

**О**

**Нечипуренко Олександр Михайлович**

**Резніченко Семен Васильович**

**Самойленко Георгій Валерійович**

**ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТАКСІ**

**МОНОГРАФІЯ**

Одеса - 2010

ББК  
УДК 347.823.36:656.076.3

Рекомендовано до друку Вченою радою  
Одеського державного університету  
внутрішніх справ  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_, протокол № \_\_\_\_

### Рецензенти:

**Р.Б.Шишка** – професор кафедри цивільно-правових дисциплін національного університету державної податкової служби України, доктор юридичних наук, професор;

О.М. Нечипуренко, С.В. Резніченко, Г.В. Самойленко  
Цивільно-правове регулювання перевезень таксі: Монографія. – Одеса: ОДУВС, 2010. - 211с.

ISBN

Монографія присвячена дослідженню відносин, що виникають з перевезень пасажирів таксі. Визначено правову природу договору перевезень пасажирів таксі у вітчизняній цивілістичній доктрині та ступінь урегульованості відносин у позитивному праві. У монографії детально висвітлюються питання правової природи та сутності досліджуваного договору, його місце в системі договорів, питання укладання та виконання договору, наслідки порушення зобов'язань з перевезення пасажирів таксі. Проаналізовано діючі нормативно-правові акти, що регулюють досліджувані правовідносини, а також окреслено основні напрямки подальшого формування відповідного нормативного підґрунтя.

Для науковців, практичних працівників, викладачів і студентів, широкого кола читачів.

ББК  
УДК 347.823.36:656.076.3

ISBN

© Нечипуренко О.М., Резніченко С.В., Самойленко Г.В., 2010  
© , 2010

## ЗМІСТ

Перелік умовних скорочень.....	3
Вступ.....	4
Розділ 1. Загальні положення про договір перевезення.....	7
1.1. Поняття та види договору перевезення.....	7
1.2. Загальна характеристика перевезень автомобільним транспортом.....	26
Розділ 2. Правове регулювання перевезень пасажирів таксі.....	36
2.1. Становлення та правове регулювання ринку послуг перевезень таксі.....	36
2.2. Детермінізм існування субінституту перевезень таксі.....	52
2.3. Поняття та правова характеристика правовідносин із перевезення пасажирів таксі.....	72
Розділ 3. Договір перевезення пасажирів таксі.....	90
3.1. Договір перевезення пасажирів таксі: сутнісна характеристика.....	90
3.2. Сторони договору перевезення пасажирів таксі.....	105
3.3. Укладання договору перевезення пасажирів таксі. Підстави виникнення зобов'язань з перевезення пасажирів таксі.....	114
3.4. Виконання договору перевезення пасажирів таксі.....	129
Розділ 4. Наслідки порушення зобов'язань з перевезення пасажирів таксі...	148
4.1. Порушення зобов'язань з перевезення та їх типологія.....	148
4.2. Відповідальність сторін за порушення зобов'язань.....	155
Висновки.....	172
Список використаних джерел.....	184
Додаток.....	209

## ВСТУП

Україна взяла курс на побудову правової держави, в якій впроваджуються в життя загальноєвропейські цінності, які стосуються закріпленості та забезпеченості прав та свобод людини.

Право людини на свободу пересування є невід'ємним правом людини, що потребує гарантування засобами державного впливу. Реалізація свободи людини на пересування неможлива без надання відповідних послуг транспортом, діяльність якого підлягає регламентації. Проте щодо останнього наразі є значна кількість вад, прогалин і суперечностей у правовому регулюванні перевезень пасажирів таксі. Також відсутні стійкі позиції щодо вирішення проблемних ситуацій при здійсненні суб'єктивних цивільних прав на доктринальному рівні, що й зумовлює необхідність теоретичного осмислення сучасного стану правового регулювання цього різновиду автомобільних перевезень.

Транспортні послуги повинні надаватися виключно на договірній основі та регулюватися особливим субінститутом перевезення – договором перевезення пасажирів таксі, який найбільше забезпечує свободу людини в пересуванні. Ця свобода обмежується рядом правил, установлених в актах цивільного законодавства, а ще більше – самими перевізниками.

Із проголошенням незалежності України та формуванням ринкової економіки з'явилися нові учасники цивільних правовідносин – суб'єкти підприємництва. Перевезення пасажирів уже до того стали сферою їх діяльності. Вони відповідно до одержаної ліцензії надають послуги за договором про перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування. На ринку вказаних автоперевезень діють особи, які надають послуги з перевезення власним транспортом як таксі, через що найменш захищеною стороною є пасажир. Його права можуть бути захищені або на підставі законодавства про захист прав споживачів, або на підставі договору перевезення пасажирів та його проявів стосовно окремих видів транспорту, або того й іншого.

В Україні із запровадженням приватної власності суттєво змінилися певні категорії споживачів транспортних послуг та перевізників, пропозиції щодо якості перевезення, зросла конкуренція. Змінилося законодавство, зокрема цивільне, яке було гармонізоване з європейським законодавством та врахувало досягнення сучасної цивілістики. Проте відносини з перевезення пасажирів таксі потребують чіткого визначення та вдосконалення в актах чинного цивільного законодавства на нових, приватних засадах.

Указане підтверджується наявними проблемними питаннями, які до цього часу залишаються невирішеними. Зокрема це потреби врегулювання потоків пасажирів у великих містах та обмежень у русі транспорту, досягнення певного правового компромісу між потребами суспільства і приватними інтересами, суб'єктивними правами окремих осіб, ступінь ризику та його мінімізація щодо пасажирів, які мало або зовсім не впливають на формування умов договору перевезення, відсутність страхування пасажирів, незахищеність пасажирів за відсутності правил про притягнення до відповідальності перевізників за невиконання або порушення умов договору перевезення пасажирів таксі.

Правовідносини, які виникають при перевезенні пасажирів, до цього часу залишаються поза увагою науковців. Принаймні спеціальні дослідження правового регулювання пасажирських перевезень в Україні відсутні. У Російській Федерації мали місце їх дослідження Расимом Аділь Огли Ахундовим «Правове регулювання пасажирських перевезень автомобільним транспортом у Російській Федерації» (2005 р.), М. А. Сергєєвою «Цивільно-правова відповідальність перевізника за договором морського перевезення пасажирів» (2007 р.), С. Е. Хейгетовою «Правове регулювання перевезення пасажирів автомобільним транспортом» (2007 р.), Л. В. Зарапіною «Правове регулювання перевезення пасажирів автомобільним транспортом у міжміському сполученні» (2005 р.). Із сучасних російських цивілістів, які займаються комплексним дослідженням визначеної проблематики, варто визначити напрацювання В. В. Вітрянського.

Правовідносини з пасажирських перевезень таксі на різних етапах їх розвитку регулювалися цивільним та адміністративним правом. Але регулювання відносин із перевезення пасажирів, у тому числі й на таксі, можливі на доктрині цивільно-правового договору, де стосовно сутності, виникнення, правової природи договору перевезення пасажирів на таксі фрагментарно порушено низку проблем. Проте монографічні дослідження цих правовідносин на засадах новітнього законодавства відсутні.

Дослідження радянського періоду базувалися на доктрині адміністративно-командної системи управління та відповідних законодавчих актах радянського періоду, а ті, що були проведені в РФ, – на російській цивілістичній доктрині та законодавстві, яке має свої особливості. Українське цивільне законодавство ґрунтується на засадах вагової ролі договору, відповідно до яких сторони можуть відступати від імперативних положень, що закріплено в ст. 6 ЦК України. Це зумовлює необхідність самостійного дослідження відносин із перевезень пасажирів таксі на нових цивілістичних засадах відповідно до положень ЦК України та інших актів цивільного законодавства.

Емпіричну основу дослідження складає чинне законодавство України, законодавство зарубіжних держав, монографічна та навчальна література, статистичні дані, реальні договори перевезення пасажирів таксі, практика Господарського суду Запорізької області та місцевих судів міста Запоріжжя.

## РОЗДІЛ 1

### ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ПРО ДОГОВІР ПЕРЕВЕЗЕННЯ

#### 1.1. Поняття та види договору перевезення

Легальне визначення договору перевезення як родового поняття відсутнє. Стаття 908 ЦК України лише закріплює, що перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти здійснюється за договором перевезення. Тобто, Цивільний Кодекс України 2004 року у главі 64, на відміну від ЦК 1963 р., містить визначення ряду договорів, які регулюють відносини по перевезенню вантажів, пасажирів і багажу. Серед нових конструкцій договорів, що опосередковують перевезення в даному розділі ЦК згадуються і інші договори: договір чартеру (фрахтування), перевезення у прямому змішаному сполученні, довгостроковий договір, договір перевезення транспортом загального користування. Зрозуміло, що вказані договори різняться як суб'єктивним складом, так і предметом, в тому числі призначенням, що і зумовлює їх певну специфіку та індивідуальність, а відповідно і визначеність у дефініціях.

ЦК України визначає загальні умови перевезення. Безпосередньо дані відносини регулюються транспортним законодавством. Загальні засади господарської діяльності підприємств транспорту визначені Законом України від 10 листопада 1994 р. «Про транспорт». Здійснення перевезення врегульовано нормативними актами щодо певних видів транспорту. Так, щодо морських перевезень діє Кодекс торговельного мореплавства, затверджений Верховною Радою України 9 грудня 1994 р., щодо річкових – Статут внутрішнього водного транспорту СРСР, затверджений постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 року, Правила перевозок грузов. – В 2-х ч. – Минречфлот РСФСР. – М.: Транспорт, 1979. – 288 с., щодо залізничних – Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р., Статут залізниць України, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р., правила перевезень вантажів залежно від виду рухомого складу чи

способу перевезення (наприклад, Правила перевезення вантажів навалом і насипом – ст.37 Статуту залізниць, Правила перевезення вантажів дрібними відправками – ст. 39 Статуту залізниць, Правила перевезення вантажів у транспортних пакетах – ст. 54 Статуту), Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження «Правил перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України» від 28.07.1998 р. № 297, щодо автомобільних – Закон України «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 р., Статут автомобільного транспорту УРСР, затверджений постановою Ради Міністрів УРСР 27 червня 1969 р., Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затвержені наказом Мінтрансу України від 14 жовтня 1997 р. № 363, Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затвержені Постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 р. №176, у редакції від 26.09.2007 р. № 1184, Закон України «Про міський електричний транспорт» від 29.06.2004 р., щодо повітряних – Повітряний Кодекс України, затверджений Верховною Радою України 4 травня 1993 р., щодо трубопровідним транспортом – основні положення закладено Законом України «Про трубопровідний транспорт» від 15.05.1996 р. Окремі нормативні акти регулюють окремі питання, важливі для перевезення всіма видами транспорту – Постанова Кабінету Міністрів України від 14.08.1996 р. № 959 «Про затвердження Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті».

За сучасних умов, коли починають складатися утилітарні відносини громадянського суспільства, концепція нового ЦК України передбачає їх урегулювання на засадах, здатних забезпечити належне функціонування цивілізованого ринку. Йдеться передусім про визнання рівності учасників цивільно-правових відносин, недоторканості власності, неприпустимості будь-якого втручання у приватні справи, необхідності безперешкодного здійснення майнових і особистих прав та їх судового захисту; свободу договору (тобто можливість укласти договори, які хоч і не передбачені законом, але не суперечать йому); свободу підприємництва (не забороненої законом)[14]. Це

складає загальну основу врегулювання відносин як загалом у сфері підприємництва, так і його окремого сектору транспортних послуг.

У нашій країні донедавна основна маса договорів - ті, що пов'язували між собою головних учасників колишнього економічного обороту - державні, а також кооперативні й інші громадські організації, - укладалася для виконання планових актів. Волевиявлення контрагентів у таких договорах складалося під прямим або непрямим впливом завдань державних органів.

Для України стала характерною тенденція підвищення ролі договору. Це пов'язане зі змінами спрямованості пріоритетів у економічній системі держави, визнанням приватної власності на засоби виробництва, зменшенням ролі держави в господарській сфері[164, С.36].

Так, ст. 3 п.3 ЦК України не тільки проголошує „свободу договорів”, але й створює необхідні гарантії для її здійснення. У літературі справедливо підкреслюється, що практично весь текст ЦК вирішує завдання регулювання договорів[89, С. 16].

Застосування договорів протягом уже декількох тисяч років пояснюється тим, що мова йде про гнучку правову форму узгодження волевиявлень, за якою встановлювалися різні за характером суспільні відносини. Основне призначення договору зводиться до регулювання в межах закону поведінки людей шляхом указання на їх можливу чи належну поведінку, а також на наслідки порушення відповідних вимог[17, С.9]. М.Й. Брагинський та В.В. Вітрянський, посилаючись на дослідження Л.С.Таля зауважують, що з приводу значимості закону і договору були висловлені три точки зору. На думку прихильників „вольової теорії” договір як вольовий акт контрагентів - першоджерело, а закон лише обмежує їхню волю. Представники „теорії пріоритету закону”, виходили з того, що договір має похідний від закону правовий ефект. Прихильники третьої, „емпіричної теорії” вважали, що воля сторін свідомо спрямована на визначений економічний ефект, при цьому наслідки договору мисляться як засоби його здійснення, про які сторони часто не мають чіткого уявлення[123, С.9].

Регулююча роль договору зближує його із законом і нормативними актами. Умови договору як формалізованої норми відрізняються від диспозиції формалізованої норми права двома принциповими особливостями. Перша пов'язана з походженням правил поведінки: договір виражає індивідуалізовану волю сторін, а правовий акт - волю органу, який його видав. Друга визначає межі дії того чи іншого правила поведінки. Договір безпосередньо розрахований на регулювання персоніфікованої поведінки тільки його сторін - для тих, хто не є його сторонами він може створити права, а не обов'язки. Правовий або інший нормативний акт породжує загальне для всіх правило (ним же визначається будь-яке обмеження волевиявлення кола осіб, на яких поширюється правовий акт). Ці особливості вирізняють саме цивільно-правовий договір. У договорі, де вказані особливості відсутні (публічні договори), грань, що відмежовує його від нормативного акта, стирається, і головну роль має все ж таки воля сторін[136, С.183].

Договір слугує ідеальним способом формалізації, формою моделювання диспозитивної активності учасників цивільного обороту. Зауважимо, що, незважаючи на зміну його соціально-економічного змісту, в ході історії суспільства конструкція договору як породження юридичної техніки залишається у своїй основі стійкою вже протягом більше двох тисячоліть.

Положення, наведені вище стосовно формальної визначеності ролі договорів у регулюванні цивільно-правових відносин, є загальними, тобто такими, які поширюються і на конкретні правовідносини, у тому числі й у сфері надання послуг фактичного характеру.

Сучасна цивілістична доктрина визнає багатопонятійність терміну «договір» - як юридичного факту (правочину), правовідношення (зобов'язання) і документа.

Зупинимось на окремих його аспектах.

(моя стаття обов'язат) Перевезення не є якоюсь абстрактною категорією, яка існує поза сферою людського впливу. Тож маємо говорити про відносини, що складаються між людьми у зв'язку з реалізацією їх інтересу по переміщенню у просторі (вантажів чи самих осіб). Іншими словами, мова йде про особливу сферу цивільних правовідносин – перевізні правовідносини.

Дослідження зобов'язань з перевезень має ту цінність, яка дозволяє виявити грані, що характеризують їх як правове явище; розширити через сингулярний склад поліаспектність зобов'язань вцілому.

При класифікації відомих цивільному праву зобов'язань, вони виділяються більшістю авторів у самостійну групу поряд із договорами, що опосередковують передачу майна і виконання робіт. Як критерій виділення зобов'язань про надання послуг вказують, як правило, особливості регульованих ними економічних відносин. При цьому посилаються на відомий вислів К.Маркса, який розрізняв послуги як «споживчі вартості, що представляють результат відомих видів діяльності чи праці, і як такі, що не залишають відчутних результатів і існують окремо від виконавців цих послуг»[2, с.7].

На різних етапах науковцями висловлювалися різні точки зору щодо сутності перевезень, - і, як наслідок, - щодо віднесеності їх до певного типу договорів.

Так, наприклад, А.Г.Гусаков [3, с.46], В.І.Серебровський, М.Е.Ходунов [4, с.85] свого часу визнавали договір перевезення договором підряду. При цьому автори лише намагались показати договір перевезення таким, що має близьку подібність із договором підряду. В.І.Серебровський звертав увагу, що відносинам з перевезення притаманні й інші правові ознаки, що зумовлює необхідність спеціального правового регулювання відносин з перевезення [5, с.200].

Г.Ф.Шершеневич взагалі зазначав, що договір перевезення взагалі є складним правовідношенням. В ньому є особистий найом, наскільки переміщення вимагає особистих сил чи послуг перевізника; майновий найом,

наскільки переміщення поєднується з використанням чужих речей, наприклад, вагонами; схову, наскільки перевізник зобов'язується зберігати довірений йому вантаж; доручення, наскільки цей перевізник виконує покладені на нього відправником завдання, наприклад, стягує післяплату [6, с.212].

Неточність висновків зазначених авторів полягала в ототожненні господарських відносин з перевезення і підяду з правового й економічного погляду. Цілком правильно вказував К.К. Яічков, що договір підяду відноситься до сфери договорів, за якими замовник одержує у власність річ, яку підрядчик переробив чи виготовив [7, с.100]. Позицію, яка спростовує належність договору перевезення до договору підяду висловив свого часу М.О. Тарасов, відносячи договір підяду до сфери виробництва, а договір перевезення до сфери обігу [8, с.62].

Сучасна цивілістична доктрина відносить договір перевезення до особливого відносно самостійного типу договорів про надання послуг. Як нами вже неодноразово зазначалося, віднесення перевезень виключно до сфери послуг є умовним, оскільки такі послуги, у результаті яких кінцевий результат пов'язується зі зміною стану речей (наприклад, переміщення їх у просторі), займають проміжне місце між роботами та послугами. Відповідно до запропонованої Л.К. Веретельник типізації договорів, договори про доставку вантажів, пасажирів і багажу (перевезення) належать до самостійного типу, відмінного від договорів про надання юридичних та (або) фактичних послуг [9, с.7].

В ЦК України відповідно глава 64 Перевезення винесена в окрему від робіт та послуг главу, як це зроблено у главі 40 «Перевезення» ЦК РФ.

Щодо останнього, мова в названих главах цивільних кодексів йде про правовідношення, яке виникає з цивільно-правового договору-правочину, чи про договір-правовідношення [10, с.28]. При цьому договору-правочину відводиться роль регулятора зобов'язальних правовідносин, як юридичному факту, що їх породжує.

Договір-правовідношення за своєю сутністю і є договірним зобов'язанням, щодо якого застосовуються загальні положення про зобов'язання. Хоча в теорії частіше застосовується термінологія зобов'язання з договору.

Легальне визначення зобов'язання як цивільно-правової категорії міститься у статті 509 ЦК України, відповідно до якої зобов'язанням є правовідношення, в якому одна сторона (боржник) зобов'язана вчинити на користь другої сторони (кредитора) певну дію (передати майно, виконати роботу, надати послугу, сплатити гроші, тощо), а кредитор має право вимагати від боржника виконання обов'язку.

Іншими словами, зобов'язання є правовідношенням, змістом якого є кореспондовані одне одному суб'єктивні права та обов'язки його учасників.

В окремих країнах, наприклад, у Французькому Цивільному кодексі у статті 1101 термін «зобов'язання» і термін «договір» використовуються як тотожні [11, с.12]. Представляється, що таке ототожнення за сучасного рівня доктринального розуміння договору не є припустимим. Наразі загальноприйнятною є позиція, що зобов'язання виникають не лише з договорів, але, й, наприклад, із завдання шкоди, що дає підстави говорити про договірні та позадоговірні зобов'язання.

Вже загальноприйнятним є розуміння договору у трьох різних змістах: як підстава виникнення правовідношення (договір-правочин); як саме правовідношення, що виникає з цієї підстави (договір-правовідношення); як форма здійснення правовідношення (договір-документ).

В основному, різниця полягає в їх змісті. Так, змістом договору-правочину є договірні умови (істотні, звичайні та випадкові. Щодо випадкових Луць В.В. висловив точку зору, згідно з якою випадкові умови, за домовленості про них, стають істотними)[12, с.33].

Змістом конкретного правовідношення є система прав та обов'язків учасників.

На підставі такого розуміння О.О. Красавчиков зазначав, що у самому

договорі відсутні права та обов'язки, - у ньому міститься лише конкретна воляова модель того правовідношення, яке виникає у відповідності з законом на підставі договору[13, с.440].

Тому у подальшому ми виходимо саме з такого його розуміння.

Щодо об'єктів договірних правовідносин та зобов'язань, варто зупинитися на наступному.

Юридичним об'єктом зобов'язання визнається певна поведінка зобов'язаної особи, де першість надається позитивним діям, а негативні (наприклад, утриматися від виконання певних дій) визнаються доповненнями.

В статті 177 Цивільного кодексу України, яка містить загальний перелік видів об'єктів цивільних прав, передбачено послуги. Традиційно, це стосується і транспортних послуг, як виду послуг взагалі.

Але, перш ніж перейти до дослідження останніх, варто зупинитися на моменті співвідношення цивільних прав та цивільних правовідносин. Річ у тому, що об'єктом правового регулювання може бути лише поведінка людини, а не об'єкти матеріального світу (наприклад, речі). Тому, на думку Є.О. Суханова саме поведінка людини є об'єктом цивільних правовідносин, а блага в свою чергу є об'єктом поведінки учасників правовідносин [14, с.294]. Тобто, можна стверджувати, що певна сутність матерії, на яку звертається інтерес, що визнається правовою нормою, і складає об'єкт права.

Але в будь-якому випадку поведінка (що характеризується певним правовим режимом) не є ізольованою від об'єктів, з приводу яких вона здійснюється. В силу цього, об'єктом цивільних прав можна визнавати правовий режим благ, а не самі блага.

Безперечно, транспортна послуга як вид послуги взагалі, є об'єктом цивільних прав. Але через призму зазначеного вище виникає питання її характеристики. Так, цілком закономірно, що транспортні правовідносини виникають з приводу надання транспортних послуг. До них відносяться: переміщення вантажів, пасажирів, багажу до певного пункту призначення за певний проміжок часу; переміщення вантажу та багажу без втрат; наванта-

ження-вивантаження; тимчасове зберігання вантажу; здавання вантажу одержувачу та його вивезення та інше.

Послуга як така характеризується певними властивостями: незв'язаність із речами як результатом її надання; нематеріальність отриманого результату; невіддільність результату послуги від діяльності послугонадавача; співпадання у часі надання та споживання послуги.

Саме економічна характеристика «нематеріальність отриманого результату» в свою чергу теж викликає особливої уваги та наукового аналізу.

Зобов'язальне правовідношення, як правило, опосередковує процес переміщення майна або результатів праці, які носять майновий характер (в підрядних договорах). Тому у даному разі говорять про матеріальний об'єкт зобов'язання, під яким розуміють певні блага матеріального характеру. Але видається таке розуміння дещо «ототожненим», оскільки, як ми вже зазначали, саме поведінка людини є об'єктом цивільних правовідносин, а блага, відповідно, є об'єктом (інтересом) поведінки учасників правовідносин.

Шишка Р.Б. у своїй праці зазначає, що у зобов'язаннях, де немає матеріальних благ, відсутній матеріальний об'єкт зобов'язання (надання послуг).

З певною долею умовності це є дійсно так, оскільки, в кінці кінців об'єктом поведінки людей є або матеріальне, або нематеріальне благо.

Стосовно досліджуваного нами зобов'язання з перевезення виникає досить чітке питання – чи має воно майновий зміст чи є немайновим зобов'язанням?

Аналіз праць вчених-цивілістів вказує на наявність досить жвавої дискусії стосовно даного питання починаючи ще з Г.Ф.Шершеневича, чия теорія є панівною і в даний час. Його послідовники у даній теорії О.С.Йоффе та Є.О.Суханов обґрунтовують виключно майновий характер зобов'язання, оскільки на їх думку зобов'язаннями називаються лише такі правовідносини, які полягають в обов'язку боржника виконати на користь кредитора певну дію, що має майнову цінність. А те, що не може бути замінене наданням

грошової суми, - те з юридичної точки зору не може стати предметом боргу[15, с.192].

Представники іншої теорії припускають наявності майнового інтересу, вираженого у відповідних санкціях, проте, за такої ситуації майновий інтерес не впливає безпосередньо зі змісту самого зобов'язання.

Інші автори обґрунтовували існування самотійного немайнового інтересу незалежно від зв'язку між майновим характером зобов'язальної дії та юридичною силою самого зобов'язання (Пассек Є.В.)[16, с.13]. Його прихильники розділяють майновий інтерес в зобов'язанні та майнову цінність предмета зобов'язання.

Р.А.Майданик аргументує позицію щодо самотійного характеру немайнових зобов'язальних відносин тезою про те, що предмет зобов'язання може становити як майнова цінність, так і немайнове благо, що є корисним і відповідно до цього має споживчу цінність. Відповідно до цього метою немайнового зобов'язання є отримання не майнової вигоди, а досягнення іншого соціального ефекту в інтересах кредитора або третіх осіб (вигодонабувачів – одержувачів у договорі перевезення вантажів).

За такого розуміння під соціальним ефектом можна розглядати виробничий процес чи будь-яку користь, що передбачає в тому числі і фінансову вигоду (продаж перевезеного товару з додатковою вартістю, що включає в себе вартість перевезення та інтерес у вигляді очікуваного прибутку).

Очевидно, що зазначене дає підстави розділяти «блага» на матеріальні та нематеріальні (людські дії, видом яких є надання послуг з перевезення вантажів), що являють собою відповідні підсистеми корисностей – матеріальних благ та корисних людських дій.

Відтворюючи позицію Р.А.Майданика, зазначимо, що розуміння немайнового блага охоплюється поняттям об'єкта суб'єктивних прав як певного результату предметно-практичної діяльності.

Нами аргументувалася вже позиція щодо наявності самотійного об'єкту цивільних прав – транспортної послуги, відмінного від послуг вза-

галі. Даний висновок обґрунтовуємо в тому числі позицією О.С.Йоффе, який стверджував, що природу договору визначає його основна мета. В договорі перевезення нею є переміщення вантажів чи пасажирів[17, с.28]. При цьому ним була виведена самостійність договору перевезення (а відповідно і перевізного зобов'язання) не через згадану мету, а через його економічну сутність. На його думку транспортна послуга є виробничим процесом, який співпадає у часі з процесом споживання продукції, в якості якої виступає саме перевезення, а робота по переміщенню матеріальних цінностей та пасажирів настільки специфічна, що вимагає особливого правового регулювання.

За таким критерієм з певною долею умовності можна характеризувати зобов'язання з перевезення як нематеріальне, проте таке, що має на меті позитивний ефект, що виражається у формі нематеріального, але, соціально цінного блага – дії по переміщенню речей (чи пасажирів) у просторі.

Зобов'язання з перевезення відповідно до існуючої типології договорів є зобов'язанням самостійного типу, відмінного від зобов'язань про надання юридичних та (або) фактичних послуг<sup>[1]</sup>.

Що стосується багатоаспектності терміну «договір» відносно досліджуваної групи відносин, зазначимо наступне. В.В. Вітрянський пише: «Важнейшую юридическую особенность отношений по перевозкам пассажиров, грузов и багажа составляет то обстоятельство, что они оформляются не одним договором, а системой договорных обязательств»<sup>[2]</sup>, с.121].

Тому, досліджуючи договір перевезення, свою увагу зосередимо на його характеристиці саме як договору-правовідношенні (зобов'язанні). Тим більше, що в спеціальній літературі, присвяченій дослідженню перевізних правовідносин, мова йде саме про систему договірних зобов'язань з перевезення, розкриваючи яку, автори зупиняються на характеристиці та класифікації окремих видів договорів перевезення.

---

<sup>1</sup> Сноски моя стаття об обязательствах

<sup>2</sup> Витрянский В.В. Обязательства из договоров перевозки / Гражданское право: В 4 т. Т.4: Обязательственное право / [Витрянский В.В. и др.]; отв.ред. – Е.А. Суханов. – М.: Волтерс Клувер, 2006. – 816с.

Так, Молявко О.М. за різними критеріями виділяє наступні види договорів перевезення. За об'єктами – перевезення вантажу, багажу, пасажирів<sup>3</sup>.

Вітрянський В.В. за предметом крім зазначених виділяє договір фрахтування (чартер) – надання всієї місткості транспортного засобу чи її частини<sup>4</sup>.

Залежно від виду транспорту – залізничні, внутрішньо водні, повітряні, морські (міжнародні та всередині країни; каботажні малі – між портами одного моря та великі – між портами різних морів), автомобільним (міські, приміські – до 50 км, міжміські – на відстань понад 50 км, міжобласні та міжнародні).

За кількістю перевізників – перевезення одним видом транспорту, у прямому сполученні – при перевезенні різними перевізниками одного виду транспорту за одним перевізним документом, у прямому змішаному сполученні – при перевезенні декількома перевізниками різних видів транспорту за одним транспортним документом.

Транспортний процес має ту особливість, що передбачає необхідність виконання певних взаємопов'язаних операцій, які у сукупності і створюють єдину систему зобов'язань з перевезення.

Так, виділяють основне перевізне зобов'язання і ті, які забезпечують його виконання (допоміжні чи супутні).

Зв'язок основного й допоміжних зобов'язань має характер взаємозалежності: якщо нормальне становлення й розвиток основного зобов'язання залежить від успішного виконання допоміжних, то існування останніх поза перевізними правовідносинами взагалі позбавлене змісту. Таким чином, загальним для всіх допоміжних зобов'язань є їхнє функціональне призначення як вираження технологічної залежності від перевезення та єдиної кінцевої мети основного й допоміжних зобов'язань. У той же час, їх унікальний з точки зору цивільного права характер у

---

<sup>3</sup> Шевче т.2 стр 125

<sup>4</sup> Вітян дог перев. С.263.

договірному праві України має винятковий характер. Але такі угоди, які довго знаходилися на узбіччі дослідження у договірному праві, отримали поширення в сучасному цивільному та господарському праві, що потребує їх теоретичного осмислення.

Як і в договорі перевезення вантажів, у транспортно-допоміжних зобов'язаннях головне значення має саме діяльність сторони, яка надає послуги, а не її речовинний результат, який тут просто відсутній, тому що «...праця виробляє послуги не у вигляді речей, а як діяльність» (авт.переклад), - як стверджує Хаснутдинов А.І.[146,С.23]. Створюваний у результаті цієї діяльності продукт не залишає слідів, зумовлюючи лише зростання вартості вантажу на розмір витрат за його переробку. Збіг економічної суті розглянутих відносин не випадковий, бо транспортно-допоміжні операції — це тільки етапи в становленні й розвитку перевізного зобов'язання, що опосередковує переміщення.

Варто виділити ще одну обставину, яка свідчить про однохарактерність наданих послуг за основним і допоміжним зобов'язаннями. Особливістю транспортного виробництва є те, що діяльність із переміщення здійснюється з майном, який належить клієнту — одержувачеві послуги. Без цього компонента (вантажу) робота перевізника втрачає всякий зміст. На цю обставину вказує М.І.Брагинський як на ознаку, властиву відносинам з надання послуг[16,С.25]. Внаслідок цього, на відміну від підрядних відносин, де господарський результат досягається в основному шляхом автономної організації робіт, для відносин, які складаються на підготовчій і завершальних стадіях процесу перевезення, характерне тісне співробітництво послюгодавця й одержувача послуги. Але вантаж — це те майно, що одночасно є й об'єктом діяльності послюгодавця за допоміжним договором. У такий спосіб вантаж, як об'єкт послуги, виступає сполучним елементом, загальним для основного й допоміжного зобов'язання.

Для виконання одних допоміжних операцій достатньо контактів між транспортною організацією і вантажовідправником (вантажоодержувачем),

для здійснення других — вантажовідправник (вантажоодержувач) звертається за допомогою до посередників, укладання третіх обумовлене волевиявленням транспортних і інших організацій без участі вантажовідправника (вантажоодержувача). Відповідно до цього всі допоміжні договори можна розбити на три групи за кількістю сторін у трикутнику. Першу групу складають договори, що укладаються майбутніми учасниками вантажоперевізних відносин; другу — договори, в яких послуги вантажовідправника (вантажоодержувача) роблять треті особи стосовно учасників вантажоперевізного процесу; ці ж особи є суб'єктами договорів, що складають третю групу, із тією відмінністю, що суб'єктом, який протистоїть їм, є транспортна організація із системи магістрального перевізника.

З числа допоміжних договорів, що складають першу групу, слід виділити тривалі договори: навігаційні, спеціальні, річні, п'ятилітні. Річні договори не регулюють перевезення вантажів, а створюють передумови для їхнього здійснення. Визнання за ними організаційних, спеціальних функцій не скасовує їхнього тривалого характеру[94,С.27]. З огляду на наведену конструкцію форвардного (попереднього) договору у новому ЦК п'ятирічні угоди можна визнати різновидом таких договорів.

За своєю спрямованістю (на організацію перевезень вантажів) вказані договори отримали назву організаційних. Ці договори в теорії цивільного права формулюються як договори, що не регулюють майнові відносини, а забезпечують нормальне їхнє становлення й логічний та послідовний розвиток. Так, А.І.Хаснутдинов є прихильником тієї думки, що організаційні договори майнових відношень не регулюють, а отже, предмет цивільного права «поповнюється» за рахунок включення в нього організаційних відношень, побудованих на засадах рівності й координації[146,С.28].

Таким чином, коли тривалі транспортні договори спрямовані на організацію майнових відносин, маються на увазі не «майнові елементи», що містяться у цих договорах, їх формалізовані майново-вартісні відношення,

які складають зміст договору перевезення. Вважається помилковим включення в число організаційних транспортних договорів, крім річних, спеціальних, навігаційних, договорів на транспортно-експедиційне обслуговування й деяких інших. При такій інтепретації організаційних договорів на транспорті це поняття втрачає свою якісну визначеність, оскільки практично збігається з поняттям допоміжних. Отже, нема потреби в одному з названих понять. Останні зі згаданих договорів породжують зобов'язання майнового-вартісного характеру і тому не охоплюються поняттям організаційних. Допоміжний характер досліджуваних тривалих договорів з організаційним змістом є достатньо чітким. Вони регулюють відносини, покликані забезпечити нормальне становлення й розвиток майнових зв'язків, опосередковуваних основним договором перевезення, об'єднані з останнім єдиною метою, а їхній взаємозв'язок має характер взаємозалежності.

Підставою для виділення організаційних договорів не тільки на транспорті, але й інших сферах діяльності, стало включення в предмет цивільного права організаційних відносин [105,С.14; 168,С.51], які не характеризуються прямим чи опосередкованим зв'язком з особистістю. До таких відносин залучені окремі суб'єкти цивільного права на засадах рівності та координації, що в подальшому отримало підтримку серед представників науки господарського права[19,С.53; 38,С.74].

Концептуально теорія організаційних правовідносин зводиться до того, що вони цивільним правом не регулюються. Тому в системі транспортних договорів можна виділити три групи договорів: договори про організацію перевезень, договори перевезень, допоміжні транспортні договори. Вони забезпечують функціонування транспортної системи, покликаної забезпечувати перевезення. Кожна з трьох груп договорів виконує самостійні завдання в процесі організації та здійснення перевезень.

При цьому існує різниця у змісті зазначених договорів при перевезеннях вантажів та пасажирів. Так, наприклад, якщо при перевезеннях вантажів організаційний договір передбачає саме організацію перевезення та обробки певної кількості вантажів протягом певного тривалого періоду часу. Наприклад, за згодою сторін у договорі про організацію перевезень визначається обсяг, строки та інші умови надання транспортних засобів і пред'явлення вантажів для перевезення. Договір про організацію перевезень має довгостроковий (як правило на рік) характер і укладається при наявності стійких господарських зв'язків між сторонами, викликаних необхідністю здійснювати систематичні перевезення. Він дає можливість узгодити умови, які не передбачено Статутом.

При пасажирських перевезеннях організаційний договір передбачає організацію можливості здійснення перевезень як таких за певним маршрутом (як правило, без конкретизації кількості пасажирів, які будуть перевезені) і т.п. Тобто, характер поведінки від потенціальних пасажирів має очікуваний характер.

Договори про організацію перевезень є імперативно консенсуальними. Їх зміст становлять імперативи щодо очікуваних суб'єктивних прав і юридичних обов'язків сторін з організації майбутнього перевезення. Вони відносяться до організаційних цивільно-правових договорів, які визначають не умови товарообміну сторін, а організацію їх взаємовідносин на майбутнє.

В систему транспортних зобов'язань входять також так звані допоміжні (субсидіарні) зобов'язання. Вони, як і основні, є завершеними за правовими ознаками правовідносинами, але самостійного значення в системі транспортних зобов'язань не мають, бо самі безпосередньо не виражають діяльність з переміщення вантажів, пасажирів, багажу, а спрямовані на забезпечення цієї діяльності. Ці зобов'язання повинні сприяти виконанню основних зобов'язань і характеризуються тісним зв'язком з останніми, стосовно яких виконують службову роль, мають допоміжне значення.

Основні й допоміжні зобов'язання взаємообумовлені і взаємодіють при провідній ролі основних зобов'язань. Це проявляється в тому, що поза основними зобов'язаннями не можуть існувати допоміжні, а без допоміжних зобов'язань стає неможливим виконання основних. Допоміжні зобов'язальні правовідносини виникають і виконуються, як правило, на початковій і кінцевій стадії перевізного процесу.

Варто також зазначити, що тим не менше, допоміжні договори при перевезеннях пасажирів застосовуються досить рідко. Їх роль обумовлена специфікою виконання транспортного процесу, що зумовлює використання саме при перевезеннях вантажів (навантаження-розвантаження, експедирування, буксирування і т.п.).

Це загальні риси допоміжних зобов'язань. Але останні не є однорідною з правової точки зору масою правовідносин. Загальними є їх роль і місце в системі транспортних зобов'язань, але вони різні за підставами виникнення, суб'єктним складом, змістом і санкціями, які забезпечують їх виконання.

На нашу думку, слід нормативно закріпити систему транспортних договорів (основних та допоміжних) відповідно до їх ієрархії та виконуваної ролі, надаючи при цьому певної свободи учасникам транспортних відносин у виборі окремих умов таких договорів та одночасно створюючи модель максимального захисту прав контрагентів.

Стосовно сутності та правової природи допоміжних договорів, таких, наприклад, експедирування (за яким експедитор зобов'язується за винагороду і за рахунок відправника вантажу укласти від його чи від свого імені один чи декілька договорів перевезення вантажів і виконати чи організувати виконання визначених договором експедиції додаткових послуг, пов'язаних з перевезенням), варто зазначити, що в системі договорів за типізацією вони займають самостійне місце. Так, наприклад, у ЦК України 2003 року помістили нову главу 65 – транспортне експедирування, що є підтвердженням самостійності відповідного договору, відмінного від послуг у чистому вигляді (глава 63 ЦК) чи перевезення (глава 64 ЦК).

Що стосується договору буксирування (застосовується виключно на водному транспорті), варто зазначити, що він застосовується щодо суден (засобів перевезення) при необхідності застосування щодо них зовнішньої тяги. Як правило, застосовується при заходженні судна до порту, швартуванні при незручному розташуванні порту чи за особливих умов швартування (в тому числі при хвилюванні на морі) чи для подолання, проходження крутих вузьких місць річок з швидкою течією (на р. Дунай в окремих випадках використовують до трьох буксирів одночасно). Сутність надаваної буксируванням послуги вписується у класичну схему договорів про надання послуг фактичного характеру, а тому не має самостійного місця в системі договорів, проте, має його в системі транспортних договорів.

Стосовно специфічного виду договору перевезення – договір чартеру (фрахтування) варто акцентувати увагу на наступному. Відповідно до статті 912 ЦК України за договором чартеру (фрахтування) одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати другій стороні (фрахтувальникові) за плату всю або частину місткості в одному чи кількох транспортних засобах на один або кілька рейсів для перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти або з іншою метою, якщо це не суперечить закону та іншим нормативно-правовим актам.

На перший погляд даний договір не є специфічним договором перевезення вантажів чи пасажирів, а за конструкцією схожий на договір оренди транспортного засобу (параграф 5 глави 58 ЦК України).

Тим не менше, таке бачення не є таким, що відповідає дійсності, про що в своїй роботі аргументував свого часу В.В.Вітрянський<sup>[5]</sup>.

Ототожнення цих двох груп договорів зумовлене застосуванням єдиного терміну «фрахтування» як для відносин оренди, так і для відносин перевезення.

Основна відмінність полягає у тому, що саме надається – транспортний засіб (найом транспорту) чи його місткість (перевезення). Останній варіант

---

<sup>5</sup> Вітрянськ оренда 170,

частіше всього застосовується при лінійних перевезеннях (коли транспортний засіб здійснює регулярні рейси за певним розкладом), хоча може застосовуватись і при трампових (нерегулярних) перевезеннях (наприклад, при попутних перевезеннях). У цьому випадку і може надаватися певна місткість транспортного засобу.

При оренді транспортного засобу при морських перевезеннях застосовують тайм-чартер (фрахтування судна на час) – надання судна з екіпажем в користування на певний час для перевезень; бербоут-чартер (фрахтування судна без екіпажу).

Більш детальний аналіз розмежування зазначених договорів за правовою природою, змістом, характером, метою, міститься в наступному розділі даної роботи.

Відповідно до статті 915 ЦК України за правовим статусом перевізника всі договори поділяють на договори перевезення, що здійснюються транспортом загального користування та іншими транспортними організаціями.

Перевезення, що здійснюється юридичною особою, вважається перевезенням транспортом загального користування, якщо із закону, інших нормативно-правових актів або ліцензії, виданої цій організації, випливає, що вона має здійснювати перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти за зверненням будь-якої особи.

Частина друга статті 915 ЦК прямо встановлює, що договір перевезення транспортом загального користування є публічним договором.

За формою договору виділяють договори, які укладаються в загальному порядку (наприклад, шляхом придбання проїзного квитка в касі автовокзалу на здійснення перевезення пасажирів за певним маршрутом певним рейсом), які оформлюються транспортною накладною чи коносаментом (реальні договори перевезення вантажів) та договори, що укладаються шляхом акцепту оферти, що виражений у вигляді конклюдентних дій (прийняття заявки перевізником про надання транспортного засобу для перевезення; чи договір пе-

ревозення пасажирів, що сплачує вартість проїзду в тому числі шляхом придбання проїзного квитка, в салоні автобусу.

Щодо Цивільного кодексу України, варто зазначити, що він забезпечує спеціальне регулювання таких видів договору перевезення, як договір перевезення пасажирів, договір перевезення вантажу (реальний), договір фрахтування, перевезення у прямому змішаному сполученні, договір про організацію перевезень (довгостроковий договір), щодо перевезень транспортом загального користування.

## **1.2. Загальна характеристика перевезень автомобільним транспортом**

Даний вид перевезень здійснюється автомобілями. Автомобіль (від грецького *αὐτο* — *сам* і латинського *mobilis* — той, що рухається), машина — самохідний безрейковий транспортний засіб (технічний пристрій, призначений для переміщення вантажів та людей у просторі), призначений для руху по поверхні Землі. Для швидкого та комфортного руху автомобілів будуються спеціальні автомагістралі та дороги з твердим покриттям.

Двоколесні самохідні транспортні засоби, навіть з причепом, а також невеликі три- та чотириколісні самохідні транспортні засоби до автомобілів не відносять.

Діяльність автомобільного транспорту є однією з найважливіших галузей народного господарства. Поряд з іншими видами транспорту він виконує важливе завдання – забезпечення руху товарів та людей.

Перевезення визнаються четвертою сферою матеріального виробництва. Переміщення вантажів є продукцією, яку виробляє транспорт [1, с.397]. Без переміщення як сировини, так і готової продукції до споживачів втрачає сенс сам процес основного виробництва. В процесі діяльності транспорт не впливає на предмети праці (вантажі) та не змінює їх внутрішніх якостей та форм.

Іншими словами, економічне значення перевезення більш ніж просто очевидне.

Статистичні дані, щодо відсотка перевезень, що здійснюється автомобільним транспортом наочно свідчать про його значну роль у здійсненні перевезень.

#### Вантажні перевезення за січень-серпень 2009 року<sup>[6]</sup>

	Перевезено вантажів		Вантажооборот	
	млн.т	у % до січня-серпня 2008р.	млн.т/км	у % до січня-серпня 2008р.
Всіма видами транспорту	434,8	70,0	236012,9	69,1
у тому числі				
залізничним	246,6	69,2	123898,3	67,6
автомобільним	87,8	71,2	21253,5	88,8
водним	5,8	42,6	4997,7	45,0
трубопровідним	94,5	74,0	85648,5	69,5
авіаційним	0,1	74,2	214,9	81,6

Питома вага пасажирських автомобільних перевезень є настільки значною, що можна стверджувати, що це є чи не основний вид пасажирських перевезень.

