIME 1939 (as revised 2001). URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/baltime-1939-as-revised-2001>.
6. NYPE 2015. URL: <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/nype-2015>.
7. Чуркін І.А. Договір найму (оренди) автомобільного транспортного засобу без екіпажу: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Чуркін Ігор Анатолійович. Харків, 2015. 194 с.
8. Про оренду державного та комунального майна: Закон України від 03.10.2019 року № 157-IX / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/157-20#Text>.
9. Методика розрахунку орендної плати за державне майно: Постанова Кабінету Міністрів України від 28 квітня 2021 року № 630 / Кабінет Міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/630-2021-%D0%BF#Text>.