#### Пасажирські перевезення за січень-серпень 2009 року<sup>[7]</sup>

	Перевезено пасажирів		Пасажирооборот	
	млн.	у % до січня-серпня 2008р.	млн.пас.км	у % до січня-серпня 2008р.
Всіма видами транспорту	4862,4	87,8	89268,2	89,6
у тому числі				
залізничним	291,2	96,1	34448,1	91,5
автомобільним	2689,0	93,0	37054,0	91,7
водним	5,6	87,5	87,6	92,1
авіаційним	3,5	86,4	6132,7	87,7
трамвайним	528,3	80,6	2917,8	79,8
тролейбусним	851,4	81,7	4869,9	81,5
метрополітенами	493,4	77,7	3758,1	77,1

<sup>6</sup> Статистичні дані офіційного веб-сайту Державного комітету статистики України [електор ресурс](http://www.ukrstat.gov.ua) // <http://www.ukrstat.gov.ua>

<sup>7</sup> Статистичні дані офіційного веб-сайту Державного комітету статистики України [електр ресурс](http://www.ukrstat.gov.ua) // <http://www.ukrstat.gov.ua>

Наразі практично кожне підприємство користується послугами автомобільного транспорту. Що стосується здійснення пасажирських перевезень, то чи не кожна людина користується чи хоча б раз у житті скористувалася послугами саме автомобільного транспорту.

Переваги автомобільного транспорту, завдяки яким пасажирів обирають переважно даний вид транспорту, більш ніж очевидні:

- наявність розгалуженої системи автомобільних доріг;
- підвищена прохідність автомобілів дозволяє їм переміщуватися різними шляхами;
- найбільша мобільність здійснення доставки пасажирів без пересадки, а вантажів без перевантаження;
- можливість висадки пасажирів практично у будь-якому місці під час слідування за певним маршрутом;
- помірна вартість автомобільних перевезень<sup>[8]</sup>, с.343].

Крім специфіки виду транспорту, яким здійснюється перевезення та середовища, в якому він здійснює свою діяльність (тверда частина поверхні Землі, вода, повітря, рейки), існують особливості виконання перевезення, що залежать від зазначеної специфіки та особливостей суб'єктного складу, зумовленого в тому числі необхідністю виконання забезпечувально-організаційних заходів (наприклад, діяльність автостанцій по організації виконання перевезень пасажирів за певними маршрутами та продаж квитків пасажирам та ін.).

Так, відповідно до ст.7 Статуту автомобільного транспорту УРСР (далі САТ) на автотранспортні підприємства покладається:

- а) систематичне поліпшення своєї економічної роботи, удосконалення методів перевезень, вишукування додаткових резервів для зниження собівартості і підвищення рентабельності перевезень;

---

<sup>8</sup> Транспортне право України: Академічний курс: Підруч. Для студ.юр.спец.вищ.навч.закл. – К.: Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2005. – 536с.

б) здійснення перевезень вантажів державних, кооперативних і громадських підприємств, організацій та установ, незалежно від їх відомчої підпорядкованості, а також вантажів громадян.

Основним завданням підприємств і організацій автомобільного транспорту загального користування є здійснення централізованих перевезень вантажів у містах і промислових центрах для промислових підприємств, будов, постачальницьких, торговельних і транспортно-експедиційних організацій, підприємств промисловості будівельних матеріалів, централізованого завозу (вивозу) вантажів на станції залізниць, в порти (на пристані) та аеропорти, перевезень вантажів у сільській місцевості та врожаю зернових і технічних культур, овочів, картоплі, а також силосної маси та інших сільськогосподарських вантажів на заготівельні пункти, переробні підприємства та в місця тривалого зберігання;

в) здійснення перевезень пасажирів, багажу і пошти;

г) участь у прямих змішаних перевезеннях;

д) надання легкових автомобілів міністерствам, відомствам, підприємствам, організаціям і установам для службових поїздок;

є) надання легкових автомобілів напрокат громадянам;

ж) транспортно-експедиційне обслуговування підприємств, організацій, установ і громадян.

Відповідно до ст.24 САТ для обслуговування пасажирів у приміських, внутрірайонних та міжміських сполученнях підприємства і організації автомобільного транспорту загального користування, в залежності від обсягу і характеру перевезень, повинні мати автовокзали (автостанції) або автопавільйони. Автовокзали (автостанції) повинні мати квиткові каси і, залежно від обсягу та характеру перевезень, - камери зберігання ручної кладі і багажу, зали чекання, кімнати матері і дитини, буфети або ресторани, приміщення для культурно-побутового і санітарно-гігієнічного обслуговування пасажирів (пошта, довідкове бюро, пункти медичної допомоги і т.ін.), а також кімнати відпочинку для шоферів і кондукторів, службові приміщення для осіб, безпо-

середньо зв'язаних з обслуговуванням пасажирів та рухом автобусів і таксомоторів.

Розміщення автовокзалів (автостанцій) у містах повинно забезпечувати зручне обслуговування пасажирів.

На території, що прилягає до автовокзалів (автостанцій), повинні бути перони для входу пасажирів в автобуси і таксомотори і виходу з них, обладнані покажчиками і захисними засобами, необхідними для спрямування руху пасажирів, а також площадки для стоянки автобусів і маршрутних таксомоторів. Благоустрій площ при автовокзалах (автостанціях) покладається на виконавчі комітети Рад народних депутатів.

Автотранспортні підприємства і організації загального користування можуть за погодженням з органами управління інших видів транспорту використовувати належні цим органам управління приміщення у вокзалах для організації в них автовокзалів (автостанцій) (ст.25 САТ).

Автотранспортні підприємства і організації на маршрутах руху автобусів повинні обладнувати зупинкові пункти покажчиками інтервалів руху або розкладами.

На зупинкових пунктах автобусних маршрутів у містах та інших населених пунктах виконавчі комітети Рад народних депутатів обладнують автопавільйони і посадочні площадки для входу пасажирів в автобуси і виходу з них.

Для стоянки таксомоторів у містах та інших населених пунктах виконавчі комітети Рад народних депутатів на подання автотранспортних підприємств повинні відводити спеціальні благоустроєні площадки.

Вищеназвані та інші обов'язки перевізників, що здійснюють перевезення транспортом загального користування, які носять забезпечувально-організаційний характер, регламентуються САТ і можуть розглядатися як переддоговірні обов'язки [<sup>9</sup>, с.296].

---

<sup>9</sup> Витрянск с.296

Вітрянський В. В. зазначає, що всі обов'язки перевізника в правовідносинах, пов'язаних з перевезенням пасажирів, діляться на три групи: загальні обов'язки, передбачені законодавством; обов'язки, що витікають з відповідних прав пасажирів; основні, які регулюються договором перевезення пасажирів<sup>10</sup>, с.205]

З такою позицією неможливо погодитися однозначно, оскільки загальні обов'язки, передбачені законодавством (закріплюються в імперативних нормах у вигляді певних вимог, що ставляться до перевізників), є не обов'язками перевізника у конкретному договорі-правовідношенні, а умовами його правосуб'єктності, необхідними для можливості бути учасником даних відносин. Обґрунтовуємо свою позицію тим, що дані умови включено до ліцензійних умов перевізників, які є, поміж інших, передумовами отримання ліцензії на здійснення перевезень.

Обов'язки, що витікають з відповідних прав пасажирів та основні обов'язки, які регулюються договором перевезення пасажирів, на нашу думку є тотожними, оскільки глобально зазначені три групи прав та обов'язків є або нормативно встановленими, або встановленими у договірному порядку, тобто визначені сторонами при укладанні договору. У останньому випадку міра визначеності прав та обов'язків сторонами залежить від меж свободи конкретного договору.

Перевезення пасажирів автомобільним транспортом залежно від режиму їх організації бувають трьох видів: регулярними, регулярними спеціальними та нерегулярними.

Умови регулярних та регулярних спеціальних перевезень зазначаються у паспорті маршруту.

Регулярні перевезення організовують відповідні органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування (замовники регулярних перевезень) згідно з програмами розвитку автомобільного транспорту на відповідній території з метою задоволення потреби населення у перевезеннях з ура-

---

<sup>10</sup> Вітрянск

хуванням пропозицій громадян, підприємств, установ, організацій і перевізників.

Замовники регулярних перевезень визначають умови їх організації на відповідній території.

Відповідно до сформованих умов проводиться конкурс серед суб'єктів, які бажають здійснювати перевезення за певним маршрутом. Порядок проведення такого конкурсу на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України № 139 від 29 січня 2003 р. зі змінами від 29.03.2006 р. [133]. Згідно з ним, суб'єкт, який переміг у конкурсі, отримує ліцензію на здійснення перевезень певним маршрутом. Проте він не поширюється на таксі, які здійснюють разові перевезення за замовленням клієнта (пасажира).

Порядок відкриття, закриття маршрутів, наявності інформації щодо останніх, зазначення місць посадки-висадки пасажирів (наприклад, місця зупинки автобуса, який здійснює перевезення у звичайному режимі руху на міському маршруті, встановлюються на відстані 400 - 600 метрів одна від одної у межах розташування багатоповерхової забудови і на відстані 600 - 800 метрів - у межах розташування одно- та двоповерхової забудови), наявність інформації на автобусах та інші вимоги передбачені розділом 2 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту.

Регулярні спеціальні перевезення здійснюються на підставі договору, згідно з яким перевізник надає підприємству, установі та організації, яка виступає замовником транспортних послуг, послуги з перевезення організованої групи пасажирів за певним маршрутом і визначеним розкладом руху, протягом передбаченого договором строку.

Нерегулярні перевезення здійснюються на замовлення юридичної або фізичної особи як разові перевезення організованої групи пасажирів за визначеним маршрутом. До них відносять: туристично-екскурсійні; весільні та святкові; ритуальні; одноразові перевезення до місць відпочинку.

Причому, ст. 53 Правил визначає, що здійснення перевезень одним перевізником або одним транспортним засобом за одним маршрутом, або між тими самими пунктами більш як два рази на тиждень є вже регулярним перевезенням.

Замовлення юридичною або фізичною особою автобуса для нерегулярних перевезень здійснюється шляхом укладення з перевізником письмового договору про замовлення транспортного засобу.

Повертаючись до характеристики специфіки автомобільних перевезень, варто зупинитися на наступному досить важливому моменті, якому раніше в цивілістичній науці відносно договорів перевезення увага не приділялася. Мова йде про категорію «ризик».

Завдяки своїм властивостям складних систем механізмів автомобілі відносять до джерел підвищеної небезпеки. Точніше сказати, відповідно до статті 1187 ЦК України не самі автомобілі є джерелом підвищеної небезпеки, а діяльність людей, пов'язана з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів, які відповідно до теорії об'єкту є тим предметом, щодо якого здійснюється згадана вище діяльність<sup>[11]</sup> с.884].

Згадана діяльність пов'язана з ризиком настання небажаних наслідків.

Обґрунтування ризиковості договору перевезення детально проведене в розділі 3 даної праці. Тому зараз лише зазначимо наступне. Майдаником Р.А. проведена класифікація ризиків у цивільному праві за різними критеріями. За критерієм місця у правовідношенні він виділяє ризик невиконання зобов'язання від «зовнішніх» обставин та алеаторний ризик настання випадку як «внутрішньої» умови зобов'язання<sup>[12]</sup>, с.85].

Стосовно договору перевезення вбачається наявність саме першого виду ризику, що стосується невиконання зобов'язання, тобто, «зовнішнього характеру» (дорожньо-транспортна пригода, поломка транспортного засобу,

---

<sup>11</sup> Яновицька Г.Б. Глава 82 Відшкодування шкоди // Науково-практичний коментар Цивільного Кодексу України / за ред. Володимира Михайловича Коссака. – К.: Істина, 2004. – 976 с.

<sup>12</sup> Аномалії в цивільному праві України: Навч.-практ. посібник // Відп.ред.Р.А.Майданик. – К.: Юстініан, 2007. – 912с.

смерть водія, затори на дорогах, дія обставин непереборної сили і т.п.), а не алеаторних, які представляють собою ризики, які є частиною змісту зобов'язання, яке укладається під умовою вчинення зустрічного надання з настанням випадку чи невизначеної події як штучно відтвореної імовірної ситуації.

Наведене дає підстави вважати договір перевезення ризиковим договором, в якому існує ризик настання небажаних наслідків, в тому числі таких, що можуть впливати на виконання договору (ризик причинення шкоди життю та здоров'ю пасажирів, ризик неможливості виконання договору і т.п.). Це ризик, щодо якого обидві сторони розраховують на ненастання подій, що входять в його зміст.

За своїми загальними цивільно-правовими характеристиками договір перевезення пасажирів є двостороннім, консенсуальним та оплатним. За даними характеристиками він суттєво відрізняється від договору перевезення вантажу. Не вдаючись на даному етапі в особливості укладання двох вищеназваних підтипів договорів перевезення, варто зазначити, що попри свого часу пропозиції окремих вчених розглядати договір перевезення пасажирів в маршрутному таксомоторі як реальний договір (А.Г.Бикова, Д.І.Половинчика, Г.П.Савічева<sup>[13]</sup>, с.121)), наразі існує єдина позиція щодо визнання договору перевезення пасажирів консенсуальним. Так, О.С.Йоффе зазначав, що «если перевозка грузов чаще всего – реальная сделка, то перевозка пассажиров во всех случаях консенсуальна. Это и понятно. Заключение реальных сделок предполагает передачу вещи, тогда как при пассажирской перевозке перемещаются люди, а не вещи. Поэтому иначе как консенсуальным договором она и не может быть оформлена»<sup>[14]</sup>, с.623].

---

<sup>13</sup> Быков, А. Г., Половинчик, Д. И., Савичев, Г. П. Комментарий к уставам автомобильного транспорта союзных республик /А. Г. Быков, Д. И. Половинчик, Г. П. Савичев. -М. :Юрид. лит.,1978. -232 с.

<sup>14</sup> Иоффе О. С. Обязательственное право / Олимпиад Соломонович Иоффе. – М.: «Юрид. лит.», 1975. – 880 с.

Обидва договори – і перевезення пасажирів, і перевезення вантажів є двосторонніми, оскільки і на стороні пасажирів (відправників), і на стороні перевізників є права та обов'язки.

Основна різниця полягає в суб'єктному складі учасників перевізного правовідношення. У договорі перевезення пасажирів має двох учасників - перевізника та пасажирів, у той час як у договорі перевезення вантажів їх три – відправник, перевізник та одержувач вантажу (який, не є стороною договору, оскільки не приймає участі в його укладанні, проте є третьою особою, на користь якої договір укладається).

## РОЗДІЛ 2

### ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ ТАКСІ

#### **2.1. Становлення та правове регулювання ринку послуг перевезень таксі**

Тема цивільно-правового регулювання перевезень таксі є досить динамічною, зумовленою швидким розвитком науки й техніки, їх практичним застосуванням у повсякденному житті. Гносеологічно перевезення пасажирів таксі логічно з'являються тоді, коли було усвідомлено переваги автомобільного транспорту. Очевидно, що з розвитком науки будуть з'являтися нові форми та види перевезень пасажирів, але так чи інакше внаслідок того, що людина має свободу і сама обирає місце проживання, вона повинна мати змогу і переміщуватися по території і обирати засоби і маршрут цього переміщення. Це право особи надане статтею 33 Конституції України, згідно з якою кожному, хто на законних підставах перебуває на території України, гарантується свобода пересування, вільний вибір місця проживання, право вільно залишати територію України, за винятком обмежень, які встановлюються законом [81, С. 12].

Так чи інакше, але це вписується в класичну формулу договору перевезення пасажирів – доставка його до певного пункту призначення.

На парадигмі свободи переміщення свого часу зародились відносини щодо перевезення пасажирів таксі.

Як наслідок вони потребували свого регулювання та дослідження з метою забезпечення саме адекватного регулювання правовідносин та забезпечення прав пасажирів як споживачів.

Тема зумовлена тими процесами, які відбуваються на ринку перевезень таксі і проявляються в:

- недостатності захищеності прав слабкої сторони, а саме пасажирів;
- домінуванні меркантильних інтересів перевізників над інтересами зручності і безпеки пасажирів;
- численними порушеннями прав пасажирів. Так серед усіх скарг у товариство захисту прав споживачів скарги на перевізників за 2007 рік в місті Запоріжжя склали 18%;
- нескординованості діяльності учасників перевізного процесу;
- прогалинами в правовому механізмі відшкодування шкоди та збитків, які заподіяні пасажирів діями чи бездіяльністю перевізників.

У радянський період завдяки своєму невеликому поширенню та імперативності відносин перевезення пасажирів таксі не були піддані ні глибокому дослідженню, ні детальній нормативній регламентації.

Щодо досліджень правовідносин, пов'язаних із перевезенням пасажирів, варто констатувати той факт, що дослідження в цій галузі мали місце ще за радянських часів із плановою системою економіки. Проте й ці роботи були присвячені дослідженню договорів перевезення пасажирів різними видами транспорту, включаючи перевезення автобусами у міжміському сполученні, але без урахування специфіки перевезень таксі.

За часів становлення української державності в Україні відсутнє жодне дослідження перевезень пасажирів будь-яким видом транспорту. Наявні дослідження транспортних договорів здебільшого стосуються перевезень вантажів різними видами транспорту.

У Російській Федерації дослідженню проблем правового регулювання пасажирів були присвячені роботи таких учених-цивілістів: Расим Аділь Огли Ахундов «Правовое регулирование пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Российской Федерации» 2005 рік [9, С. 12], М. А. Сергеева «Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору морской перевозки пассажиров» 2007 рік [172, С.5], С. Е. Хейгетова «Правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом» 2007 рік [204, С.19], Л. В. Зарапіна «Правовое регулирование перевозки пассажи-

ров автомобильным транспортом в междугородном сообщении» 2005 рік [62 С.14].

Проте хоч дані роботи й базуються на нових приватноправових засадах цивілістики Російської Федерації, але не містять істотних досліджень перевезень пасажирів саме таксі, хоча і торкаються їх певних аспектів.

Теоретичною основою дослідження стали доктринальні положення цивільного права, праці відомих вчених-цивілістів Н. Г. Александрова, М. І. Брагинського, С. М. Братуся, В. В. Вітрянського, О. П. Сергєєва, Є. О. Суханова, Ю. К. Толстого, М. М. Агаркова, С. С. Алексєєва, О. С. Іоффе, О. О. Красавчикова, А. С. Комарова, О. Е. Лейста, М. С. Малєїна, А. Л. Маковського, Г. К. Матвєєва, Г. Ф. Шершенєвіча, В. Ф. Яковлєва, В. А. Єгізарова, В. В. Залєського, В. П. Мозоліна, Г. П. Савічева, М. А. Тарасова, М. Є. Ходунова, Р. Б. Шишки, В. В. Луця, О. С. Яворської та інших.

Більшість учених, які займалися дослідженнями відносин, пов'язаних із перевезенням, є прибічниками системного діалектичного методу, який поєднує як концептуальний, так і утилітарний підходи.

Тим не менш, значна кількість дослідників (В. В. Вітрянський [27, С.300], В. А. Єгізаров [55, 11], М. А. Тарасов [188, С.15], М. Є. Ходунов [206, С. 9] та ін.) є прибічниками саме концептуального підходу, обґрунтовуючи необхідність дослідження сутності явищ (договорів перевезення вантажів, пасажирів, багажу), їхню природу, саме задля досягнення мети – забезпечення адекватного правового регулювання правовідносин.

Проте помилковим було б характеризувати вказані дослідження саме як дослідження виключно концептуального підходу, оскільки хоч вони і ґрунтуються на концептуальних засадах цивільного права, проте часто звертаються до проблематики вирішення тих чи інших питань практичного характеру, практики вирішення спорів по конкретних справах у судах, що свідчить про наявність певних ознак утилітарного (прагматичного) підходу (І. О. Андріанов [7, С.19], М. Є. Ходунов [205, С.172]).

На жаль, можемо констатувати той факт, що на цей час відсутнє системне дослідження з питань перевезення пасажирів таксі, незважаючи на достатню проблемність та майже неврегульованість даного інституту.

Проблема полягає в тому, що наразі у зв'язку з різким зростанням кількості автомобільного транспорту транспортно-дорожня інфраструктура мегаполісів об'єктивно не сприяє індивідуальним перевезенням, що може обмежувати права людей на індивідуальні перевезення. Відповідно виникає потреба зменшити кількість індивідуального транспорту чи обмежити його проїзд на певні території мегаполісів.

Стан екологічних, транспортних, комунальних та інших проблем сучасних мегаполісів зумовлює потребу застосування певних імперативів та обмежень у регулюванні потоків пасажирів, безпеки дорожнього руху [124, С.155]. Усе це зменшує життєвий простір людини. Достатньо пройтись завантаженими автомобілями вулицями великих міст, щоб пересвідчитись у цьому.

Вищезазначене вказує на наявність певного конфлікту прав. З одного боку Конституція надає свободу пересування, з іншого боку об'єктивно існуюча реальність зумовлює необхідність її певного обмеження.

Проблема меж у здійсненні всякого права органічно впливає з офіційно закріпленого визначення цивільних свобод. На законодавчому рівні юридичне визначення свободи було вперше зафіксоване в ст. 4 французької Декларації прав людини і громадянина 1789 р., згідно з якою свобода полягає в можливості робити все, що не шкодить іншому. Таким чином, здійснення природних прав кожного обмежено лише тими межами, які забезпечують іншим членам суспільства ці ж права [192, С. 311].

Міра зовнішньої свободи не є незмінною і постійною з позиції не тільки позитивного, але й природного права. Вона змінюється залежно від ступеня розвитку суспільства, особливостей становлення національної самосвідомості, рівня правової культури громадян і ряду інших умов. Окремій особі

повинен бути наданий максимум зовнішньої свободи, сумісної з благом суспільства як цілого.

Суб'єктивні права, як і право, мають певні межі. Їх можна назвати природними межами суб'єктивних прав або межами здійснення прав.

В. В. Меркулов відзначає, що обсяг і межі цього права значною мірою визначають зміст цивільної правосуб'єктності, яка, у свою чергу, створює необхідні умови для придбання і реалізації різних суб'єктивних прав [106, С.44].

На думку М. Х. Хутиз і П. Н. Сергійко, суб'єктивне право окреслює межі свободи його учасників. Вихід за рамки власної свободи пов'язаний із відповідальністю, неминучість якої вказує на необхідність дотримувати межі свого права і не порушувати правову свободу інших [221, С.13]. Зазначені вище автори вважають, що обмеження свободи по суті є правовим засобом здійснення свободи поведінки за межами заборони [3, С.332]. У приватноправових відносинах така свобода виражається формулою: дозволено все, що не забороняється законом, тобто дії громадянина до меж заборони вільні від втручання держави. Проте зазначені автори не враховують, що всередині цих меж право може бути обмежене у випадках, передбачених законом. Вони вважають, що гарантією прав і свобод особи є відповідальність за порушення заборон.

Основними категоріями зазначеної нами дилеми є суб'єктивне право і його обмеження.

Тут слід погодитися з позицією Б. С. Ебзеева в тому, що під межами основних прав, зафіксованих у Конституції, слід розуміти межі свободи індивідів, що визнаються і захищаються нею [54, С.24]. Що стосується обмежень основних конституційних прав, то під ними Б. С. Ебзеев розуміє допустимі винятки з конституційного статусу людини і громадянина. Він вважає, що як обмеження основних прав може розглядатися також вилучення з кола правомочності, які складають нормативний зміст основних прав і свобод. На його думку, обмеження основних прав особливо тісно торкається їх применшення,

тобто зменшення матеріального змісту основних прав, обсягу соціальних, політичних і інших благ, що належать їх власникам. Така позиція уявляється не зовсім точною. Обмеження не спричиняють вилучення правомочності. Вони стримують уповноважену особу, створюють перешкоди в здійсненні окремих суб'єктивних прав.

Щодо останнього, варто погодитися з Г. А. Гаджієвим у тому, що необхідно відрізнити випадки обмеження основних прав і встановлення рамок їх юридичного змісту [54, С.25].

Зміст суб'єктивного права має певні межі як за обсягом, так і за характером його здійснення. В. П. Грибанов абсолютно справедливо вважав, що межі є невід'ємною властивістю всякого суб'єктивного права, бо за відсутності таких меж право перетворюється на свою протилежність – на свавілля і тим самим взагалі перестає бути правом [46, С. 18]. При цьому він відзначав, що визначення меж здійснення цивільних прав не є обмеженнями цих прав.

Зазначене дає можливість зробити висновок щодо правової обґрунтованості можливих обмежень суб'єктивних прав, зумовлених суспільною необхідністю – забезпечення механізму функціонування досліджуваних нами відносин перевезень таксі в умовах необхідності з одного боку, забезпечення екологічних, транспортних, комунальних, інфраструктурних потреб мегаполісів, з іншого – забезпечення інтересів та мінімізацію ризиків учасників дорожнього руху, і в першу чергу, самих пасажирів, що стосується безпеки їх життя та здоров'я.

Досвід багатьох зарубіжних країн свідчить про значну роль держави в розбудові та регулюванні названої галузі. Так, наприклад, в європейських державах політика організації перевезень спрямована на їх здійснення, тобто забезпечення населення перевезеннями, вироблення в населення мотивації необхідності та вигідності користуватися транспортом загального користування. Додатковими аргументами є необхідність розвантажити міські маршрути та сприяти охороні навколишнього природного середовища.

Так, наприклад, у міських маршрутах Норвегії, незважаючи на високий економічний потенціал країни, 70% вартості проїзду оплачує пасажир. Решта суми вартості перевезення пасажирів повертається перевізнику з місцевих бюджетів [48, С.37].

В Україні перевезення пасажирів таксі почали стрімко розвиватися в період так званого «розпаду», занепаду економіки, під час якого держава та місцеві влади зняли із себе функцію та обов'язки щодо забезпечення міських пасажирських перевезень, переклавши їх на плечі приватних перевізників. Тому не дивно, що вони здійснювали перевезення архаїчно, а таксисти стали виконувати й інші функції, наприклад, торгувати спиртними напоями, відвозити клієнтів до «точок збуту» наркотиків, місць дислокації проституток і т.п.

Наочним прикладом є кримінальна справа від 15.02.2008 р., порушена Шевченківським РВ УМВС України в Запорізькій області. За матеріалами цієї справи водій таксі доставляв пасажирів до осередку з виготовлення та продажу фальсифікованої горілки [127].

Іншим прикладом може бути кримінальна справа від 17.08.2007 р. у тому ж районі міста Запоріжжя. Так, за даними начальника УМВС України в Запорізькій області, в органів міліції є питання до керівників та працівників фірм-перевізників із приводу вчинення водіями правопорушень. Нерідко працівники міліції затримують як приватних таксистів, так і працівників фірм, які свідомо возять зловмисників різного гатунку [127].

Статистика ДАІ свідчить не на користь правопорядку: перевізники пасажирів нерідко виїжджають на маршрут у стані алкогольного сп'яніння. Грубе ж ігнорування вимог дорожнього руху задля того, аби «підібрати» чергового пасажирів, вже стає ледь не нормою для приватних перевізників. Задokumentовано 106,3 тис. порушень Правил дорожнього руху водіями маршрутних транспортних засобів, у тому числі 810 випадків керування у нетверезому стані та 18585 – створення аварійної обстановки. За допущення такої

ситуації стягнуто штрафи з понад 25 тис. посадовців автогосподарств, що надають послуги з перевезення пасажирів.

Буденне нарікання на дії працівників міліції, які занадто жорстко ставляться до порушників Правил дорожнього руху, нівелюється під впливом гірких статистичних показників – станом на 1 вересня 2008 року на дорогах України вже загинуло понад 6000 осіб [127].

Досвід розвитку та регулювання перевезень таксі свідчить, що в більшості країн Європи створено умови для мінімізації, проте впорядкованості перевезень пасажирів маршрутними таксі.

Зараз невідомо, де з'явилися перші маршрутні таксі, але багато фактів указують на США як на місце їх виникнення на початку ХХ ст. Діяльність викликала протести трамвайних компаній, через перехоплення їхніх потенційних пасажирів. Крім того, у центрах міст, де і так був бурхливий рух, хаотичні пересування маршрутних таксі погіршували умови пересування для пішоходів та іншого транспорту. Тому більшість муніципалітетів, починаючи з 1915 р., забороняла подібну діяльність законодавчо. В інших місцях запроваджувалося суворе регулювання діяльності маршрутних таксі. Автомобілізація населення, зменшення частки поїздок із використанням громадського транспорту призвели до того, що «маршрути» стали збиткові і практично зникли з вулиць міст США та деяких інших країн [105].

У СРСР маршрутні таксі з'явилися в 30-ті роки ХХ ст. в Москві. Таксисти набирали в машину по 7 осіб і везли тільки в одному напрямку [105]. Відносини регулювались на підставі загальних правил перевезення пасажирів та за встановленими тарифами [27, С.66].

З'явилися маршрутні таксі і в інших великих містах СРСР. Наприклад у Горькому маршрутні таксі ЗИС-101 курсували між Сормово і Радянською площею (нині площа Мініна і Пожарського) із заїздом до Горьківського (нині Московського) вокзалу [31].

Під час Великої Вітчизняної війни робота маршрутних таксі майже припинялася, бо практично весь таксопарк разом із водіями був мобілізова-

ний на війну. Після її закінчення лінії маршрутних таксі стали з'являтися знову. Відносини між пасажирами і перевізниками регулювались на тій же основі і нормативній базі, що й до війни.

Працювали маршрутні таксі на приміських і навіть міжміських маршрутах. У 1950 р. було завершено реконструкцію траси Москва – Ялта. Разом з автобусним по трасі відкрився і рух маршрутних таксі [13, С. 43].

У 60-ті роки як маршрутні таксі почали використовуватися автобуси особливо малого класу РАФ-977 та малого класу ПАЗ-652. Незабаром вони витіснили легкові автомобілі з маршрутного руху в інших регіонах СРСР. У великих містах, де роль основного транспорту відіграє метро (Москва, Ленінград, Київ) маршрутні таксі переважно використовувалися для підвезення пасажирів від станцій метро до популярних об'єктів міста: парків, виставкових центрів, великих магазинів. У Ленінграді маршрутні таксі були для туристів досить комфортним засобом дістатися до парків і фонтанів у Пушкіні, Павловську і Петродворці. У таких містах з кінця 60-х років використовувалися автобуси особливо малого класу РАФ-977, а з кінця 70-х РАФ-2203 «Латвія» [105]. Вони діяли саме як маршрутні таксі.

В інших містах, де не було метро, або воно не відігравало значної ролі в перевезеннях, лінії маршрутних таксі зв'язували різні частини міста, іноді дублюючи маршрути решти видів транспорту, іноді оригінальними маршрутами. У таких містах застосовувалися автобуси малого класу: ПАЗ-652, ПАЗ-672 з модифікаціями, КАВЗ-685 з модифікаціями, а також малі автобуси інших вітчизняних марок. Відповідно їй відносини регулювалися як при загальних автомобільних перевезеннях – за визначенням маршруту, місць зупинок та перевізної плати.

Регулювання відносин, як правило, мало адміністративно-командний характер та визначалось необхідністю організації планової економіки. Так, наприклад, обґрунтовуючи необхідність планомірного розвитку економіки країни, В. І. Ленін зазначав, що соціалізм немислимий без планомірної державної організації, яка б підчиняла десятки мільйонів людей найсуворішому

дотриманню єдиної норми в справі виробництва і розподілу продуктів [89, С.451]. Роль та місце транспорту в системі виробництва матеріальних благ визначалися К. Марксом як четверта сфера матеріального виробництва [102, С.265]. Займаючи певне місце у виробничому процесі і процесі обороту, транспорт виконує покладені на нього завдання, але сутність їх зводилась до зростання праці [103, С.170]. Зменшення простору за допомогою засобів транспорту визначалося як фактор розвитку суспільного характеру праці [88, С.143]. Роль транспорту визначалась як один із головних шляхів зміцнення спілки робітничого класу і селянства, - основи диктатури пролетаріату та зміцнення економічного зв'язку між промисловістю і землеробством.

Разом із тим варто зауважити, що рівень правового регулювання перевезень пасажирів, як і вантажів, протягом усього радянського періоду відзначався неадекватністю ступеня суспільного розвитку ролі і значення транспорту в житті країни. Так договір перевезення взагалі був відсутній у кодифікованих актах цивільного законодавства, не говорячи вже про договір перевезення пасажирів, а тим більше таксі. Наприклад, Цивільний кодекс РРФСР 1922 р. не містив будь-яких норм щодо перевезень [40]. Не було їх і в ЦК УСРР, який був прийнятий на основі ЦК РРФСР.

Лише в Основах цивільного законодавства Союзу РСР і союзних республік 1961 р. з'явилася окрема глава 9 щодо договору перевезення [116, С.280]. На підставі цього вперше в радянському праві фундаментальні норми було закріплено єдиним кодифікованим актом цивільного законодавства. Унаслідок цього всі норми, які стосувались перевезень, зокрема і пасажирських, підпорядковувалися загальним засадам радянського цивільного і, що найголовніше, зобов'язального права, закріпленого в Основах.

Проте цей перший крок був за своєю сутністю більше декларативний, оскільки ст. 72 передбачала, що умови перевезення пасажирів і відповідальність сторін за договором встановлюються статутами та кодексами відповідних видів транспорту і виданими в установленому порядку правилами.

Тим не менш, ст. 73 Основ цивільного законодавства Союзу РСР і союзних республік встановлювала, що договір перевезення укладається на підставі плану перевезень, обов'язкового для обох сторін. Це давало підставу багатьом цивілістам того часу досліджувати правову природу вказаних інститутів і їх співвідношення – плану та договору перевезення, які поширювалися і на перевезення таксі [7, С.15].

В Українській РСР було прийнято Цивільний кодекс Української РСР 1963 р., яким закріплялись аналогічні відповідні положення та норми [211]. Також було прийнято Статут автомобільного транспорту Української РСР 1969 р. [182], яким врегульовувались загальні положення щодо перевезень пасажирів автотранспортом, включаючи таксі.

Таким чином, основною особливістю зазначеного регулювання був імперативний характер норм. Диспозитивність у такому разі стосувалася виключно свободи укладання договору, але не змісту його умов.

У приміському (окрім туристських маршрутів) і міжміському сполученні маршрутні таксі застосовувалися рідко.

Загальними рисами всіх маршрутних таксі, що відрізняють їх від інших видів транспорту, були: вищий проїзний тариф (порівняно з автобусом зазвичай в 1,5-3 рази), відсутність пільг по оплаті, відсутність проїзних квитків тривалої дії. Здебільшого у правилах користування маршрутними таксі передбачалася можливість зупинки автобуса для посадки і висадки пасажирів поза зупинок, у місцях, що допускаються Правилами дорожнього руху, за вимогою пасажирів, хоча в деяких містах цією можливістю користувалися рідко. Маршрутні таксі вважалися комфортнішими і переважною альтернативою автобусу, тролейбусу і трамваю (які в ті роки працювали справно) для тих, хто готовий за неї платити. Тим самим вони забезпечували індивідуальні транспортні потреби громадян.

До виникнення в 1988 р. кооперативного руху в СРСР [151], маршрутні таксі обслуговувалися, як правило, державними автобусними парками, або таксопарками, тобто тими ж автомобільними підприємствами. Це було закрі-

плено в Законі СРСР «Про підприємства в СРСР» [119], а ст. 1 закріпила, що підприємством є самостійний господарюючий суб'єкт із правами юридичної особи, який на основі використання трудовим колективом майна проводить і реалізує продукцію, виконує роботи, надає послуги. Відповідно до неї підприємство не мало у своєму складі інших юридичних осіб. Підприємства незалежно від форм власності на засоби виробництва й інше майно діяли на принципах господарського розрахунку.

Після розпаду СРСР умови існування громадського транспорту різко змінилися. В умовах збіднення громадян влада йшла по шляху надання широким верствам населення різних натуральних пільг, зокрема прав безоплатного проїзду в громадському транспорті. Значно зросла кількість пасажирів, які ухилялися від оплати проїзду («зайців»). Це призвело до різкого скорочення доходів транспортних підприємств. При цьому існуюча централізована система поповнення рухомого складу була розвалена. Міські, обласні та й республіканські органи влади неохоче йшли на компенсацію витрат транспортних підприємств на перевезення пільгової категорії громадян. З іншого боку, у більшості міст і областей дещо понизився контроль за їхньою діяльністю.

Спочатку маршрутні таксі сприймалися пасажирами як дорожча (і без пільг), але швидша і комфортніша альтернатива традиційним автобусу, тролейбусу і трамваю. Проте «соціальні» перевезення скорочувалися, їхня якість падала (це домінуюча тенденція; у кожному місті є своя специфіка, наприклад є міста, в яких муніципальний тролейбус ефективно конкурує з маршрутними таксі). Для багатьох платоспроможних пасажирів маршрутні таксі виявилися єдиним способом пересування, оскільки якість «соціального» транспорту стала для них неприйнятною. Природним винятком є метро в Харкові та Києві, оскільки маршрутним таксі не під силу змагатися з ним за швидкістю і комфортом на дальніх перевезеннях, ураховуючи велику завантаженість доріг автотранспортом у цих містах.

Незабаром на маршрутах стали працювати автобуси, що належать приватним фірмам і підприємцям, а то й приватним особам.

Прийняття Основ законодавства Союзу РСР і союзних республік про оренду [125], в Україні – це прийняття Законів «Про підприємництво» [154], «Про власність» [140], надали можливість існування особливої форми перевезень пасажирів – перевезень на орендованих транспортних засобах.

Така форма до останнього часу досить плідно використовується як при перевезеннях таксі за встановленими маршрутами, так і при їх індивідуальних перевезеннях.

Цікавою особливістю маршрутних таксі є відмінність моменту оплати проїзду в різних містах або навіть на різних маршрутах в одному місті. Якщо здебільшого гроші за проїзд пасажири передають водію (кондуктору) відразу після посадки, то в деяких містах (наприклад у містах Мелітополь та Кіровоград) прийнято в маршрутних таксі оплачувати проїзд при виході.

Зазвичай лінії маршрутних таксі тільки дублюють існуючі маршрути муніципального або державного громадського транспорту, фактично паразитуючи на напрямках із розробленим пасажиропотоком та ігноруючи можливості організації нових маршрутів із завантаженим пасажиропотоком. Проте останнім часом ситуація поліпшується, унаслідок чого з'являється ряд маршрутів, що взаємовигідно обслуговують важливі периферійні райони, які не покриваються іншим громадським транспортом. Тож транспортна інфраструктура, а за нею і її правове регулювання, повинні вдосконалюватися відповідно до потреб населених пунктів в організації своєчасного і якісного перевезення громадян.

Серед цивілістів нерідко тут постає питання: наскільки є обґрунтованим включення у сферу регулювання цивільного права організаційних відносин [14, С.78].

Підставою для виділення організаційних договорів не тільки на транспорті, але й в інших сферах діяльності, стало включення в предмет цивільного права організаційних відносин [177, С.14], які не характеризуються прямим чи опосередкованим зв'язком з особистістю [218, С. 51]. До таких відносин залучені окремі суб'єкти цивільного права на засадах рівності та коорди-

нації, що в подальшому отримало підтримку серед представників науки господарського права [74, С.74].

Цікавим є досвід міста Казань (РФ), де в 2007 р. було запроваджено нову маршрутну схему, згідно з якою всі маршрутні таксі були замінені на автобуси великої місткості. За станом на жовтень 2007 р., на лінії залишилася тільки незначна частина маршрутних таксі. Відомо, що вона вивчена київськими фахівцями і рекомендована для впровадження в Києві [75, С.3].

Досліджуючи перевезення пасажирів на таксі, варто зазначити, що під ними слід розуміти транспортні послуги, які надаються автомобілями-таксі за індивідуальними перевезеннями також маршрутними таксі як транспортом загального користування, який здійснює перевезення за певним маршрутом.

Зараз можливо констатувати певні переваги та вади перевезень таксі. Так перевагами є:

- маршрутні таксі з погляду пасажирів, як правило, приходять скоріше за звичайний автобус, тролейбус, трамвай. Якщо маршрутні таксі пересуваються за розкладом, то в розкладі їх рейсів зазвичай більше, ніж «соціальних» рейсів і припадають вони нерідко на найбільш завантажений і прибутковий час;

- у містах, де муніципальний транспорт перебуває в належному стані, платоспроможні пасажирів отримують додаткову можливість вибору виду транспорту;

- у містах, де муніципальний транспорт перебуває в неналежному стані, (відсутність кондиціонерів, м'яких сидінь, забруднений внутрішній стан салону тощо), пересувний склад маршрутних таксі стає найбільш безпечним та витребуваним серед пасажирів і може значною мірою розвантажити комунальні маршрути.

Проте існує ряд вад перевезень маршрутними таксі, серед яких варто зазначити:

- маршрутні таксі як явище пригнічують транспортну інфраструктуру міст. Нерідко з маршрутними таксі пов'язана висока корупція в муніципалі-

татах, органах державної влади, державних і муніципальних транспортних підприємствах; в окремих містах чиновники, пов'язані з бізнесом щодо перевезення пасажирів, навмисно розвалюють муніципальний транспорт. Так, наприклад, у місті Маріуполь ВАТ «ММК ім. Ілліча» було укладено договір із місцевою державною адміністрацією про надання суб'єкту права перевезення пасажирів автобусними маршрутами загального користування. Відповідно до вимог Закону України «Про автомобільний транспорт» ч. 1 ст. 36 перевізнику заборонено відмовляти в перевезенні пільговим категоріям громадян [139]. Частиною 2 ст. 40 вказаного закону передбачено компенсацію перевізнику таких витрат за рахунок коштів відповідних бюджетів. Постановою Кабінету Міністрів України № 256 від 4 березня 2002 р. затверджено Порядок фінансування витрат місцевих бюджетів на здійснення заходів із виконання державних програм соціального захисту населення за рахунок субвенцій із держбюджету [148]. Зазначений вище суб'єкт дотримувався вимог закону щодо перевезення пільгових категорій пасажирів, проте, відповідно до Порядку йому було компенсовано близько 10% суми компенсації. У судовому порядку в задоволенні позову із цього приводу підприємству взагалі було відмовлено [120, С.11]. Таким чином, виникла ситуація, коли за певних умов дотримання суб'єктом вимог закону органи влади ставлять його у вкрай не вигідне становище в порівнянні, наприклад, із перевізниками таксі, що може навіть привести до стану банкрута;

- маршрутні таксі стають високоаварійним видом транспорту. Часті порушення правил дорожнього руху з боку їхніх водіїв, викликані насамперед виконанням «за будь-що» встановлених їхніми власниками фінансових планів по кожному маршруту за робочу зміну. Це є підставою високої конкуренції у «боротьбі за пасажирів» на дорозі і прагненням зробити якомога більшу кількість поїздок, у поєднанні із зупинками на вимоги пасажирів у довільних місцях маршруту, у тому числі і небезпечних, що призводить до виникнення аварійних ситуацій. Нерідко на лінії маршрутні таксі виходять у неналежному технічному стані, оскільки контроль за їхнім технічним станом із боку

власника та державних установ є ще низьким. Водії маршрутних таксі часто працюють із порушенням норм праці понаднормовий робочий день, мають недостатній відпочинок. Нерідко за проїзд пасажирів сплачують безпосередньо водієві, що відволікає його від управління транспортним засобом. Салони маршрутних таксі, здебільшого, переобладнуються з метою збільшення місткості, при цьому пасивна безпека пасажирів знижується. Зазначені дані підтверджуються результатами проведених перевірок посадовими особами територіального управління Головавтотрансінспекції [143] та даними служби Державтоінспекції УМВС України в Запорізькій області [6]. Так, згідно з даними територіального управління Головавтотрансінспекції в Запорізькій області, лише в період з 9 по 16 жовтня 2007 р. на території України сталося 13 ДТП за участі ліцензованих транспортних засобів, в яких загинуло 5 осіб, травмовано 31 особу. З них із вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту сталось 5 ДТП, в яких загинуло 3 особи та 13 одержали поранення. Як свідчить зазначена статистика, частина ДТП трапилася внаслідок відволікання водія транспортного засобу від управління автомобілем та внаслідок перевтоми водіїв, які здійснюють безперервні маршрутні перевезення таксі в напрямку міст Ялта, Бердянськ, Маріуполь та смт Кирилівка, які є центрами літнього відпочинку громадян і в напрямку яких пасажирські перевезення влітку надто перевантажені;

- наявність на дорогах самовільно переобладнаних вантажних автомобілів під пасажирські маршрутні таксі є підвищеним ризиком отримання травм та пошкоджень пасажирами при виникненні ДТП. Так громадянка Г. Акане, перебуваючи в самовільно переобладнаному маршрутному таксі в ДТП отримала тяжку травму, унаслідок чого тривалий час перебувала на лікуванні і пропустила цілий семестр навчання у вищому навчальному закладі;

- небезпечна поведінка водіїв маршрутних таксі, яка прямо пов'язана з конкуренцією за пасажирів на дорозі, призводить до негативного впливу на рух транспортного потоку, нерідко створює небезпеку для інших учасників дорожнього руху, знижує швидкість у тому числі і самих маршрутних таксі;

- у маршрутних таксі, як правило, не застосовуються квитки тривалого користування. Розрахунки ведуться з водієм (або кондуктором) за готівку, часто без видачі контрольних квитків. Кожна пересадка підлягає оплаті. З іншого боку, багато пасажирів уникають купівлі квитків тривалого користування, оскільки не бажають бути «прив'язаними» до одного перевізника;

- прагнення водіїв маршрутних таксі до максимального прибутку, а отже до максимального завантаження автобуса, іноді призводить до того, що маршрутні таксі не відправляються з кінцевих зупинок до заповнення, що робить час поїздки менш передбачуваним;

- маршрутні таксі (при використанні машин малої і особливо малої місткості) не пристосовані для перевезення інвалідів, пасажирів із дитячими візками або багажем. У зв'язку з тим, що в багатьох містах маршрутні таксі витіснили рейсові автобуси великої місткості і електротранспорт, такі категорії громадян були фактично позбавлені фізичної можливості користування громадським транспортом. Подібний стан справ іде врозріз із загальносвітовою тенденцією максимізації доступності транспорту для вищезгаданих груп громадян.

Вищезазначене свідчить про назрілу надзвичайну ситуацію та необхідність вжиття заходів щодо забезпечення відповідного правового регулювання як перевезень пасажирів узагалі, так і на таксі зокрема. І це в першу чергу стосується мегаполісів. На цьому етапі ми повинні виходити ще й із того, що державі слід на законодавчому рівні захистити права та свободи в договорі перевезення, а саме пасажирів.

## **2.2. Детермінізм існування субінституту перевезень таксі**

Доктрина, що лежить в основі нового ЦК України виходить, насамперед, із того, що він є кодексом громадянського суспільства, в якому переважають не відносини вертикальної підпорядкованості, а горизонтальні зв'язки

між юридично рівноправними партнерами [162, С.10]. Головною дійовою особою таких відносин є людина-власник. А, отже, цивільно-правові відносини в громадянському суспільстві повинні бути сферою, вільною від безпосереднього державного впливу. Роль держави зводиться лише до встановлення основних «правил гри», яких зобов'язані дотримуватися учасники цих відносин. Їх уточнення і конкретизація здійснюється договірним правом. Але є ряд обмежень прав, що пов'язано з необхідністю забезпечення екологічної безпеки й інших імперативів об'єктивного, а інколи й суб'єктивного характеру.

За сучасних умов, коли починають складатися утилітарні відносини громадянського суспільства, концепція ЦК України передбачає їх регулювання на засадах, здатних забезпечити належне функціонування цивілізованого ринку. Ідеться, передусім, про визнання рівності учасників цивільно-правових відносин, недоторканності власності, неприпустимості будь-якого втручання в приватні справи, необхідності безперешкодного здійснення майнових і особистих прав та їх судового захисту; свободу договору (тобто можливість укладати договори, які хоч і не передбачені законом, але не суперечать йому); свободу підприємництва (не забороненого законом) [16, С.6]. Це складає загальну основу врегулювання відносин як загалом у сфері підприємництва, так і його окремого сектора транспортних послуг – перевезення пасажирів.

Підходячи до питання функціонального аналізу механізму правового регулювання відносин із перевезення пасажирів, з точки зору історично-правового аналізу, слід звернути увагу на таке.

У період розквіту римського права дедалі більш зрозумілою ставала вузькість двочленної формули підстав виникнення зобов'язань. Юстиніан, а за ним Гай висловили ідею про необхідність ще двох груп підстав: квазіделіктів і квазідоговорів [101, С.114]. Однак, коли вже визначився чотиричленний розподіл цивільних зобов'язань, договір продовжував відігравати провідну роль у їхній системі. Не випадково одна з висловлених ще в ХІХ ст. ідей що-

до перспектив розвитку цивільного права полягала в тому, що договір займає дев'ять десятих чинних кодексів, а коли-небудь йому будуть присвячені в кодексах усі статті від першої до останньої [2, С.105].

Розвиток різних форм спілкування між людьми зумовив потребу в наданні їм можливості за погодженою сторонами волею використовувати запропоновані законодавцем або створені ними правові моделі. Такими моделями і стали договори (контракти) [130, С.291].

Для України стала характерною тенденція підвищення ролі договору. Це пов'язане зі змінами спрямованості пріоритетів в економічній системі держави, визнанням приватної власності на засоби виробництва, зменшенням ролі держави в господарській сфері [214, С.36].

Так ст. 3 п. 3 ЦК України не тільки проголошує «свободу договорів», але й створює необхідні гарантії для її здійснення [36, С.9]. У літературі справедливо підкреслюється, що практично весь текст ЦК вирішує завдання регулювання договорів [162, С.16].

Застосування договорів протягом уже декількох тисяч років пояснюється тим, що мова йде про гнучку правову форму узгодження волевиявлень, за якою встановлювалися різні за характером суспільні відносини. Основне призначення договору зводиться до регулювання в межах закону поведінки людей шляхом впливу на їх можливу чи належну поведінку, а також на наслідки порушення відповідних вимог [22, С.9]. М. Й. Брагінський та В. В. Вітрянський, посилаючись на дослідження Л. С. Таля, зауважують, що з приводу значимості закону і договору були висловлені три точки зору.

Регулююча роль договору зближує його із законом і нормативними актами. Умови договору як формалізованої норми відрізняються від диспозиції формалізованої норми права двома принциповими особливостями. Перша пов'язана з походженням правил поведінки: договір виражає індивідуалізовану волю сторін, а правовий акт – волю органу, який його видав. Друга визначає межі дії того чи іншого правила поведінки. Договір безпосередньо розрахований на регулювання персоніфікованої поведінки тільки його сторін – для

тих, хто не є його сторонами він може створити права, а не обов'язки. Правовий або інший нормативний акт породжує загальне для всіх правило (ним же визначається будь-яке обмеження волевиявлення кола осіб, на яких поширюється правовий акт). Ці особливості вирізняють саме цивільно-правовий договір. У договорі, де вказані особливості (публічні договори), відсутня грань, що відмежовує його від нормативного акта, вона стирається, і головну роль відіграє все ж таки воля сторін [194, С.183].

Зазначене дало підстави для визначення договору К. І. Забоеким як універсальної категорії суспільного життя та економічних відносин, яка є вільним регулятором, причому договірне регулювання є, так би мовити, природнім саморегулятором суспільства та економіки [57, С.21]. Договір слугує ідеальним способом формалізації, формою моделювання диспозитивної активності учасників цивільного обороту.

Наведені вище положення щодо формальної визначеності ролі договорів у регулюванні цивільно-правових відносин є загальними, тобто такими, які поширюються і на конкретні правовідносини, у тому числі й у сфері надання послуг фактичного характеру, а також перевезення пасажирів таксі. Таким чином проявляються співвідношення загального, спеціального і навіть одиничного.

Ми є прибічниками доктрини щодо вагомої ролі договору як гнучкої правової форми [22, С.16], у якій можуть бути передбачені різні за характером суспільні відносини. Основне призначення договору зводиться до регулювання в межах закону поведінки суб'єктів правовідносин шляхом визначення меж їх можливої і належної поведінки, а також наслідки порушення відповідних вимог.

Донедавна дослідження в цій сфері стосувалися лише того, що в силу договору перевезення пасажирів виникає зобов'язання, залишаючи поза своєю увагою те, що даний договір є правочином.

На наш погляд, у регулюванні перевезень пасажирів таксі слід виходити з презумпції охорони прав пасажирів та того, що регулююча роль догово-

ру зближає його із законом і нормативними актами, за тієї різниці, що договір виражає волю сторін, і є правочином, який породжує права та обов'язки для останніх, а правовий акт виражає волю органу, який його видав; договір розрахований на регулювання поведінки тільки його сторін та учасників. Нормативне регулювання відносин із перевезення пасажирів таксі повинне забезпечувати дію принципу свободи договору – свободи його укладання та визначення основних умов. Повинне бути спрямоване на забезпечення захисту прав і інтересів як учасників перевізних правовідносин, так і певних публічних інтересів.

Звертаючи увагу на правову основу перевезень пасажирів таксі, слід умовно розмежовувати два напрямки регулювання таких відносин: формалізацію нормативно-правову у вигляді видання імперативних актів державними органами, дія яких поширюється на будь-яких учасників цих відносин із метою встановлення загальних правил, тобто певної правової форми, у межах якої конкретні суб'єкти здійснюватимуть свою діяльність; та договірний (монорма) – угода конкретних осіб, які самі для себе встановлюють взаємні права та обов'язки з метою досягнення певних позитивних наслідків.

Стосовно договорів перевезення як таких ряд науковців вбачає в них сутність комерційних чи господарських договорів. Їм притаманні ознаки таких договорів. Зокрема Р. Б. Шишка та В. М. Левков виводять ознаки підприємницьких (господарських) договорів з урахуванням певних моментів: суб'єктами договору є підприємці (або хоча б однією зі сторін повинен бути підприємець); мета договору – реалізація підприємницького товару (послуг), який призначений не для «домашнього споживання»; особливим чином регламентовано порядок укладання договору; форма договору лише письмова або максимально до неї наближена; порядок виконання таких договорів і відповідальність у випадку їх невиконання чи неналежного виконання чітко обумовлюються наперед; механізм ціноутворення встановлюється відповідно до ринкової кон'юнктури [136, С.347].

Як уявляється, цілком слушним є зауваження Є. Д. Стрельцової, що в цій групі договорів цивільний договір є загальним, господарський – спеціальним, підприємницький – одиничним [184, С.36]. Щодо цього вважаємо, що пропонована класифікація, принаймні що стосується договору перевезення пасажирів таксі, є неприйнятною. Дійсно, що стосується цивільного договору як загальної категорії по відношенню до його виду – договору перевезення пасажирів таксі, тут ніяких заперечень не виникає.

Крім того, із цивілістичного погляду класифікація договорів за видовими та специфічними ознаками, що характеризуються власними правовими особливостями, є аргументованою та достатньо виваженою.

На наш погляд, ієрархічний видовий та підвидовий поділ досліджуваного нами договору перевезення повинен мати такий вигляд: договір перевезення як загальна категорія (ст. 908 ЦК) – договір перевезення вантажу (ст. 909 ЦК) та договір перевезення пасажирів та багажу (ст. 910 ЦК) – міські перевезення (транспорт загального користування, тобто звичайними рейсовими автобусами та таксі – ст. 915 ЦК) – договір перевезень пасажирів таксі (маршрутними таксі та індивідуальними перевезеннями таксі).

Указана парадигма має забезпечити віднесеність договору перевезень пасажирів таксі саме до договору перевезень, закріпленого в главі 64 ЦК, і закріпити для нього обов'язковість загальних норм зазначеної глави. З іншого боку, вона дозволяє відокремити ті правові особливості, які властиві саме договорам перевезення пасажирів таксі, що забезпечують правовий компроміс інтересів пасажирів щодо реалізації їхнього права на свободу пересування та необхідністю забезпечити мінімізацію ризиків учасників дорожнього руху, включаючи безпеку самих пасажирів у поєднанні суспільних інтересів, суспільного блага з упорядкування перевезення пасажирів у мегаполісах і гарантування безпеки довкілля.

Аналіз робіт Р. Б. Шишки [136, С. 347], В. М. Левкова [207, С.310] та інших учених дає нам підстави віднести договір перевезення пасажирів таксі до підприємницького договору, що надає йому додаткових гарантій для спо-

живачів і унеможлиблює їх дискримінацію. На цій позиції розвинута конструкція споживчого договору.

Із достатньою чіткістю можемо стверджувати, що договір перевезення має деякі ознаки господарського договору (ст. 179 ГК [37]), які вбачаються через ознаки господарського зобов'язання.

Проте його архетип – договір перевезення пасажирів (і договір перевезення пасажирів таксі як підвид) – не є господарським договором і підлягає регулюванню Цивільним кодексом України (ч.6 ст. 306 ГК України) [191, С. 528].

На законодавчому рівні містяться лише загальні норми щодо перевезення пасажирів із певною конкретизацією їх у Статуті автомобільного транспорту та Правилах надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджених постановою Кабінету Міністрів України № 176 від 18.02.1997 р. у редакції від 26.09.2007 р. № 1184 [141].

Пояснюємо детермінізм існування субінституту перевезень пасажирів таксі об'єктивними чинниками існування відповідних відносин, які за своєю сутністю не є такими, що вписуються в загальну сутність перевезення пасажирів як такого. Вона полягає в наданні транспортних послуг пасажиром у випадку маршрутних перевезень за маршрутами, не охопленими транспортом загального користування (наприклад муніципальним транспортом), у прискореному переміщенні пасажирів чи у випадку індивідуальних перевезень таксі у вигляді надання комплексу послуг з індивідуальної доставки пасажирів до місця, обраного пасажиром за індивідуальним маршрутом.

У першу чергу це визначається сутністю технологічного процесу, специфікою відповідного виду транспорту та специфікою організації його руху, в окремих випадках традиціями, характерними для певних видів пасажирських перевезень [32, С.164].

По-друге, навіть попри хибне уявлення щодо відсутності відносної самостійності субінституту перевезення пасажирів таксі, він має два самостійні підвиди – перевезення маршрутними таксі (тобто за певним маршрутом, ви-

значеним за узгодженням з органами місцевого самоврядування) та індивідуальні перевезення (традиційне таксі). І якщо перевезення маршрутними таксі піддані певному регулюванню правилами та рішеннями органів місцевого самоврядування, які визначають ліцензійні умови, у результаті чого відмінність маршрутних таксі від звичайних автобусних рейсів практично відсутня, то індивідуальні перевезення таксі знаходяться практично за межею такого регулювання.

Унаслідок цього постає коло проблемних питань, які виникають на практиці і стосуються не лише визначення сутності та правової природи того чи іншого договору, а саме його умов, які проявляються через взаємні права, обов'язки та відповідальність сторін за договором.

Наприклад, серед таких питань є природа договору перевезення пасажирів «нелегалом»-таксі. Чи залежать права та обов'язки сторін від наявності дозволу в перевізника, чи прирівнюється щодо конкретного договору статус такому перевізнику «ніби легального», як це має місце щодо корпорацій унаслідок естопеля в англо-американській правовій моделі [217, С.92].

Питання тарифів за перевезення маршрутними таксі та звичайними таксі теж лежить у колі питань крізь призму свободи договору та свободи підприємницької діяльності: наскільки перевізник вільний у визначенні перевізного тарифу, чи правомірне визначення вартості перевезення пасажирів незалежно від дальності перевезення, або ж навпаки, застосування тарифних «сіток»?

Ці та інші питання лежать в одній площині з питаннями суспільного блага, безпеки довкілля, ризику в перевізних правовідносинах. У цій точці перетинаються приватні інтереси окремих осіб та суспільства в цілому. Урегулювати ці відносини (конфлікти інтересів) покликана держава, оскільки будь-яка соціальна держава має відповідні економічні та соціальні функції. Тут і постає питання допустимих та необхідних меж втручання держави в приватну сферу, співвідношення публічного і приватного у сфері регулювання відносин, що виникають із перевезень пасажирів таксі. Досвід зарубіжних

країн свідчить, що відбувається процес, який отримав найменування «публіцизації» чи «опублічення» приватного права [42, С.6].

Коли втручання держави в економіку і її регулююча діяльність в цій сфері набувають постійного характеру, з'явилася концепція господарського права, галузь, яка повинна, на думку прихильників цієї концепції [225, С. 76], об'єднати регулювання всіх майнових відносин, які яким-небудь чином пов'язані з державним втручанням в економіку [41, С.3]. Існування такої комплексної галузі виключало необхідність поділу права на публічне і приватне.

У радянській цивілістиці такі автори, як Халфіна Р. Й. [198, С. 38], Флейшиц К. А. [196, С.11], уважали, що в період державно-монополістичного капіталізму, незважаючи на існування принципу свободи договору, до нього вносяться певні корективи: втручаючись у приватні відносини, регулюючи їх шляхом видання імперативних норм, буржуазна держава тим самим обмежує свободу вибору, свободу визначення поведінки для сторін, які є учасниками договору. Свобода договору обмежується і тим, що значна частина угод здійснюється не через вільне волевиявлення учасників.

У подібних висловлюваннях вбачаються сутнісні характеристики особливостей регулювання цивільних правовідносин зарубіжних країн, які в сучасний момент є характерними і для нашої правової системи. Так щодо останнього Є. О. Харитонов зазначив, що публічне право можна визначити як сукупність правил та норм, що є основою функціонування певним чином структурованої владно-організаційної системи, за допомогою якої досягається мета забезпечення публічного правопорядку і в кінцевому підсумку – реалізації та захисту прав людини [209, С.7].

Лише право публічне разом із правом приватним у системі створює єдину загальну систему права, що є складовою частиною цивілізації.

На основі такого розуміння сутності публічного і приватного можемо визначити їх значення для регулювання досліджуваного нами договору перевезення пасажирів таксі. Залежно від того, який елемент перевізних пасажир-

ськими таксі відносин ми піддамо аналізу, зможемо стверджувати про наявність публічних або приватних елементів в їх регулюванні.

Метою цього дослідження не є аналіз розмежування право публічного і права приватного, проте вплив такої дихотомії права так чи інакше існує [201, С. 774]. Тому ми будемо виходити з тих позицій, що на договір перевезення пасажирів таксі вплив публічного права об'єктивно має існувати, обмежуючи принцип свободи певними імперативами задля забезпечення урегульованості відносин та охорони прав специфічної сторони – пасажирів, який, як правило, в силу тих же об'єктивних причин позбавлений будь-якого вибору щодо умов договору. У своїй роботі Сивий Р. Б. довів необхідність взаємовпливу права публічного і приватного, неможливість їх розмежування за критерієм предмета й інтересу. Його висновки щодо закономірностей співвідношення приватного і публічного інтересів, рівним чином стосуються і правовідносин із перевезення пасажирів таксі: по-перше, публічний інтерес є похідним від інтересу приватного; по-друге, кожен юридичний (узаконений) інтерес є публічним інтересом; по-третє, публічний інтерес визначає метод юридичного регулювання суспільних відносин; по-четверте, «публічність» інтересів змінюється залежно від конкретно-історичних, соціально-культурних, геополітичних та інших умов; по-п'яте, в об'єктивному юридичному праві мають гармонійно поєднуватися публічні і приватні інтереси; по-шосте, приватний і публічний інтерес взаємно впливають один на одного; по-сьоме, приватноправові норми можуть встановлюватися для задоволення і суспільних інтересів [173, С.9].

Рівень правової формалізації окремих транспортних договорів у теорії транспортного договірного права та нормативних актах неоднаковий. Найбільш досліджуваними потрібно визнати договори перевезення вантажів. Що стосується договорів перевезення пасажирів різними видами транспорту, то в Україні такі дослідження до останнього моменту відсутні.

У російському дореволюційному цивільному праві договір перевезення на теоретичному рівні не мав самостійності, а його юридична природа визнавалася як елемент інших відомих цивільному праву договорів.

Так С. В. Пахман визнавав перевезення елементом договору найму транспортного засобу [128, С.362]. Щодо договорів перевезення пасажирів тривалий час у радянській цивілістичній науці існувала позиція, що вказаний договір взагалі відсутній, а транспортні зобов'язання виникають на підставі відповідних статутів у силу відповідних адміністративних планів [2, С.128].

Одними з перших науковців, які висловилися щодо юридичної природи договору перевезення як договору *sui generis*, тобто як самостійного договору, є М. О. Тарасов [189, С.88] у 1951 р., О. О. Красавчиков [83, С. 15]. Варто зазначити, що свою позицію О.О. Красавчиков доводив у 1968 р., тобто вже після нормативного закріплення самостійності договору перевезення в Основах цивільного законодавства СРСР 1961 р. Їх послідовником слід визнати О. С. Іоффе [64, С.28].

До такої кваліфікації договору перевезення (як самостійного договору) автора наштовхнули такі основні концептуальні дані, які ми конкретизуємо щодо договору перевезення пасажира:

- 1) договір перевезення – це самостійний договір [187, С. 212];
- 2) специфічний правовий статус пасажира [24, С. 64];
- 3) правове становище пасажира настільки своєрідне, що в цілому договір не може бути прирівняний до жодного з договорів, відомих зобов'язальному праву, що спеціально відображено у ст. 911 ЦК України та в Законі України «Про захист прав споживачів» [149];

- 4) визначення відповідальності сторін і учасника договору за неналежне виконання договірних зобов'язань має свою специфічну особливість, не властиву жодному з договорів цивільного права. Так О.С.Яворська зазначає, що однією з основних особливостей зазначеної відповідальності є відсутність у транспортному законодавстві жодних вказівок щодо її підстав та обсягів [222, С.710].

Аналогічного підходу дотримується Л. Я. Носко [118, С. 57]. Він наголошував на специфічності договору перевезення пасажирів і відокремлював його в особливий вид договору.

Відповісти на всі поставлені питання можливо, якщо уважно ознайомитися як з обґрунтуванням теорії договору *sui generis* та з трактуванням взаємовідносин сторін. Концепція самостійності договору перевезення пасажирів походить зі специфіки сутності відносин, які потребують правового регулювання, а саме з їхньої економічної природи. Тобто за основу визначення правової природи беруться не наявні чи відомі цивільному праву відносини чи їх елементи, а їх економічна сутність. Концепція визнання договору *sui generis* не визначає які норми чинного законодавства повинні застосовуватися до зазначених суспільних відносин.

Моделювання договору перевезення як договору підряду, майнового найму (оренди транспортного засобу), не могло дати правильну відповідь на питання про те, якими нормами права варто регулювати правовідносини, що виникають під час перевезення. Саме транспортне законодавство має свої особливості, зумовлені специфікою відносин. Унаслідок цього більшість цивілістів визнала його особливу специфіку, оскільки транспорт не створює будь-яких нових матеріальних цінностей, а лише забезпечує переміщення в просторі. Тобто транспорт здійснює роботу з перевезення пасажирів, а його діяльність є настільки специфічною, що потребує особливого правового визначення, яке суттєво відрізняється від інших відносин, наприклад, підряду. На думку О. С. Іоффе [64, С. 554], це призводить до розуміння самостійних, відмінних від інших видів договорів та відносин, самостійного типу цивільних правовідносин – зобов'язань із перевезення.

Зазначене розуміння сутності транспортних відносин і необхідність їх самостійного регулювання призвело до того, що в ЦК УРСР перевезення було виділено в окрему главу (Глава 30), а нині в главу 64 – Договір перевезення. У ній закріплено лише загальні норми. Наприклад, про покладання на сторони відповідальності за порушення зобов'язань; про обов'язкове дотри-

мання претензійного порядку; про встановлення спеціальних уніфікованих для всіх видів транспорту термінів пред'явлення претензій і позовів тощо.

У главі 64 ЦК України давалося одне з перших легальних визначень договору перевезення пасажирів і в законодавчому порядку закріплювало домінуючий підхід спеціалістів (М. А. Тарасова [190, С.94], Г. П. Савічева [167, С.122]) про самотійність і нероздільність договору перевезення як такого, що не підходить за своєю конструкцією під жоден інший вид договору, який існує в зобов'язальному праві [8, С.163], проте має, у свою чергу, видову класифікацію за видами перевезень (вантажів, пасажирів) та використання певного виду транспорту.

Безсумнівно, що конструювання договору перевезення як договору особливого роду багато в чому сприяло виробленню визначення, даного в ст. 358 ЦК УРСР та в ст. 910 ЦК України.

Ми вважаємо, що договір перевезення пасажирів взагалі і таксі зокрема, залишаючись за своїм змістом договором *sui generis*, повинен мати чітке визначення, яке б давало можливість визначити його правову природу. Тобто договір перевезення пасажирів таксі, як і будь-який інший договір, повинен мати власну вичерпну дефініцію.

Будь-яка дефініція має містити ознаки, які б найбільш повно характеризували явище, яке вона визначає. Тому, на нашу думку, варто визначити такі, що властиві саме договорам перевезення пасажирів таксі і відображають їх правову природу як самотійних підвидів договору перевезення пасажирів. Уважаємо, що основною такою ознакою є специфіка виконуваної транспортом діяльності з перевезення пасажирів таксі, а саме послуга специфічному її замовнику – пасажиру. Подібні погляди знаходимо і в дослідженнях зарубіжних цивілістів, про що говорить, наприклад А. Кидиба [224, С.845]. Тому слід було б ввести для правильної характеристики досліджуваної зазначеної ознаки поняття окремого типу – транспортної послуги, яке б відображало загальне поняття, подане в ст. 910 ЦК (договір перевезення пасажирів), яке б найбільш повно відображало його специфіку. Така типізація головних ознак

здається найбільш прийнятною, оскільки розкриває різномірневу та багатодиференційовану сутність досліджуваного договору.

За критерієм сутності транспортної послуги, по-перше, визначається, що послуга надається саме за допомогою транспортних засобів, які в силу своїх фізичних якостей та особливостей накладуть свій відбиток на специфіку підвиду договору перевезення пасажирів. Так Н. С. Ковалевська зазначає, що специфіка діяльності транспортних організацій залежно від виду транспорту суттєво впливає на умови перевезення. Саме із цієї причини особливості правової регламентації транспортних послуг різними видами транспорту закріплено в спеціальному транспортному законодавстві [77, С.305].

Певна залежність вбачається і від організації технологічної специфіки діяльності транспорту, і таксі зокрема, що підтверджується в роботах Н. С. Ковалевської [78, С.11]. Наприклад, перевезення таксі мають два основні підвиди – перевезення в маршрутному таксі (прототип лінійного сполучення в морських перевезеннях) та на таксі (індивідуальне перевезення таксі – аналог трампового морського перевезення) [215, С.6].

Наступною ознакою є те, що транспортна послуга надається специфічному суб'єкту – пасажирові, яким згідно із чинним законодавством визнається фізична особа, що користується відповідним видом транспорту на підставі проїзного документа. Таку ж позицію займає І. В. Булгакова [24, С.64]. Не будемо заперечувати цього, але, нам не довелося знайти відповідну норму в чинному законодавстві, яка б закріплювала зазначений момент та жодної норми, що пасажир є фізичною особою. Лише в пп. 12 п.2 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту вказано, що пасажир – це особа, якій надається послуга з перевезення транспортним засобом та яка не бере участь у керуванні ним [134].

Ми не даремно торкаємося цього моменту, адже, якщо визнавати пасажиром фізичну особу, варто визнавати, що їй властивий весь комплекс правового статусу фізичної особи, з її правами, свободами, інтересами, які закріплені в чинному цивільному законодавстві.

Пасажир є суб'єктом правовідносин. Під час користування транспортними послугами, і послугами таксі зокрема, фізична особа перебуває в стані підвищеного ризику, який виходить в першу чергу зі специфіки експлуатації транспортних засобів, їх технічного стану; поведінки, і навіть інколи злочинної, водіїв; необхідності отримання певного рівня комфорту та сервісу, своєчасної доставки до місця призначення і т. ін.

Іншими словами, ми пропонуємо класифікацію договору перевезення пасажирів таксі за типологією самої наданої транспортної послуги, її специфіки залежно від особливостей організації руху і властивостей самої послуги. Наприклад, організація руху транспортного засобу може бути «за маршрутом» (маршрутні перевезення таксі) та «без маршруту» (індивідуальні перевезення таксі) [27, С.202].

Ряд нормативних актів щодо природи договору перевезення пасажирів має певні протиріччя. Так наказ Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва і Міністерства транспорту і зв'язку України від 01.02.2008 р. № 9/119 «Про затвердження ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом відповідно до видів робіт, визначених Законом України «Про автомобільний транспорт». Тобто щодо перевезень пасажирів у даному акті роботи та послуги взагалі розуміються як синонімічні поняття [146].

Разом із тим у цивілістиці існує позиція щодо віднесення договору перевезення до виду договору з надання послуг. Так, наприклад, доктор юридичних наук А. Є. Шерстобитов вважає, що зобов'язання з перевезення є зобов'язанням про надання послуг фактичного характеру за критерієм характеру діяльності надання послуг [216, С.85].

В українській цивілістиці сучасна класифікація договорів базується на вимогах концепції адаптації та приведення конструкції договірної права України до прийнятих у країнах Європейського Союзу стандартів, заснованих на Принципах європейського контрактного права.

Так, відповідно до запропонованої Л. К. Веретельник типізації договорів, договори про доставку вантажів, пасажирів і багажу (перевезення) належать до самостійного типу, відмінного від договорів про надання юридичних та (або) фактичних послуг [25, С.7]. Послуги можуть бути фактичними, юридичними і юридично-фактичними, що дозволяє провести внутрішню класифікацію договорів з надання послуг, що в українській цивілістиці проведено І. А. Безклубим та В. А. Васильєвою.

Ця позиція підтверджується і російською цивільно-правовою доктриною. Так ст. 779 ЦК РФ, визначивши договір про надання оплатних послуг як угоду, відповідно до якої виконавець зобов'язується за завданням замовника надати послуги (здійснити певні дії чи певну діяльність), а замовник зобов'язується оплатити надані послуги, установила, що ці правила поширюються на договори про надання послуг зв'язку, медичних, ветеринарних, аудиторських, консультаційних, інформаційних послуг, а також послуг із навчання та туристичного обслуговування за винятком низки договорів [43, С.373]. Серед інших – глава 40 ЦК РФ, яка регулює відносини з перевезення і виведена, до речі, із договорів про надання послуг. Отже, договори перевезення не визнаються послугами в класичному вигляді.

Цивільно-правові договори опосередковують відносини в різних сферах діяльності фізичних і юридичних осіб. Цивільно-правові договори взагалі є єдиною системою, окремі частини якої тісно пов'язані між собою і взаємодіють. Вони юридично оформлюють й закріплюють суспільні, передусім економічні, зв'язки суб'єктів, надаючи їм ознак стабільності та визначеності. При тому людиноцентрична концепція розвитку права зумовлює підвищений інтерес до договорів, які опосередковують реалізацію фізичними особами своїх прав, у тому числі щодо реалізації свободи пересування за договором перевезення пасажирів таксі.

Тож постає цілком закономірне теоретичне питання щодо місця договору перевезення пасажирів таксі в системі договірних зобов'язань (перший рівень класифікації); у системі так званих транспортних договорів (другий

рівень класифікації); та в системі договорів щодо перевезення пасажирів таксі (третій рівень класифікації).

Зазначені рівні класифікації є основою моделювання єдності механізму правового регулювання цих відносин. Вони відповідають категоріям зв'язків як загальне, спеціальне чи окреме.

Правильне розуміння місця та ролі конкретного договору в системі певних зобов'язань, договорів має важливе значення. Це дозволяє точно пізнати його сутність, змоделювати механізм правового регулювання, формалізувати його, забезпечуючи повноцінне нормативне закріплення та регулювання цивільних відносин його учасників, що виникають із перевезень таксі.

У своїх роботах, торкаючись питань щодо системного підходу й теорії систем, В. І. Ленін [87, С.227], Е. Н. Князева [76, С.18], А. І. Уйомов [195, С.112], М. М. Амосов [4, С.37] до визначення системи підходили саме як до відмежованої множинності взаємодіючих елементів. Виходячи з діалектичного підходу, розуміємо систему цивільно-правових договорів, саме як єдність зі складними взаємозв'язками її елементів, що характеризується внутрішньою єдністю, диференціацією відносин, опосередкованих договорами. Останнім часом їм присвятили роботи В. В. Луць [94, С.218], С. М. Бервено, В. С. Мілаш, Л. К. Веретельник та багато інших українських правників.

Реалізація права на здійснення підприємницької діяльності тісно пов'язана з використанням договору як правової форми, якою опосередковується реалізація результатів цієї діяльності, що ґрунтується на меті отримання прибутку. Суб'єктам підприємництва доводиться укладати різні за своїм характером договори, що регулюються нормами ЦК та іншими нормативними актами. За своєю природою ці договори – цивільно-правові.

У законодавстві (статті 10 і 11 ГПК), судовій та господарській практиці і літературі досить часто застосовуються поняття «господарський» чи «комерційний» договір [50, С.205]. Логіка побудови ГК України [37] нашою хує нас на ідею, що господарський договір має свій підклас – підприємницький договір [49, С.111]. У проекті ЦК України 1996 р. запроваджувалося поняття

підприємницького договору, проте його сутність розкрито не було [210, С.300]. Підприємницький договір поєднував як загальні ознаки, властиві будь-якому цивільно-правовому договору, так і особливі, притаманні саме йому.

У своїх працях В. М. Левков та Р. Б. Шишка наводять ознаки підприємницьких договорів з урахуванням певних моментів: форма договору лише письмова, порядок виконання таких договорів і відповідальність у випадку їх невиконання чи неналежного виконання чітко обумовлюються наперед; механізм ціноутворення встановлюється відповідно до ринкової кон'юнктури [113, С.347]. Певні особливості можуть характеризувати порядок виконання або умови відповідальності сторін за підприємницьким договором (наприклад відповідальність підприємця незалежно від його вини).

Разом із цим, усі договори на перевезення пасажирів таксі є підприємницькими, оскільки їм притаманні ознаки таких договорів, основна з яких – здійснення перевізної діяльності на засадах підприємництва. Крім того, віднесення договору перевезення таксі до підприємницьких надає додаткових гарантій для споживачів. Договір перевезення пасажирів таксі належить до транспортних договорів як особливого виду договорів із надання послуг. Він є підвидом даного договору і співвідноситься з ним як загальне і спеціальне.

Деякі вчені, наприклад А. І. Хаснутдінов, підтверджуючи необхідність та правильність виокремлення із загального ряду зобов'язань договорів про надання послуг, уважають, що групування послуг і зобов'язань, які їх опосередковують, за речовим результатом не можуть бути пояснені особливостями економічної форми. На його думку, послуга як діяльність є відношенням не економічним, а технологічним, ставленням людини до природи, моментом продуктивних сил [202, С.8]. Розуміння послуги як форми непродуктивної праці визначається суспільною формою і соціально-економічним змістом праці, яка полягає в наданні послуги [202, С.9]. Тому відокремлення згаданих зобов'язань за ознакою відсутності речового результату проводиться за юридичними критеріями, але не економічними, оскільки економічні критерії в

цьому випадку не можуть застосовуватись. У такому розумінні непереконливим є твердження, що підставою для диференціації і класифікації договорів послуг за їхніми видами може слугувати відмінність в економічній сутності регульованих ними відносин. Економічним змістом відносин, що регулюються даним типом договорів, є послуга. Саме тому за сутнісними економічними ознаками неможливо відмежувати умовно названі зобов'язання «з виконання робіт» від зобов'язань «з надання послуг». Тим більше, спираючись на зазначені критерії, здається неможливим здійснити подібну операцію в межах групи договорів послуг.

Аналіз характеру транспортної послуги (з перевезення пасажирів) зумовлює необхідність аналізу послуги як об'єкта цивільних правовідносин [223, С. 369]. Це вже зроблено в дисертаційних дослідженнях К. А. Карчевського [71, С.7], О. І. Смотрової [175, С.3], Н. В. Дроздової [52, С.5] та інших. Аналіз їхніх робіт дозволяє зробити висновок, що послуга є специфічним видом дій, результат яких невід'ємний від самої діяльності виконавця, однак корисний ефект діяльності залишається в одержувача.

Є ряд нормативних та фактичних зауважень щодо перевезень. По-перше, позиція законодавця, який прямо не відносить договір перевезення пасажирів до послуг [80, С.343], що дає підставу для пошуку іншої конструкції, або особливого роду транспортних послуг. Цікаву думку висловив Є. В. Богданов про підрядоподібні договори [17, С.62], а Р. Б. Шишка запропонував цю ідею для використання в Україні [183, С.40]. Така позиція була свого часу сприйнята Є. Д. Стрельцовою [184, С.5], але цей підхід був розкритикований при захисті нею кандидатської дисертації і не підтриманий у подальшому.

Типізація договорів можлива за правовими наслідками, створення яких є метою учасників відносин [100, С.725]. Так у науковій літературі автори виділяють договори про виконання робіт і про надання послуг (наприклад В. В. Луць [96, С.641], О. А. Пушкін [44, С.362]).

Установлено, що основна відмінність робіт від послуг полягає саме в наявності кінцевого матеріалізованого, речового результату для перших і споживання в процесі надання для других. Перевезення пасажирів таксі такою не має, тобто не містить умов ані ідеальної моделі робіт, ані ідеальної моделі послуг, займаючи при цьому проміжне місце між роботами та послугами і характеризуючись наявністю окремих елементів як договору підряду, так і надання послуг фактичного характеру.

В. В. Луць, зокрема, вказує на таке. Перевезення за плату пасажирів та їхніх речей громадянами, які здійснюють їх епізодично, регулюються нормами про договір підряду, а не правилами транспортного законодавства [97, С.295].

Віднесення перевезень виключно до сфери послуг є умовним, оскільки такі послуги, у результаті яких кінцевий результат пов'язується зі зміною стану речей, займають проміжне місце між роботами та послугами.

Не проводячи такої оцінки явищ, законодавці Російської Федерації (у главі 40 «Перевезення» ЦК РФ) [44], а згодом і в ЦК України (глава 64) договір перевезень винесений в окрему від робіт та послуг главу.

Визначаючи особливості правового регулювання цього виду пасажирських перевезень варто зазначити, що такими є:

- приватноправовий характер цих відносин та допустимість певної ролі публічно-правового інтересу (безпеки пасажирів, мінімізації ризиків учасників цивільно-правових відносин, екологічної безпеки), що проявляється в дозвільній системі та системі сертифікації, ліцензування;

- наявність значної ролі підзаконних нормативних актів, частина яких прямо чи опосередковано суперечить чинному законодавству;

- нерегульованість окремих питань перевезень таксі;

- необхідність оновлення на приватноправових засадах законодавства України про перевезення пасажирів як маршрутними таксі, так і індивідуальними перевезеннями таксі;

- співвідношення цивільного законодавства і законодавства про перевезення пасажирів як загального і спеціального;
- наявність норм новітнього загального законодавства, які забезпечують часткову гармонізацію зі спеціальним законодавством про перевезення пасажирів, у тому числі таксі.

### **2.3. Поняття та правова характеристика правовідносин із перевезення пасажирів таксі**

Суспільні відносини виникають, змінюються, існують, припиняються з різних підстав, закріплених нормами права та класифікованих науковцями за різноманітними критеріями.

У класичному вигляді до них відносять особисті немайнові та майнові відносини, урегульовані нормами цивільного права, що виникають між суб'єктами цих відносин. Ці відносини, будучи врегульованими нормами цивільного права, стають цивільно-правовими. Іншими словами, цивільні правовідносини – це форма, завдяки якій норми цивільного права реалізуються в житті [14, С.78].

Правовідносини з перевезення пасажирів таксі як вид правовідносин цивільних, урегульованих нормами цивільного права, мають ті ж ознаки.

Правова характеристика будь-яких правовідносин, включаючи правовідносини з перевезення пасажирів таксі, є характеристикою їх ознак, сутнісною характеристикою.

Характеристика правовідносин із перевезення пасажирів таксі має здійснюватися крізь призму визначення їх сутності, тобто розкриття правової природи через їх виявлення у зіставленні чи співвідношенні з іншими, у тому числі суміжними видами правовідносин, що дозволяє віднести правовідношення до певного виду цивільних правовідносин, які характеризуються ознаками та систематизуються за видами, типами і т. ін.

За класичним поділом елементів суспільства на базис і надбудову, право варто віднести до надбудови, яка так чи інакше описує та здійснює свій вплив на базис (економічну сутність явищ). Тому, напевно, для правильної правової характеристики варто виходити з аналізу саме економічної сутності явищ, з приводу яких особи вступають у відносини, які в результаті їх нормативного закріплення стають цивільними правовідносинами. Тут слід зважувати, що результат продуктивного функціонування засобів транспорту – певний корисний ефект (переміщення) – може бути об'єктом продуктивного споживання (переміщення, яке є стадією виробництва продукту, що перебуває в перевезенні), або об'єктом індивідуального споживання, тобто транспортною послугою, безпосередньо спожитою пасажиром у процесі її надання [204, С.13]. В останньому випадку пасажир оплачує її так само, як він оплачує споживання ним інших послуг.

В умовах подальших економічних перетворень, особливої значущості набуває надійна й ефективна робота автомобільного пасажирського транспорту, яка в цей період характеризується стійкими негативними тенденціями: недосконалість і суперечність правового регулювання та, як наслідок, зниження безпеки перевезення, низький рівень транспортного обслуговування.

Нам слід дати визначення поняття та правову характеристику правовідносин із перевезення пасажирів таксі, для чого звернемося до загальних положень цивільного права про правову природу врегульованих ним правовідносин, та зокрема, договорів, їх типів та видів.

Правовідносини з перевезення пасажирів таксі є різновидом цивільних правовідносин як таких, оскільки за предметом правової врегульованості є сферою цивільно-правового впливу [203, С.7]. Тож цивільно-правові відносини – це форма, завдяки якій норми цивільного права реалізуються в житті. Вони є різновидом правових галузевих відносин, тому їм властиві ознаки і правових відносин у цілому, і галузевих цивільно-правових зокрема. Останні виникають на підставі правових норм, і саме цей момент пояснює регулюючий вплив права на суспільні відносини [15, С.69], а їх учасники мають

суб'єктивні права та обов'язки. Ознакою правовідносин є те, що здійснення суб'єктивних прав та виконання суб'єктивних обов'язків можуть забезпечуватися засобами державного примусу. Цивільним правовідносинам властива ця ознака. Щодо галузевих особливостей цивільно-правових відносин, то вони зумовлені особливостями предмета і методу цивільного права.

Класично виділяють такі особливості цивільно-правових відносин: особисті немайнові та майнові відносини, урегульовані нормами цивільного права; учасники майнового відокремлені та юридично рівні; їх суб'єктивні права та обов'язки виникають, змінюються і припиняються на підставі юридичних фактів. Тут, на перший погляд, усе виглядає цілком логічним і правовідносини з перевезення пасажирів підпадають під коло відносин, що регулюється цивільним правом, тим більше, що об'єктами даних відносин є певні послуги чи дії (ст. 177 ЦК). Проте цілком логічним є й те, що послуги з перевезення пасажирів не є особистими немайновими правовідносинами, але і майновими ці відносини навряд чи можуть бути. При цьому можна стверджувати, що відносини є саме майновими, перенесенням частини вартості транспортного засобу в послугу і її вартість, але відносини виникають і існують саме заради неречового результату – доставки пасажира до пункту призначення.

Здійснюючи правову характеристику правовідносин із перевезення пасажирів таксі, варто також виходити з аналізу їх правової природи. Так при обранні вектору конкретизації видової та типової характеристики відповідних правовідносин від загального до спеціального (чи особливого), варто констатувати, що досліджувані правовідносини є відносинами приватними, на які певний вплив справляє та має справляти право публічне [33, С.7]. Хоча деякі автори, наприклад Р. Б. Сивий, у своїй дисертації стверджує про тотожність права «приватного» і «цивільного» [173, С.14]. Частково з пропонованим твердженням можна погодитися за певного ступеня абстракції. Є. О. Харитонов у своїх роботах зазначає, що цивільне право є проявом приватного права на національному рівні і виступає як галузь національного права.

Наступний критерій конкретизації досліджуваних правовідносин – їх поділ на цивільні та господарські [208, С.273]. Подібний дуалізм має своє обґрунтування. На цей час можливо відокремити три основні принципові позиції стосовно існування господарських правовідносин, і як наслідок, самостійності відповідної галузі. Прихильники першої позиції (С. М. Братусь, Р. Й. Халфіна) не вважали господарське право самостійною галуззю права, а поєднанням адміністративно-правових та цивільно-правових норм, що діють у сфері господарювання. В. К. Мамутов та І. Г. Побірченко розглядають господарське право як самостійну галузь права та, як наслідок, врегульовані ним відносини (друга позиція). Прихильники третьої позиції вважали, що господарське право є комплексною галуззю права, яке містить норми різних галузей права для регулювання господарської діяльності (С. С. Алексєєв, О. А. Пушкін) [191, С.7].

Що стосується правовідносин із перевезення пасажирів таксі, вони за своєю природою, відповідно до підходів їх визначення Р. Б. Шишки, є підприємницькими, оскільки їх учасники є носіями суб'єктивних прав та обов'язків у сфері підприємництва [219, С.75]. Іншими словами, оскільки учасники (перевізники) досліджуваних правовідносин здійснюють свою діяльність як підприємницьку, то й відносини, в яких вони беруть участь, є підприємницькими [109, С.116]. Водночас, ці відносини підпадають під дію Закону України «Про захист прав споживачів» і, як нам уявляється, під конструкцію споживчого договору.

Зобов'язальні правовідносини є одними з найбільш поширених видів цивільних правовідносин, що обґрунтовується Є. О. Сухановим [185, С.102].

Правовідносини з перевезення пасажирів таксі є зобов'язальними, оскільки в них сторона (перевізник) зобов'язана вчинити на користь другої сторони дію (перевезення) на користь іншої (пасажира), а останній має обов'язок оплатити перевізникові вартість перевезення. Характер цього правовідношення входить у коло визначення зобов'язання, закріпленого в ст. 509 ЦК України.

Зобов'язання та договір є взаємозумовленими інститутами, оскільки договори відповідно до ст. 11 ЦК є підставами виникнення цивільних прав та обов'язків з однієї сторони, а з іншої – зобов'язання виникають із підстав, установлених ст. 11 ЦК, що передбачено ст. 509 ЦК.

Відповідно до ст. 910 ЦК правовідносини з перевезення пасажирів таксі врегульовані відповідним договором, тобто закріплюються рамками договірної конструкції, закріпленій у відповідній статті ЦК. Проте віднесення договору перевезення пасажирів до самостійного виду договорів не виключає необхідності з'ясування його окремих елементів, які за своєю сутністю є елементами інших договорів. Ці підстави дозволяють виділити окремі елементи, властиві двом типам договорів – договору підряду та договору про надання послуг фактичного характеру.

У свою чергу, за економічною сутністю та організацією здійснення технологічного процесу перевезення існують два підтипи правовідносин (договорів перевезення пасажирів таксі) – перевезення пасажирів маршрутними таксі та індивідуальні перевезення таксі.

Особливістю таких правовідносин є також їх врегульованість нормами ЦК України та нормами спеціального законодавства: Законом України «Про транспорт» [159], Законом України «Про автомобільний транспорт» [139], Статутом автомобільного транспорту [182], Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту [134] та іншими актами локальної та регіональної нормативної творчості [24, С.23].

Виходячи із зазначених положень можна дати найбільш прийнятну дефініцію правовідносин із перевезення пасажирів таксі, виклавши її у такому формулюванні. Правовідносини з перевезення пасажирів таксі – це відносини про надання послуг перевезення маршрутними таксі загального користування та таксі індивідуального перевезення, врегульовані нормами сучасного цивільного права, між відокремленими в майновому відношенні, юридично рівними учасниками (диспетчерською службою, замовником в особі органів місцевого самоврядування, перевізником, з однієї сторони і пасажиром з іншої

сторони), що є носіями суб'єктивних прав та обов'язків, які виникають, змінюються, припиняються на підставі юридичних фактів (замовлення таксі, укладання договору перевезення, відмови від послуг, порушення умов договору, зміни умов договору, завдання шкоди пасажиром) і забезпечуються можливістю застосування засобів державного примусу.

У пропонованому визначенні відображено як загальні ознаки, властиві будь-яким цивільним правовідносинам, так і спеціальні, притаманні перевезенням пасажирів таксі. До загальних належать ознаки правовідносин (виникнення на підставі правових норм, належність учасникам відносин суб'єктивних прав та обов'язків, можливість застосування засобів державного примусу). Серед спеціальних зазначено специфіку саме перевезень різними видами таксі та специфіку суб'єктного складу, які й характеризують та зумовлюють відповідний зміст зазначеного цивільного правовідношення.

Надаючи дефініцію правовідносинам із перевезення пасажирів таксі, ми, у першу чергу, описали риси, характерні цим правовідносинам. Із визначення випливає, що в їхній основі лежать послуги з доставки пасажирів до певного пункту призначення. Проте тут варто зазначити, що в даному контексті під «послугою» ми розуміємо не загальне поняття послуги, а її специфічний вид, який в ЦК винесено в окрему главу – «Договір перевезення».

У такому контексті послуга, яку можна позначити як транспортну, опосередковується договором перевезення пасажиром [204, С.7]. Усі інші послуги входять у транспортне обслуговування і безпосередньо пов'язані з транспортною діяльністю [108, С.8]. Позитивний ефект транспортної послуги з перевезення пасажиром залежить не тільки від результату переміщення, але й від того, наскільки процес цього переміщення був для пасажиром безпечний, комфортний і зручний [62, С.8].

Необхідно розмежовувати правові поняття «транспортне обслуговування» і «транспортна послуга» як загальне і особливе [204, С.6]. Під транспортним обслуговуванням слід розуміти діяльність, спрямовану на задоволення різними видами транспорту матеріальних і духовних потреб суспільст-

ва в перевезеннях. Транспортна послуга – це сукупність організаційно і технологічно взаємозв'язаних дій, що виконуються при підготовці, здійсненні і завершенні перевезення пасажирів і багажу, що є змістом обов'язків перевізника [9, С.23].

Транспортна послуга характеризується такими ознаками, що виражають її специфіку: невід'ємний зв'язок з експлуатацією транспортного засобу; явно виражені сезонні і добові закономірності споживання послуги; тісний зв'язок з інфраструктурою і маршрутом слідування.

При цьому транспортна послуга з перевезення пасажирів має ряд додаткових особливостей: споживачем послуги (пасажиром) завжди є фізична особа; характеризується обумовленим рівнем комфорту; опосередковується договором перевезення пасажирів.

При перевезенні пасажирським транспортом загального користування особливості транспортної послуги полягають у такому: має соціальну спрямованість; тарифи на послуги з перевезення пасажирів установлюються органами державної влади і місцевого самоврядування. Тут постає питання функціонування системи «приватних» маршрутних таксі, які так чи інакше, але є транспортом загального користування. Якщо це так, то відповідно до норм чинного законодавства, вони є «заручниками» в руках органів місцевого самоврядування, заходом вирішення їх проблем та функцій у сфері надання транспортного забезпечення населенню. Особлива «напруженість» відносин проявляється саме в реалізації принципів свободи договору та свободи підприємницької діяльності, які при зіткненні публічних і приватних інтересів – «публічного» і «приватного» знаходять певне компромісне положення.

Щодо аналізованого питання В. О. Горєв дійшов висновку, що свобода договору реалізується в позитивному цивільному праві за допомогою загального правового дозволу, якому кореспондують конкретні позитивні зобов'язання та заборони [36, С.8].

Тієї ж позиції тримається російська цивілістична доктрина. Так, зокрема, В. П. Камишанський стверджує, що обмеження свободи по суті є право-

вим засобом здійснення свободи поведінки за межами заборони [66, С.79]. Є. О. Мічурін вважає, що обмеження мають природний характер. На його думку, вони діють у невідривному взаємозв'язку і протилежні за своєю сутністю щодо свободи у здійсненні цивільних прав. Первісні передумови обмеження цивільних прав закладені в самій сутності державно організованого суспільства, де саме через обмеження прав однієї особи та за рахунок них досягається свобода здійснення прав іншою особою [111, С.168].

На стадії укладення договору він наповнюється суб'єктивними цивільними правами та інтересами, які охороняє закон, оферента та акцептанта, а потім (після укладення договору) – цивільними правами та законними інтересами сторін договору [35, С.92].

Особливості в механізмі встановлення обмежень договірної свободи відображено в їх поділі на загальні і спеціальні. Загальні обмеження поширюються на всіх без винятку учасників договірних правовідносин незалежно від специфіки договору, що ними укладається, змінюється або розривається, незалежно від особливостей їх економічного та правового становища тощо. Такі обмеження встановлюються виключно на рівні актів законодавства за допомогою правових заборон та позитивних зобов'язань [174, С.23]. Спеціальні обмеження встановлюються всередині сфери дозволеного, правові рамки якого окреслені загальними обмеженнями – за типами (видами, підвидами) договорів, суб'єктами, які укладають договір, способом укладення договору тощо. Є. О. Мічурін у своїй роботі зауважив, що на відміну від загальних обмежень вони встановлюються на рівні актів законодавства не тільки за допомогою правових заборон і позитивних зобов'язань, а й конкретних правових дозволів [111, С.167].

У своєму дослідженні «Свобода договору в цивільному праві України» А. В. Луць звертає увагу, що при погодженні умов договору сторони не можуть відступати від вимог імперативних норм, закріплених у законах та інших актах цивільного законодавства (указів Президента, постанов Кабінету Міністрів). Проте в нормотворчій діяльності державних органів трапляються

випадки, коли в підзаконних нормативних актах, які приймаються на рівні органів державної виконавчої влади (міністерств, відомств, районних та обласних державних адміністрацій тощо) і регулюють цивільні відносини, містяться імперативні норми, що обмежують свободу сторін в укладенні договору та визначенні його умов на свій розсуд. Така практика, на погляд указанного автора, повинна визнаватись неприпустимою [90, С.10].

Уважаємо, опираючись на позицію М. Й. Брагінського, В. В. Вітрянського [20, С.20], В.В. Луць [94, С.19], що обмеження прав через імперативи є виправданими, оскільки необхідні для забезпечення охорони прав суб'єктів цивільного обороту.

В. О. Горев піддав критиці реалізований у ч. 3 ст. 6 ЦК України прийом правового регулювання договірних відносин, оскільки останній не дає змоги чітко розмежувати диспозитивні та імперативні положення актів цивільного законодавства, унаслідок чого учасники цивільних відносин далеко не завжди можуть однозначно визначитися з тим, чи мають вони право на договірному рівні встановлювати інші обмеження свободи договору, ніж закріплені у законодавстві [36, С.9]. З огляду на це, ним запропоновано встановити на рівні ч. 3 ст. 6 ЦК інший прийом правового регулювання договору, а саме: «У договорі дозволено все те, що не суперечить актам законодавства та загальним засадам цивільного законодавства».

Щодо договору перевезення пасажирів таксі вважаємо, що дійсно загальний регулятивний порядок повинен бути таким, проте специфіка договору з точки зору його підвищеного ризику як для учасників перевізних правовідносин, так і для сторонніх осіб, вимагає застосування в окремих випадках прямих приписів, що обґрунтовує у своїх роботах М. М. Сібільов [174, С.23].

Зміст правовідносин характеризується взаємними правами та обов'язками сторін (умовами договору, з яких ці права та обов'язки випливають). При цьому приватне право (відповідні правовідносини, права та обов'язки сторін) функціонує, «розкривається» в рамках, обмежених сферою

публічного права, його імперативів, які тим не менше, є сферою цивільного права.

Відповідно до загальних положень цивільного права, серед елементів правовідносин виділяємо зміст: права та обов'язки сторін. Обов'язок виконання транспортної послуги з перевезення пасажирів, що виникає з договору перевезення, поширюється на досягнення результату (позитивного ефекту). Позитивний ефект такої послуги містить два компоненти: 1) просторове переміщення – цей компонент досягається у момент закінчення перевізного процесу; 2) забезпечення належної якості проїзду – цей компонент невіддільний від процесу надання послуги і досягається впродовж всього процесу її надання. Ми вважаємо, що якість повинна оцінюватися за трьома параметрами: безпека руху, швидкість пересування, зручність і комфорт поїздки.

Стосовно договору перевезення пасажирів таксі варто зазначити, що відповідно до ст. 915 ЦК він є публічним договором [110, С.622], а правовідносини з такого перевезення є перевезеннями транспортом загального користування, оскільки з нормативно-правових актів (наприклад із ліцензійних умов [146]) впливає, що юридична особа має здійснювати перевезення пасажирів за зверненням будь-якої особи.

Важливою цією статтю є вказівка саме на юридичних осіб, чим незаконно обмежено права фізичних осіб – суб'єктів підприємницької діяльності, хоча відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт» вони своє право на здійснення діяльності у сфері здійснення перевезень транспортом загального користування (тобто свою правосуб'єктність у даній сфері) реалізують.

Варто розрізняти три групи правовідносин із перевезення пасажирів таксі [9, С.10]. По-перше, це правовідносини з перевезення пасажирів таксі – як транспорту загального користування, що здійснює перевезення пасажирів за певним маршрутом (перевезення маршрутним таксі). По-друге, це правовідносини з перевезення пасажирів таксі (індивідуальні пасажирські перевезення), за попереднім замовленням транспортного засобу та маршруту пере-

везення через диспетчерську службу. По-третє, це правовідносини з перевезення пасажирів таксі (індивідуальні пасажирські перевезення), які виникають шляхом узгодження умов перевезення з перевізником (водієм таксі) без участі диспетчерської служби.

Справа дещо ускладнена цивільними та організаційними відносинами між диспетчерською службою і водіями. Від типу та характеру їхніх відносин залежить навіть визначення сторони за договором. За ситуації, коли диспетчерська служба є за своєю сутністю не лише «диспетчером», а й власником транспортних засобів і власником ліцензії на здійснення пасажирських перевезень, то такий оператор за договором і є перевізником, де водії є виконавцями договору перевезення. При організації взаємовідносин оператора диспетчерської служби з водіями – власниками транспортних засобів, при яких договір перевезення виконується водіями-власниками (перевізниками за договором), а оператор лише приймає замовлення та передає замовлення тому водієві, який перший його прийняв до виконання. Так доволі частими є ситуації, коли після обумовленого часу надання таксі, оператор може повідомити про неможливість виконати замовлення з певних причин (відсутність авто в певному районі, відсутність вільних авто, погодні умови тощо) [60].

Організація надання послуг таксі в Україні вже вийшла з хаосу, у ній присутній деякий елемент урегульованості відносин, який все ж таки має бути кращим та виваженим, але прикро, що в Україні відсутня чітка концепція спрямованості організації та забезпечення правового регулювання даного виду послуг. Варто було б чітко визначитись із концепцією, системою регулювання.

Наприклад у Норвегії досить високий рівень вимог до обов'язкового підключення операторів до диспетчерських центрів, і це призвело до високого рівня технології надання послуг.

Ринок послуг перевезень на легкових таксі в Україні, порівняно з норвезькою системою, має такі відмінності: доступ до ринку таксі вільний; відносно низький рівень ліцензування приватних операторів і значна кількість

на ринку таксі нелегальних перевізників; відсутність стабільної тарифної політики у сфері таксі; переважне використання договірних цін за проїзд у таксі; таксометр не став основою розрахунків за проїзд у таксі; різноманітність диспетчерських центрів щодо їх організації і форм власності; наявність відносно великих підприємств таксі; відсутність визначення ліцензованих районів функціонування таксі; відсутність практики приймання іспитів та тестування водіїв таксі. Відповідно до ліцензійних умов п. 2.1 вимагається лише наявність посвідчення на право керування автотранспортним засобом та довідка про проходження медичного огляду; ліцензії видаються не органами внутрішніх справ. Органом ліцензування в Україні є Головна державна інспекція на автомобільному транспорті.

Указане дозволяє зробити висновок відносно наявності значної кількості недоліків та прогалин у правовому регулюванні перевезень пасажирів таксі в Україні, які породжують непорядкованість відносин та, як наслідок, нерідко є причиною порушень суб'єктивних прав учасників зазначених правовідносин.

Таким чином, договір перевезення пасажирів таксі, навіть при індивідуальних перевезеннях, є публічним договором, за яким послуги таксі надаються будь-якій особі, яка замовляє такі послуги. Тим не менш, практика правовідносин свідчить, що в повсякденному житті це не є беззаперечним. Наприклад, у будь-якому населеному пункті є місця, куди не бажають їхати перевізники через його «збитковість» чи небезпечність. Оператори таксі нерідко при подібних замовленнях повідомляють про відсутність вільних авто. І контролювати правдивість подібних ситуацій на цей час є практично неможливим.

Можна стверджувати, що за умов збільшення суб'єктів перевезення таксі вони конкурують якістю надання послуг, тому пасажирів вільні у виборі служби, яка надає кращі послуги. Проте в останній схемі організації диспетчерських відносин пасажирів не гарантується якість послуг із перевезення. Ситуація ускладнюється тим, що у великих містах, наприклад, гості міста не

мають інформації щодо якості послуг тих чи інших служб таксі. Практика розгляду справ про відшкодування шкоди, завданої неналежним виконанням договору перевезення констатує факт можливості судового захисту, але у свою чергу підтверджує складність питань, що підлягають доказуванню в судовому процесі. Посилання у своїх рішеннях судами на загальні норми цивільного права, статей ЦК України свідчить про відсутність необхідної регламентації перевезень пасажирів у позитивному законодавстві.

Вивчення рішення Жовтневого районного суду міста Запоріжжя № 2-107/07 від 20.02.2007 р. про відшкодування матеріальної та моральної шкоди [165], завданої неякісним наданням послуг таксі, може свідчити про значні прогалини в чинному законодавстві щодо регулювання правовідносин із перевезення пасажирів таксі, унаслідок чого судам доводиться виходити із загальних норм ЦК України (статті 910 та 1167), оскільки навіть в п.11 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту міститься норма, що учасники перевізних відносин несуть відповідальність за виконання Правил згідно із законом.

За цих обставин, цілком логічним є, незважаючи на згадувані вже нами принципи свободи договору та свободи підприємницької діяльності, законодавчо встановлювати імперативи певних стандартів класу обслуговування пасажирів. Адже за умови, коли пасажир укладає договір перевезення таксі безпосередньо з перевізником-водієм («від бордюру»), пасажир має можливість ознайомитись з офертою перевізника: він бачить сам транспортний засіб, обумовлює пункт призначення чи маршрут, вартість проїзду. У випадку замовлення через оператора (диспетчерську службу) пасажир позбавлений такої можливості.

Тому нами пропонується розробка на державному рівні стандартів обслуговування пасажирів із перевезення таксі. Варто за певними критеріями комфорту й класу автомобіля закріпити критерії та порядок присвоєння класів перевезення пасажирів таксі як маршрутними, так і за індивідуальними замовленнями.

У Законі «Про автомобільний транспорт» встановлено, що термін «таксі» позначає спеціальний легковий автомобіль, обладнаний таксометром і призначений для перевезення пасажирів і їхнього багажу в індивідуальному порядку. Таке визначення теж викликає певні зауваження. Відповідно до Указу Президента України, що стосується спрощеної системи оподаткування, обліку та звітності суб'єктів малого підприємництва, суб'єкти малого підприємництва – фізичні особи мають право самостійно обрати спосіб оподаткування доходів за єдиним податком шляхом отримання свідоцтва про сплату єдиного податку, що дозволяє перевізникам не використовувати таксометри.

До «таксі» традиційно відносять автотранспортні засоби, які працюють «у режимі таксі». Проте щодо маршрутних перевезень автобусами, які працюють «у режимі таксі» із заборонаю місцевої влади зупинятися в місцях інших, ніж «зупинка громадського транспорту», є досить незрозумілою можливість розмежування перевезень звичайним громадським транспортом від таксі.

Дослідження правовідносин із перевезення пасажирів таксі свідчить, по-перше, про складність та варіативність відносин у цій сфері суспільного буття; по-друге, про наявність вад правової регламентації відносин; по-третє, про необхідність дослідження цих відносин, вироблення моделей адекватного їх регулювання з метою забезпечення впорядкованості, з урахуванням новітніх цивільних приватноправових засад правового регулювання.

## **Висновки до розділу 2**

Людина має свободу і сама обирає місце проживання. Вона також повинна мати змогу вільно переміщуватися по території, обирати засоби і маршрут цього переміщення, змінювати його. Це право особи надане ст. 33 Конституції України, згідно з якою кожному, хто на законних підставах перебуває на території України, гарантується свобода пересування, вільний вибір

місця проживання, право вільно залишати територію України, за винятком обмежень, які встановлюються законом.

На парадигмі свободи переміщення свого часу зародились відносини щодо перевезення пасажирів таксі.

1. За радянських часів рівень правового регулювання перевезень пасажирів відмічався неадекватністю ступеню суспільного розвитку ролі і значення транспорту в житті країни. Основною особливістю регулювання досліджуваних правовідносин був імперативний характер норм.

2. Правовідносини з перевезення пасажирів таксі за часів становлення української державності, правової системи, розвивалися хаотично, за відсутності чіткого правового регулювання та важелів впливу на них.

3. Обмеження суб'єктивних прав учасників перевізних відносин має слугувати меті, якою є загальне благо як правова категорія.

4. Перевезення пасажирів таксі об'єктивно виникли та функціонують як засіб надання транспортної послуги, які найбільш повно задовольняють потреби громадян у швидкому та комфортному пересуванні.

5. Маршрутні таксі (при використанні машин малої і особливо малої місткості) не пристосовані для перевезення інвалідів, пасажирів із дитячими візками або багажем. Подібний стан справ суперечить загальносвітовій тенденції максимізації доступності транспорту для вищезгаданих груп громадян.

6. Правовідносини з перевезень пасажирів таксі, і навіть із перевезень пасажирів узагалі, не піддані глибокому науковому дослідженню, за винятком окремих публікацій та коментованих статей ЦК України в науково-практичних коментарях.

7. Слід умовно розмежовувати два напрямки регулювання перевезень пасажирів таксі: 1) формалізацію нормативно-правову у вигляді видання імперативних актів державними органами, які поширюються на будь-яких учасників даних відносин із метою встановлення загальних правил, тобто певної правової форми, у межах якої конкретні суб'єкти здійснюватимуть свою діяльність; 2) договірний (моноорма) – угода конкретних осіб, які самі для

себе встановлюють взаємні права та обов'язки з метою досягнення певних позитивних наслідків.

8. Транспортне законодавство України має комплексний характер і його серцевину складають норми приватного характеру, тому обґрунтовується необхідність відмови від підзаконного регулювання перевезень пасажирів таксі і перехід на законну основу.

9. Особливостями правового регулювання пасажирських перевезень таксі є: їх приватноправовий характер й побудова цих відносин в умовах ринкової економіки та допустимість певної ролі публічно-правового інтересу; наявність значної ролі підзаконних нормативних актів, частина яких прямо чи опосередковано суперечить чинному законодавству; неврегульованість окремих питань перевезень таксі; необхідність оновлення на приватноправових засадах законодавства України про перевезення пасажирів як маршрутними таксі, так і індивідуальними; співвідношення цивільного законодавства і законодавства про перевезення пасажирів як загального і спеціального; наявність норм новітнього загального законодавства, які забезпечують часткову гармонізацію зі спеціальним законодавством про перевезення пасажирів, у тому числі таксі.

10. Правове регулювання перевезень пасажирів таксі повинне здійснюватися, виходячи з принципів свободи волі сторін, свободи укладання договору і формування його умов з допустимим ступенем публічно-правових обмежень, які забезпечують охорону прав пасажирів як сторони, позбавленої можливості формування умов договору.

11. Роль договору в правовому регулюванні перевезень пасажирів таксі полягає у вираженні індивідуалізованої волі сторін, що здійснюється з урахуванням публічно-правових обмежень.

12. Характеристика місця договору перевезення пасажирів таксі в системі договорів має будуватися за видовими та специфічними ознаками, що характеризуються власними правовими особливостями та віднесенням до певних типів договорів: договір перевезення як загальна категорія (ст. 908 ЦК),

договір перевезення вантажу (ст. 909 ЦК) та договір перевезення пасажирів та багажу (ст. 910 ЦК), міські перевезення (транспорт загального користування, тобто звичайними рейсовими автобусами та таксі – ст. 915 ЦК), договір перевезень пасажирів таксі (маршрутними та індивідуальними).

13. Детермінізм існування субінституту перевезень пасажирів таксі обґрунтовується об'єктивними чинниками існування відповідних відносин, які за своєю сутністю не є такими, що вписуються в загальну сутність перевезення пасажирів як такого. Вона полягає в наданні транспортних послуг пасажирів у випадку перевезень за маршрутами, не охопленими транспортом загального користування (наприклад муніципальним транспортом), у прискореному переміщенні пасажирів чи у випадку індивідуальних перевезень таксі у вигляді надання комплексу послуг з індивідуальної доставки пасажирів до місця, обраного пасажиром за індивідуальним маршрутом.

14. Договір перевезення пасажирів таксі слід віднести до підтипу договору перевезення пасажирів як самостійного договору в межах типу, який характеризує наявність властивих лише йому ознак, зумовлених технологічною специфікою його виконання та особливостями правового статусу сторін і їх відповідальності.

15. Договір перевезення пасажирів таксі відповідно до ст. 915 ЦК є публічним, а правовідносини з такого перевезення є перевезеннями транспортом загального користування. Він має конструкцію споживчого договору.

16. Пропонуємо внести зміни до ст. 915 ЦК, якою закріплено, що перевезення, яке здійснюється юридичною особою, визнається перевезенням транспортом загального користування. Пропонуємо слова «юридичною особою» замінити на «особою, що є суб'єктом підприємницької діяльності».

17. Правовідносини з перевезень пасажирів таксі включають три групи відносин: із перевезень пасажирів таксі як транспортом загального користування, що здійснює перевезення пасажирів за певним маршрутом; з індивідуальних пасажирських перевезень таксі за попереднім замовленням транспортних засобів за допомогою засобів дистанційного зв'язку через інформацій-

но-диспетчерську службу; з індивідуальних пасажирських перевезень таксі (без попереднього замовлення транспортних засобів за допомогою засобів дистанційного зв'язку через інформаційно-диспетчерську службу).

18. Пропонується розробити та закріпити на державному рівні стандарти обслуговування пасажирів із перевезення таксі за критеріями комфорту та класу автомобіля; порядок присвоєння класів.

## РОЗДІЛ 3

### ДОГОВІР ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ТАКСІ

#### 3.1. Договір перевезення пасажирів таксі: сутнісна характеристика

Відповідно до ст. 910 ЦК України за договором перевезення пасажирів, одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу – також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу – також за його провезення.

Зазвичай укладення договору перевезення пасажирів та багажу підтверджується видачею відповідно квитка та багажної квитанції, форми яких встановлюються відповідно до транспортних кодексів (статутів). Зокрема, ч.1 ст. 910 ЦК надає загальне визначення договору перевезення пасажирів. Транспортні статути, будучи спеціальними нормами, тим не менш не містять чітких дефініцій договору перевезення пасажирів таксі. Зокрема, відсутні як визначення, так і характеристика специфічних особливостей та регулювання окремих видів перевезень таксі (маршрутних таксі та таксі індивідуального перевезення), але у винесених актах відсутнє нормативне визначення «таксі», специфічних особливостей перевезень пасажирів маршрутними таксі (оскільки за умов наявного регулювання практично відсутня різниця між перевезеннями звичайними автобусами та маршрутними таксі), стандартів щодо індивідуальних перевезень таксі.

Тому з урахуванням особливостей окремих підвидів перевезень таксі доцільним є вироблення загальної дефініції договору перевезення цієї категорії пасажирів як самостійного субінституційного договору та дефініції його окремих підвидів чи характерних особливостей цих підвидів.

Напевно варто розпочати з дослідження вказаних договорів крізь призму їх сутності та характерних ознак. Класичним є бачення договору перевезення пасажирів за його юридичною природою як консенсуального, двостороннього та відплатного, а також публічного договору. Такої позиції дотримується В. В. Вітрянський [29, С.138], О. М. Молявко [112, С.127].

Проводячи характеристику договору перевезення пасажирів таксі, ми виходимо із запропонованої Л. К. Веретельник систематизації договорів у цивільному праві [25, С.6]. На підставі обґрунтованого нею методологічного підходу адаптації договірних прав України на основі вимог законодавства ЄС, Принципів європейського контрактного права, виходимо з доктрини зобов'язання, а не правочину.

Відповідно, розроблена Л. К. Веретельник і запропонована для введення в науковий обіг дворівнева типологічна система й класифікація договорів, що відображає міжнародну уніфікацію контрактів та юридичну природу окремих договірних конструкцій. Перший рівень класифікації відображає характеристику договору з позиції загальних положень про договір і включає як саму характеристику, так і видову належність, а другий базується на правовій природі договору, його меті та місці в системі договірних прав.

Відповідно до сформованої автором системи договорів вони поділені:

1) за розміщенням норм про цивільно-правові договори в позитивному праві на дві групи: а) охоплені регулюванням ЦК України, чому надане, зважаючи на цивілістичне спрямування нашого дослідження, основне значення; б) урегульовані поза межами ЦК України.

За названими критерієм є певні складнощі щодо віднесення досліджуваного договору перевезення пасажирів таксі до певної групи, адже за родовою ознакою він належить до договору перевезення пасажирів (ст. 910 ЦК), проте саме регулятивне навантаження покладається на підзаконні нормативно-правові акти;

2) за структурою розділу II глави 52-53 ЦК України та його розділу III виділено дві класифікаційні групи договорів: характеристичні (загальнокла-

сифікаційні) та функціональні. Перша група поділена на дві підгрупи: що характеризують договори як зобов'язання та еволюцію конструкції договору (односторонні, двосторонні та багатосторонні; оплатні і безоплатні; консенсуальні і реальні). Другі характеризують договір із позиції загальних його властивостей і правових конструкцій (із речовим змістом і з зобов'язальним змістом; основний, попередній, додатковий (акцесорний); на користь їх сторін, на користь третьої особи (осіб); вільний та обов'язковий, зокрема публічний; взаємопогоджувані та про приєднання; змішані та комплексні; ризикові (алеаторні) та гарантовані.

Друга (функціональна) системна класифікація договорів відображає їх внутрішню спрямованість та механізм, мету як загальну, так і спеціальну. Виходимо із формального критерію – розміщення договорів у ЦК України – та на цій підставі підтримуємо тезу про типи договорів і відносимо договір перевезення пасажирів таксі до групи договорів про доставку вантажів, пасажирів і багажу (перевезення), транспортне обслуговування [25, С.7].

Нами вже було зазначено основну позицію цивільно-правової характеристики договору перевезення пасажирів таксі, згідно з якою він є двостороннім, консенсуальним, оплатним.

Двосторонній характер договору впливає з наявності зустрічних зобов'язань перевізника і пасажирів: у першого – перевезти у заданий пункт, у другого – оплатити перевезення. Останнє і вказує на оплатність договору, тобто договір перевезення пасажирів складається з того, що обов'язку транспортної організації з доставки пасажирів до пункту призначення протистоїть зустрічний обов'язок пасажирів сплатити провізну плату [55, С.129].

Консенсуальним договір є тому, що він є укладеним із моменту придбання проїзного квитка пасажиром [27, С.300]. Момент придбання пасажиром квитка є його дією, фактично акцептом умов, погоджених між ним і перевізником [18, С.291].

Характерною особливістю договору перевезення пасажирів є те, що він є: 1) публічним договором (ст. 633 ЦК України); 2) за способом укладання

договір перевезення пасажирів належить до числа договорів приєднання: його умови визначаються в стандартних формах, що розробляються транспортними міністерствами і відомствами на підставі правових актів; указані умови можуть бути прийняті пасажиром не інакше як шляхом приєднання до запропонованого договору в цілому (ст. 634 ЦК України) [95, С.623].

Неправильне встановлення правової природи та сутності тих чи інших явищ, відносин спричиняє невідповідність їх правового врегулювання і, як наслідок, девіації.

Щодо специфіки відносин, пов'язаних із перевезенням пасажирів таксі, їх врегульованості позитивним правом варто виділити проблемні питання розмежування двох видів договорів – договору перевезення пасажирів таксі і договору оренди транспортного засобу.

На перший погляд, проблематика розмежування вказаних договорів відсутня. Проте детальний аналіз їх указує на наявність певних складнощів, і не лише на теоретичному рівні. У судовій практиці для правильного вирішення спору теж необхідна, у першу чергу, їх чітка теоретична визначеність.

Договір перевезення пасажирів таксі має певну складність, зумовлену наявністю видового поділу. Так умовно можливо виділити два основні види перевезень таксі: регулярні і нерегулярні, або маршрутні і немаршрутні. За своєю сутністю вони подібні до лінійних та трампових морських перевезень. Тобто за аналогією до морських, можна виділити лінійні (маршрутні) перевезення таксі, та перевезення за маршрутом, визначеним пасажиром (трампові).

Цивільне законодавство містить ще один специфічний вид договору перевезення – договір чартеру (фрахтування), який на перший погляд є дещо схожий за своєю сутністю на договір оренди транспортного засобу, на що звертає увагу у своїх роботах О. М. Козирь [39, С.338]. Подібність між договором фрахтування та лінійного перевезення виявляється в першу чергу в наявності певного рейсу, за яким здійснюється перевезення. Подібність між договором фрахтування та оренди транспортного засобу виявляється в наданні транспортного засобу для здійснення перевезення.

Предметом договору оренди є надання транспортного засобу у тимчасове володіння і користування орендаря. На відміну від договору оренди транспортного засобу за договором фрахтування (чартеру) сам транспортний засіб не передається, а йому передається місткість транспортного засобу. Це означає, що за фрахтувальником резервується місце для пасажирів при збереженні зобов'язання з доставки його до пункту призначення.

За договором фрахтування (чартеру), на відміну від договору оренди транспортного засобу, фрахтівник фрахтувальнику ніяких послуг з керування та експлуатації транспортного засобу не надає. Керування транспортним засобом є елементом сутності зобов'язання перевізника з доставки пасажирів [26, С.164].

З указанного виявляється, що надання фрахтувальнику місткості транспортного засобу для перевезення пасажирів є кваліфікуючою ознакою договору фрахтування (чартеру), яка виділяє його в окремий вид договору перевезення, який за родовою належністю належить до договорів перевезення.

Відповідальність за порушення договору перевезення пасажирів таксі має обмежений характер. Так за прострочення доставки пасажирів перевізник відповідає штрафом у розмірі, передбаченому Статутом автомобільного транспорту.

Відповідальність за договором оренди транспортного засобу є повною, тобто в розмірі, установленому домовленістю сторін.

Певна нерівність установленної законом відповідальності видається такою, що не відповідає принципам цивільного права, проте є найбільш сприятливою щодо обмеженої відповідальності перевізника і об'єктивно виправданою [29, С.147].

Зробимо висновок, що однією з найголовніших кваліфікуючих ознак договорів є предмет – послуга в договорі перевезення пасажирів таксі – доставка пасажирів до певного пункту призначення, а в договорі оренди таксі – оренда майна (транспортного засобу).

Наступна характерна ознака юридичної природи договору – його публічність. Відповідно до ст. 633 ЦК публічним є договір, в якому одна сторона – підприємець взяла на себе обов’язок здійснювати продаж товарів, виконання робіт або надання послуг кожному, хто до неї звернеться (роздрібна торгівля, перевезення транспортом загального користування, послуги зв’язку, медичне, готельне, банківське обслуговування тощо).

Умови публічного договору встановлюються однаковими для всіх споживачів, крім тих, кому за законом надані відповідні пільги. Підприємець не має права надавати переваги одному споживачеві перед іншим щодо укладення публічного договору, якщо інше не встановлено законом. Так, наприклад, п.6 ст. 148 та п. 1 ст. 153 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту надають право водієві автобусу та таксі не допускати до поїздки пасажирів, які перебувають у стані алкогольного чи наркотичного сп’яніння, порушують громадський порядок, мають при собі небезпечні вантажі, зокрема легкозаймисті, вибухонебезпечні і такі, що можуть забруднити транспортний засіб чи одяг пасажирів.

Тут постає просто безліч проблем, пов’язаних із правом водія вирішувати зазначені питання. Основна причина проблеми – суб’єктивна оцінка ситуації водієм. У законодавстві критерії такої оцінки відсутні. Так, наприклад, різним може бути ступінь сп’яніння (особа трохи випила і має характерний алкогольний запах чи перебуває в стані сильного алкогольного сп’яніння?). Наскільки виправдане право водія не допустити, наприклад, пасажира із собакою, яка линяє чи є брудною від дощу? Як поводитися в ситуації, коли пропоновані факти стали відомі водієві вже під час перевезення? Чи має право водій висадити такого пасажира з транспортного засобу? Невизначеність цих та інших подібних питань породжують конфлікти між водіями і пасажирами, а також часто призводять до незаконних порушень прав пасажира [61].

Відповідно ж до ч.4 ст. 633, ч.2 ст. 915 ЦК підприємець не має права відмовитися від укладення публічного договору, яким є договір перевезення

пасажирів таксі, за наявності в нього можливостей надання споживачеві відповідних товарів (робіт, послуг).

У разі безпідставної відмови підприємця від укладення публічного договору він має відшкодувати збитки, завдані споживачеві такою відмовою. Актами цивільного законодавства можуть бути встановлені правила, обов'язкові для сторін при укладенні і виконанні публічного договору.

Умови публічного договору, які суперечать частині другій цієї статті та правилам, обов'язковим для сторін при укладенні і виконанні публічного договору, є нікчемними.

Конструкція публічних договорів є винятком із того загального, яке спирається на принцип «свободи договорів». Режим «публічних договорів» прямо протилежний режиму «свободи договорів», що якнайповніше виражає приватноправові засади, складові основи цивільного права.

За своєю природою норми про публічний договір є антиподом тих, які закріплюють «свободу договорів», тому що остання якнайповніше виражає приватноправові засади, складову основи цивільного права [21, С.340].

Конкретні правовідносини за сучасних умов функціонування держави і необхідності нею виконання певних публічних функцій узагалі не мають чіткого поділу на публічне і приватне. Так при здійсненні перевезень пасажирів таксі на відносини між перевізником і пасажиром справляє вплив публічна сфера щодо необхідності гарантування безпеки пасажира, мінімізації можливих ризиків у нього, перевізника (в тому числі водія), інших учасників дорожнього руху.

Тому ЦК містить лише загальні положення щодо договору перевезення пасажира, обмежуючи свободу договору необхідністю її «несуперечливості» законам чи іншим нормативно-правовим актам. Обмеження містяться й у загальних положеннях ЦК. Так п.1 ст. 13 ЦК України встановлює межі реалізації цивільних прав: цивільні права особа здійснює в межах, наданих їй договором або актами цивільного законодавства [169, С.30].

Загальні положення про свободу підприємницької діяльності містяться у Господарському кодексі (далі – ГК) України. Відповідно до ст. 43 ГК України підприємці мають право без обмежень самостійно здійснювати будь-яку підприємницьку діяльність, яку не заборонено законом. Особливості здійснення окремих видів підприємництва встановлюються законодавчими актами. Ці положення закріплено у принципах підприємницької діяльності, сформульованих у ст. 44 ГК України.

Разом із тим, свобода підприємницької діяльності, як і право на підприємницьку діяльність, має обмеження (межі). В. П. Грибанов зазначав, що межі є невід'ємною властивістю будь-якого суб'єктивного права, оскільки за відсутності таких меж право перетвориться на свою протилежність – свавілля і тим самим перестає бути правом [46, С.18]. Оскільки будь-який суб'єкт права перебуває з іншими суб'єктами у прямих і опосередкованих зв'язках, його вільний розсуд повинен не суперечити закону і не порушувати законних інтересів інших осіб [72, С.124].

Я. О. Чап'їчадзе висловила, на наш погляд, правильну позицію, що всяке суб'єктивне право, будучи мірою можливої поведінки уповноваженої особи, є певним передбаченим законом загальним типом поведінки, має визначені межі як за своїм змістом, так і за характером здійснення. Ці межі можуть бути розширені чи звужені, але вони в будь-якому випадку існують і є невід'ємною властивістю любого суб'єктивного права [213, С.194].

Закріплення меж здійснення цивільних прав не повинно розглядатися як спосіб обмеження прав, а є юридичним вираженням уже існуючого економічно рівного становища громадян у системі суспільних відносин, будучи правовим забезпеченням, юридичною гарантією цієї рівноваги [111, С. 168].

Т. В. Кашаніна вважає, що в економіці абсолютної свободи не існує. Свобода не безмежна, вона може бути обмежена в інтересах суспільства [12, С.54]. Підприємець має повну самостійність у тому розумінні, що над ним немає інстанції, яка визначає що, як і скільки робити. Але він не вільний від ринку, від його твердих вимог. Тому може йтися лише про певні рамки само-

стійності [73, С.8]. Але абсолютної свободи не існує й у праві, оскільки ми говоримо про нормативне регулювання [84, С.287]. Як і будь-яке конституційоване повноваження, право на підприємницьку діяльність первинно обмежене: як різновид прав на економічну свободу і за спеціальним, з урахуванням власного змісту, критерієм – текстом конституційних установлень [84, С.316].

Свобода підприємництва не безмежна, її межі задані законодавством (наприклад передбачаються заборони та обмеження (ліцензування певних видів діяльності) [86, С.12]; визначається перелік видів продукції (робіт, послуг), вільна реалізація яких заборонена або обмежена (квотування і ліцензування); установлюються заборони й обмеження недобросовісної конкуренції та інші випадки, прямо передбачені законом). Це відповідає інтересам як суспільства в цілому, так і підприємців, створюючи цивілізовані правила гри на ринку. Шляхом взаємодії норм публічного і норм приватного права визначається баланс загальних і приватних інтересів [132, С.46].

Публічність договору забезпечує певну мету – вона охороняє інтереси третіх осіб. Мається на увазі, що можуть постраждати їхні інтереси, що вимагає державного імперативного втручання. У такому випадку на перший план виступає все ж мета захисту слабкої сторони. Мається на увазі, що в умовах ринкового господарства всі учасники передбачаються такими, що займають однакову в економічному сенсі позицію. У цьому випадку через особливості відповідних договірних моделей у насиченому ринку сильнішими є зазвичай позиції не того, хто пропонує товари, роботи і послуги, а його контрагента – покупця або замовника. Інша ситуація складається в разі, коли споживач – економічно слабша сторона, - потребуючи товарів, робіт і послуг, звертається за ними до того, хто займає свідомо економічно сильніші позиції на ринку, – до комерційної організації. Зрівняти положення обох сторін законодавець може тільки одним шляхом: створивши ті односторонні гарантії, які він надає споживачеві відповідно до Закону України «Про захист прав споживачів» [22, С.342].

Важливим є також визначення договору перевезення пасажирів таксі як договору про приєднання. Традиційно більша частина публічних договорів має конструкцію договору про приєднання, що повною мірою відображає їх юридичну природу. Договір перевезення пасажирів таксі не став винятком. Практично всі умови майбутнього перевезення є «напередустановленими» для клієнта-пасажирів. Тож він може або ж погодитися з умовами, запропонованими перевізником, і акцептувати його публічну оферту, або ж ні. При перевезеннях маршрутними таксі пасажир може лише визначити пункт закінчення перевезення в межах певного маршруту, і то не ближче 100 метрів до зупинки транспорту загального користування. Пасажир індивідуального перевезення таксі має певно трохи більший обсяг прав щодо визначення умов договору – право визначити весь маршрут чи конкретний пункт призначення за перевезенням.

Відповідно до ст. 634 ЦК України договором приєднання є договір, умови якого встановлені однією зі сторін у формулярах або інших стандартних формах, який може бути укладений лише шляхом приєднання другої сторони до запропонованого договору в цілому. Друга сторона не може запропонувати свої умови договору. Договір приєднання може бути змінений або розірваний на вимогу сторони, яка приєдналася, якщо вона позбавляється прав, які звичайно мала, а також якщо договір виключає чи обмежує відповідальність другої сторони за порушення зобов'язання або містить інші умови, явно обтяжливі для сторони, яка приєдналася. Сторона, яка приєдналася, має довести, що вона, виходячи зі своїх інтересів, не прийняла б цих умов за наявності в неї можливості брати участь у визначенні умов договору [82, С.537].

М. Й. Брагінський охарактеризував даний договір як договір із формулою «або погоджуєшся з усім, що я пропоную, або договору не буде». З указаної причини, можливо, точнішим, ніж приєднання, може вважатися термін «продиктований договір» (*diktierter Vertrag*) в німецькому праві. Він дозволяє виразити обидві ознаки вказаних договорів: і те, що особа приєдналася, не

маючи можливості обумовлювати його умови, і одночасно те, що вона вимушена була через певні причини вчинити певним чином [22, С.358].

Мабуть, найбільш вдалим є визначення відповідних договорів, яке було дано Л. С. Талем. Він вбачав сенс таких договорів у тому, що в них волі однієї сторони належить виняткова перевага, що виявляється в тому, що вона диктує умови вже не окремому індивідові, а невизначеному колу осіб [186, С. 4].

Говорячи про характеристику договору перевезення пасажирів як договору приєднання, варто виходити з тих позицій, що це є, по-перше, характеристикою способу укладання договору, по-друге, способом визначення його умов.

Але в будь-якому випадку таке укладання договору характеризується способом та механізмом. Іншими словами, сама пропозиція укласти договір, яка виходить від транспортних організацій, має характер публічної оферти.

Конструкція публічної оферти, передбачена ч.2 ст. 641 ЦК України, – реклама або інші пропозиції, адресовані невизначеному колу осіб, – є запрошенням робити пропозиції укласти договір, якщо інше не вказано у рекламі або інших пропозиціях. При цьому ч. 1 вказаної статті визначає, що пропозицію укласти договір (оферту) може зробити кожна зі сторін майбутнього договору. Пропозиція укласти договір має містити істотні умови договору і виражати намір особи, яка її зробила, уважати себе зобов'язаною в разі її прийняття [19, С.11].

Характеризуючи окремі підвиди договору перевезення пасажирів таксі, доходимо висновку щодо віднесення їх за юридичною природою до договорів про приєднання. Так при перевезеннях маршрутними таксі до умов, попередньо встановлених за даним договором, належать: певний маршрут, інформація щодо якого має бути розміщеною на табличці лобового скла таксі; вартість проїзду, інформація про яку розміщується там же; комфортність перевезення виходить із вигляду салонної комфортності транспортного засобу.

При індивідуальних перевезеннях пасажирів таксі за участі операторів, диспетчерських служб, зазначені умови (включаючи вартість перевезення – тарифи на перевезення) пропонуються до акцепту в засобах реклами певних служб таксі.

При індивідуальних перевезеннях пасажирів індивідуальними таксі найбільш повно виражається принцип свободи договору, оскільки пасажир не лише наділений правами, але й має можливість обирати перевізника, комфортність транспортного засобу, маршрут чи пункт призначення та вартість проїзду.

Про відсутність чіткого розуміння сутності правовідносин із перевезення пасажирів таксі, а як наслідок – особливостей та специфіки окремих підвидів вказаного договору, свідчить і той факт, що на законодавчому рівні відсутні чіткі їх дефініції. Навіть у проектах про внесення змін та доповнень до Закону України «Про автомобільний транспорт» вони відсутні (проект Т. С. Прошкуратової, В. В. Зайця, Я. М. Сухого, А. І. Льовіна, О. А. Немировського) [161].

Пропонований проект містить два цікаві моменти. Автори під «режимом маршрутного таксі» напевно розуміли саме договір перевезення пасажирів маршрутним таксі. Але залишається незрозумілим використання терміна «режим». Здається, це означає, що таксі може бути маршрутним, а може й не бути ним.

Ще одна велика проблема – питання перевезення пільгових категорій громадян. Види та обсяги пільгових перевезень установлюються державним замовленням, у якому визначається порядок компенсації збитків від пільгових перевезень пасажирським перевізникам. Тут вбачається «перекладання» соціальних функцій держави на перевізників. Не секрет, що переважна частина перевізників маршрутних таксі є приватними. Тобто, згідно із чинним законодавством, у тому числі щодо проведення конкурсів на надання ліцензій перевезення, можливе «обтяження» перевізника пільговими категоріями

громадян, унаслідок чого частина перевезень може бути просто збитковою [120, С.11].

У країнах Європи, як уже зазначалося, соціальна функція виконується державою шляхом безпосередньої соціальної (грошової) допомоги особам, які потребують її. Іншими словами, у країнах Європи, і в Норвегії в тому числі, пільгові категорії пасажирів відсутні [48, С. 37].

Договір перевезення пасажирів таксі є двостороннім. Це зауважень не викликає. Оскільки на відміну від договору перевезення вантажу, який за своїм змістом є трисуб'єктним зв'язком вантажовідправника, перевізника та одержувача, договір перевезення пасажирів є однозначно двостороннім, в якому сторонами є перевізник і пасажир.

Щодо питання укладання договору на користь іншої особи, тим не менше, проблеми практично відсутні. Як правило такі договори є рідкістю. Проте певний науковий інтерес це питання викликає.

Хоча в такому разі йдеться про виконання договору на користь третьої особи, проте певні зобов'язальні відносини між замовником і перевізником виникають. Складність указаного зобов'язання також посилюється моментом відмови пасажирів від перевезення чи можливістю зміни ним умов договору (пункту призначення).

Наведемо приклад. Господарі викликають із власного телефону таксі для своїх гостей. У цьому випадку розглядувана нами конструкція договору надає можливість нам віднести договір перевезення до типу договорів на користь третьої особи, тим більше, що перевезення справді відбувається (надається послуга) в інтересах пасажирів (шляхом його ж перевезення). Пасажир – третя особа, крім прав, що повинні бути надані за договором, наділяється обов'язками, виконання яких є суттєвим для договору перевезення (наприклад оплата проїзду).

У літературі відсутні жодні дослідження щодо можливості укладання та правової природи договору перевезення пасажирів таксі на користь третьої

особи. Ситуація, напевно, дещо ускладнена саме невизначеністю правовідносин щодо їх учасників.

На погляд Н. А. Санахметової [170, С.517], конструкція договору на користь третьої особи передбачає пасивність особи, стосовно якої здійснюються дії, передбачені в договорі. Чи відповідає конструкція договору на користь третьої особи фактичному співвідношенню прав і обов'язків замовника, перевізника та пасажирів? Відповідно до ст. 636 ЦК України третій особі, на користь якої укладено договір між двома сторонами, надане право скористатися або відмовитися від обумовленого на її користь. Виходить, за договором на користь третьої особи остання одержує тільки право вимоги, тим більше, що термін «на користь» означає не що інше, як учинення або передачу корисного для третьої особи, на одержання якого вона набуває права. Чи може бути укладений на користь третьої особи договір, за яким на нього покладаються обов'язки? О. С. Іоффе вважає, що ЦК не заперечує укладання на користь третьої особи договору, за яким ця особа, погодившись скористатися передбаченими для неї правами, повинна прийняти й певні обов'язки [65, С.274]. Не заперечує цього і В. В. Луць [98, С.359].

Нині ж ст. 511 ЦК України прямо вказує, що зобов'язання не створює обов'язку для третьої особи. А у випадках, установлених договором, зобов'язання може породжувати для третьої особи права щодо боржника та (або) кредитора. Уявляється, що така позиція законодавця є достатньою мірою аргументованою та виправданою [112, С.126].

В означеній нами ситуації пасажир не може бути третьою стороною в договорі перевезення пасажирів, хоч би й мало місце замовлення таксі за допомогою засобів дистанційного зв'язку.

Уважаємо, що правова природа досліджуваних відносин є дещо різною. Так у разі замовлення індивідуального перевезення пасажирів таксі, зобов'язальні відносини виникають між особою, яка за допомогою засобів дистанційного зв'язку замовила транспортний засіб, і перевізником. Іншими словами, у даному випадку йдеться про зобов'язання перевізника щодо пода-

чі транспортного засобу для перевезення, як це має місце в договорі перевезення вантажу відповідно до ст. 917 ЦК. На погляд Р. Б. Шишки, у цьому випадку йдеться про укладання договору через договір.

Оскільки зобов'язальні відносини з подання транспортних засобів для перевезення пасажирів таксі в договорі індивідуального перевезення ніби презюмуються, проте не закріплюються в чинних нормативно-правових актах, включаючи ЦК, варто їх закріпити саме в ЦК, установивши обов'язок особи, яка прийняла замовлення на індивідуальне перевезення пасажирів за допомогою засобів дистанційного зв'язку, із подання транспортних засобів для перевезення і відповідний обов'язок замовника оплатити витрати з подання транспортного засобу та збитки, завдані невикористанням транспортного засобу.

Особливості укладання договору перевезення пасажирів таксі, про що йтиметься в наступному підрозділі дослідження, дають підстави вважати, що оскільки договір є укладеним з моменту посадки пасажирів в таксі, ніяка мова про правовий статус пасажирів як третьої особи у випадку замовлення таксі іншою особою йти не може.

У договорі перевезення пасажирів маршрутним таксі це також неможливо завдяки специфіці укладання даного договору – укладання шляхом посадки до транспортного засобу, що слідує певним маршрутом і сплати вартості проїзду, що ще раз підтверджує специфічність підвидів субінституту перевезення пасажирів таксі та необхідність їх самостійного дослідження, визначення та регулювання.

З урахуванням положень, які були піддані дослідженню, і отриманих висновків пропонуємо таке визначення договорів перевезення пасажирів таксі.

Договір перевезення пасажирів маршрутним таксі – домовленість сторін, укладена між пасажиром, яким є фізична особа, і перевізником, який уклав відповідний договір із замовником маршруту в особі органів місцевого самоврядування, направлена на надання пасажирів транспортної послуги без-

печним транспортним засобом, яка полягає в переміщенні перевізником пасажира в просторі за відповідним маршрутом із можливістю припинення перевезення пасажиром «на вимогу» в місці, не забороненому Правилами дорожнього руху, з наданням пасажиру встановленого (сертифікованого) рівня комфорту та безпеки, а пасажир зобов'язаний оплатити вартість проїзду та утриматись від порушень прав інших осіб.

Договір індивідуального перевезення пасажирів таксі – домовленість сторін, укладена між пасажиром, яким є фізична особа (з належними їй особистими немайновими та майновими правами), та перевізником (ліцензованим як перевізник таксі з певним рівнем сертифікації), направлена на надання пасажиру транспортної послуги безпечним транспортним засобом, з відповідним рівнем сертифікованого комфорту та безпеки, яка полягає в переміщенні перевізником пасажира в просторі до місця призначення, а пасажир зобов'язаний оплатити вартість проїзду.

Транспортний засіб може бути замовлено за допомогою засобів дистанційного зв'язку, унаслідок чого в перевізника (диспетчерського центру) виникають зобов'язання з надання транспортного засобу до перевезення.

Замовник, який відмовився від замовленого транспортного засобу (окрім випадків невідповідності засобу вимогам комфорту та безпеки), зобов'язаний відшкодувати перевізнику витрати з надання транспортного засобу до перевезення і збитки, завдані неукладанням договору.

Пропонуємо відповідні визначення закріпити відповідними частинами – 3 та 4 ст. 910 ЦК України.

### **3.2. Сторони договору перевезення пасажирів таксі**

Сторонами договору перевезення пасажирів є пасажир і перевізник (ст. 911 ЦК). Варто сказати, що ЦК України визначення пасажирів не дає.

Дефініцію знаходимо в п. 12 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, відповідно до якого пасажир – особа, якій надається послуга з перевезення транспортним засобом та яка не бере участь у керуванні ним.

В. А. Єгізаров дещо розширює межі нормативної дефініції, визначаючи пасажиром особу, яка перевозиться транспортним засобом, не входить до складу службового персоналу (екіпажу) даного транспортного засобу та має проїзний квиток [55, С.128].

Проте, на наш погляд, така позиція викликає зауваження щодо наявності в пасажира квитка. У разі відсутності квитка (наприклад через ненадання його водієм), пасажир не перестає бути пасажиром. Він має всі права та обов'язки пасажира, передбачені ЦК, Статутом автомобільного транспорту та Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту.

Особливість суб'єктного складу договору перевезення пасажира полягає в тому, що пасажиром є фізична особа, яка користується всіма правами, що випливають із договору перевезення, а також правами, які надані споживачу Законом України «Про захист прав споживачів». Ця обставина є підставою для покладання на перевізника за договором перевезення пасажира додаткових обов'язків, у тому числі публічно-правового характеру.

Згідно з п. 1.7 Правил перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.12.2006 р. № 1196, пасажиром є фізична особа, яка користується залізничним транспортом на підставі особистого проїзного документа або є членом організованої групи осіб, яка проїздить на підставі придбаного групового проїзного документа. Названі особи вважаються пасажирами з моменту придбання квитка до моменту завершення поїздки.

Ми наводимо визначення пасажира, даного саме в Правилах залізничних перевезень пасажирів, оскільки інші нормативні акти, включаючи автотранспортне законодавство, не містять вказівку на те, що пасажиром є фізична

особа. Тому за аналогією використовуємо дефініцію, закріплену в законодавстві про залізничні перевезення.

Другою стороною за договором перевезення пасажирів є пасажирський перевізник, яким відповідно до п. 2 Правил є суб'єкт підприємницької діяльності, який відповідно до законодавства та одержаної ліцензії [152] надає послуги за договором про перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування.

На автомобільному транспорті діє Порядок проведення конкурсу на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України № 139 від 29 січня 2003 р. зі змінами від 29.03.2006 р. [133]. Згідно з указаним порядком, суб'єкт, який переміг у конкурсі, отримує ліцензію на здійснення перевезень певним маршрутом. Проте він не поширюється на таксі, які здійснюють разові перевезення за замовленням клієнта (пасажирів).

Дії перевізників повинні бути направлені на створення необхідних умов для належного обслуговування громадян, які мають намір скористатися послугами транспортних організацій. Як зазначив В. В. Залеський, із цього випливає, що ще до укладання конкретного договору перевезення пасажирів транспортне підприємство вже має відповідні обов'язки перед потенційними пасажирів [59, С.15]. На його погляд, такі обов'язки транспортних організацій можуть бути об'єднані в три групи: 1) забезпечити всім потенційним пасажирів рівні умови майбутнього договору перевезення; 2) створити мінімальну необхідну матеріальну базу для придбання пасажирського квитка; 3) сформувати систему інформаційного забезпечення для того, щоб кожна зацікавлена особа могла отримати вичерпні відомості про заплановану поїздку.

Не сторона в договорі, але суб'єкт перевізних правовідносин (щодо перевезень пасажирів маршрутним таксі) – замовник маршруту в особі органів місцевого самоврядування – відіграє досить вагому роль у регулюванні відносин. Це особа, яка фактично встановлює імперативні стандарти функціо-

нування, здійснення цивільних перевізних правовідносин, а фактично обмеження, заборони та зобов'язання щодо виконання обов'язків перевізника в приватноправових відносинах, пов'язаних із перевезеннями пасажирів таксі в певному населеному пункті.

Що стосується індивідуальних перевезень таксі, трапляються випадки затвердження Правил перевезення пасажирів легковими таксі індивідуального користування в місті. Так, наприклад, в місті Великі Луки (РФ) затверджено подібні правила, де передбачено, що поданий за замовленням легковий автомобіль таксі простоює в очікуванні виходу замовника не більше 15 хвилин, після чого водій має право поїхати. Ми не беремося судити про законність прийняття подібних правил, затвердження, яких є, безперечно, функцією Міністерства транспорту, проте регулятивне значення вони все ж таки мають [126].

Щодо ролі замовника перевезень варто зазначити, що законодавець намагається посилити їх регулятивно-контролюючу роль, що було закріплено 17.04.2007 р. в новому тексті проекту Постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту». Відповідно до неї замовник перевезень пасажирів та їхнього багажу на таксі і легковими автомобілями на замовлення – місцеві держадміністрації і органи місцевого самоврядування, який укладає з перевізником та інформаційно-диспетчерською службою відповідні договори, контролює виконання умов укладених договорів, надає перевізникам право користуватися мережами стоянок таксі у відповідному населеному пункті.

Уважаємо, що правильним було б викласти пропоновану норму в такому формулюванні: організатор перевезень пасажирів та їхнього багажу легковими автомобілями таксі на замовлення – місцеві держадміністрації і органи місцевого самоврядування, які реєструють перевізників усіх форм власності, що мають право на здійснення таких перевезень, територіально належать до відповідного органу місцевого самоврядування, та інформаційно-диспетчерські служби, що належать таким перевізникам, – контролюють ви-

конання ними норм чинного законодавства стосовно цієї діяльності, а також надають перевізникам право користуватися мережами стоянок таксі у відповідному населеному пункті на ідентичних договірних умовах для всіх зареєстрованих ними перевізників.

Обґрунтовуємо таку позицію тим, що відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт», замовник транспортних послуг – юридична або фізична особа, яка замовляє транспортні послуги з перевезення пасажирів та (або) вантажів. Оскільки перевезення пасажирів на таксі є підвидом перевезення пасажирів узагалі, то замовником може виступати тільки конкретний одержувач послуг, а не орган місцевого самоврядування.

Також слід зауважити, що надання органам місцевого самоврядування права контролю за перевізниками на таксі не у формі реєстрації, а у формі договору про надання послуг, який може і буде укладатися тільки з обраними представниками таких перевізників, призведе до обмеження конкуренції, монополізації ринку перевезень на таксі окремими його учасниками та, як наслідок, зростання цін на послуги і втрати робочих місць дрібними перевізниками, які працюють як фізичні особи - підприємці на основі сплати єдиного податку, і оформили необхідні ліцензії відповідного міністерства.

З іншого боку, реєстраційна форма участі органів місцевого самоврядування, не обмежуючи право конкуренції та забезпечуючи рівні права для всіх легалізованих перевізників у доступі до ринку послуг, дає достатньо можливості органам місцевого самоврядування для контролю за діяльністю перевізників, оскільки порушення ними норм і правил чинного законодавства може спричинити скасування такої реєстрації і втрату можливості роботи на ринку послуг перевезень (п. 12 ст. 30 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» [153]).

Важливим моментом запропонованих змін є неможливість реєстрації диспетчерських пунктів, які не належать перевізникам, не прив'язані до певної стабільної кількості автомобілів таксі, і тому не можуть гарантувати якісне обслуговування тим клієнтам, які користуються їхніми послугами.

З іншого боку, можливий й інший варіант правового регулювання зазначеного питання. Наприклад, при встановленні режиму ліцензування роботи диспетчерських центрів, закріпити норму про можливість укладання ними договорів із перевізниками (у тому числі перевізниками-індивідуалами), які мають спеціальну правосуб'єктність [212, С.179], тобто зареєстровані як суб'єкти підприємницької діяльності, уклали договори зі страховими компаніями про страхування пасажирів строком на один рік; транспортні засоби яких мають певний рівень сертифікації; укладено договори з обслуговуючими підприємствами про щоденну перевірку технічного стану автомобіля; проходження щоденного медичного огляду перед початком діяльності; установлення відповідальності кожної із зазначених осіб.

У тексті проекту передбачається, що до функцій замовника перевезень пасажирів та їхнього багажу на таксі і легковими автомобілями на замовлення належить визначення оптимальної кількості таксі, яка необхідна для задоволення потреб населення у відповідних перевезеннях; узгодження вартості (тарифів) надання населенню послуг із перевезень таксі.

Уважаємо, що за умов функціонування принципу свободи підприємницької діяльності подібне його жорстке обмеження, а також свободи договору (у тому числі щодо свободи вибору контрагента й тарифів) є досить спірним. Постає питання про достатню аргументованість і доцільність подібних обмежень суспільними інтересами. Оптимальна кількість машин таксі в кожному населеному пункті має визначатися в ринкових умовах, відповідністю пропозиції і попиту. Такою відповідністю вона повинна визначатись надалі, як і ціни на послуги, які не входять до переліку соціально значущих і не регулюються на державному рівні. Право органів місцевого самоврядування на будь-які обмеження, що стосується кількості машин таксі та встановлення регульованих зверху тарифів, ні до чого, крім відтоку тих, хто не потрапив до квоти, та не згідних з установленними тарифами для перевізників крім переходу їх у тіньовий сектор, не призведе. Як результат, це втрата надходжень податків до місцевого бюджету, неконтрольована конкуренція нелегальних

перевізників, зменшення обсягу ринку легальних перевезень та зростання ринку тіньових.

У тексті документа до функцій замовника перевезень пасажирів та їхнього багажу на таксі і легковими автомобілями на замовлення віднесено укладення відповідних договорів із перевізниками та інформаційно-диспетчерськими службами. Уважаємо, що функції «організатора» перевезень пасажирів та їхнього багажу на таксі і легковими автомобілями на замовлення повинні обмежуватися реєстрацією перевізників та їх інформаційно-диспетчерських служб.

Щодо специфічного суб'єкта відносин – учасника пасажирських перевізних таксі – проектом пропонується віднести до обов'язку інформаційно-диспетчерської служби укладання договорів із замовником перевезень пасажирів та їхнього багажу на таксі і легковими автомобілями на замовлення та з перевізником. Напевно, її обов'язком має бути реєстрація в органах місцевого самоврядування своєї діяльності з надання перевізникам інформаційних послуг про перевезення пасажирів та їхнього багажу на таксі і легковими автомобілями на замовлення; а основною функцією – надання даних послуг. Адже важливо в будь-якій економічній ситуації правильно використовувати набір засобів регулювання, що дозволяє зберегти підвалини економіки й одночасно стимулювати господарську саморегуляцію суб'єктів ринкових відносин, забезпечити функціонування незалежних ринкових структур [51, С.90].

Обґрунтовуємо це тим, що адміністрування цивільних правовідносин повинне мати місце щодо регулювання перевезень пасажирів таксі [79, С.159], проте ці відносини не повинні бути надто «зарегульовані», елемент певної свободи підприємницької діяльності має зберігатися [193, С.127].

Доволі часто трапляються випадки, коли перевезення здійснює особа власним автотранспортним засобом, не будучи легальним перевізником таксі, так званий «нелегал». Цивільно-правові засоби не дають змоги в даному разі забезпечити права пасажира в його зобов'язальному правовідношенні з

перевізником, не легалізованим належним чином. Тим не менш, чинність ст. 910 ЦК поширюється і на такі відносини, тобто вони перебувають у межах цивільно-правового регулювання. Проте в таких випадках питання з відшкодування завданої шкоди має вирішуватися відповідно до статей 1187, 1188 ЦК України про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної безпеки, та ст. 1168 ЦК про відшкодування моральної шкоди, завданої каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю фізичної особи [200, С. 1081].

Досить специфічним учасником правовідносин із перевезення пасажирів таксі є особи, які не мають повної дієздатності.

Наприклад, ст. 911 ЦК України до прав пасажирів відносить право провозити із собою безоплатно одну дитину віком до шести років без права зайняття нею окремого місця, а для дітей віком від 6 до 14 років купувати квитки за пільговою ціною.

Звичайно, що як право пасажирів воно сформульовано досить правильно. Проте з точки зору прав фізичної особи, хоч і малолітньої, це є не досить коректним, бо нагадує «право безоплатно провозити ручну поклажу в межах норм».

Варто було б усе-таки дослідити статус малолітньої особи як учасника перевізних відносин, бо так чи інакше, але вона теж є пасажиром, хоч і досить специфічним.

Відсутнє в главі 64 ЦК та спеціальних нормативних актах визначення правового статусу особи віком до 15 років та віком від 15 до 18 років. Тут, звичайно, варто стверджувати про можливість скористатися загальними нормами щодо дієздатності фізичної особи, проте питання пов'язані з перевезенням, не є такими уже й простими, адже елементарно виникають питання про віднесеність укладання договору перевезення до дрібних побутових та питання щодо переміщення особи в просторі.

Не можна погодитися з думкою, що перевезення дітей є особливим, позадоговірним зобов'язанням перевізника. У такому випадку неповнолітні здійснюють поїздки за самостійним договором перевезення, укладеним від

їхнього імені і в їхніх інтересах їхніми законними представниками, але особливість їхнього правового положення така, що вони не можуть самотійно, без супроводу дорослих, прийняти виконання за даним договором.

У законодавстві відсутнє чітке розмежування звичайних правочинів і дрібних побутових. Тому досить не просто визначити, чи є договір перевезення малолітньої чи неповнолітньої особи дрібним побутовим правочином. У наукових працях існує позиція, що до таких слід віднести правочини, які укладаються і виконуються одночасно [58, С.568].

Наприклад, С. Е. Хейгетова досить беззаперечно стверджує, що поїздка в міському транспорті належить до дрібних побутових операцій, а договір перевезення на міжміському маршруті до таких операцій не може бути віднесений [204, С.19].

Свою позицію вона обґрунтовує так. При виконанні договору міжміського перевезення істотно змінюється просторове положення особи, неповнолітній може опинитися в значному віддаленні від дому, рідних і близьких, без нагляду. Вартість квитка на деяких маршрутах може значно перевищити розмір місячного окладу, який деякі автори відносять до ознаки дрібної побутової операції.

Така позиція викликає ряд зауважень. По-перше, навряд чи можна погодитися з тим, що дитина, сівши не на потрібний маршрут і опинившись навіть у сусідньому мікрорайоні, не буде значно віддаленою від дому, унаслідок чого може взагалі заблукати і т.п. Відстань принципової ролі не відіграє. По-друге, перевезення таксі є недешевим видом перевезень.

Вікові ж обмеження щодо перевезень маршрутними таксі та індивідуальними таксі відсутні.

Якщо неповнолітній самотійно здійснює поїздку без супроводу дорослих, то укладення договору перевезення необхідно розглядати, виходячи із загальних правил ЦК України про допустимість укладення правочинів із неповнолітніми.

Таким чином, сторонами договору перевезень пасажирів таксі є пасажир і перевізник. Пасажир – фізична особа, визначення якого, на жаль, відсутнє в законодавстві про перевезення пасажирів таксі. Пасажирським перевізником відповідно до п. 2 Правил є суб'єкт підприємницької діяльності, який згідно із законодавством та одержаною ліцензією надає послуги за договором про перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування.

Правовий статус інформаційно-диспетчерського центру визначається як договірне професійне представництво перевізника перед пасажирами. Стосується з одного боку самостійних організаційних послуг, а з іншого – є елементом надання інших послуг. Тобто він є форвардним стосовно договору перевезення на таксі.

### **3.3. Укладання договору перевезення пасажирів таксі. Підстави виникнення зобов'язань із перевезення пасажирів таксі**

Укладання договору перевезення пасажирів таксі, його порядок має вирішальне правове значення, оскільки не лише характеризує договір і його підвиди, а і є ключовим моментом щодо узгодження сторонами суттєвих умов договору.

Традиційно договір перевезення пасажирів вважається консенсуальним однозначно і полеміки серед науковців із цього приводу не викликає [55, С. 129]. Відповідно до ч. 1 ст. 638 ЦК України договір вважається укладеним, якщо сторони в належній формі досягли згоди з усіх істотних умов договору. Визначення істотних умов договору у ЦК відповідає засадам та принципам договірного права [63, С.280].

Закон однозначно встановлює, що предмет договору є його істотною умовою. Інші істотні умови є індивідуальними для кожного з договірних типів. В. Г. Олюха зазначає, що інколи законодавець неправильно розширює

істотні умови договору, застосовуючи надмірно імперативний підхід формування умов [122, С.231].

Істотні умови договору, визначені у ч. 1 ст. 638 ЦК України, можна поділити на 4 групи: умови про предмет договору; умови, визначені законом як істотні; умови, які є необхідними для договорів даного виду; умови, щодо яких за заявою хоча б однієї зі сторін має бути досягнуто згоди [115, С.165].

Сутність укладення договорів зумовлена природою конструкції договору як угоди і тому передбачає вираження волевиявлення кожної зі сторін із метою досягнення домовленості [20, С.193]. При цьому правове регулювання договірних відносин починається зі стадії вираження стороною волевиявлення укласти договір, що відповідає поняттю оферти [58, С.573]. Усе, що передуює цій стадії, створити договір не може, за винятком зобов'язань із попереднього договору, якому законодавець надає правове значення окремого договору. Тому листування сторін, протокол про наміри, інші акти, що виражають бажання кожної зі сторін або обох сторін укласти договір, не мають юридичного значення, якщо ці документи не підпадають під ознаки оферти та (або) акцепту [20, С.194].

Разом із тим матеріали, що передують укладенню договору, набувають правового значення у випадку тлумачення договору з метою виявлення спільного волевиявлення сторін відповідно до ст. 213 ЦК України.

У результаті укладення договору виникає договірний правочин, момент виникнення якого вважається й моментом виникнення цивільних прав та обов'язків. Із цього моменту на відносини сторін поширюється дія норм закону, інших актів цивільного законодавства, що стосуються даного виду договорів та зокрема про його виконання [115, С.166].

Урегулюванню відносин щодо моменту укладення правочину присвячено ст. 640 ЦК, згідно з якою договір є укладеним з моменту одержання особою, яка надіслала пропозицію укласти договір, відповіді про прийняття цієї пропозиції. При цьому має бути дотримане загальне правило про те, що обмін офертою та акцептом має правоутворююче значення за умови досяг-

нення згоди з усіх істотних умов договору відповідно до ст. 638 ЦК [93, С.626].

Моментом укладення договору є момент досягнення згоди (домовленості) щодо його істотних умов. Як спільний вольовий акт домовленість (згода) досягається або шляхом безпосереднього спілкування (контакту) фізичних осіб чи представників юридичних осіб, або вчинення розділених у часі дій сторін (оферти та акцепту). Тому договір вважається укладеним у момент одержання особою, яка надіслала пропозицію укласти договір (оферту), відповіді другої сторони про прийняття цієї пропозиції (акцепту). Це правило стосується так званих консенсуальних договорів, які вважаються укладеними в момент досягнення згоди сторін [115, С.167].

Отже, договір набирає чинності і стає обов'язковим для сторін із моменту його укладення в належній формі.

За змістом ст. 641 ЦК України офертою визнається пропозиція укласти договір, яка адресована одній чи кільком особам, містить вказівку на істотні умови договору і виражає намір особи, яка зробила пропозицію, уважати себе зв'язаною договором у разі її прийняття.

У доктрині оферту розглядають як адресовану чітко визначеній особі пропозицію про укладення договору, що містить усі істотні умови майбутнього договору, виражає згоду оферента бути пов'язаним такими умовами, породжує для нього обов'язок укласти договір із моменту її отримання вказаною особою та вимагає повного і безумовного її акцепту [19, С. 3].

По-перше, така пропозиція має бути достатньо визначеною. У випадку невизначеності оферти, що викликає можливість різного розуміння змісту оферти, така невизначеність повинна бути витлумачена на користь акцептанта (того, хто отримав оферту), виходячи із загального принципу, в силу якого, перш за все, ураховуються інтереси сторони, яка сприйняла виявлення волі, що потребує тлумачення [20, С.196].

Із наведеної ознаки щодо визначеності оферти впливає адресність оферти, з якої має бути зрозуміло, до кого саме вона звернена. Адресність у

літературі, як правило, розглядається як адресування (спрямованість) оферти конкретно одній чи кільком особам (конкретним особам) і ніколи не може бути «кинута в натовп». Прихильники цього підходу (Р. Й. Халфіна, Ф. І. Гавзе) уважали, що пропозиція не може розглядатися як оферта, оскільки тут ще не встановлено один з істотних елементів договору – його сторона [197, С.207].

Інші автори, наприклад О. С. Іоффе [64, С.50], Л. А. Лунц [117, С. 151], висловлювали думку про те, що офертою можна визнавати й пропозицію, яка адресована невизначеному колу осіб, якщо з неї випливає намір оферента укласти договір «із будь-ким і кожним». У такому разі йдеться про публічну оферту.

Відповідно до ч. 2 ст. 641 ЦК пропозиція, розрахована на невизначене коло осіб (наприклад реклама), визнається запрошенням до оферти, якщо інше не зазначено в цій пропозиції. У цьому контексті актуальним є питання щодо відмежування публічної оферти від реклами. У зв'язку із цим заслуговує на увагу позиція М. Й. Брагінського, на думку якого при публічній оферті визначеність пропозиції у взаємовідносинах сторін залежить від характеру пропозиції, тобто зняти невизначеність повинен той, хто звертається з пропозицією. Якщо він бажає виступити з офертою, йому необхідно прямо висловити це в пропозиції, не примушуючи іншу сторону здогадуватися, що слід розуміти під відповідним повідомленням [20, С.196].

Більш конкретним і визначеним, на нашу думку, є сформульоване С. О. Бородовським визначення публічної оферти як зверненої до необмеженого кола осіб пропозиції про укладення договору, що містить усі істотні умови майбутнього договору, виражає згоду оферента бути пов'язаним її умовами та вимагає повного і безумовного акцепту [19, С.4].

Друга ознака оферти стосується її змісту. Оферта має містити вказівку на істотні умови майбутнього договору. Зазначена вимога має подвійний зміст, оскільки обов'язково мають бути визначені умови, визнані істотними в силу закону, а зазначений в оферті набір умов визнається для акцептанта ма-

ксимальним. Відповідно, після того як адресат прийме пропозицію, не запропонувавши зі свого боку жодних змін або доповнень до оферти, оферент не зможе змінювати набір умов, які містяться в ній [20, С.197].

Зрештою зміст цієї важливої вимоги до оферти полягає в тому, що вона повинна бути настільки визначеною, щоб можна було шляхом її прийняття досягти домовленості про весь договір [220, С. 207].

Третя вимога щодо оферти стосується її спрямованості. Вона повинна виражати намір особи, яка її зробила (оферента), уважати себе зобов'язаною у разі її прийняття. Це означає, що зі змісту оферти акцептант повинен зробити висновок про те, що для укладення договору достатньо вираження ним волі, яка збігається з офертою.

Відповідь особи, якій адресовано оферту, про прийняття нею пропозиції визнається акцептом. Акцепт має бути повним і безумовним. Це означає, що акцептант повністю погоджується із запропонованими умовами договору і повідомляє про це оферента.

Відповідно до ст. 646 ЦК України відповідь про згоду укласти договір на інших, ніж було запропоновано, умовах визнається відмовою від пропозиції і водночас є новою пропозицією. Сторони в цьому разі міняються місцями: акцептант стає оферентом, а оферент – акцептантом, бо на нову пропозицію потрібна згода колишнього оферента. Тому не може вважатися акцептом згода, яка супроводжується застереженнями та контрпропозиціями.

У своїх працях С. М. Бервено розробив висновки, які мають значення і для правильної правової характеристики особливостей укладання договору, включаючи договір перевезення пасажирів таксі. Так ним було зроблено ряд висновків: порядок укладення договору є визначеною законом правоутворюючою стадією договірних правовідношення, що складається з послідовних взаємних дій сторін із приводу надання та прийняття пропозиції згідно з вимогами закону про оферту та акцепт, які спрямовані на встановлення договірних відносин, визначення змісту договірних зобов'язань та підтверджують досягнення узгодженої волі, закріпленої в умовах договору; способами укла-

дання договору є нормативно врегульована організація здійснення суб'єктами дій, через які досягається вільне і взаємне узгодження волі сторін договору [11, С.13].

Якщо інше не передбачено законом, договір вважається укладеним із моменту досягнення згоди (домовленості) щодо істотних умов договору, що виникає в момент одержання особою, яка надіслала пропозицію укласти договір (оферту), відповіді другої сторони про прийняття цієї пропозиції (акцепту).

Виходячи із загальних положень вчення про укладання договорів, дослідимо специфіку укладання окремих підвидів договору перевезення пасажирів таксі крізь призму принципу свободи договору.

Аналіз ч. 1 ст. 6, ч. 3 ст. 203, ст. 627 і ч. 1 ст. 641 ЦК України дає можливість зробити висновок, що учасники цивільних відносин за загальним правилом є вільними у вирішенні питання щодо укладення договору. Проте такий прояв договірної свободи теж має певні обмеження.

Як нормативне обмеження вільного волевиявлення особи на укладення договору досліджено закріплений у ст. 633 ЦК України обов'язок підприємця укладати публічні договори зі споживачами. Так В. В. Луць є прибічником позиції, що обов'язок підприємця укладати публічні договори зі споживачами зумовлений публічним характером його підприємницької діяльності [95, С. 622].

На підставі проведеного аналізу законодавчих положень про види підприємницької діяльності, перелічених у ч. 1 ст. 633 ЦК України, можемо зробити висновок, що публічний характер підприємницької діяльності встановлюється законодавцем. Керуючись цим критерієм, можна виділити такі види підприємницької діяльності саме як публічної: а) види підприємницької діяльності, прямо вказані в ч. 1 ст. 633 ЦК України; б) торговельні та інші види обслуговування фізичних осіб для задоволення їхніх особистих потреб; в) види підприємницької діяльності, які опосередковуються договорами, прямо названими в законі публічними.

Відповідно до ст. 915 ЦК України договір перевезення транспортом загального користування є публічним договором. У пасажирів виникає право на укладання договору з будь-якою особою, що професійно здійснює перевезення таксі і відповідним чином легалізована, а перевізник має відповідний обов'язок. Стаття 633 ЦК України зобов'язує підприємця укладати публічні договори зі споживачами.

Оскільки виключними споживачами транспортних послуг із перевезення пасажирів таксі є саме фізичні особи, то відповідні правовідносини підпадають під регулювання Закону України «Про захист прав споживачів», а користувачі транспортних послуг – пасажирів – є споживачами зазначених послуг.

Порядок укладання договору перевезення пасажирів має свою специфіку на кожному з підвидів перевезень таксі. Так при перевезенні за певним маршрутом (маршрутне таксі) договір перевезення укладається шляхом вираження перевізником публічної оферти на табличці транспортного засобу, із зазначенням фарбами чорного кольору на білому тлі інформації щодо перевезення в режимі маршрутного таксі за певним маршрутом і за певною ціною (провізним тарифом). Пасажир, здійснюючи посадку до транспортного засобу, оплачує вартість проїзду та отримує квиток, що підтверджує укладання договору перевезення пасажирів. Такий порядок укладання договору практично нічим не відрізняється від порядку укладання договору при перевезенні звичайним автобусом.

Сама пропозиція укласти договір, що виходить від транспортних організацій, має характер публічної оферти, а з боку громадянина (пасажирів), який придбав квиток, її акцепт здійснюється у формі конклюдентних дій із виконання умов договору перевезення (оплата вартості квитка, тобто провізної плати; прохід через турнікети і здійснення платежу магнітною картою або жетоном; посадка пасажирів у таксі тощо). Придбання пасажирів проїзних квитків по суті засвідчує укладення договору перевезення пасажирів [28, С.139].

Пасажиру, який придбав проїзний квиток, уклавши таким чином договір перевезення, надано право в певних рамках надалі в односторонньому порядку змінювати умови укладеного договору перевезення. Так можливо відмовитися від договору перевезення пасажирів, але до моменту початку виконання договору

По-іншому складається порядок укладання договору перевезення пасажирів таксі, який виконує індивідуальні перевезення пасажирів.

Відповідні служби таксі, шляхом реклами здійснюють публічну оферту чи пропозицію скористатися їхніми послугами: укласти договір перевезення пасажирів. У цьому разі, якщо пасажир погоджується на укладання даного договору з певним перевізником, він акцептує оферту перевізника, тобто після узгодження маршруту (вартості проїзду) договір є укладеним. У такому випадку особа (пасажир) шляхом певних дій (конклюдентних), виражених у вигляді посадки його до транспортного засобу і обумовлення маршруту, здійснює акцепт публічної оферти перевізника.

У тих випадках, коли замовник (чи безпосередньо сам пасажир) замовляє таксі для індивідуального перевезення через оператора чи диспетчера, він де-факто здійснює оферту перевізнику на підставі його публічної пропозиції щодо укладання договору перевезення за певним маршрутом.

Акцепт у пропонованому випадку слідує від перевізника, від імені якого діє оператор чи диспетчер, за наявності технічної можливості виконання замовлення.

З огляду на те, що оператор чи диспетчер, який надає інформаційно-диспетчерські послуги, є самостійною юридичною особою, то договір укладається не з перевізником, а з інформаційно-диспетчерським центром, який діє в його інтересах.

Так ст. 96 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту встановлює, що надання послуг таксі за попереднім замовленням, за допомогою дистанційних засобів зв'язку, здійснюється суб'єктами господарювання, які надають інформаційно-диспетчерські послуги, уклали відповід-

ні договори з перевізниками, мають власні транспортні засоби, призначені для перевезень на таксі.

Проте в нормативних актах відсутнє правове регулювання діяльності диспетчерів. У ст. 109 зазначених Правил лише закріплено, що на диспетчера покладається обов'язок прийняття та оформлення замовлень на надання послуг таксі та послуг із перевезення на замовлення.

З одного боку законодавець дає сторонам повну свободу договору, а з іншого боку характер та зміст правовідносин, зобов'язань між диспетчером і перевізником невідомий, оскільки нормативно не закріплений. Можна лише з певною мірою ймовірності говорити про договірне професійне представництво, не маючи можливості стверджувати, що саме має місце: правовідносини доручення, комісії чи новий самостійний вид відносин.

Тим не менш, аналізуючи відносини на підставі існуючого емпіричного матеріалу, можна стверджувати, що за своєю природою це є комісійні правовідносини, оскільки в інтересах перевізника інформаційно-диспетчерська служба виступає у взаємовідносинах із пасажиром (замовником послуг) від власного імені, але в його інтересах. Виходячи з того, що інформаційно-диспетчерська служба клієнтам не зазначає, що замовлення прийняв, наприклад, перевізник приватний підприємець, а лише час і марку надаваного для посадки транспортного засобу, мають місце саме правовідносини комісії, а не доручення (представництва за дорученням).

У випадку технічної неможливості виконання замовлення акцепт пропозиції пасажиром з боку перевізника відсутній, і, як наслідок, договір є неукладеним. Фіксуються замовлення від клієнтів у журналі реєстрації замовлень, що має типову форму, розроблену Міністерством транспорту України.

Суттєвим для характеристики договору є визначення його форми. Оскільки будь-який договір є правочином, до нього застосовуються загальні положення щодо встановленої форми. Так, відповідно до ст. 205 ЦК України, правочин може вчинятися усно або в письмовій формі.

Сторони мають право обирати форму правочину, якщо інше не встановлено законом. На підставі аналізу положень ст. 207 ЦК України, законів України «Про інформацію» [150], «Про електронні документи та електронний документообіг» [145] та «Про електронний цифровий підпис» [144] підтримуємо думку, що з позиції ст. 207 ЦК України електронна форма договору розглядається як різновид письмової форми, тому учасники цивільних відносин можуть обирати дану форму договору, якщо законом щодо договору, який вони укладають, встановлено вимогу про укладення його в письмовій формі [58, С.568]. З іншого боку, з розвитком технологій, що дозволяють обіг «електронних» грошей, безготівкова оплата вартості проїзду через POS термінали за допомогою дебетових чи кредитних карток цілком є можливою вже найближчим часом, а оскільки такі картки є, як правило, «персоніфікованими», то можна в такому разі говорити про опосередкований цифровий підпис особи. Але, знову ж таки, мова йде про оплату перевізних платежів і доказів такої оплати, а не про письмову форму договору.

Правочин, для якого законом не встановлено обов'язкової письмової форми, вважається вчиненим, якщо поведінка сторін засвідчує їхню волю до настання відповідних правових наслідків. Форма договору перевезення пасажирів може бути письмовою чи усною. Усна форма застосовується при перевезеннях пасажирів із використанням таксі, тобто легкового автомобіля, оснащеного таксометром [45, 138].

До даного виду договорів застосовуються загальні положення ст. 206 ЦК України, відповідно до якої усно можуть учинятися правочини, які повністю виконуються сторонами в момент їх учинення. Форма договору перевезення пасажирів таксі, які надають послугу за чітко визначеним маршрутом – маршрутними таксі (при лінійних перевезеннях) – є усною, оскільки дійсно, пасажир конклюдентними діями (посадкою до транспортного засобу) виражає свою волю на укладання договору перевезення. Тобто мета договору починає досягатися саме вчиненням пасажиром зазначених дій. Момент укла-

дання договору повністю збігається з початком його виконання – входженням пасажирів до транспортного засобу і оплатою перевізного тарифу.

Проте деякі науковці, наприклад В. Н. Гречуха, вважають, що проїзний квиток, який видається пасажирові після оплати ним вартості проїзду, є письмовою формою договору перевезення [45, С.139]. В. В. Вітрянський стверджує, що придбання пасажирами проїзних квитків по суті засвідчує укладання договору перевезення пасажирів [28, С.137].

В. В. Луць найбільш чітко й однозначно висловив свою позицію щодо форми договору перевезення пасажирів. Згідно з його баченням доказом укладання договору є пасажирський квиток, проте квиток не можна вважати письмовою формою договору, оскільки на ньому немає підписів протилежних сторін [99, С.296]. Іноді договір про перевезення укладається шляхом учинення дій без видачі квитка.

Ми є прибічниками цієї позиції, оскільки дійсно письмова форма договору відсутня, а квиток лише засвідчує факт, тобто є доказом укладання договору. Навіть за ситуації, коли водій маршрутного таксі квиток пасажиrowі не видає, що безперечно є порушенням, ми не можемо стверджувати, що договір відсутній. Перевізник за плату надає пасажиrowі послугу з переміщення його у просторі до певного пункту призначення, а останній оплатив (чи має обов'язок оплатити) перевізникові вартість проїзду. Але в будь-якому випадку, навіть у випадку необхідності письмової форми даного договору, початок добросовісного виконання його не спричинив би «недійсність правочину».

Ураховуючи викладене, постає запитання: з якого моменту все ж таки договір є укладеним?

З огляду на зазначене, робимо висновок, що існуюча в цивільно-правовій науці позиція щодо моменту укладання договору, де ним є момент придбання пасажиrowм проїзного квитка, не є такою, що не викликає зауважень, на що звертає увагу у своїх дослідженнях І. В. Булгакова [24, С.401].

Навіть ч. 2 ст. 910 ЦК прямо вказує, що укладання договору перевезення пасажирів підтверджується видачею квитка. Тобто квиток є підтвердженням, доказом укладеного договору.

Виходячи із загальних положень ЦК, доходимо висновку, що договір є укладеним із моменту, коли сторони досягли домовленості з усіх його суттєвих умов. Сплата вартості проїзду є акцептом із боку пасажирів оферти перевізника щодо здійснення перевезення таксі. Квиток же лише підтверджує наявність даного акцепту.

Тим не менш, вважаємо, що зобов'язання з безпечної та комфортної доставки пасажирів в перевізника виникає з моменту посадки пасажирів до транспортного засобу, а в пасажирів виникає відповідний обов'язок сплатити вартість проїзду. Наприклад, посадка пасажирів до транспортного засобу вже свідчить про його згоду на укладання договору перевезення пасажирів, що й виступає акцептом публічної оферти перевізника (вказівка на лобовому склі номеру маршруту, самого маршруту та вартості перевезення). Наведене дає підстави зробити висновок, що договір перевезення пасажирів таксі слід уважати укладеним із моменту посадки пасажирів в авто, що варто закріпити у відповідних статтях ЦК. Така позиція підтверджується також тим, що квитки в таксі практично водієм не видаються [60].

Інший підвид договору перевезення пасажирів таксі – індивідуальне перевезення таксі – має кілька питань, які потребують свого з'ясування. По-перше, правовідносини виникають між замовником (який може збігатися чи не збігатися з пасажиром) і перевізником із подання транспортного засобу для перевезення. По-друге, після подання транспортного засобу правовідносини виникають між перевізником і пасажиром щодо виконання договору: перевезення пасажирів до пункту призначення.

Досить важливе питання: з якого моменту виникають у перевізника зобов'язання з перевезення пасажирів: з моменту прийняття замовлення диспетчерським центром (оператором таксі), з моменту передання замовлення кон-

кретному виконавцю перевезення чи з моменту подання транспортного засобу до пункту відправлення пасажирів (подання таксі на посадку)?

Справа ускладнена організаційними взаємовідносинами між оператором таксі і перевізниками-таксі.

Коли їх організація будується за схемою, де оператор є перевізником (організацією, яка здійснює перевезення, тобто має парк авто і найманих працівників), отримавши замовлення від пасажирів і виразивши згоду на перевезення (згода є обов'язковою за наявності технічної можливості виконати замовлення), договір є укладеним, а отже, обов'язковим до виконання. Іншими словами, прийняття замовлення породжує обов'язки для перевізника (який у даному випадку збігається з оператором).

З іншого боку, відповідно до 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.

Тобто скасування замовлення пасажиром породжує для нього обов'язок відшкодувати шкоду, завдану перевізникові невиконанням.

У випадку організації взаємовідносин за схемою, де оператор є, наприклад, лише представником перевізників – приватних підприємців, які здійснюють свою діяльність індивідуально, принципова різниця між такою схемою і дослідженою раніше, практично відсутня.

Відповідно до ст. 239 ЦК правочин, учинений представником, створює, змінює, припиняє цивільні права та обов'язки особи, яку він представляє. Іншими словами, оскільки оператор є представником індивідуального перевізника за договором, надання згоди конкретним перевізником на виконання певного замовлення, породжує для нього обов'язок його виконати. Тобто із цього моменту перевізник стає зобов'язаним виконати перевезення пасажирів і відповідальним перед ним. Оператор несе відповідальність перед замовни-

ком лише за правильність та достовірність надання інформації, у тому числі про прийняття замовлення перевізником.

Дії учасників перевізних правовідносин породжують у них виникнення взаємних прав та обов'язків, іншими словами, вони є учасниками одного з видів цивільних правовідносин – зобов'язальних. О. С. Іоффе свого часу надав визначення зобов'язання (зобов'язального правовідношення): закріплені цивільним законом суспільні відносини з переміщення майнових та інших результатів праці, унаслідок яких одна особа (кредитор) має право вимагати від іншої особи (боржника) вчинення певних дій та обумовленого цим утримання від учинення інших дій [64, С. 6].

Н. С. Кузнєцова розділяє позицію М. В. Гордона [34, С.65], який у системі зобов'язань виділяв окремо зобов'язання з надання послуг (доручення, комісія, схов, експедиція) та зобов'язання з перевезень (залізничних, морських, автомобільних тощо) [85, С. 615]. Ми теж є прибічниками такої позиції.

Щодо підстав виникнення зобов'язань ЦК у ст. 11 закріпив, що цивільні права та обов'язки виникають із дій осіб, що передбачені актами цивільного законодавства, а також із дій осіб, що не передбачені цими актами, але за аналогією породжують цивільні права та обов'язки. Зокрема, до підстав виникнення цивільних прав та обов'язків закон відніс: договори та інші правочини; завдання майнової (матеріальної) та моральної шкоди іншій особі; інші юридичні факти. Цивільні права та обов'язки можуть виникати безпосередньо з актів цивільного законодавства.

У випадках, установлених актами цивільного законодавства, цивільні права та обов'язки виникають безпосередньо з актів органів державної влади, органів влади Автономної Республіки Крим або органів місцевого самоврядування (ч.4 ст. 11 ЦК).

У випадках, установлених актами цивільного законодавства або договором, підставою виникнення цивільних прав та обов'язків може бути настання або ненастання певної події.

У зв'язку з розширенням ринкових засад в економіці зменшується питома вага адміністративних актів у загальному обсязі підстав виникнення зобов'язання. Це безпосередньо пов'язано з тим, що вказані акти були підставами виникнення більшості господарських зобов'язань за участі соціалістичних організацій.

Проте хоч доля адміністративних актів як підстав виникнення цивільних правовідносин значно зменшилася, але не зникла. Досить часто трапляються випадки, коли адміністративні акти не безпосередньо створюють зобов'язання, а в сукупності з іншими підставами.

Так свого часу М. М. Агарков обґрунтував теорію «юридичного складу». Вона зводилася до того, що зобов'язання виникали не просто з планово-розпорядчого акта, а з юридичного складу, до якого поряд з адміністративним актом входив і договір. У таких випадках, як правило, мова йде про так званий фактичний склад [1, С.423].

Так щодо договору перевезення пасажирів таксі ст. 42 Закону України «Про автомобільний транспорт» закріплює фактичний склад виникнення та існування перевізних правовідносин. Відповідно до її положень договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування міському, приміському та міжміському, які не виходять за межі території області, укладається між органами виконавчої влади або органами місцевого самоврядування та автомобільним перевізником і вважається укладеним із моменту його підписання сторонами. Договір перевезення пасажира автобусом на маршруті загального користування укладається між автомобільним перевізником і пасажиром. Цей договір вважається укладеним із моменту придбання пасажиром квитка на право проїзду, а для осіб, які користуються правом пільгового проїзду, – з моменту посадки в автобус. Буквальне тлумачення зазначеної статті дає підстави вважати, що закон принципової різниці в даному випадку між перевезенням автобусом та перевезенням таксі не працює, оскільки в даному контексті таксі вважається як автобус, що здійснює перевезення в «режимі маршрутного таксі».

Іншими словами, безпосереднім правовідносинам між пасажиром і перевізником передують відносини з укладання договору між замовником маршруту і перевізником.

Договір перевезення пасажирів на таксі такого складного фактичного складу не має. Він набирає чинності з моменту посадки пасажирів і діє до моменту його висадки в пункті призначення.

### **3.4. Виконання договору перевезення пасажирів таксі**

Відповідно до ст. 526 ЦК України зобов'язання має виконуватися належним чином відповідно до умов договору та вимог ЦК, інших актів цивільного законодавства, а за відсутності таких умов та вимог – відповідно до звичаїв ділового обороту або інших вимог, що зазвичай ставляться. Специфіка договору перевезення пасажирів таксі полягає в тому, що укладений договір підлягає безпосередньому негайному виконанню. Так пасажир, який здійснив посадку до маршрутної таксі, сплатив вартість проїзду та отримав квиток, що підтверджує укладання договору, має права пасажирів, які задовольняються шляхом виконання перевізником своїх обов'язків [171, С.837].

У попередньому підрозділі дослідження ми вже обґрунтували свою позицію щодо моменту укладання договору і підтвердження його укладання відповідним квитком. Іншими словами, виконанням договору є розгортання суб'єктивних прав і обов'язків учасників зобов'язальних відносин із перевезення пасажирів таксі у конкретне цивільне правовідношення шляхом виконання учасниками своїх прав та обов'язків.

Цивільний кодекс до прав та обов'язків сторін відносить такі.

Відповідно до ст. 911 ЦК пасажир має право:

- 1) одержати місце в транспортному засобі згідно з придбаним квитком;
- 2) провозити із собою безоплатно одну дитину віком до шести років без права зайняття нею окремого місця;

3) купувати для дітей віком від шести до чотирнадцяти років дитячі квитки за пільговою ціною;

4) перевозити із собою безоплатно ручну поклажу в межах норм, установлених транспортними кодексами (статутами);

5) зробити не більше однієї зупинки в дорозі з подовженням строку чинності проїзних документів (квитка) не більше ніж на десять діб, а в разі хвороби – на весь час хвороби;

б) відмовитися від поїздки, повернути квиток і одержати назад повну або часткову вартість квитка – залежно від строку здавання квитка згідно з правилами, установленими транспортними кодексами (статутами);

7) отримувати повну та своєчасну інформацію про час та місце відправлення транспортного засобу за вказаним у транспортному документі (квитку) маршрутом.

Пасажира може мати також інші права, установлені кодексом, іншими законами, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них.

Дослідження положень глави 64 та ст. 911 ЦК, зокрема, надають підстави стверджувати, що вони, окрім загального визначення договору перевезення пасажирів, даного в ст. 910 ЦК, не містять специфіки правового регулювання перевезень пасажирів таксі. Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, виходячи з положень ч. 2 ст. 908 ЦК, є спеціальною нормою, оскільки умови перевезення пасажирів і багажу окремими видами транспорту, а також відповідальність сторін щодо цих перевезень установлюються договором, якщо інше не встановлено кодексом, іншими законами, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них [24, С. 345].

Указані Правила затверджено ст. 22 Закону України «Про захист прав споживачів», тому формально постає питання щодо «спеціальності» даних правил відносно ЦК та Статуту автомобільного транспорту, хоча формальна логіка і знімає це питання на користь спеціальної транспортної норми.

Досліджуючи питання виконання договору перевезення пасажирів таксі, варто зазначити, що права та обов'язки сторін, будучи встановлені частково нормативно (імперативно в нормативно-правових актах), частково за домовленістю сторін, не є виключними чинниками, що обумовлюють даний договір.

Справа в тому, що встановлюються так би мовити обов'язки перевізника загальні, тобто нормативні (наприклад щодо безпеки транспортного засобу тощо [27, С.294]) і спеціальні договірні [28, С. 138], які безпосередньо впливають із конкретного договору (наприклад перевезти конкретного пасажирів за певним конкретним маршрутом).

До загальних обов'язків, або, так би мовити, ліцензійних умов, які по суті, є елементами спеціальної правосуб'єктності перевізника, варто віднести ті, які передбачено п. 6 правил. Тобто транспортні засоби, які використовуються для перевезення пасажирів, повинні відповідати вимогам безпеки, комфортності, охорони праці та екології, перебувати в належному технічному і санітарному стані, бути укомплектованими відповідно до законодавства з відповідним оформленням ліцензійної картки.

У проекті Постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» пропонується п. 8 викласти в такій редакції: транспортні засоби, які використовуються для перевезення пасажирів, повинні відповідати вимогам безпеки, комфортності, охорони праці та екології, державним стандартам, мати відповідний сертифікат і ліцензійну картку, бути в належному технічному і санітарному стані та укомплектовані відповідно до вимог законодавства.

Уважаємо, що умова про відповідність державним стандартам є необхідною умовою, що забезпечує охорону прав споживачів і третіх осіб. Так С. В. Резніченко вважає, що сертифікація автомобілів є підставою для встановлення їх правового режиму взагалі [163, С. 23].

Наведені та інші умови, які встановлені в нормативно-правових актах, стосуються, у першу чергу, двох основних питань: свободи визначення умов

договору та мінімізації ризиків учасників відносин із перевезення пасажирів таксі.

У своїй дисертації В. В. Горєв довів, що вимога закону про необхідність узгодження при укладенні договору істотних умов є найбільш масштабним за сферою дії обмеженням свободи визначення договірних умов. Проаналізувавши положення актів цивільного законодавства про істотні умови договору, він дійшов висновку, що: по-перше, останні хоча й визначають коло умов, які мають бути включені до договору, проте за загальним правилом не обмежують свободу учасників цивільних відносин у визначенні змісту таких умов; по-друге, свобода визначення умов у непоіменованих договорах є ширшою за аналогічну свободу у поіменованих договорах. Положення ЦК України про договір приєднання є такими, що, з одного боку, обмежують свободу визначення договірних умов, а з іншого – спрямовані на недопущення зловживання такою свободою [36, С. 13].

Щодо досліджуваного нами договору перевезення пасажирів таксі вважаємо, оскільки він є договором поіменованим, публічним, про приєднання, умови якого закріплено правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, пасажир, де-факто, жодну умову не може ані встановити, ані змінити, ані доповнити, а лише акцептувати (укласти) договір з умовами, установленими чинним законодавством та конкретизованими перевізником щодо конкретного перевезення. Проте це відповідає положенням ч. 1 ст. 634 ЦК України, згідно з якими договором приєднання є договір, усі або більшість умов якого встановлено однією зі сторін у формулярах або інших стандартних формах, який може бути укладено лише шляхом приєднання другої сторони до запропонованих умов у цілому.

Свобода визначення договірних умов обмежується у випадку укладення договору на підставі правового акта органу державної влади, органу влади АРК, органу місцевого самоврядування. У даному випадку йдеться про прийняття рішення щодо замовлення певного маршруту органами місцевого самоврядування, в якому останні виступають його замовниками, на підставі

чого після проведення конкурсу на відповідність ліцензійним умовам обирають перевізника, який обслуговуватиме даний маршрут.

Договір, який укладається на підставі правового акта, не підпадає під дію ст. 634 ЦК України, що не дає змоги запобігати зловживанням свободою визначення умов при укладенні такого договору та забезпечувати належний правовий захист законних інтересів акцептанта у випадку включення в договір недобросовісних умов. Із метою вирішення цієї проблеми пропонуємо закріпити в главі 53 ЦК України положення про право сторони договору вимагати зміни або визнання недійсною індивідуально неузгодженої умови договору, якщо всупереч вимогам добросовісності вона викликає суттєву невідповідність прав і обов'язків сторін, які виникають із договору, із завданням такої стороні збитків. Такою умовою, наприклад, є умова щодо забезпечення безоплатного перевезення пільгових категорій пасажирів.

Так, відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт», відносини між замовником перевезень і перевізником регулюються договором про перевезення пасажирів автобусними маршрутами загального користування. Частина 1 ст. 36 зазначеного закону забороняє перевізнику відмовляти в перевезенні пільговим категоріям пасажирів. Але при цьому перевізник несе збитки. Частина 2 ст. 40 Закону України «Про автомобільний транспорт» передбачає компенсацію перевізнику таких збитків за рахунок коштів відповідних бюджетів. Проте, як показує практика отримання подібних компенсацій, одні перевізники отримують 10% від необхідної суми компенсацій, інші залежно від ситуації, 100%, а інколи й нічого [120, С.11]. Тобто йдеться про певний протекціонізм окремих суб'єктів.

Наведене надає підстави стверджувати, що при перевезеннях пасажирів таксі за певними маршрутами (маршрутні таксі) фактично всі умови є нормативно встановленими. Але коли він є договором про приєднання, пасажир посадкою і оплатою послуг акцептує оферту перевізника щодо перевезення за певним маршрутом та самостійно обирає момент припинення (виконання) договору і реалізує його шляхом виходу з таксі.

Ми не можемо заперечувати необхідність забезпечення публічного інтересу в договорі перевезення пасажирів таксі, який обмежує дію принципу свободи договору. Це підтверджується необхідністю забезпечення тієї ж безпеки руху, що підтверджується статистичними даними. Так лише в місті Запоріжжя протягом 2005 р. зареєстровано 823 дорожньо-транспортні пригоди, в яких загинуло 75 осіб та поранено 991 людину. Протягом 2006 р. зареєстровано 857 пригод, в яких загинуло 69 осіб та поранено 1050 людей [5]. У 2007 р. загинуло 298 осіб. За 8 місяців 2008 р. ця цифра вже сягнула загиблими 210 осіб при загальній кількості 1625 дорожньо-транспортних пригод.

Таким чином виникла необхідність у нормативному регулюванні обмежень. Одна з них – закріплення права органів місцевого самоврядування визначати наявність обмежень щодо місць посадки-висадки пасажирів маршрутних таксі.

Дещо більше свободи вибору умов договору в пасажирів в договорі індивідуального перевезення (таксі). Так пасажир може змінювати умови договору щодо пункту призначення чи вибору кількох пунктів призначення, швидкості доставки, вартості проїзду. Хоча швидкість доставки, знову ж таки, часто не узгоджується з Правилами дорожнього руху стосовно швидкості руху транспортних засобів.

Постає питання ризику в договорі перевезення пасажирів таксі. В юридичній літературі обґрунтовано так званий двоаспектний (двосекторний) підхід у розумінні ризику. Одним із перших цю концепцію почав розвивати Є. О. Харитонов, який поділяє теорію суб'єктивного ризику, посилаючись на цілу низку випадків його дії, але визнає такий ризик поряд із ризиком об'єктивним [199, С. 63].

А. О. Собчак схиляється до об'єктивного розуміння ризику, про що свідчить його твердження про неможливість визнання ризику (навіть об'єктивного) підставою відповідальності (покладення обов'язку відшкодувати шкоду), оскільки центр тяжіння з площини заподіяння переноситься в площину відшкодування [176, С.54].

Власник джерела підвищеної небезпеки обирає варіант поведінки, за небажані наслідки якої він буде нести відповідальність, навіть за відсутності вини, оскільки він не зобов'язаний вживати будь-яких особливих заходів, які виходять за (звичайні) правила [23, С.175]. У зв'язку з цим В. А. Ойгензихт справедливо зауважує, що в зазначених висловлюваннях немає суперечності, оскільки діяльність втілюється в конкретних діях, вибір поведінки при яких включає в себе вибірковість конкретної поведінки. Так при експлуатації джерела підвищеної небезпеки обираються й численні варіанти конкретної поведінки: швидкість, момент обгону сусіднього транспорту, їзда в певну погоду, конкретною дорогою, в обстановці активного руху тощо. Вибір цієї особливої, не завжди підконтрольної людині діяльності й конкретних дій не виключає випадковостей. Поряд із визнанням вагомості міркувань, які покладені в основу суб'єктивної конструкції ризику, М. С. Гринберг стверджує, що застосування джерел підвищеної небезпеки (діяльність в умовах невизначеності) не є результатом вибору, оскільки він не вільний в силу відсутності альтернативи їх використання [47, С.72]. У зв'язку з наведеним В. А. Ойгензихт обґрунтовано вважає, що й у застосуванні цієї діяльності, і в її здійсненні, і в конкретних діях із використання зазначених джерел існують і ситуація вибору, і свобода вибору [121, С. 143].

Дослідження позицій авторів дають можливість на підставі аналізу зробити висновок щодо існування ризиків у договорі перевезення пасажирів таксі. Ризики об'єктивного характеру, по суті, є можливостями настання обставин непереборної сили, за настання та дію яких перевізник відповідальності не несе [137, С.169].

Ризики суб'єктивного характеру, тобто ті, які залежать певною мірою від волі сторони, потенційно входять у коло ризиків, щодо яких існує суб'єктивний обов'язок перевізника щодо їх недопущення. Іншими словами, передбачення цих ризиків входить у коло його обов'язків.

Таким чином, можна стверджувати, що в коло обов'язків перевізника входить ризик щодо гарантування безпеки життя та здоров'я пасажира в про-

цесі його перевезення, в основному шляхом уникнення дій, обставин, що мають об'єктивну можливість суттєво понизити ступінь безпеки або, іншими словами, шляхом пониження ступеня ризику. Щодо інших видів ризиків, не пов'язаних із життям та здоров'ям пасажирів, у тому числі ризик невиконання договору як перевізником, так і пасажиром, вони покриваються колом їх взаємних прав та обов'язків.

Так до основних обов'язків перевізника відповідно до п. 145 Правил належать: вживати заходів до забезпечення безпечної, зручної поїздки пасажирів і зберігання та (або) доставки багажу згідно з договором перевезення і розкладом руху; утримувати транспортні засоби в належному технічному та санітарному стані, забезпечувати їх своєчасну подачу для посадки пасажирів і відправлення; здійснювати перевезення пасажирів із використанням сертифікованих транспортних засобів відповідного типу, на які оформлені документи згідно із законодавством; здійснювати перевезення пасажирів із квитками і пасажирів, яким згідно із законодавством надано пільги щодо плати за проїзд; надавати пасажиром достовірну і своєчасну інформацію про найменування зупинок, можливі пересадки, розмір плати за проїзд тощо; компенсувати шкоду, заподіяну здоров'ю та майну пасажирів.

Поряд із цим п. 147 Правил передбачає також і обов'язки водія автобуса, який є виконавцем договору перевезення: дотримуватися визначеного маршруту та розкладу руху автобуса; зупиняти автобус під час виконання рейсу, у режимі маршрутного таксі, для посадки на вимогу в місцях зупинки громадського транспорту, а також в інших місцях, але не ближче ніж за 100 м від місця зупинки громадського транспорту, якщо це не суперечить Правилам дорожнього руху; зупиняти автобус для посадки та висадки пасажирів на відстані не більше ніж 0,5 м від краю проїзної частини дороги; бути охайно одягненим, чемно поводитися з пасажиром; оголошувати найменування і тривалість зупинки; продавати квитки пасажиром до початку руху автобуса в передбачених законодавством випадках; забезпечити в разі відставання па-

сажира від автобуса на шляху прямування збереження його ручної поклажі, багажу.

Правила передбачають інший, дещо відмінний перелік обов'язків водія таксі, що також указує на специфічність та самостійність договору перевезення пасажирів таксі індивідуального перевезення.

Так, відповідно до п. 150 Правил, водій таксі зобов'язаний: здійснювати посадку пасажирів на стоянці в порядку черги, надавати право позачергового користування таксі згідно із законодавством; відчиняти двері таксі, відкривати багажник та перевіряти його закриття під час посадки пасажирів; повідомляти пасажиром про розмір оплати проїзду, показання таксометра на початку і в кінці поїздки та роз'яснювати порядок користування таксі; здійснювати перевезення до пункту призначення за визначеним пасажиром маршрутом або найкоротшим шляхом за згодою пасажиром; дотримуватися визначеного законодавством режиму праці та відпочинку; бути ввічливим і уважним до пасажирів; отримувати згоду пасажиром на запропонування іншим особам здійснити поїздки; вживати заходів для своєчасної доставки пасажирів до місця призначення в разі виходу транспортного засобу з ладу (зупинити попутне таксі, викликати таксі по телефону тощо); допомогти пасажирові укласти багаж; видати на вимогу пасажиром чек для оплати транспортної послуги; виконувати договірні зобов'язання щодо подачі автомобіля, доставки пасажиром, умов та розміру оплати.

Класифікуючи обов'язки перевізника, умовно їх можна розділити на три групи: обов'язки, пов'язані із забезпеченням просторового переміщення пасажиром; обов'язки, пов'язані із гарантуванням безпеки перевезення; обов'язки, пов'язані з наданням пасажирові певного комплексу зручностей і додаткових послуг.

Основними правами перевізника, що здійснює перевезення пасажирів у режимі маршрутного таксі, є: скасовувати рейси транспортних засобів у разі виникнення обставин, які він не міг передбачити та виникненню яких не міг запобігти, з поверненням пасажиром (або замовнику послуг) коштів, сплаче-

них ними за перевезення; обмежувати або припиняти перевезення в разі стихійного лиха, епідемії, епізоотії або іншої надзвичайної ситуації; припиняти рух транспортних засобів у разі виникнення загрози життю та здоров'ю пасажирів; брати участь у конкурсах на перевезення пасажирів на маршрутах; подавати замовникам регулярних перевезень пропозиції щодо підвищення рівня організації обслуговування пасажирів; надавати пасажирам пільги щодо оплати послуг із перевезення; пропонувати пасажирам додаткові послуги.

Водію таксі п. 153 Правил надає право відмовити в поїзді пасажиру, який перебуває в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, порушує громадський порядок, має при собі речі, заборонені для перевезення, може забруднити салон автомобіля; вимагати від перевізника створення умов для безпечної роботи на маршруті, дотримання режиму праці та відпочинку водіїв.

Здавалось би на перший погляд цілком правильна та логічна норма, проте тут же постає питання щодо об'єктивності визначення стану сп'яніння пасажира, якому відмовляється в перевезенні. Річ у тому, що фактично водій таксі може неправомірно відмовити пасажиру, пославшись на те, що «йому здається, що пасажир перебуває в стані сп'яніння». Напевно, ця норма потребує свого уточнення, адже лише факт перебування особи в нетверезому стані не повинен бути підставою в обмеженні її дієздатності.

Пасажиру таксі надано п. 156 Правил такі права: на високоякісне та безпечне перевезення; вибирати на свій розсуд будь-яке таксі, що перебуває на стоянці; вимагати від водія: проведення розрахунку згідно з показаннями таксометра та видачі йому чека; здійснення перевезення без підсадки інших пасажирів; здійснення перевезення найкоротшим шляхом; визначати шлях прямування до пункту призначення; перевозити на руках дитину дошкільного віку на задньому сидінні; звертатися до перевізника та інших організацій з вимогою роз'яснити порядок надання транспортних послуг і їх оплати; на компенсацію заподіяної шкоди.

Не є логічно аргументованим право пасажирів таксі перевозити на руках дитину дошкільного віку на задньому сидінні. Чому саме норма дає право перевезення на руках, адже Правилами дорожнього руху не заборонено перевезення пасажирів дошкільного віку з наданням окремого місця. Якщо мова йде про займане місце, то є протиріччя з кількістю пасажирів, яку можна перевозити відповідно до Правил дорожнього руху. Уважаємо, що таке право пасажирів межує із гарантуванням безпеки перевезення дитини, а тому повинне корелюватися із закріпленням відповідного обов'язку водія таксі [27, С.312].

Пасажир автобуса (у тому числі який здійснює перевезення в режимі маршрутного таксі) має право (п. 159 Правил): перевозити безоплатно одну одиницю багажу в разі поїздки на маршруті міського або приміського сполучення за умови, що його розміри не перевищують 100x50x30 см, вагою до 20 кг; безоплатно перевозити ручну поклажу в кількості не більш як дві одиниці; безоплатно перевозити з собою одну дитину віком до шести років без права зайняття нею окремого місця; на компенсацію заподіяної шкоди.

Наведене надає підстави зробити висновок щодо можливості диференціації обов'язків перевізника в договорі перевезення пасажирів таксі за способом правового регулювання на дві групи. По-перше, це обов'язки, які позитивним чином не регулюються, але впливають із передбачених законодавством прав пасажирів і представляють собою обов'язки із забезпечення зазначених прав; по-друге, це обов'язки перевізника, установлені і регламентовані безпосередньо транспортним законодавством [27, С.305].

Пропонуємо розділ прав і обов'язків водія таксі доповнити пунктом такого змісту: водій таксі та легкового автомобіля на замовлення крім прав, установлених Законом України «Про автомобільний транспорт», має право на примусову доставку пасажирів, який відмовляється розраховуватись за послуги згідно з оголошеним тарифом та показниками таксометра, або іншим чином порушує громадський порядок, до найближчого органу внутрішніх справ [114, С.21].

Пояснюємо це тим, що водій таксі не має жодних важелів впливу на некоректного клієнта. Оскільки, не будучи працівником міліції, не має права затримати пасажирів, а самовільна, не підкріплена в законодавчо-нормативній базі, примусова доставка в райвідділ міліції може бути трактована як незаконне затримання одного громадянина іншим, тобто як незаконне позбавлення волі, що може бути оскаржене таким пасажиром із відповідними наслідками для водія таксі.

Суттєвою умовою договору є ціна, тобто вартість перевезення. Відповідно до Методичних рекомендацій визначення рівня тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 25 червня 2003 р. №461 [107], тарифи повинні забезпечувати пасажирському перевізнику відшкодування витрат, пов'язаних із перевезеннями пасажирів автобусами на маршрутах загального користування, одержання прибутку й створення фонду для відновлення та розширення виробництва (оновлення та поповнення транспортних засобів, утримання, розширення чи створення виробничої бази тощо).

У ст. 44 ГК визначається, що підприємництво здійснюється на основі самостійного формування підприємцем програми діяльності, вибору постачальників і споживачів продукції, установлення цін на продукцію та послуги відповідно до закону. Таким законом є Закон України «Про ціни та ціноутворення» [160], статтею 4 якого до повноважень Кабінету Міністрів України в галузі ціноутворення віднесено визначення переліку продукції, товарів і послуг, державних фіксованих та регульованих цін і тарифів, які затверджуються відповідними органами державного управління, визначення повноважень органів державного управління в галузі встановлення і застосування цін (тарифів), а також із контролю за цінами (тарифами). Кабінет Міністрів України Постановою від 25 грудня 1996 р. №1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» [142] установив (п. 13): «Рада міністрів Автономної Республіки Крим, обласні, Київська і Севастопольська міські державні адмініст-

рації, виконавчі органи Львівської та Криворізької міських рад регулюють (встановлюють) тарифи на перевезення пасажирів і вартість проїзних квитків у міському пасажирському транспорті: метрополітені, автобусі, трамваї, троллейбусі (який працює в звичайному режимі руху)».

Отже, Кабінет Міністрів України уповноважив органи влади встановлювати (регулювати) тарифи на міські автобусні перевезення тільки у звичайному режимі руху. Якщо ж автобус працює в експресному чи маршрутному таксі режимах руху, то тарифи на перевезення пасажирів установлюють підприємці – власники транспортних засобів.

Але потрібно зважати на те, що в процесі входження пасажирського автомобільного транспорту в ринок відбулися суттєві деформації структури пасажирських перевезень. На маршрутах почали використовуватися автобуси особливо малого та малого класів, рідко можна зустріти автобуси підвищеної кількості місць для пасажирів, безпідставно значно поширилися перевезення автобусами в режимі маршрутного таксі за рахунок різкого скорочення або повного ігнорування автобусних перевезень у звичайному режимі руху. Через це, на наш погляд, доцільно вернутися до ст. 35 Закону України «Про автомобільний транспорт» у редакції 2001 р., якою визначено таке: «внутрішні перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування здійснюються у звичайному (основний вид перевезень) і експресному режимах руху та у режимі маршрутного таксі (додаткові види перевезень)».

Міськвиконками спочатку можуть належним чином організувати основний вид перевезень у звичайному режимі руху автобусів і доповнити його перевезеннями підвищеного комфорту, тобто в експресному чи маршрутному таксі режимах руху автобусів.

Нерідко міськвиконками посилаються на ст. 28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» щодо регулювання (встановлення) тарифів. Згідно з п. 2 цієї статті до відання виконавчих органів сільських, селищних, міських рад належить установлення в порядку і межах, визначених законодавством, тарифів щодо оплати транспортних та інших послуг, які нада-

ються підприємствами та організаціями комунальної власності; погодження цих питань із підприємствами, установами та організаціями, які не належать до комунальної власності.

Ознайомлення із законодавством не встановило нормативного акта, який визначає «порядок і межі» встановлення виконавчими органами сільських, селищних і міських рад тарифів на оплату транспортних послуг, які надаються підприємствами комунальної власності, а також не вдалося знайти «установленого порядку» погодження тарифів із транспортними підприємствами, які не належать до комунальної власності.

Чинне законодавство не дозволяє органам міської влади прямо впливати на ціноутворення при формуванні тарифів, проте при проведенні конкурсів і при видачі відповідної ліцензії передбачається укладення договорів, за умовами яких чітко виписані норми як ціни, так і якості перевезення [53].

Умова ціни за договором перевезення пасажирів таксі є досить важливою. Проблемність питання зумовлена публічністю договору (про приєднання), відповідно до якого пасажирів не мають впливу на формування ціни при укладанні договору. Оскільки питання перебуває в соціальній площині, органи влади намагаються здійснювати вплив на тарифну політику перевізників. Проте це часто призводить до порушення принципу свободи підприємництва перевізників, що нерідко ставить їх у скрутний матеріальний стан, а з іншого боку – пасажирів часто стикаються із ситуацією «нефіксованої» ціни, при якій є доволі проблемним формування бюджету пасажирів.

Щодо вартості перевезення пасажирів таксі варто зазначити, що багато суб'єктів, які надають такі послуги, використовують не політику ціни кілометру перевезення пасажирів у просторі, а визначають вартість проїзду за допомогою спеціальної комп'ютерної програми, в яку закладені тарифи і відстані між вулицями. Відомо, що тарифна сітка застосовується майже половиною столичних фірм, які приймають замовлення на легкові таксі. Застосування тарифної сітки виключає необхідність застосування таксометра, що є

порушенням вимог Закону України «Про автомобільний транспорт» і Ліцензійних умов [30, С.35].

Досить буденним є питання чайових. Попри те, що в законодавстві «чайові» не закріплено, їх традиційно дають клієнти та приймають особи, які надають певні послуги. Звичайно, що чайові є проявом доброї волі клієнта.

Законодавство України про захист прав споживачів забороняє дії з боку осіб, які надають послугу, що полягають в отриманні «чайових». Споживач повинен знати ціну послуги (або, принаймні, бути усвідомленим про встановлений розмір чайових), на яку він погоджується, що відповідає вимогам ст. 638 ЦК України.

Наступною суттєвою умовою договору перевезення пасажирів таксі є його страхування від нещасних випадків, які спричиняють шкоду життю та здоров'ю особи. ЦК в ст. 927 містить лише відсильну норму, відповідно до якої страхування пасажирів проводиться відповідно до закону. Законом України «Про страхування» [157] передбачено два види страхування: добровільне та обов'язкове (п. 6 ст. 7). Проте, на нашу думку, пропонована умова є настільки ваговою щодо забезпечення інтересів пасажирів, що повинна бути закріплена у відповідній статті ЦК України.

Закріплення механізму страхування пасажирів лише в підзаконних актах, а не на рівні законів, є необґрунтованим, оскільки може бути зміненим чи, навіть, «фактично» скасованим через відсутність механізму за простим підписом міністра, що в умовах розбудови громадянського суспільства із чіткою орієнтацією приватноправових засад на людину не є допустимим.

На підтвердження наводимо таке. Наразі затверджено та діє наказ Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва і Міністерства транспорту України від 18.12.2003 № 136/985, яким затверджено Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з надання послуг із перевезення пасажирів та їхнього багажу на таксі.

Відповідно до нього (п. 2.3.2) суб'єкти господарської діяльності, що надають послуги з внутрішніх перевезень пасажирів та їхнього багажу на таксі

згідно з отриманою ліцензією, повинні забезпечувати обов'язкове страхування на автомобільному транспорті, передбачене п. 6 ст. 7 Законом України «Про страхування» та постановами Кабінету Міністрів України від 14.08.1996 № 959 «Про затвердження Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті» [147] та від 28.09.1996 р. № 1175 «Про порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» [155].

Відповідно до Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 14.08.1996 р. № 959, застрахованими вважаються: пасажирів з моменту оголошення посадки в морське або річкове судно, поїзд, автобус або інший транспортний засіб до моменту завершення поїздки, проте дія постанови не поширюється на пасажирів: автомобільного і електротранспорту на міських маршрутах.

Виявляється, що вимога ст. 7 Закону України «Про страхування» щодо обов'язковості особистого страхування від нещасних випадків на транспорті фактично не діє. Вона має місце лише в тих містах, де органи місцевого самоврядування поставили вимогу щодо ліцензійних вимог для надання певних видів послуг (перевезення таксі). Проте й у таких населених пунктах перевізники уникають непотрібних їм витрат на страхування пасажирів від нещасних випадків шляхом укладання короткострокових договорів страхування зі страховиками. Із припиненням дії цих договорів, пасажирів є незастрахованими.

Зазначене дозволяє зробити висновок щодо необхідності включення норми про обов'язкове страхування пасажирів на транспорті від нещасних випадків до ЦК, а встановлення механізму страхування – у відповідних законах, а не підзаконних актах.

З урахуванням вищезазначеного пропонуємо щодо страхування пасажирів при перевезенні їх таксі поширити дію механізму вказаного вище По-

ложення на внутрішні перевезення таксі, які здійснюють перевезення пасажирів у режимі маршрутного таксі.

Слід закріпити, що кожен пасажир є застрахованим з моменту придбання квитка, який одночасно є страховим полісом, про що зазначається на зворотному боці квитка. У страховому полісі варто зазначати: вид обов'язкового страхування; найменування, адреса, телефон страховика; розміри страхового платежу та страхової суми.

У результаті пасажирів, які мають квиток, матимуть докази свого страхування, що буде дисциплінувати як самих пасажирів, так і водіїв на отримання-видачу квитків-полісів, оскільки ст. 981 ЦК України закріплює, що в разі недодержання письмової форми договору страхування договір є нікчемним.

### **Висновки до розділу 3**

1. Договір перевезення пасажирів є консенсуальним, двостороннім, відплатним, публічним договором та договором про приєднання.

2. ЦК надає лише загальне визначення договору перевезення пасажирів. Транспортні статuti, будучи спеціальними нормами, не містять чітких дефініцій договору перевезення пасажирів таксі.

3. Пропонується авторське визначення договору перевезення пасажирів маршрутним таксі як домовленості, за якою перевізник, який уклав відповідний договір із замовником маршруту, в особі органів місцевого самоврядування, зобов'язується надати пасажирові, яким є фізична особа, транспортну послугу безпечним транспортним засобом, яка полягає в переміщенні перевізником пасажирів в просторі за відповідним маршрутом, з можливістю припинення перевезення пасажиром «на вимогу» в місці, не забороненому Правилами дорожнього руху, із наданням пасажирові встановленого (сертифікова-

ного) рівня комфорту та безпеки, а пасажир зобов'язаний оплатити вартість проїзду та утриматись від порушень прав інших осіб.

4. Пропонується авторське визначення договору індивідуального перевезення пасажирів таксі як домовленості, згідно з якою перевізник (ліцензований як перевізник таксі з певним рівнем сертифікації транспортного засобу) повинен надати пасажирові, яким є фізична особа (із належними їй особистими немайновими та майновими правами), транспортну послугу безпечним транспортним засобом, із відповідним рівнем сертифікованого комфорту та безпеки, яка полягає в переміщенні перевізником пасажирів в просторі до місця призначення, а пасажир зобов'язаний оплатити вартість проїзду.

5. Предметом договору перевезення пасажирів таксі є дії перевізника по наданню послуг перевезення.

6. Сторонами договору перевезення пасажирів таксі є перевізник і пасажир – фізична особа, що має бути закріплено на рівні транспортного кодексу. Пасажирським перевізником є суб'єкт підприємницької діяльності, який відповідно до законодавства та одержаної ліцензії надає транспортні послуги.

7. Договір перевезення пасажирів таксі слід уважати укладеним із моменту посадки пасажирів в транспортний засіб, що варто закріпити у відповідних статтях ЦК.

8. Форма договору перевезення пасажирів таксі є усною. Квиток є доказом укладання договору і не є письмовою формою договору.

9. Договір перевезення пасажирів таксі є договором про приєднання, що зумовлює неможливість пасажирів впливати на формування умов договору.

10. При індивідуальних перевезеннях пасажирів таксі найбільш повно виражається принцип свободи договору, оскільки пасажир має можливість обирати перевізника, комфортність транспортного засобу, маршрут чи пункт призначення та вартість проїзду.

11. Зобов'язання перевізників обслуговувати пільгові категорії громадян є такими, що суперечать принципу свободи підприємництва.

12. За своєю природою правовідносини між інформаційно-диспетчерською службою та перевізником мають характер комісії.

13. Замовник маршруту в особі органів місцевого самоврядування встановлює імперативні стандарти функціонування, здійснення цивільних перевізних правовідносин, а фактично обмеження, заборони та зобов'язання щодо виконання обов'язків перевізника в приватноправових відносинах, пов'язаних із перевезеннями пасажирів таксі в певному населеному пункті.

14. Перевезення дітей не є особливим, позадоговірним зобов'язанням перевізника. Неповнолітні здійснюють поїздку за самостійним договором перевезення, укладеним від їхнього імені та в їхніх інтересах їхніми законними представниками.

15. Якщо неповнолітній самостійно здійснює поїздку без супроводу дорослих, то укладення договору перевезення необхідно розглядати, виходячи із загальних правил ЦК України про допустимість укладення правочинів із неповнолітніми.

16. Умова про страхування пасажирів повинна бути закріплена у відповідній статті ЦК України.

17. Констатуємо факт, що «Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті» не поширюється на маршрутні перевезення таксі. Пропонуємо поширити дію механізму відповідного Положення на всі перевезення таксі.

## РОЗДІЛ 4

### НАСЛІДКИ ПОРУШЕННЯ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ ІЗ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ТАКСІ

#### 4.1. Порухення зобов'язань з перевезення та їх типологія

Аналіз скарг щодо надання послуг таксі свідчить про наявність значної кількості порушень, які мають місце при виконанні договору перевезення пасажирів таксі.

Незважаючи на повноту і різнобічність доктринального висвітлення загальних питань відповідальності транспортних організацій, у вітчизняній юридичній літературі утворився вакуум у сфері вивчення проблеми вужчого характеру, а саме відповідальності перевізника за договором перевезення пасажирів таксі. Окрім цього, у питаннях відповідальності, що мають загальний для різних транспортних договорів характер, до цих пір залишаються багато спірних моментів, що вимагають свого вирішення.

Актуальність і недостатня опрацьованість указаної вище проблематики зумовили мету і завдання наукового дослідження питання відповідальності перевізників, що здійснюють перевезення пасажирів таксі. Його розкриття пов'язане з певними труднощами. Головна з них – майже повна відсутність досліджень щодо аналізованого питання. Автори, на жаль, завжди обходили питання відповідальності та типології порушень зобов'язань перевезення пасажирів, не говорячи вже про перевезення пасажирів таксі.

Питання не досліджується і не розкривається навіть у вузькому і узагальненому вигляді в підручниках із цивільного права для студентів юридичних факультетів. Відсутнє дослідження пропонованого питання і в досить новому підручнику (академічного курсу) з транспортного права України за редакцією І. В. Булгакової та О. В. Клепікової [24, С. 402].

Проблема, як ми вже наголошували, полягає в такому. У нормативних актах практично відсутнє регулювання відповідальності за порушення договору перевезення пасажирів таксі, а вони є як загальними (наприклад брутальне поведіння водія, аморальна поведінка пасажирів, паління в салоні і т. ін., які межують із порушеннями громадського порядку), так і спеціальними (водій проїхав зупинку на вимогу, запізнюється в доставці пасажирів і т. ін.).

У ст. 920 ЦК передбачено, що відповідальність за зобов'язаннями із договору перевезення встановлюється за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено кодексом, законами, транспортними кодексами (статутами). Ситуацію домовленості пасажирів та водія таксі про його підвищену відповідальність важко й уявити. Але навіть у такому випадку перевізник елементарно не погодиться про прийняття на себе умов підвищеної відповідальності, та й узгодження цих умов в усній формі має невелику доказову силу [166, С. 42]. Єдиним виходом забезпечити захист прав пасажирів – нормативне імперативне закріплення відповідальності сторін за договором перевезення пасажирів таксі.

Нонсенс полягає в тому, що норми в спеціальному транспортному законодавстві, присвячені відповідальності за порушення умов договору перевезення пасажирів таксі, практично відсутні, що не на користь пасажирів.

Диспозитивне договірне регулювання сторонами питань відповідальності важко й уявити, оскільки практично всі договори перевезення пасажирів таксі є публічними договорами про приєднання, що спричиняє відповідні наслідки. Можна було б говорити про відповідальність у договорі індивідуального перевезення таксі, але навряд чи й це можливо, тим більше і через відсутність письмової форми договору, формалізації умов щодо відповідальності, а як так, то й можливості доказування існування специфічних умов відповідальності.

Тож і маємо, що де-юре ЦК надає сторонам можливість установити відповідальність, що не є можливим, а урегульованість транспортним статутом де-факто є відсутньою. Але формально невиконання або неналежне ви-

конання зобов'язань за договором перевезення пасажирів спричиняє для відповідних сторін договору перевезення пасажирів, що допустили порушення договору, застосування відповідальності, установлені ЦК, транспортними статутами і кодексами, а також угодою сторін [27, С. 319].

При аналізі норм ЦК України та РФ [80, С. 345], що стосуються відповідальності сторін за порушення договору перевезення пасажирів, ст. 920 ЦК України, на перший погляд, не містить суттєвих відмінностей від російської норми. Так, відповідно до неї, у разі порушення зобов'язань, що випливають із договору перевезення, сторони несуть відповідальність, установлену за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено кодексом, іншими законами, транспортними кодексами (статутами).

Проте в законодавстві України виявляються прогалини, не видимі на перший погляд, але такі, що потребують їх усунення. Так, відповідно до ст. 793 ЦК РФ, будь-які угоди транспортних організацій з пасажирів про обмеження або усунення встановленої законом відповідальності перевізника недійсні, за винятком випадків, коли можливість таких угод при перевезеннях передбачена транспортними статутами і кодексами.

Тобто законодавство України, у тому числі ЦК, Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, не містять норм щодо заборони обмеження відповідальності перевізників, яка де-факто і так має обмежений характер.

Подібну норму знаходимо лише в п. 127 Статуту автомобільного транспорту УРСР (України), згідно з якою будь-які угоди автотранспортних підприємств і організацій із вантажовідправниками, вантажоодержувачами і пасажирів, а також із громадянами, які користуються автомобілями на умовах прокату, що мають на меті змінити відповідальність або звільнити від відповідальності, покладеної на автотранспортні підприємства та організації, вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів, а також на громадян, які користуються автомобілями на умовах прокату, вважаються недійсними і

будь-які відмітки про це в шляхових листах, товарно-транспортних та інших документах, не передбачені цим статутом або правилами, не мають сили.

Певна проблемність ситуації виявляється й у тому, що за наявності на перший погляд нормативної регламентації відповідальності перевізника вона фактично відсутня. В. В. Вітрянський вказує на характерну ознаку відповідальності перевізника за невиконання чи неналежне виконання зобов'язань, які виникають із договору перевезення пасажирів таксі, а саме на обмежений характер такої відповідальності [27, С. 320]. Цивільний кодекс України містить норми щодо відповідальності перевізника за втрату та пошкодження багажу (ст. 924 ЦК); за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів (ст. 928 ЦК); за затримку у відправленні транспортного засобу, що перевозить пасажирів, або запізнення в прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення у вигляді сплати перевізником пасажирів штрафу в розмірі, установленому за домовленістю сторін, транспортними кодексами (статутами), якщо перевізник не доведе, що ці порушення сталися внаслідок непереборної сили, усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, або інших обставин, які не залежали від перевізника (ст. 922 ЦК).

Аналіз нормативних актів свідчить, що відповідальність за затримку в доставлянні пасажирів до місця призначення фактично відсутня, оскільки за умови договору перевезення пасажирів як договору про приєднання, домовитися про відповідальність перевізника є справою нереальною, а зазначені акти, включаючи Статут автомобільного транспорту України, взагалі не містять норм щодо відповідальності пасажирського перевізника (окрім статей 922, 924, 928 ЦК, про які згадувалося раніше), не говорячи вже про перевізника, який здійснює перевезення пасажирів таксі [67, С. 34].

Можливо стверджувати, що фактично діє норма ч. 3 ст. 922 ЦК, згідно з якою в разі, якщо поїздка пасажирів з пункту пересадки не відбулася внаслідок запізнення транспортного засобу, який доставив його у цей пункт, перевізник зобов'язаний відшкодувати пасажирів завдані збитки.

Так, відповідно до рішення Хортицького районного суду м. Запоріжжя, за матеріалами справи № 2-2030/06 від 12.09.2006 р., було частково задоволено позов і стягнуто з відповідача (перевізника) відшкодування заподіяної моральної шкоди 600,00 грн. [178].

Позовні вимоги обґрунтовувалися тим, що перевізник зі значним запізненням виконав замовлення пасажира на подачу транспортного засобу. Відповідно до п. 103 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, якщо замовлення послуги перевезення на таксі прийнято не пізніше ніж за 30 хвилин до визначеного часу його виконання, і суб'єкт господарювання не має можливості забезпечити виконання замовлення, він зобов'язаний попередити про це замовника послуги не пізніше ніж за 30 хвилин до визначеного часу подачі транспортного засобу, а в разі, коли час від прийняття замовлення становить менш як 30 хвилин, – негайно.

Позивачка через запізнення на 1 годину подачі транспортного засобу була позбавлена можливості своєчасно потрапити на потяг за маршрутом Київ-Сімферополь зі станції Запоріжжя-Пасажирський, унаслідок чого очікувала всю ніч на вокзалі іншого поїзда, і внаслідок спізнилася попри очікуване прибуття до міста Сімферополя 31 грудня, лише 1 січня, тим самим не відсвяткувала Новий рік разом зі своєю сім'єю.

Суд позов задовольнив, посилаючись на ст. 24 Закону України «Про захист прав споживачів» [149], статті 910, 1167 ЦК України, зазначивши, що знаходить вимоги позивача про відшкодування моральної шкоди обґрунтованими частково, оскільки відповідач не виконав належним чином взяті на себе зобов'язання відносно надання послуг пасажиру при його перевезенні, чим порушив його права як споживача і завдав цими діями моральних страждань.

Таким чином, формально щодо договору перевезення пасажира не допускаються ніякі угоди між перевізником і пасажирами про обмеження або усунення встановленої законом відповідальності перевізника. Така формула, в принципі, не виключає угод, направлених на обмеження або усунення передбаченої законом відповідальності пасажира, а також на посилення відпо-

відальності перевізника. Хоча значна кількість порушень не описана в нормативних актах крізь призму встановленої за них відповідальності.

Щодо можливості укласти з перевізником угоду про підвищення його відповідальності за перевезення пасажирів пропонується норма уявляється чисто гіпотетичною. Із цього приводу, наприклад, Г. П. Савічев стверджував, що підвищення меж відповідальності повітряного перевізника, але не пасажирів, допускається досягши угоди між перевізником і пасажиром [166, С.42]. Проте важко собі уявити ситуацію, коли перевізник погоджується прийняти на себе вищу, ніж це передбачено законодавством, відповідальність [27, С. 320]. А особливо, якщо вона законодавчими актами не передбачена. Імовірно, це можливо лише при достатньо сильній конкуренції на ринку транспортних послуг.

Погоджуючись із Г. П. Савічевим, додамо, що договір перевезення пасажирів є за характером діяльності перевізника публічним договором (ст. 633 ЦК), а за способом його укладання належить до договорів приєднання (ст. 634 ЦК). Тому відносно такого договору всяка угода між перевізником і пасажиром, зокрема про підвищення меж відповідальності перевізника, означає лише те, що в стандартні умови договору перевезення пасажирів, які зазвичай поміщаються у вигляді окремого тексту на проїзному документі (квитку), повинні бути включені додаткові умови про підвищення відповідальності перевізника, що мають поширюватися на всякого пасажирів, який купує квиток. Уявити собі подібне в реальних умовах, дійсно, можна лише при вельми «багатій фантазії». Тому навряд чи припускається можливим стверджувати з достатнім ступенем посилення на праці відомих цивілістів, наприклад І. С. Канзафарової, про міри договірної відповідальності в договорі перевезення пасажирів таксі [68, С.15].

Аналіз окремих положень її робіт надає підстави для застосування до відповідальності за договором перевезення пасажирів таксі загальних положень про цивільно-правову відповідальність і пропозицій щодо визначення

особливостей функціонування цивільно-правової відповідальності як системи через категорію «правовий режим».

Автор визначає, що за формою вираження можна відокремити законний і договірний режими цивільно-правової відповідальності [70, С.20].

У свою чергу, вона поділяє законний режим на загальний і спеціальний. Загальний законний режим діє стосовно всіх випадків відповідальності, крім тих, для яких передбачено спеціальні режими. Оскільки цивільне право регулює широке коло відносин, які мають свою специфіку, загальний законний режим цивільно-правової відповідальності, залежно від особливостей прав, що порушуються, може бути розподілений на: 1) режим відповідальності за порушення договірних зобов'язань; 2) режим відповідальності за завдану майнову шкоду; 3) режим відповідальності за завдану немайнову (моральну) шкоду. Спеціальний законний режим встановлюється, коли законодавець з тих чи інших причин виключає певні випадки відповідальності з-під дії загального режиму. Метою встановлення спеціального законного режиму може бути обмеження розміру відповідальності, що має місце в договорі перевезення пасажирів таксі [27, С. 312].

Крім того, надається характеристика договірному режиму цивільно-правової відповідальності. Зокрема зазначається, що встановлення в договорі певних правил щодо цивільно-правової відповідальності сторін, відмінних від відповідних загальних положень цивільного законодавства, є актом саморегуляції, однією із диспозитивних дій, яка може здійснюватись лише в межах, визначених законом. Цивільне законодавство України закріплює можливість застосування договірному режиму відповідальності за порушення договірних зобов'язань [70, С.21].

При цьому слід зазначити, що нами в характеристиці договору перевезення пасажирів таксі, його місця (типізації) в системі договорів наводилось визначення його ознак як договору публічного, про приєднання. Відповідна сутність договору не дає підстав для встановлення договірної відповідальності, узгодження її умов із боку пасажирів. Тому вважаємо, що регулювання

цивільно-правової відповідальності, окрім допущення сторонами можливості саморегуляції підвищеної відповідальності перевізника, повинне мати законну основу, а саме закріплене у відповідних нормах ЦК.

Підсумовуючи питання типології порушень із зобов'язань по перевезеннях пасажирів, варто зазначити, що порушення, описані в актах цивільного законодавства, не містять опису всіх можливих видів порушень договору. Як ми вже зазначали, договірне (сторонами) регулювання відповідальності з перевезень пасажирів таксі у договорах про приєднання, якими є практично всі пасажирські перевезення таксі (окрім перевезення пасажирів авто на замовлення – не маються на увазі таксі), навряд чи можливе.

Тому варто дослідити окремі види існуючих порушень і запропонувати моделі можливого нормативного врегулювання відповідальності за досліджуваними зобов'язаннями. Це є предметом нашого дослідження в наступному підрозділі.

#### **4.2. Відповідальність сторін за порушення зобов'язань**

Характерною ознакою відповідальності за невиконання або неналежне виконання зобов'язань, що впливають із порушень зобов'язань за договором перевезення пасажирів таксі, є її обмежений характер. Як відомо, за окремими видами зобов'язань і за зобов'язаннями, пов'язаними з певним родом діяльності, законом може бути обмежене право на повне відшкодування збитків (обмежена відповідальність). Ілюстрацією до сказаного можуть бути, наприклад, норми про відповідальність перевізника за втрату, недостачу і пошкодження багажу, максимальний розмір якої обмежений вартістю втраченого або пошкодженого багажу (ч. 2 ст. 924 ЦК).

Як приклад порушення прав пасажирів наведемо таку справу. Після зливи пасажир замовив таксі, але проїхавши певну відстань водій відмовився його везти далі, оскільки на дорозі були великі калюжі і він вважав, що може

не проїхати і забруднить автомобіль. Водій висадив пасажирів з автомобіля силоміць. На доводи пасажирів, що дорога має тверде покриття і не обмежує можливість проїзду, не реагував.

Інша характерна межа відповідальності за порушення договору перевезення пасажирів полягає в специфіці підстав і умов такої відповідальності, а також особливо обставин, що визнаються підставами звільнення перевізника від відповідальності за невиконання або неналежне виконання зобов'язань, що випливають із договору перевезення пасажирів.

Як відомо, загальним правилом застосування цивільно-правової відповідальності є відповідальність боржника за наявності його вини. При цьому відповідно до умов ст. 614 ЦК боржник визнається невинним, якщо при тому ступені дбайливості і обачності, яка від нього була потрібна за характером зобов'язання і умовам обороту, він прийняв всі заходи для належного виконання зобов'язань. Разом із тим відповідальність за порушення зобов'язань при здійсненні боржником підприємницької діяльності будується на інших засадах: якщо інше не передбачене законом або договором, боржник несе відповідальність, якщо не доведе, що належного виконання такого зобов'язання виявилось неможливим унаслідок непереборної сили, тобто надзвичайних і невідворотних за даних умов обставин (ст. 617 ЦК).

Немає сумнівів, що зобов'язання перевізника за договором перевезення пасажирів пов'язане зі здійсненням ним підприємницької діяльності. Проте підставами звільнення від відповідальності за порушення вказаного договору можуть бути не тільки непереборна сила, але й інші обставини, які, разом із тим, не свідчать про винну відповідальність перевізника, а мають спеціальний характер.

Наприклад, як підстава звільнення перевізника від відповідальності за затримку відправлення пасажирів визнається необхідність усунення несправності транспортного засобу, що може загрожувати життю і здоров'ю пасажирів (хоча така несправність може мати місце і за обставин, пов'язаних із діяльністю самого перевізника); підставою звільнення перевізника від відпові-

дальності за незбереження багажу, що перевозиться, вважаються доведені перевізником обставини (що слугували причиною незбереження багажу), яким перевізник не міг запобігти і усунення яких від нього не залежало (ст. 922 ЦК).

Наукова доктрина і законодавство оперують поняттям непереборна сила, визначаючи надзвичайні і невідворотні події, вплив яких спричиняє неможливість виконання зобов'язання та слугує безумовною обставиною для звільнення боржника від майнової відповідальності за невиконання покладеного на нього обов'язку.

У підприємницькій діяльності, особливо в зарубіжних країнах, суб'єктами господарювання більш широко використовується інше визначення зазначених обставин – «форс-мажор», що походить від латинського *vis major*, під яким римляни розуміли дію стихійних сил природи, яку не можна ні передбачити, ні відвернути [123, С.175].

Як бачимо, сутність досліджуваного явища практично не змінилась. Проте подальше ускладнення суспільного буття та стрімкий розвиток науково-технічної сфери призводять до того, що уявлення про непереборну силу зазнає дедалі більших змін, обростаючи прив'язками до певних, надзвичайних за своїм характером, фактів соціальної дійсності чи проявів технічної діяльності людини.

У римському цивільному праві непереборна сила поруч із випадком (*casus*) розглядалась як обставина, що звільняла боржника від відповідальності за невиконання чи неналежне виконання зобов'язання. У силу існування зобов'язання, незалежно від того, у чому борг полягав, боржник у випадку існування обставин непереборної сили відповідальності не ніс [101, С.121].

Розрізняючи простий випадок і непереборну силу, римські юристи визначали останню як випадок невідворотний, якому неможливо протистояти [164, С.353]. Одночасно нездоланність відповідного лиха сприймалась римлянами як його об'єктивна ознака, оскільки непереборну силу ніяка людська сила відвернути не в змозі [131, С.285]. Однак непереборна сила як чинник,

що зумовлює звільнення боржника від відповідальності за невиконання договірною зобов'язання чи завдання шкоди, бралася до уваги тільки тоді, коли обставини справи не вказували ніякої вини боржника.

У більшості норм, що регулюють конкретні види зобов'язальних правовідносин, непереборна сила згадується окремо як виняткова обставина, що звільнює боржника від відповідальності за невиконання чи неналежне виконання зобов'язання. Сказане, наприклад, стосується відповідальності перевізника за затримку відправлення пасажирів та за втрату багажу.

У контексті проблематики, що розглядається, треба відзначити різнобій, який спостерігається в нормативному визначенні підстав звільнення від відповідальності, установлених для перевізників. Справа в тому, що ст. 924 ЦК передбачає звільнення перевізника від відповідальності за шкоду, заподіяну під час перевезення багажу, якщо буде доведено, що шкода настала внаслідок обставин (причин), яким перевізник не міг запобігти, а ст. 922 ЦК звільняє від відповідальності перевізника за затримку відправлення пасажирів, якщо порушення сталися внаслідок непереборної сили, усунення несправності транспортного засобу, яке загрожувало життю або здоров'ю пасажирів, або інших обставин, що не залежали від перевізника.

Зазначена непевність є й у ст. 13 Закону «Про транспорт», якою стосовно перевізників закріплено принцип відповідальності за вину. Подібне «різноголосся» в нормах однієї комплексної галузі законодавства є неприпустимим, оскільки абстрактне посилення на незалежні від особи причини рівною мірою відповідає сутності як випадку, так і непереборної сили.

Посилання на перешкоди, які перебувають поза контролем сторін (статті 922, 924 ЦК) спонукають замислитися над змістовною різницею між цими обставинами і непереборною силою. Адже перешкодою поза контролем сторін може бути визнана будь-яка дія третьої особи, якщо учасник угоди, що зіткнувся з такими діями, не в змозі подолати її за допомогою законних засобів [137, С.172].

Одна з основних особливостей відповідальності перевізника за невиконання і неналежне виконання договору перевезення пасажирів впливає з особливого правового статусу пасажирів, яким виступає громадянин (фізична особа). Як відомо, громадянин, що має намір замовити, придбати або особа, яка замовляє, набуває або використовує товари (роботи, послуги) виключно для особистих (побутових) потреб, не пов'язаних з отриманням прибутку, визнається споживачем, а відповідні відносини регулюються не тільки ЦК і транспортним законодавством, але й Законом України «Про захист прав споживачів».

У зв'язку із цим постає питання про правомірність обмеження відповідальності перевізника за невиконання або неналежне виконання зобов'язань, що впливають із договору перевезення пасажирів. Адже Закон України «Про захист прав споживачів» містить норму, згідно з якою збитки, заподіяні споживачеві, підлягають відшкодуванню в повній сумі понад неустойку, установлену законом або договором.

Проблема конкуренції окремих норм могла бути вирішена в судовому порядку, проте в Постанові Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду цивільних справ за позовами про захист прав споживачів» № 5 від 12.04.1996 р. [156] в п. 2 прямо закріплено, що дія закону поширюється на відносини з перевезень громадян. Пункт 3 закріплює, що суд має виходити як із норм закону і прийнятих згідно з ним актів законодавства, так і з відповідних норм ЦК України та іншого законодавства, що регулюють ті ж питання і не суперечать закону. Іншими словами, спеціальне транспортне законодавство діє в тій частині, в якій не суперечить Закону України «Про захист прав споживачів».

Інша проблема, пов'язана із застосуванням до відносин за договором перевезення пасажирів законодавства про захист прав споживачів, полягає у визначенні можливості компенсації пасажирів моральної шкоди, заподіяної йому в результаті невиконання або неналежного виконання договору перевезення пасажирів. У юридичній літературі висловлювалися положення про бе-

зумовне право пасажирів в разі порушення перевізником договору перевезення вимагати відшкодування моральної шкоди, про що у своїй роботі зазначає В. В. Вітрянський [27, С. 322].

Наприклад, О. Н. Садіков вважає, що пасажир, потерпілий у результаті затримки відправлення і прибуття транспортного засобу, має право звертатися до способів захисту, передбачених законом про захист прав споживачів, зокрема має право вимагати відшкодування йому на підставі ст. 22 закону заподіяних моральних збитків (запізнення на відправку до транспортного засобу – авіалайнера, поїзда і т. ін.) [168, С.406].

Такої ж думки дотримується В. В. Залеський, який зазначає, що пасажир виступає як споживач послуг транспорту і тому його відносини з транспортним підприємством регулюються не тільки транспортним законодавством, але й Законом «Про захист прав споживачів», який установив інший вид відповідальності підприємця за невиконання зобов'язання, що виникло з договору зі споживачем [59, С.19]. Так за ст. 22 цього закону моральна шкода, заподіяна споживачеві внаслідок порушення прав споживача, передбачених законами, підлягає компенсації особою, яка завдала шкоду за наявності її вини.

Відповідь на питання про можливість застосування норм законодавства про захист прав споживачів у частині відшкодування споживачеві моральної шкоди до правовідносин, пов'язаних із перевезенням пасажирів, уявляється не таким однозначним, як це прийнято вважати в юридичній літературі. Дійсно, Закон «Про захист прав споживачів» містить норми про компенсацію моральної шкоди: моральна шкода, заподіяна споживачеві унаслідок порушення виготівником (виконавцем, продавцем) або організацією, що виконує функції виробника (продавця) на підставі договору з ним, прав споживача, передбачених законами і правовими актами, що регулюють відносини у сфері захисту прав споживачів, підлягає компенсації особою, яка завдала, за наявності її вини. Розмір компенсації моральної шкоди визначається судом. Компенсація

моральної шкоди здійснюється незалежно від відшкодування майнової шкоди і збитків, яких зазнав споживач.

Разом із тим основоположні правила про компенсацію моральної шкоди встановлені не законодавством про захист прав споживачів, а ЦК. Згідно зі ст. 23 ЦК якщо громадянину заподіяно моральну шкоду (фізичні і етичні страждання) діями, що порушують його особисті немайнові права, суд може покласти на порушника обов'язок грошової компенсації вказаної шкоди. При визначенні розмірів моральної шкоди суд ураховує ступінь вини порушника й інші обставини, що заслуговують на увагу. Він повинен також ураховувати ступінь фізичних і психічних страждань, пов'язаних з індивідуальними особливостями особи, якій заподіяна шкода.

Відповідно до іншої норми ЦК моральна шкода, заподіяна діями (бездіяльністю), що порушують майнові права громадянина, підлягає компенсації у випадку наявності вини, а за відсутності вини особи, яка заподіяла шкоду, – у випадках, передбачених законом (ст. 1167 ЦК). І ще одна норма прямо стосується проблеми компенсації моральної шкоди, заподіяної пасажирові в результаті порушення договору перевезення: згідно зі ст. 1187 ЦК у разі, коли шкода заподіяна життю або здоров'ю громадянина джерелом підвищеної небезпеки, а також в інших випадках, передбачених законом, компенсація моральної шкоди здійснюється незалежно від вини особи, яка заподіяла шкоду.

Наприклад, у справі № 2-5341/06 від 18.12.2006 р., яка розглядалася Бердянським міським судом Запорізької області було стягнуто з відповідача 15914 грн. матеріальної шкоди та 1000 грн. моральної шкоди [179]. Шкода стягувалася з відповідача Д., суб'єкта підприємницької діяльності без створення юридичної особи з правом найму робочої сили з тих підстав, що шкода була заподіяна його робітником К. громадянину М.

Справа є досить специфічною і вельми цікавою, оскільки в подальшому відповідач Д. заявляв зустрічний позов про визнання недійсним трудового

договору між ним і робітником, в результаті чого К. перетворився на самостійний суб'єкт відповідальності за заподіяну шкоду.

Щодо відшкодування моральної шкоди Постанова Пленуму Верховного Суду України від 31.03.1995 р. «Про судову практику в справах про відшкодування моральної (немайнової) шкоди» [158] зазначає, що вона підлягає відшкодуванню при порушенні зобов'язань, які підпадають під дію Закону «Про захист прав споживачів» чи інших законів, що регулюють такі зобов'язання і передбачають відшкодування моральної (немайнової) шкоди.

Відповідно до чинного законодавства моральна шкода може полягати, зокрема: у приниженні честі, гідності, престижу або ділової репутації, моральних переживаннях у зв'язку з ушкодженням здоров'я, у порушенні права власності (у тому числі інтелектуальної), прав, наданих споживачам, інших цивільних прав, у зв'язку з незаконним перебуванням під слідством і судом, у порушенні нормальних життєвих зв'язків через неможливість продовження активного громадського життя, порушенні стосунків з оточуючими людьми, при настанні інших негативних наслідків.

Особа звільняється від відповідальності із відшкодування моральної шкоди, якщо доведе, що остання заподіяна не з її вини. Відповідальність особи, яка заподіяла шкоду без вини може мати місце лише у випадках, спеціально передбачених законодавством.

Як спостерігаємо в переліку випадків, коли можливість компенсації моральної шкоди не викликає сумнівів, не знайшлося місця порушенням договірних зобов'язань. І це зрозуміло. У разі невиконання або неналежного виконання зобов'язань, що виникають із договору, зачіпаються перш за все майнові права і інтереси їх учасників, які за загальним правилом компенсуються застосуванням інших заходів цивільно-правової відповідальності (відшкодування збитків, сплата неустойки).

До підстав цивільно-правової відповідальності зазвичай відносять протиправну поведінку особи, шкоду, причинний зв'язок між протиправною поведінкою і шкодою, вину [91, С.837].

І. С. Канзафарова у своїй праці розглядає низку питань щодо наявності шкоди (збитків) як обов'язкової умови деліктної відповідальності та договірної відповідальності у формі відшкодування збитків, які є грошовим вираженням шкоди [70, С.23]. Виникає доволі цікаве питання щодо наявності відповідальності перевізника, коли право пасажирів порушене, проте шкода йому не заподіяна. У такому випадку погоджуємося з позицією зазначеного автора щодо наявності договірної відповідальності.

У даній ситуації варто виходити із загальних положень статей 610, 611 ЦК України, в яких закріплено, що порушенням зобов'язання є його невиконання або виконання з порушенням умов, визначених змістом зобов'язання (неналежне виконання), у результаті чого настають правові наслідки, установлені договором або законом, зокрема: сплата неустойки та відшкодування збитків і моральної шкоди.

Погоджуємося з позицією І. С. Канзафарової щодо права сторін на саморегуляцію диспозитивної відповідальності [69, С.247], але це є малоімовірним у договорі перевезення пасажирів таксі.

Вона також зазначає, що закріплення в цивільному законодавстві України обмеженої відповідальності окремих суб'єктів цивільного права спричиняє не виправдане послаблення відновлювальної функції цивільно-правової відповідальності, порушення принципу рівності сторін і принципу справедливості як основних принципів цивільного права. У разі встановлення підвищеної відповідальності на передній план виступає штрафна функція цивільно-правової відповідальності. Таким чином, закон допускає явну неспівмірність обсягу відповідальності і характеру правопорушення [69, С. 247].

Наприклад, в одній зі справ, що розглядалась у рамках телевізійної програми «Судові справи» пасажир подав до перевізника позов про відшкодування моральної шкоди, яка в нього виникла у зв'язку з тим, що він відмовився довести його до під'їзду будинку (дорога в потрібному напрямку була перекрита і необхідно було зробити значний об'їзд). Коли пасажир наполягав на тому, щоб його довели, водій виштовхнув його з автомобіля. Було заяв-

лено позов про відшкодування моральної шкоди. При розгляді суд задовольнив вимоги на третину.

Розглянемо це питання більш детально. У ст. 922 ЦК України вперше встановлено відповідальність у формі законної неустойки, яка підлягає застосуванню до транспортних організацій перевізником у разі порушення розкладу руху транспортних засобів, невиконання умов договору перевезення пасажирів в частині часу відправлення транспортного засобу та його прибуття в пункт призначення, зазначивши, що вона встановлюється за домовленістю сторін або відповідно до транспортних статутів, які, на жаль, подібних норм не мають. ЦК передбачає, що в подібному випадку перевізник повинен повернути пасажирів провізну плату.

При підготовці й ухваленні ЦК передбачалося, що нові транспортні статuti і кодекси міститимуть відповідні норми, що конкретизують положення ЦК в частині розміру і порядку стягнення встановленої їм законної неустойки за дане порушення.

У сферу доведення наявності підстав, що звільняють перевізника від відповідальності за затримку відправлення пасажирів при технічній несправності транспортного засобу, яка загрожує життю і здоров'ю пасажирів (а тягар доведення покладається на перевізника), у всіх випадках входить доказ неможливості відправити пасажирів на іншому справному транспортному засобі. У цьому випадку не має ніякого правового значення момент, коли було виявлено технічну несправність транспортного засобу і коли перевізник приступив до її усунення.

Існує також досить важливе питання, яке стосується сутності договірних відносин перевізника індивідуального таксі та диспетчерського центру, а як наслідок – відповідальність останніх перед пасажиром.

На жаль, у вказаних відносинах простежується тенденція регулювання відносин із перевезення пасажирів за моделлю агентського договору [204, С. 24]. Такий підхід, як свідчить судова практика, усуває диспетчерський центр від виконання транспортної послуги, чим деформується правова природа від-

носин. При цьому, прийнявши замовлення на здійснення перевезення таксі, диспетчерський центр звільняється від відповідальності за дії фактичного виконавця, звичайно, окрім випадків, коли транспортні засоби належать даній службі таксі. Але оскільки перевізник не вказаний, перевезення можуть здійснити індивідуальні підприємці, які на момент пред'явлення претензії можуть припинити здійснення своєї діяльності, тоді пасажир позбавлений можливості пред'явити свої вимоги перевізникові. Окрім того, для пасажирів є досить проблемним визначити відповідального у такому випадку, а особливо якщо такий пасажир проживає в іншому населеному пункті.

Прикладом може бути справа № 9/192 від 08.12.2003 р. Господарського суду Запорізької області, де одним із питань, що вирішувалося, було стягнення з дочірнього підприємства «Радіо-Таксі Сервіс» ТОВ «Радіо-Таксі» шкоди, завданої внаслідок ДТП в розмірі 1757,31 грн. У результаті було здійснено процесуальну заміну відповідача на ПП Мороз В.П., у володінні якого перебував автомобіль відповідно до договору оренди №3 від 01.04.2003 р. [181].

У досліджуваному сенсі досить цікавою є справа № 9/190/06 Господарського суду Запорізької області за позовом ДП «Макс» товариства з обмеженою відповідальністю виробничо-технічної фірми «МК-Інватруд ЛТД» до приватного підприємця Щербакова Р. В. про стягнення 15000,00 грн. моральної шкоди [180].

Позивач підтримав заявлені вимоги з посиланням на умови договору про інформаційно-технічне обслуговування від 24.11.2005 р., статті 489, 490 ч. 1, 1167 ч. 1 ЦК України, статті 33, 155 ГК України. На обґрунтування позову пояснив, що за умовами вищезгаданого договору, укладеного з відповідачем, останній взяв на себе зобов'язання працювати лише в радіочастоті підприємства позивача, приймати замовлення лише від ДП «Макс» ТОВ ВТФ «МК-Інватруд ЛТД» (п. 3.4); з метою рекламної підтримки послуг таксі «Макс» відповідачу були видані дисконтні картки з нанесеними на них комерційним найменуванням таксі «Макс» та номерами телефонів автоматичного

передзвону оператора на мобільний телефон клієнта. Однак відповідач на порушення зазначених умов договору та статей 489, 490 ЦК України, якими регулюється правова охорона комерційного найменування, на власний розсуд виготовив 100 екземплярів дисконтних карток із використанням загального формату дисконтних карток таксі «Макс» та відповідного комерційного найменування, додатково зазначивши на них власне найменування «ПП Щербаків». Позивач вважав, що такими діями відповідача ДП «Макс» ТОВ ВТФ «МК-Інватруд ЛТД» завдано моральної шкоди.

Відповідач обґрунтовував, що предметом укладеного з позивачем договору про інформаційно-технічне обслуговування від 24.11.2005 р. є платне користування довідково-інформаційною службою таксі, а п. 3.4 цього договору суттєво обмежує права відповідача на отримання замовлень на послуги, що пов'язані зі здійсненням його підприємницької діяльності з інших джерел.

Суд відмовив у задоволенні позову, оскільки факт заподіяння позивачеві моральних чи фізичних страждань або втрат немайнового характеру не був встановлений.

На підставі аналізу вказаних справ маємо змогу дійти таких висновків.

Уважаємо, що нормативно слід закріпити, що відповідальність за здійснення перевезення, також і за подання транспортного засобу, має нести перевізник, проте оскільки саме служба таксі, диспетчерський центр приймав замовлення від клієнта, а значить здійснював агентські чи представницькі послуги щодо перевізника, то претензії та позови можуть бути звернені саме до нього як до коміонера, оскільки сутність зобов'язань комісії відповідно до ст. 1011 ЦК впливає з укладеного договору між комітентом (перевізником) і коміонером (інформаційно-диспетчерський центр) [104, С.760].

Наступний момент, який має досить важливе науково-практичне значення – виконання обома сторонами договору перевезення пасажирів таксі належним чином. Наприклад, правила, які ми вже раніше досліджували, містять права й обов'язки сторін, але в них практично відсутні санкції за їх порушення.

Так якими мають бути дії перевізника (водія) у разі неналежної поведінки пасажирів (крики, брутальне ставлення до оточуючих, брудний одяг тощо)? У подібних випадках слід нормативно встановити право перевізника припинити щодо такого пасажирів договір перевезення в пункті його порушення без повернення вказаному пасажирів вартості проїзду чи її частини.

З іншого боку, подібне право має бути надане пасажирів у випадку неналежного виконання договору перевізником.

У цьому випадку можемо говорити про недобросовісність, що стосується насамперед перевізника, хоча може за певних умов стосуватися і пасажирів.

Притаманний цивільно-правовій відповідальності принцип вини є чи не найпоказовішим з усієї решти прикладів використання вітчизняним законодавцем засади добросовісності саме як правового регулятора прямої дії [138, С.31].

Тому й недобросовісність у її спеціальному розумінні чітко відрізняється від вини за відповідним функціональним критерієм, що визначається специфікою правових наслідків встановлення тієї чи іншої характеристики суб'єктивної сторони поведінки й пов'язаними з нею підставами та об'єктивними умовами застосування належних захисних заходів.

Слід віддати належне тим правознавцям, які попри ототожнення ними поняття вини й недобросовісності наголошують, тим не менш, на відмінностях, що полягають у їхньому зв'язку з функціонально відмінними правовими наслідками. Так В. Ємельянов абсолютно об'єктивно ув'язує вину з відповідальністю, а недобросовісність – з іншими спеціально закріпленими у законодавстві заходами [56, С.91].

У всіх випадках порушення зобов'язаною особою покладених на неї обов'язків може розглядатися як результат її недобросовісності. За певних обставин це призводить до виникнення умов застосування до недобросовісного боржника заходів цивільно-правової відповідальності, у зв'язку із чим

виявлену в такий спосіб недобросовісність можна одразу визначити саме як вину [129, С.46].

Уважаємо, що однією з досить важливих умов договору перевезення таксі є надання певних послуг (рівня сервісу), а отже й відповідальність за порушення перевізником зазначеної умови. Так пасажир, перебуваючи в іншому місті, не знає, який саме рівень послуг надає той чи інший оператор таксі. Так за викликом, наприклад, можуть прийти старенькі та іржаві „Жигулі”, які явно не нададуть пасажирові певного рівня комфорту.

Тому відстоюємо позицію, що повинна мати місце певна стандартизація послуг таксі, єдина для всієї держави, наприклад таксі «еліт класу», «бізнес класу», «стандарт класу», «економ класу» та «нуль-класу». А відповідно до цього, встановити відповідальність перевізника за подання транспортного засобу не відповідного класу.

Наступне питання – несплата вартості проїзду. Важче це питання вирішується в маршрутних таксі, оскільки фізично досить важко водієві «виставити» такого пасажирів з транспортного засобу. Це питання, напевно, має вирішуватися за допомогою органів міліції, що дозволяють зробити сучасні засоби зв'язку.

Щодо несплати послуг таксі, як ми вже зазначали, пропонуємо розділ прав і обов'язків водія таксі доповнити пунктом такого змісту: «Водій таксі та легкового автомобіля на замовлення, крім прав, установлених Законом України «Про автомобільний транспорт», має право на примусову доставку пасажирів, який відмовляється розраховуватись за послуги згідно з оголошеним тарифом та показниками таксометра повністю чи частково, або іншим чином порушує громадський порядок, до найближчого органу внутрішніх справ».

Звичайно такий пасажир-порушник має відшкодувати перевізнику збитки, завдані таким порушенням, включаючи не отримані ним доходи (упущену вигоду) (ст. 22 ЦК) [92, С. 717].

Пояснюємо це тим, що водій таксі не має жодних важелів впливу на некоректного клієнта. Оскільки, не будучи працівником міліції, не має права затримати пасажирів, а самовільна, не підкріплена в законодавчо-нормативній базі, примусова доставка до райвідділу міліції може бути трактована як незаконне затримання одного громадянина іншим, тобто як незаконне позбавлення волі, що може бути оскаржене таким пасажиром із відповідними наслідками для водія таксі.

Щодо діяльності транспорту як такого, ми не заперечуємо певну складність та ризикованість його діяльності, тому вважаємо, що відповідальність перевізника, яка є обмеженою, не включає в себе відшкодування упущеної вигоди. Здається, що таке положення має бути імперативно закріплене в нормах саме ЦК.

#### **Висновки до розділу 4**

1. У нормативних актах відповідальність за порушення договору перевезення пасажирів таксі врегульовано недостатньо.

2. Стаття 920 ЦК України закріплює можливість договірної відповідальності, якщо інше не встановлено кодексом, законами, транспортними кодексами (статутами). Оскільки договір перевезення пасажирів таксі є договором про приєднання – диспозитивне регулювання відповідальності не є можливим; відповідні норми в спеціальному транспортному законодавстві, присвячені відповідальності за порушення умов договору перевезення пасажирів таксі, відсутні, що не на користь пасажирів.

3. Констатуємо факт, що законодавство України, в тому числі ЦК, Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, не містять норм щодо заборони обмеження відповідальності перевізників, яка де-факто і так має обмежений характер.

4. Цивільний кодекс України містить лише норми щодо відповідальності перевізника за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів (ст. 928 ЦК).

5. У доктрині розроблено інститут режиму цивільно-правової відповідальності, що є прийнятним і для відповідальності з договору перевезення пасажирів таксі і розподіляється на: 1) режим відповідальності за порушення договірних зобов'язань; 2) режим відповідальності за завдану майнову шкоду; 3) режим відповідальності за завдану немайнову (моральну) шкоду. Судова практика вирішення спорів, які виникають із невиконання чи неналежного виконання досліджуваного договору емпірично підтверджує цю тезу.

6. Наразі захист прав пасажирів обмежується відшкодуванням моральної шкоди.

7. Уважаємо за необхідне на рівні спеціальної щодо ЦК норми встановити підстави та розміри відповідальності за окремі види порушень договору перевезення пасажирів таксі.

8. У сферу доказування наявності підстав, що звільняють перевізника від відповідальності за затримку відправлення пасажирів при технічній несправності транспортного засобу, яке загрожує життю і здоров'ю пасажирів (тягар доведення покладається на перевізника), у всіх випадках входить доказ неможливості відправити пасажирів на іншому справному транспортному засобі.

9. Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, містять права та обов'язки сторін, але не містять санкцій за їх порушення. Тому слід на нормативному рівні встановити відповідні санкції.

10. Слід нормативно встановити право перевізника припинити щодо пасажирів в разі неналежної поведінки пасажирів (крики, брутальне ставлення до оточуючих, брудний одяг і т. ін.) договір перевезення в пункті його порушення без повернення вказаному пасажирові вартості проїзду.

11. Пропонується надати право пасажирові розірвання договору та стягнення шкоди, який виконується перевізником неналежним чином.

12.Є необхідною стандартизація послуг таксі, єдина для всієї держави. Відповідно до цього варто встановити відповідальність перевізника за подання транспортного засобу, який не відповідає вимогам.

13.Пропонуємо надати право водієві на примусову доставку пасажирів, який відмовився від оплати вартості проїзду до органу внутрішніх справ.

## ВИСНОВКИ

Проведене дослідження дозволило сформулювати такі висновки.

1. Людина поряд зі свободою обирати місце проживання повинна мати змогу вільно переміщуватися по території країни чи певного населеного пункту й обирати засоби і маршрут цього переміщення.

На парадигмі свободи переміщення свого часу зародились відносини щодо перевезення пасажирів таксі.

2. В СРСР рівень правового регулювання перевезень пасажирів відзначався неадекватністю ступеня суспільного розвитку ролі і значення транспорту в житті країни. Основною особливістю регулювання досліджуваних правовідносин був імперативний характер норм, правовідносини з перевезення пасажирів таксі за часів становлення української державності, правової системи розвивалися хаотично, за відсутності чіткого правового регулювання та чітких важелів впливу на них. Наразі правовідносини з перевезень пасажирів таксі є взаємозумовлені транспортно-дорожньою інфраструктурою мегаполісів. Стан екологічних, транспортних, комунальних та інших проблем сучасних мегаполісів зумовлюють потребу застосування певних імперативів та обмежень у регулюванні пересування пасажирів на автомобільному транспорті, безпеки дорожнього руху. Тому основними категоріями визначеною нами дилеми є суб'єктивне право і його обмеження в цивільно-правовому регулюванні перевезень пасажирів таксомоторами.

3. Перевезення пасажирів таксі об'єктивно виникли та функціонують як засіб надання транспортної послуги, які найбільш повно задовольняють потреби громадян у швидкому та комфортному пересуванні, хоча доволі часто є єдиним способом задовольнити транспортну потребу на маршрутах, не забезпечених іншими видами транспорту.

4. Маршрутні таксі (при використанні машин малої і особливо малої місткості) не пристосовані для перевезення інвалідів, пасажирів із дитячими візками або багажем. У зв'язку з тим, що в багатьох містах маршрутні таксі

витіснили рейсові автобуси великої місткості і електротранспорт, зазначені категорії громадян фактично позбавлені фізичної можливості користування громадським транспортом. Подібний стан справ іде врозрід із загальносвітовою тенденцією максимізації доступності транспорту для вищезгаданих груп громадян.

5. Слід умовно розмежовувати два напрямки регулювання перевезень пасажирів таксі: формалізацію нормативно-правову у вигляді видання імперативних актів державними органами, які поширюються на будь-яких учасників аналізованих відносин із метою встановлення загальних правил, тобто певної правової форми, у межах якої конкретні суб'єкти здійснюватимуть свою діяльність; та договірний (мононорма) – угода конкретних осіб, які самі для себе встановлюють взаємні права та обов'язки з метою досягнення певних позитивних наслідків.

6. Транспортне законодавство України має комплексний характер і його серцевину складають норми приватного характеру.

7. Серед особливостей правового регулювання пасажирських перевезень таксі варто зазначити:

- їх приватноправовий характер й побудову цих відносин в умовах ринкової економіки та допустимість певної ролі публічно-правового інтересу (безпеки пасажирів, мінімізації ризиків учасників цивільно-правових відносин, екологічної безпеки). Це виявляється в дозвільній системі та системі сертифікації, ліцензування;

- наявність значної ролі підзаконних нормативних актів, частина яких прямо чи опосередковано суперечить чинному законодавству;

- неврегульованість окремих питань перевезень таксі;

- необхідність оновлення на приватноправових засадах законодавства України про перевезення пасажирів як маршрутними, так і індивідуальними перевезеннями таксі;

- співвідношення цивільного законодавства і законодавства про перевезення пасажирів як загального і спеціального;

- наявність норм новітнього загального законодавства, які забезпечують часткову гармонізацію зі спеціальним законодавством про перевезення пасажирів, у тому числі таксі.

8. Правове регулювання перевезень пасажирів таксі повинне здійснюватися, виходячи з принципів свободи волі сторін, свободи укладання договору і формування його умов із допустимим ступенем публічно-правових обмежень, які забезпечують охорону прав пасажирів як сторони, позбавленої можливості формування умов договору.

У позитивному праві мають гармонійно поєднуватися публічні і приватні інтереси, оскільки приватний і публічний інтерес взаємно впливають один на одного; приватноправові норми можуть установлюватися для задоволення і суспільних інтересів.

9. Роль договору в правовому регулюванні перевезень пасажирів таксі полягає у вираженні індивідуалізованої волі сторін, що здійснюється з урахуванням публічно-правових обмежень.

10. Договір перевезення пасажирів таксі в системі договорів має специфічні ознаки, що характеризуються власними правовими особливостями та належністю до певних типів договорів: договір перевезення як загальна категорія (ст. 908 ЦК); договір перевезення вантажу (ст. 909 ЦК) та договір перевезення пасажирів та багажу (ст. 910 ЦК) – міські перевезення (транспорт загального користування, тобто звичайними рейсовими автобусами та таксі – ст. 915 ЦК); договір перевезень пасажирів маршрутними та індивідуальними таксі.

Така парадигма має забезпечити віднесеність договору перевезень пасажирів таксі саме до договору перевезень, закріпленого в главі 64 ЦК і закріпити для нього обов'язковість загальних норм зазначеної глави. З іншого боку, вона дозволяє виокремити ті правові особливості, які властиві саме договорам перевезення пасажирів таксі, що забезпечують правовий компроміс інтересів пасажирів щодо реалізації їхнього права на свободу пересування та необхідністю забезпечити мінімізацію ризиків учасників дорожнього руху,

включаючи безпеку самих пасажирів у поєднанні суспільних інтересів, суспільного блага з упорядкування переміщення пасажирів у мегаполісах і гарантування безпеки довкілля.

11. Договір перевезення пасажирів (і договір перевезення пасажирів таксі як підвид) підлягає регулюванню саме ЦК України. Проте договір перевезення пасажирів таксі належить до підприємницького договору, що надає йому додаткових гарантій для споживачів і унеможлиблює їх дискримінацію.

12. Детермінізм існування субінституту перевезень пасажирів таксі обґрунтовується об'єктивними чинниками існування відповідних відносин, які за своєю сутністю не є такими, що вписуються в загальну сутність перевезення пасажирів як такого. Вона полягає в наданні транспортних послуг пасажиром у випадку перевезень за маршрутами, не охопленими транспортом загального користування (наприклад муніципальним транспортом), у прискореному переміщенні пасажирів чи у випадку індивідуальних перевезень таксі у вигляді надання комплексу послуг з індивідуальної доставки пасажирів до місця, обраного пасажиром за індивідуальним маршрутом.

13. Договір перевезення пасажирів таксі є підтипом договору перевезення пасажирів, який характеризується наявністю властивих лише йому ознак, зумовлених технологічною специфікою його виконання та особливостями правового статусу сторін і їх відповідальності.

14. Необхідно розмежовувати правові поняття «транспортне обслуговування» і «транспортна послуга» як загальне і особливе. Під транспортним обслуговуванням слід розуміти діяльність, направлену на задоволення різними видами транспорту матеріальних і духовних потреб суспільства в перевезеннях. Транспортна послуга – це система організаційно і технологічно взаємозв'язаних дій, що виконуються при підготовці, здійсненні і завершенні перевезення пасажирів і багажу, що є змістом обов'язків перевізника.

15. Договір перевезення пасажирів таксі, відповідно до ст. 915 ЦК є публічним договором, а правовідносини з такого перевезення є перевезеннями транспортом загального користування, оскільки з нормативно-правових актів

(наприклад із ліцензійних умов) впливає, що «юридична особа», яка надає послуги з перевезення має здійснювати перевезення пасажирів за зверненням будь-якої особи.

16. Правовідносини з перевезень пасажирів таксі включають три групи відносин:

- з перевезень пасажирів таксі як транспортом загального користування, що здійснює перевезення пасажирів за певним маршрутом;

- з індивідуальних пасажирських перевезень таксі за попереднім замовленням транспортних засобів за допомогою засобів дистанційного зв'язку через інформаційно-диспетчерську службу;

- з індивідуальних пасажирських перевезень таксі (без попереднього замовлення транспортних засобів за допомогою засобів дистанційного зв'язку через інформаційно-диспетчерську службу).

17. Правовідносини з індивідуальних перевезень пасажирів таксі характеризуються: вільним доступом до ринку таксі; відносно низьким рівнем ліцензування приватних операторів і значною кількістю на ринку таксі нелегальних перевізників; відсутністю стабільної тарифної політики у сфері таксі; переважним використанням договірних цін за проїзд у таксі; тим, що таксометр не став основою визначення за проїзд в таксі; різноманітністю диспетчерських центрів щодо їх організації і форм власності; наявністю відносно крупних перевізників – підприємців; відсутністю визначення ліцензованих районів функціонування таксі; відсутністю практики атестування та тестування водіїв таксі. Відповідно до ліцензійних умов п. 2.1 вимагається лише наявність посвідчення на право керування автотранспортним засобом та довідка про проходження медичного огляду; ліцензії видаються не органами внутрішніх справ. Органом ліцензування в Україні є Головна державна інспекція на автомобільному транспорті (Головавтоінспекція); власники приватних автомобілів мають право працювати по найму (на замовлення).

18. Доцільно розробити та закріпити на державному рівні стандарти обслуговування пасажирів із перевезення таксі за критеріями комфорту та

класу автомобіля; порядок присвоєння класів перевезення пасажирів таксі як маршрутними, так і за індивідуальними замовленнями.

19. Договір перевезення пасажирів є консенсуальним, двостороннім, оплатним, публічним договором, про приєднання.

20. Доктринальне визначення договору перевезення пасажирів маршрутним таксі може бути як домовленість, за якою перевізник, який уклав відповідний договір із замовником маршруту в особі органів місцевого самоврядування, зобов'язується надати пасажирові, яким є фізична особа, транспортну послугу безпечним транспортним засобом, яка полягає в переміщенні перевізником пасажирів в просторі за відповідним маршрутом із можливістю припинення перевезення пасажиром «на вимогу» в місці, не забороненому Правилами дорожнього руху, з наданням пасажирові встановленого (сертифікованого) рівня комфорту та безпеки, а пасажир зобов'язаний оплатити вартість проїзду та утриматись від порушень прав інших осіб.

21. Доктринальне визначення договору індивідуального перевезення пасажирів таксі може бути як домовленість, за якою перевізник (ліцензований як перевізник таксі з певним рівнем сертифікації транспортного засобу), надати пасажирові, яким є фізична особа (з належними їй особистими немайновими та майновими правами), транспортну послугу безпечним транспортним засобом, з відповідним рівнем сертифікованого комфорту та безпеки, яка полягає в переміщенні перевізником пасажирів в просторі до місця призначення, а пасажир зобов'язаний оплатити вартість проїзду.

22. Предметом договору перевезення пасажирів таксі є дії перевізника з надання послуг перевезення маршрутними таксі загального користування, індивідуальних перевезень таксі пасажирів, урегульовані нормами сучасного цивільного права, між відокремленими в майновому відношенні, юридично рівними учасниками (диспетчерською службою, замовником в особі органів місцевого самоврядування, перевізником з однієї сторони і пасажиром з іншої сторони), що є носіями суб'єктивних прав та обов'язків, які виникають, змінюються, припиняються на підставі юридичних фактів (замовлення таксі,

укладання договору перевезення, відмови від послуг, порушення умов договору, зміни умов договору, завдання шкоди пасажирам) і забезпечуються можливістю застосування засобів державного примусу.

23. Пасажирським перевізником є суб'єкт підприємницької діяльності, який відповідно до законодавства та одержаної ліцензії надає послуги за договором про перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування.

24. Договір перевезення пасажирів таксі має специфіку укладання. Пропозиція укласти договір, яка надходить від транспортних організацій, є публічною офертою, оскільки є такою, що містить усі істотні умови договору пропозицію. Придбання проїзного квитка, посадка до транспортного засобу є доказом, що пасажир здійснює конклюдентні дії з виконання умов, необхідних для прийняття пропозиції – укладання договору перевезення, що містяться в оферті (оплата вартості квитка). Коли ж для здійснення перевезення не вимагається придбання проїзного квитка, конклюдентні дії громадянина виражаються в інших формах: прохід через турнікети, здійснення платежу магнітною картою або жетоном, посадка пасажирів в таксі і т. ін. Проте з правової точки зору ситуація не змінюється: і в цих випадках завжди присутня публічна оферта (відомі умови перевезення, зокрема розмір проїзної плати) і її акцепт, здійснюваний діями пасажирів, що свідчать про згоду останнього із запропонованими умовами перевезення. Хоча при індивідуальних перевезеннях у таксі можлива ситуація, коли посадка пасажирів в таксі не є підставою укладання договору, наприклад якщо сторони не узгодили ціну чи маршрут перевезення.

25. Договір перевезення пасажирів таксі є укладеним із моменту посадки пасажирів до транспортного засобу, а його форма є усною. Пасажир конклюдентними діями (посадкою до транспортного засобу) виражає свою волю на укладання договору перевезення. Тобто момент укладання договору повністю збігається з початком його виконання – входженням пасажирів до транспортного засобу і оплатою проїзного тарифу.

26. Визначення умов за договором перевезення пасажирів таксі має специфіку, яка зумовлена публічністю договору, тим що він є договором про приєднання, що зумовлює практичну неможливість стороною договору – пасажиром впливати на формування умов договору (крім визначення в договорі індивідуального перевезення таксі місця призначення). Це зумовлює нормативне обмеження суб'єктивних прав перевізників, чим забезпечується охорона прав пасажирів.

27. При індивідуальних перевезеннях пасажирів таксі (без замовлення через інформаційно-диспетчерську службу) найбільш повно виражається принцип свободи договору, оскільки пасажир не лише наділений правами, але й має можливість обирати перевізника, комфортність транспортного засобу, маршрут чи пункт призначення та вартість проїзду.

28. Види та обсяги пільгових перевезень установлюються державним замовленням, у якому визначається порядок компенсації збитків від пільгових перевезень пасажирським перевізникам. Тут убачається «перекладання» соціальних функцій держави на перевізників. «Обтяження» перевізника пільговими категоріями громадян призводить до збитковості перевезення, порушень прав пасажирів, який користується правом пільгового безоплатного проїзду, із боку перевізників, які зазнають збитків. Уважаємо, що дані обтяження суперечать принципу свободи підприємництва, тому варто перейняти досвід зарубіжних країн щодо запровадження адресної допомоги категоріям громадян, які потребують соціального забезпечення.

29. За своєю природою правовідносини між інформаційно-диспетчерською службою і перевізником мають характер комісії. Зі ст. 1011 ЦК випливає, що з укладеного договору між комітентом (перевізником) і комісіонером (інформаційно-диспетчерський центр) виникають комісійні зобов'язання, оскільки в інтересах перевізника інформаційно-диспетчерська служба виступає у взаємовідносинах із пасажиром (замовниками послуг) від власного імені, але в його інтересах.

30. Замовник маршруту в особі органів місцевого самоврядування не є стороною в договорі перевезення пасажирів таксі, але як суб'єкт перевізних правовідносин (щодо перевезень пасажирів маршрутним таксі) відіграє досить вагому роль у регулюванні відносин. Це особа, що фактично встановлює імперативні стандарти функціонування, здійснення цивільних перевізних правовідносин, а фактично обмеження, заборони та зобов'язання щодо виконання обов'язків перевізника в приватноправових відносинах, пов'язаних із перевезеннями пасажирів таксі в певному населеному пункті.

Перевезення дітей не є особливим, позадоговірним зобов'язанням перевізника. Неповнолітні здійснюють поїздку за самостійним договором перевезення, укладеним від їхнього імені і в їхніх інтересах їхніми законними представниками, але особливість їхнього правового положення така, що вони не можуть самостійно, без супроводу дорослих, прийняти виконання за даним договором. Укладання договору перевезення необхідно розглядати, виходячи із загальних правил ЦК України про допустимість укладення правочинів із неповнолітніми.

31. Обґрунтовується думка про те, що для можливості замовлення індивідуальних перевезень таксі слід установити нижню вікову межу в 14 років, а щодо маршрутних перевезень без супроводу батьків – 7 років.

32. Варто закріпити право органів місцевого самоврядування визначати наявність обмежень щодо місць посадки-висадки пасажирів маршрутних таксі.

33. Обґрунтовується закріплення категорії ризику в договорі перевезення пасажирів таксі, що обмежує суб'єктивне право перевізника необхідністю гарантування безпеки життя та здоров'ю пасажирів шляхом мінімізації ризиків.

34. Включення «чайових» у вартість рахунку є незаконним, не відповідає вимогам ст. 638 ЦК України.

35. Умова про страхування пасажирів є настільки вагомою щодо забезпечення їхніх інтересів, що повинна бути закріплена у відповідній статті ЦК

України. Закріплення механізму страхування пасажирів лише в підзаконних актах, а не на рівні законів, є необґрунтованим, що не забезпечує достатньо надійного механізму захисту прав пасажирів при страхових випадках, що в умовах розбудови громадянського суспільства із чіткою орієнтацією приватноправових засад на людину не є допустимим.

36. Констатується факт, що «Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті» не поширюється на маршрутні перевезення таксі, оскільки «обов'язкове особисте страхування не поширюється на пасажирів автомобільного і електротранспорту на міських маршрутах».

Пропонуємо поширити дію механізму відповідного положення на внутрішні перевезення таксі, які здійснюють перевезення пасажирів у режимі маршрутного таксі.

Наполягаємо на необхідності включення норми про обов'язкове страхування пасажирів на транспорті від нещасних випадків до Цивільного кодексу, а встановлення механізму страхування – у відповідних законах, а не підзаконних актах.

37. У нормативних актах практично відсутнє регулювання відповідальності за порушення договору перевезення пасажирів таксі, а вони є як загальними (наприклад брутальне поводження водія, аморальна поведінка пасажирів, паління в салоні тощо, які межують із порушеннями громадського порядку), так і спеціальними (водій проїхав зупинку на вимогу, запізнюється в доставці пасажирів і т.п.).

38. Відповідно до ст. 920 ЦК відповідальність за зобов'язаннями із договору перевезення встановлюється за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено кодексом, законами, транспортними кодексами (статутами). Проте норми в спеціальному транспортному законодавстві, присвячені відповідальності за порушення умов договору перевезення пасажирів таксі, відсутні, що не на користь пасажирів.

39. Диспозитивне договірне регулювання відповідальності за договором перевезень пасажирів таксі є лише ідеальною моделлю правової конструкції, оскільки практично всі договори перевезення пасажирів таксі є публічними договорами про приєднання, що спричиняє відповідні наслідки.

40. Констатується факт, що законодавство України, у тому числі ЦК, Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, не містять норм щодо заборони обмеження відповідальності перевізників, яка де-факто і так має обмежений характер.

41. Цивільний кодекс України містить лише норми щодо відповідальності перевізника за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів (ст. 928 ЦК); за затримку у відправленні транспортного засобу, що перевозить пасажирів, або запізнення в прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення у вигляді сплати перевізником пасажиrowі штрафу в розмірі, установленому за домовленістю сторін, транспортними кодексами (статутами) (відповідні норми відсутні), якщо перевізник не доведе, що ці порушення сталися внаслідок непереборної сили, усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, або інших обставин, що не залежали від перевізника (ст. 922 ЦК).

42. У доктрині розроблено інститут режиму цивільно-правової відповідальності, що є прийнятним і для відповідальності з договору перевезення пасажирів таксі і розподіляється на: 1) режим відповідальності за порушення договірних зобов'язань; 2) режим відповідальності за завдану майнову шкоду; 3) режим відповідальності за завдану немайнову (моральну) шкоду. Судова практика вирішення спорів, які виникають із невиконання чи неналежного виконання досліджуваного договору емпірично підтверджує пропоновану тезу.

43. Констатуємо різнобій, який спостерігається у нормативному визначенні підстав звільнення від відповідальності, установлених для перевізників. Невиправдане уникання законодавцем терміну «непереборна сила» зумовлює

хиткість наведеної юридичної конструкції. Непевність посилюється впливом ст. 13 загального Закону «Про транспорт», якою стосовно перевізників закріплено принцип відповідальності за вину. Подібне протиріччя в нормах однієї комплексної галузі законодавства є неприпустимим, оскільки абстрактне посилення на незалежні від особи причини рівною мірою відповідає сутності як випадку, так і непереборної сили.

44. Захист прав пасажирів обмежується відшкодуванням моральної шкоди. Тому необхідно на рівні спеціальної щодо ЦК норми (транспортного статуту) встановити підстави та розміри відповідальності за окремі види порушень договору перевезення пасажирів таксі.

45. У сферу доказування наявності підстав, що звільняють перевізника від відповідальності за затримку відправлення пасажирів при технічній несправності транспортного засобу, що загрожує життю і здоров'ю пасажирів, у всіх випадках входить доказ неможливості відправити пасажирів на іншому справному транспортному засобі.

46. Відповідальність за здійснення перевезення, включаючи подання транспортного засобу, має нести перевізник, проте оскільки інформаційно-диспетчерська служба приймала замовлення від клієнта, а значить здійснювала агентські чи представницькі послуги щодо перевізника, то претензії та позови можуть бути звернені саме до неї як до комісіонера.

47. Констатується, що Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, містять права та обов'язки сторін, але не містять санкцій за їх порушення. Пропонується на нормативному рівні встановити відповідні санкції.

48. Є необхідною стандартизація послуг таксі, єдина для всієї держави, наприклад авто «еліт-класу», «бізнес-класу», «стандарт-класу», «економ-класу», «нуль-класу», та встановлення відповідальності перевізника за подання транспортного засобу, який не відповідає вимогам класності, у вигляді, наприклад, штрафу у розмірі 50% вартості проїзду.

### Список використаних джерел

1. Агарков М. М. Избранные труды по гражданскому праву / Михаил Михайлович Агарков. – М.: Центр ЮрИнфоР, 2002. – 483 с.
2. Агарков М. М. Обязательство по советскому гражданскому праву / Михаил Михайлович Агарков. – М.: Юриздат, 1940. – 327 с.
3. Алексеев С. С. Восхождение к праву. Поиски и решения / Сергей Сергеевич Алексеев. – М.: Статут, 2001. – 748 с.
4. Амосов Н. М. Моделирование сложных систем / Николай Михайлович. – К. : Наукова думка, 1968. – 88 с.
5. Аналіз результатів роботи служби Державтоінспекції УМВС України в Запорізькій області по забезпеченню безпеки дорожнього руху на території області за 12 місяців 2006 року / Дані надані відділом ВДАІ УМВС України в Запорізькій області.
6. Аналіз результатів роботи служби Державтоінспекції УМВС України в Запорізькій області по забезпеченню безпеки дорожнього руху на території області за 12 місяців 2007 року: Надано Управлінням Державтоінспекції УМВС України в Запорізькій області 26.02.2008 р.
7. Андрианов И. А. Договор перевозки грузов по внутренним водным путям сообщения СССР: дис. на соискание ученой степени доктора юрид. наук : 12.00.03 «Гражданское право; семейное право; гражданский процесс; международное частное право» / Андрианов Игорь Александрович. – Ростов-на-Дону, 1970. – 260 с.
8. Андрианов И. А. Ответственность перевозчика за причинение смерти или повреждение здоровья пассажира / Андрианов Игорь Александрович // Развитие прав граждан СССР и усиление их охраны на современном этапе коммунистического строительства. – Саратов, 1962. - С. 163 – 168.
9. Ахундов Р. А. Правовое регулирование пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Российской Федерации: автореф. дис. на соискание ученой степени канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 – «Гражданское право;

Предпринимательское право; Семейное право; Международное частное право» / Ахундов Расим Адиль Оглы. – М., 2005. – 25 с.

10. Ахундов Р. К вопросу о правовом регулировании оказания услуг в сфере транспорта / Расим Адиль Оглы Ахундов // Право и жизнь. – 2004. – № 77 (13). – С. 23.

11. Бервено С. М. Цивільно-правова характеристика укладення договору / Сергій Миколайович Бервено // Підприємництво, господарство і право. – 2006. – №4. – С.13.

12. Бігняк О. Свобода підприємництва та її обмеження / Олександр Валентинович Бігняк // Підприємництво, господарство і право. – 2006. – № 5. – С. 54.

13. Блатнов М. Д. Пассажи́рские автомобильные перевозки : [Учебник для автотрансп. техникумов] / Михаил Давидович Блатнов. – 3-е изд., перераб. и доп. - М.: Транспорт, 1981. - 222 с.

14. Боброва Д. В. Цивільні правовідносини / Діна Василівна Боброва // Цивільне право України: Підручник: У 2-х кн. / [Дзера О. В., Боброва Д. В., Довгерт А. С. та ін.]; за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової. – К.: Юрінком Інтер, 2002. – Кн. 1. – 720 с.

15. Боброва Д. В. Цивільні правовідносини / Діна Василівна Боброва // Цивільне право України: Підручник: У 2-х кн. / [Боброва Д. В., Дзера О. В., Довгерт А. С. та ін.]; за ред. Олександра Васильовича Дзери, Наталі Семенівни Кузнецової. – Кн. 1. - К.: Юрінком Інтер, 2000. – 784 с.

16. Боброва Д. В. Цивільне право як галузь права / Діна Василівна Боброва // Цивільне право України: Підручник: У 2-х кн. / [Дзера О. В., Боброва Д. В., Довгерт А. С. та ін.]; за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової. – К.: Юрінком Інтер, 2000. – кн. 1. – 864 с.

17. Богданов Е. В. Договор в сфере предпринимательства / Евгений Владимирович Богданов. – Х.: Основа, 1997. – 112 с.

18. Бородовський С. О. Окремі питання акцепту цивільно-правового договору / Станіслав Олександрович Бородовський: матеріали міжн. наук.-практ.

конф. [«Еволюція цивільного законодавства: проблеми теорії і практики»], (Харків, 29-30 квіт. 2004 р.). – К.: Академія правових наук України, НДІ приватного права і підприємництва, НДІ інтелектуальної власності, Національна юридична академія ім. Ярослава Мудрого, 2004. – 908 с.

19. Бородовський С. О. Укладення, зміна та розірвання договору у цивільному праві України: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Станіслав Олександрович Бородовський. – Харків, 2005. – 19 с.

20. Брагінский М. И. Договорное право. Книга первая. Общие положения / Михаил Исаакович Брагінский, Василий Владимирович Витрянский. – М.: Статут, 2005. - 842 с.

21. Брагінский М. И. Договорное право: Общие положения / Михаил Исаакович Брагінский, Василий Владимирович Витрянский. - М.: Статут, 1997. – 681 с.

22. Брагінский М. И., Витрянский В. В. Договорное право: Общие положения / Михаил Исаакович Брагінский, Василий Владимирович Витрянский. – М.: Статут, 1997. – 682 с.

23. Братусь С. Н. Юридическая ответственность и законность: (Очерк теории) / Сергей Никитич Братусь. – М.: Городец-издат, 2001. – 202, [2] с.

24. Булгакова І. В. Транспортне право України: Академічний курс: Підручник для студентів юр.спец.вищ.навч.закл. / Ірина Валеріївна Булгакова, Ольга Вікторівна Клепікова. – К.: Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2005. – 536 с.

25. Веретельник Л. К. Систематизація договорів у цивільному праві: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Ламара Котеївна Веретельник. – Харків, 2007. – 19 с.

26. Витрянский В. В. Договор аренды и его виды: прокат, фрахтование на время, аренда зданий, сооружений и предприятий, лизинг / Василий Владимирович Витрянский. – М.: Статут, 2002. – 300 с.
27. Витрянский В. В. Договор перевозки / Василий Владимирович Витрянский. – М.: Статут, 2001. – 526 с.
28. Витрянский В. В. Обязательства из договора перевозки пассажира / Василий Владимирович Витрянский // Гражданское право: в 4 т. / [Витрянский В. В., Зенин И. А., Козлова Н. В. И др.]; отв. ред. – Е. А. Суханов. – М.: Волтерс Клувер, 2006. – 816 с. - Т.4: Обязательственное право: учеб. для студентов вузов, обучающихся по направлению 521400 «Юриспруденция».
29. Витрянский В. В. Транспортные и экспедиционные услуги / Василий Владимирович Витрянский // Гражданское право: в 4 т. / [Витрянский В. В., Зенин И. А., Козлова Н. В. И др.] ; отв. ред. – Е. А. Суханов. – М.: Волтерс Клувер, 2006. – 816 с. – Т.4: Обязательственное право: учеб. для студентов вузов, обучающихся по направлению 521400 «Юриспруденция».
30. Вовчук В. Ринок легкових таксі в столиці: стан та проблеми (погляд фахівця) / Віталій Вовчук // Перевізник. – 2007. - №16. – С. 35.
31. Гайдук С. История пассажирских перевозок / Станислав Гайдук: <http://lenobltrans.narod.ru/lp-ist.html>
32. Гіжевський В. К. Транспортне право України: Навч.посіб. / [Едуард Францович Демський, Володимир Казимирович Гіжевський, Сергій Едуардович Демський, Андрій Вікторович Мілашевич]; за заг. ред. В. К. Гіжевського, Е. Ф. Демського. – К.: Юрінком Інтер, 2002. – 416 с.
33. Гончарук О. В. Дихотомія права: право публічне та право приватне: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.01 «Теорія та історія держави і права; історія політичних і правових учень» / Ольга Володимирівна Гончарук. – К., 2006. – 20 с.
34. Гордон М. В. Система договоров в советском гражданском праве / Михаил Владимирович Гордон // Ученые записки Харьковского юридического института. – Х., 1954. – Вып.5. – С. 65-87.

35. Горев В. О. Поняття та зміст свободи договору як загальної засади цивільного законодавства України / Віктор Олександрович Горев // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. – 2006. – Вип.1. – С. 92.
36. Горев В. О. Свобода договору як загальна засада цивільного законодавства України: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Віктор Олександрович Горев. – К, 2007. – 20 с.
37. Господарський кодекс України від 16.01.2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – №19-20. – ст. 144.
38. Господарський кодекс України від 16.01.2003 року // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – №18. – Ст.144
39. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая: Текст, комментарии, алфавитно-предметный указатель / [под ред. О. М. Козырь, А. Л. Маковского, С. А. Хохлова]. – М.: Новая волна, 1996. – 683 с. С.338.
40. Гражданский кодекс РСФСР: Официальный текст с изменениями на 1 июля 1950 г. и с приложением постатейно-систематизированных материалов. - М.: Госюриздат, 1950. – 296 с.
41. Гражданское и торговое право капиталистических государств / [Александров-Дольник М.К., Альтшуллер А.Б., Богуславский М.М., Зайцева В.В., и др]. под ред. К.К. Яичкова. – М.: Международные отношения, 1966. – 552 с.
42. Гражданское и торговое право капиталистических стран / [Агарков М. М., Братусь С. Н., Генкин Д. М. и др.] / под ред. Д. М. Генкина. – М.: Госюриздат, 1949. – 544 с.
43. Гражданское право: Учебник в 2 ч. / [Н. Д. Егоров, И. В. Елисеев, А. А. Иванов и др.]; под ред. А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого. – Ч. 2. – М.: Проспект, 1998. – 784 с.
44. Гражданское право Украины: [Учебник для вузов системы МВД Украины]: в 2 ч. – Часть 1 / [Пушкин А. А., Самойленко В. М., Шишка Р. Б. и др.];

под ред. проф. Александра Анатольевича Пушкина, Владимира Михайловича Самойленко. – Х.: Ун-т внутр. дел; «Основа», 1996. – 440 с.

45. Гречуха В. Н. Транспортное право Российской Федерации : Учебное пособие / Владимир Николаевич Гречуха. – Ч.1. – М.: МГИУ, 2002. – 348с.

46. Грибанов В. П. Пределы осуществления и защиты гражданских прав / Вениамин Петрович Грибанов. – М.: Рос. право, 1992. – 204,[3] с.

47. Гринберг М. С. Преступная самонадеянность / Михаил Семенович Гринберг // Правоведение. – 1976. – № 3. – С. 72.

48. Гузненков Г. Пассажирский автотранспорт в Норвегии (на примере столицы страны – г.Осло) / Георгий Гузненков // Перевізник. – 2007. – №9. – С. 37-38.

49. Дашков Л. П., Бризгалін А. В. Комерційний договір: від укладання до виконання / Леонід Павлович Дашков, Аркадій Вікторович Бризгалін. – К.: МПП «Капрал», 1998. – 172 с.

50. Дашков Л. П., Брызгалин А. В. Коммерческий договор: от заключения до исполнения: Юрид. оформление. Практик. советы. Образцы договоров, претензий, исков / Леонид Павлович Дашков, Аркадий Викторович Брызгалин. – Ростов-на-Дону: Феникс: Информ.-внедрен. центр «Маркетинг», 1998. – 323 с.

51. Добровольська В. Засоби державного регулювання підприємницької діяльності / Володимира Володимирівна Добровольська // Підприємництво, господарство і право. – 2006. – №2. – С. 90.

52. Дроздова Н. В. Договір про надання фінансових послуг у цивільному праві: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Наталія Василівна Дроздова. – Київ, 2005. – 15 с.

53. Дубенський Д. Міська влада обстоюватиме ціну / Дмитро Дубенський // Хрещатик. – 16 листопада 2007 р. – №196. [Електронний ресурс]: <http://www.kreschatic.kiev.ua/print/art/1195163862.html>

54. Ебзеев Б. С. Принципы, пределы, основания ограничения прав и свобод человека по российскому законодательству и международному праву / Эбзеев Борис Сафарович // Государство и право. – 1998. – № 7. – С. 24.
55. Егиазаров В. А. Транспортное право: Учебное пособие / Владимир Абрамович Егиазаров. – М.: Юрид. лит., 1999. – 272 с.
56. Емельянов В. И. Разумность, добросовестность, незлоупотребление гражданскими правами / Владимир Иванович Емельянов. – М.: Лекс-Книга, 2002. – 160 с.
57. Забоев К. И. Правовые и философские аспекты гражданско-правового договора / Константин Игоревич Забоев. – СПб. : Юридический центр Пресс, 2003. – 278 с. С.21
58. Зайцев О. Л. Правочини у цивільному праві / Олексій Леонідович Зайцев // Цивільне право України: Курс лекцій: у 6 т. / [Шишка Р. Б. , Зайцев О. Л. , Мічурін Є. О. та ін.]; за ред. Р. Б. Шишки та В. А. Кройтора. – Т.1. – Харків : Еспада, 2008. – 680 с.
59. Залесский В. В. О защите прав пассажира в отношениях с транспортной организацией – перевозчиком / Виктор Васильевич Залесский // Право и экономика. – 2000. – № 9. – С. 15-19.
60. Запорізький міський форум. Транспорт. [Електронний ресурс]: <http://misto.zp.ua/forum/>
61. Запорожский городской форум. Качество услуг такси. [Електронний ресурс] : <http://misto.zp.ua/forum/index.php?showtopic=379>
62. Зарапина Л. В. Правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом в междугородном сообщении: автореф. дис. на соискание ученой степени канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право; Предпринимательское право; Семейное право; Международное частное право» / Зарапина Лидия Владимировна. – Волгоград, 2005. - 29 с.
63. Зозуляк І. І. Істотні умови договору: аргументація потреби систематизації: матеріали міжн. наук.-практ. конф. [«Проблеми цивільного права та

- процесу (пам'яті проф. О.А.Пушкіна)», (Харків, 26 трав. 2007 р.) / за ред. В. А. Кройтора, Р. Б. Шишки, Є. О. Мічуріна. – Харків, ХНУВС, 2007. – 374 с.
64. Иоффе О. С. Обязательственное право / Олимпиад Соломонович Иоффе. – М.: «Юрид. лит.», 1975. – 880 с.
65. Иоффе О. С. Советское гражданское право / Олимпиад Соломонович Иоффе. – ч.2. – Л.: Изд-во Ленинградского университета, 1961. – 531 с.
66. Камышанский В. П. Ограничения права собственности (гражданско-правовой анализ): дис. на соискание ученой степени доктора юрид. наук: 12.00.03 «Гражданское право; семейное право; гражданский процесс; международное частное право» / Камышанский Владимир Павлович. – Санкт-Петербург, 2000. – 357 с.
67. Канзафарова И. С. Гражданско-правовая ответственность: (Основ. положения) / Илона Станиславовна Канзафарова. – Одесса: Астропринт, 1998. – 74с.
68. Канзафарова І. С. Договірна відповідальність юридичних осіб у комерційному обігу: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Ілона Станіславівна Канзафарова. – К., 1999. – 16 с.
69. Канзафарова І. С. Договірне регулювання відповідальності у цивільному праві / Ілона Станіславівна Канзафарова // Держава і право: Збірник наукових праць. Юридичні і політичні науки. Випуск 35. – К.: Ін-т держави і права ім. В.М.Корецького НАН України, 2006. – 725 с.
70. Канзафарова І. С. Теоретичні основи цивільно-правової відповідальності в Україні: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Ілона Станіславівна Канзафарова. – К., 2007. – 36 с.
71. Карчевський К. А. Платні освітні послуги вищих закладів освіти МВС України: цивільно-правовий аспект: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімей-

- не право; міжнародне приватне право» / Костянтин Анатолійович Карчевський. – Харків, 2001. – 20 с.
72. Кашанина Т. В. Индивидуальное регулирование в правовой сфере / Татьяна Васильевна Кашанина // Государство и право. – 1992. - №1. – С. 122-130.
73. Кашанина Т. В. Предпринимательство (правовые основы) / Татьяна Васильевна Кашанина. – М.: Юрид. лит., 1994. - 175,[1] с.
74. Клейн Н. И. Организация договорно-хозяйственных связей / Нина Исаевна Клейн. – М.: Юридлит, 1976. – 190 с.
75. Ключник К. Транспортники залазять до кишені киян / Крістіна Ключник // Вечірній Київ. – 30.11.2007. – С.3.
76. Князева Е. Н. Сложные системы и нелинейная динамика в природе и обществе / Елена Николаевна Князева // Вопросы философии. – 1998. – №4. – С. 18.
77. Ковалевская Н. С. Перевозка / Наталия Сергеевна Ковалевская // Коммерческое право: Учебник [Бушев А. Ю., Городов О. А., Ковалевская Н. С. и др.]; Под ред. В. Ф. Попондопуло, В. Ф. Яковлевой. – СПб.: Издат. дом С.-Петербур. ун-та, 2005. - 501, [1] с.
78. Ковалевська Н. С. Договір в пользу третіх лиц: автореф. дис. на соискание ученой степени канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право; семейное право; гражданский процесс; международное частное право» / Наталия Сергеевна Ковалевская. – Л.,1988. – 20 с.
79. Комісаров О. Г. Адміністративно-правове регулювання у галузі економіки / Олександр Геннадійович Комісаров // Адміністративне право України: Навчальний посібник / [Шкарупа В. К., Коломоєць Т. О., Гулевська Г. Ю. Та ін.] ; за заг. ред. Т. О. Коломоєць, Г. Ю. Гулевської. – К. : Істина, 2007. – 216 с.
80. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй, (постатейный). Изд. 3-е, испр. и доп. / [рук. авт. колл. и отв. редактор

- д.ю.н., проф. О. Н. Садилов]. – М. : Юридическая фирма КОНТРАКТ, 1998. – 799 с.
81. Конституція України від 28.06.1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – №30. – Ст.141
82. Коссак В. М. Глава 52 Поняття та умови договору / Володимир Михайлович Коссак // Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України; за ред. В. М. Коссака. – К.: Істина, 2004. – 976 с.
83. Красавчиков О. А. Советское гражданское право: в 2-х томах / Октябрь Алексеевич Красавчиков. – М. : «Высшая школа». – Т. 2. - 1968. – 520 с.
84. Крусс В. И. Право на предпринимательскую деятельность – конституционное полномочие личности / Владимир Иванович Крусс; [отв. ред. С. А. Авакьян]. – М.: Юристъ, 2003. - 672 с.
85. Кузнецова Н. С. Загальна характеристика зобов'язальних правовідносин / Наталія Семенівна Кузнецова // Цивільне право України: Підручник: У 2-х кн. / [Дзера О. В., Боброва Д. В., Довгерт А. С. та ін.]; за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової. – К.: Юрінком Інтер, 2002. – Кн. 1. – 720 с.
86. Лаптев В. В. Введение в предпринимательское право / Владимир Викторович Лаптев. – М.: ИГПАН, 1994. – 30,[1] с.
87. Ленин В. И. Полное собрание сочинений / Владимир Ильич Ленин. – Изд. 5-е. – М.: Госполитиздат, 1973. – Т. 29. – 782 с.
88. Ленин В. И. Речь на Всероссийском съезде транспортных рабочих / Владимир Ильич Ленин. – Полное собрание сочинений /Институт марксизма-ленинизма при ЦК КПСС. – 5-е изд. – М.: Политиздат, 1963. – Т. 43. – 561 с.
89. Ленин В. И. Сочинения: Пер. с 4-го рус. изд. / Владимир Ильич Ленин. – М.: Прогресс. – Т. 31. Апрель-декабрь 1920. – М.: Прогресс, 1983. – 604 с.
90. Луць А. В. Свобода договору в цивільному праві України: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Аліна Володимирівна Луць. – К., 2001. – 18 с.

91. Луць В. В. Відповідальність за порушення зобов'язань / Володимир Васильович Луць // Цивільне право України: Підручник: У 2-х кн. / [Дзера О. В., Боброва Д. В., Довгерт А. С. та ін.]; за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової. – К.: Юрінком Інтер, 2000. – Кн. 1. – 864 с.
92. Луць В. В. Відповідальність за порушення зобов'язань / Володимир Васильович Луць // Цивільне право України: Підручник: У 2-х кн. / [Дзера О. В., Боброва Д. В., Довгерт А. С. та ін.]; за ред. Олександра Васильовича Дзери, Наталі Семенівни Кузнецової. – К.: Юрінком Інтер, 2004. – Кн.1. – 736 с.
93. Луць В. В. Глава 53 Укладення, зміна і розірвання договору / Володимир Васильович Луць // Цивільний кодекс України: Науково-практичний коментар. – Х.: ТОВ «Одіссей», 2007. – 1200 с.
94. Луць В. В. Контракти у підприємницькій діяльності: навч. посібник / Володимир Васильович Луць. – К.: Юрінком Інтер, 1999. – 560 с.
95. Луць В. В. Поняття та умови договору / Володимир Васильович Луць // Цивільний кодекс України: Науково-практичний коментар. – Х.: ТОВ «Одіссей», 2007. – 1200 с.
96. Луць В. В. Система цивільно-правових договорів / Володимир Васильович Луць // Цивільне право України: Підручник: У 2-х кн. / [Дзера О. В., Боброва Д. В., Довгерт А. С. та ін.]; за ред. Олександра Васильовича Дзери, Наталі Семенівни Кузнецової. – К.: Юрінком Інтер, 2004. – Кн.1. – 736 с.
- С.641
97. Луць В. В. Транспортні договори / Володимир Васильович Луць // Цивільне право України: Підручник: У 2-х кн. / [Дзера О. В., Боброва Д. В., Довгерт А. С. та ін.]; за ред. Олександра Васильовича Дзери, Наталі Семенівни Кузнецової. – К.: Юрінком Інтер, 2004. – Кн. 2. – 640 с.
98. Луць В. В. Транспортні договори / Володимир Васильович Луць // Цивільне право України: Підручник: У 2-х кн. / [Боброва Д. В., Дзера О. В., Довгерт А. С. та ін.]; за ред. Олександра Васильовича Дзери, Наталі Семенівни Кузнецової. – Кн. 2. – К.: Юрінком Інтер, 2000. – 784 с.

99. Луць В. В. Транспортні договори / Володимир Васильович Луць // Цивільне право України: Підручник: У 2-х кн. / [Дзера О. В., Боброва Д. В., Довгерт А. С. та ін.]; за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової. – К.: Юрінком Інтер, 2002. – Кн. 2. – 640 с.
100. Луць В. В. Цивільно-правовий договір / Володимир Васильович Луць // Цивільне право України: Підручник: У 2-х кн. / [Боброва Д. В., Дзера О. В., Довгерт А. С. та ін.]; за ред. Олександра Васильовича Дзери, Наталі Семенівни Кузнецової. – Т. 1. – К.: Юрінком Інтер, 2000. – 784 с. С. 725
101. Макарчук В. С. Основи римського приватного права. Навчальний посібник / Володимир Степанович Макарчук. – К.: Атіка, 2000. – 176 с.
102. Маркс, К., Енгельс, Ф. Сочинения / Карл Маркс, Фридрих Енгельс; Інститут марксизма-ленінізму при ЦК КПСС. – 2-е изд. – М.: Госполитиздат, Т. 26. Ч. 1. – 1962. – 476 с.
103. Маркс, К., Енгельс, Ф. Сочинения / Карл Маркс, Фридрих Енгельс; Інститут марксизма-ленінізму при ЦК КПСС. – 2-е изд. – М.: Госполитиздат, Т. 24. – 1961. – 648 с.
104. Мартин В. М. Комісія / Володимир Михайлович Мартин // Науково-практичний коментар Цивільного Кодексу України / за ред. Володимира Михайловича Коссака. – К.: Істина, 2004. – 976 с.
105. Маршрутное такси / Википедия. Свободная энциклопедия [Електронний ресурс] : <http://ru.wikipedia.org/wiki>
106. Меркулов В. В. Гражданско-правовой договор в механизме регулирования товарно-денежных отношений: автореф. дис. на соискание ученой степени доктора юрид. наук: спец. 12.00.03 – «Гражданское право; Предпринимательское право; Семейное право; Международное частное право» / В. В. Меркулов. – Саратов, 1994. – 46 с.
107. Методичні рекомендації визначення рівня тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту: затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 25.06.2003 р. №461 [Електронний ресурс] : <http://www.rada.gov.ua>

108. Микрюкова Г. А. Договор перевозки пассажира в советском гражданском праве: автореф. дис. на соискание ученой степени канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право; семейное право; гражданский процесс; международное частное право» / Микрюкова Галина Алексеевна. - Свердловск, 1986. – 16 с.
109. Михайлов А. В. Развитие гражданского права и перспективы правового регулирования предпринимательской деятельности / Андрей Валерьевич Михайлов: матеріали міжн. наук.-практ. конф. [«Проблеми цивільного права та процесу (пам'яті проф. О.А.Пушкіна)»], (Харків, 26 трав. 2007 р.) / За ред. В. А. Кройтора, Р. Б. Шишки, Є. О. Мічуріна. – Харків, ХНУВС, 2007. – 374 с.
110. Мінченко Р. М. Глава 64. Перевезення / Раїса Миколаївна Мінченко // Цивільний кодекс України: Коментар. Видання друге станом на 15 січня 2004 р. – Х.: ТОВ «Одіссей», 2004. – 856с.
111. Мічурін Є. О. Деякі риси щодо природи обмежень цивільних прав / Євген Олександрович Мічурін: матеріали міжн. наук.-практ. конф. [«Актуальні проблеми цивільного права та процесу (пам'яті проф. О. А. Пушкіна)»], (Харків, 21 трав. 2005 р.) / За ред. В. А. Кройтора, Р. Б. Шишки, Є. О. Мічуріна. – Харків, ХНУВС, 2005 – 284 с.
112. Молявко О. М. Перевезення / Олена Михайлівна Молявко // Цивільне право України. Академічний курс: Підручник: у двох томах / [Дзера О. В., Жилінкова І. В., Коссаk В. М. та ін.]; за заг. ред. Я. М. Шевченко. – Т.2. Особлива частина. – К. : Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2003. – 408 с.
113. Моровская Т. А. Советское гражданское право. Учебник для торгово-экономических вузов. – М., Госюриздат, 1961. – 454 с.
114. Музичук О. М. Участь громадян та громадських формувань в охороні громадського порядку та боротьбі із правопорушеннями / Олександр Миколайович Музичук // Вісник Національного університету внутрішніх справ. – 2001. Вип.16. – С. 21.

115. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України: У 2 т. / [Кот О. О., Бондар Т. В., Шимон С. І. та ін.]; за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової, В. В. Луця. – К. : Юрінком Інтер, 2005. – Т. 2. – 831 с.
116. Научно-практический комментарий к Основам гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик / [Б. С. Антимонов, Х. Э. Бахчисарайцев, С. Н. Братусь и др.]; под ред. С. Н. Братуся и Е. А. Флейшиц. – М.: Госюриздат, 1962. – 419 с.
117. Новицкий И. Б. Общее учение об обязательстве / Иван Борисович Новицкий, Лазарь Адольфович Лунц. – М.: Гос. изд-во юридической лит., 1950. – 416 с.
118. Носко Л. Я. Правовое регулирование перевозок / Леонид Яковлевич Носко. – Х.: Харьковский юридический институт, 1973. – 481 с.
119. О предприятиях в СССР: Закон СССР от 04.06.1990 г. [Электронный ресурс] : <http://ntc.duma.gov.ru>
120. Огненный А. Защитим бюджет от налогоплательщика? / Андрей Огненный // Юридическая практика. – 08.05.2007 г. – №19. – С. 11.
121. Ойгензихт В. А. Воля и волеизъявление: Очерки теории, философии и психологии права / Виктор Аркадьевич Ойгензихт. – Душанбе: Дониш, 1983. – 250 с.
122. Олюха В. Г. Істотні умови цивільно-правового договору / Віталій Георгійович Олюха // Вісник вищого арбітражного суду України. – 2000. – № 3. – С. 231-233.
123. Орач Є. М. Основи римського приватного права / Євген Михайлович Орач, Борис Йосипович Тищик. – К.: Юрінком Інтер, 2000. – 272 с.
124. Одегова С. М. Правові гарантії прав громадян у діяльності правоохоронних органів : матеріали щорічн. міжнар. наук.-практ. конф. [«Запорізькі правові читання»], (17-18 трав. 2007 р.) / за заг. ред. С.М. Тимченка і Т.О. Коломоець. – Запоріжжя: Запорізький національний університет, 2007. – С. 120-122.

125. Основи законодавства Союзу РСР і союзних республік про оренду: Закон СРСР від 23.11.1989 року // Відомості Верховної Ради СРСР. – 1989. – № 25. – ст. 481
126. Офіційний сайт міста Великі Луки. Транспорт. [Електронний ресурс] : <http://www.velikieluki.ru/transp/>
127. Офіційні повідомлення управління Міністерства внутрішніх справ у Запорізькій області [Електронний ресурс]: <http://uvd.zp.ua/main.html>
128. Пахман С. В. Обычное гражданское право в России. Юридические очерки: Том I: Собственность, обязательства и средства судебного охранения / Семен Викентьевич Пахман. – С. Петербург, 1877. – 764 с.
129. Пацурківський Ю. П. Поняття принципів добросовісності, розумності та справедливості в цивільному праві / Юрій Петрович Пацурківський // Науковий вісник Чернівецького університету: 36. наук. пр. – Вип. 212: Правознавство. – Чернівці: Рута, 2004. – С. 46-48.
130. Покровский И. А. История римского права / Иосиф Алексеевич Покровский. – СПб. Изд.-торговый дом «Лет. сад», 1998. – 555 с.
131. Покровский И. А. Основные проблемы гражданского права / Иосиф Алексеевич Покровский. – М.: Статут, 2001. – 352, [1] с.
132. Попондопуло В. Ф. Правовой режим предпринимательства / Владимир Федорович Попондопуло. – СПб.: Изд-во СПбГУ, 1994. – 208 с.
133. Порядок проведення конкурсу на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України №139 від 29 січня 2003р. [Електронний ресурс] : <http://www.rada.kiev.ua>
134. Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту: затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 року № 176 [Електронний ресурс]: <http://www.rada.kiev.ua>
135. Про внесення змін до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 26.09.2007 року №1184 [Електронний ресурс]: <http://www.rada.kiev.ua>

136. Предпринимательское право Украины: Учебник / [ Шишка Р. Б., Сытник А. М., Левков В. Н. и др.] / под общ. ред. Р. Б. Шишки. – Харьков: Эспада, 2001. – 480 с.
137. Примак В. Д. Непереборна сила у контексті цивільно-правової відповідальності / Володимир Дмитрович Примак // Вісник господарського судочинства. – 2001. – №4. – С. 169.
138. Примак В. Д. Функціональний аспект розмежування цивільно-правової вини і недобросовісності / Володимир Дмитрович Примак // Юридична Україна. – 2006. – № 9. – С. 31.
139. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – №22. – С. 105.
140. Про власність: Закон України від 07.02.1991 року // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 20. – ст.249
141. Про внесення змін до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 26 вересня 2007 року № 1184 // Орієнтир. – 2007. – № 36. – С. 5-15.
142. Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів): Постанова Кабінету Міністрів України від 25.12.1996 р. №1548 [Електронний ресурс]: // <http://www.rada.gov.ua>
143. Про дорожньо-транспортні пригоди: Лист Територіального управління Головної державної інспекції на автомобільному транспорті № 41/2-9-2273п від 16.10.2007 р.
144. Про електронний цифровий підпис: Закон України від 22.05.2003 року // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – №36. – С. 276.
145. Про електронні документи та електронний документообіг : Закон України від 22.05.2003 року // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – №36. – С. 275.
146. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним

транспортом відповідно до видів робіт, визначених Законом України «Про автомобільний транспорт»: затверджено Наказом Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва та Міністерством транспорту та зв'язку України від 01.02.2008 р. № 9/119 [Електронний ресурс]: <http://www.rada.gov.ua>

147. Про затвердження Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 14.08.1996 р. № 959 [Електронний ресурс]: <http://www.rada.kiev.ua>

148. Про затвердження Порядку фінансування видатків місцевих бюджетів на здійснення заходів з виконання державних програм соціального захисту населення за рахунок субвенцій з державного бюджету: Постанова Кабінету Міністрів України від 04.03.2002 р. №256 [Електронний ресурс]: <http://www.rada.gov.ua>.

149. Про захист прав споживачів: Закон України від 12.05.1991 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – №30. – С. 379.

150. Про інформацію: Закон України від 02.10.1992 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – №48. – С. 650.

151. Про кооперацію в СРСР: Закон СРСР від 26.05.1988 року [Електронний ресурс]. – К.: CD-вид-во «Інфодиск»: Законодавство України станом на 25.05.08 р. – Ліцензія № 1DC4D990, 2008. – 1 електрон. опт. диск (CD-ROM): кольор.; 12 см. – Систем. вимоги: Pentium-266; 32 Mb RAM; CD-ROM Windows 98/2000/NT/XP.

152. Про ліцензування певних видів господарської діяльності: Закон України від 01.06.2000 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 36. – С. 299.

153. Про місцеве самоврядування в Україні: Закон України від 21.05.1997 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1997. – №24. – С. 170.

154. Про підприємництво: Закон України від 07.02.1991 року // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 14. – С. 168

155. Про порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів: Постанова Кабінету Міністрів України від 28.09.1996 р. № 1175 [Електронний ресурс]: <http://www.rada.kiev.ua>
156. Про практику розгляду цивільних справ за позовами про захист прав споживачів: Постанова Пленуму Верховного Суду України № 5 від 12.04.96 р. [Електронний ресурс]: <http://www.rada.gov.ua>
157. Про страхування: Закон України від 07.03.1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 18. – С. 78.
158. Про судову практику в справах про відшкодування моральної (немайнової) шкоди : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 31.03.95р. // Бюлетень законодавства і юридичної практики України. – 1997. – № 9-10. – 928 с.
159. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – №51. – С. 446
160. Про ціни і ціноутворення: Закон України від 03.12.1990 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1990. – №52. – С. 650
161. Проект Закону про внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» (щодо врегулювання таксомоторних перевезень). Дата реєстрації 09.09.2004 р. № 5281-2 [Електронний ресурс]: // <http://gska2.rada.gov.ua>
162. Пушкін О., Скакун О. Концепція нового цивільного кодексу / Олександр Пушкін, Ольга Скакун // Українське право. – №1. – 1997. – С. 10- 16.
163. Резніченко С. В. Сертифікація автомобілів в Україні як підстава для встановлення їх правового режиму / Семен Васильович Резніченко: матеріали міжн. наук.-практ. конф. [«Актуальні проблеми цивільного права та процесу (пам'яті проф. О.А.Пушкіна)»], (Харків, 31 трав. 2008 р.) / за ред. В. А. Кройтора. – Харків, ХНУВС, 2008. – 374 с.
164. Римское частное право / [Перетерский И. С., Краснокутский В. А., Флейшиц Е. А. и др.]; под ред. Ивана Борисовича Новицкого и Ивана Сергеевича Перетерского. – М.: Юристъ, 1999. – 542, [1] с.

165. Рішення Жовтневого районного суду м. Запоріжжя № 2-107/07 від 20.02.2007 р. про відшкодування матеріальної та моральної шкоди
166. Савичев Г. П. Глава 44. Транспортное и экспедиционное обязательство / Григорий Павлович Савичев // Гражданское право: Учебник / [Витрянский В. В., Ем В. С., Зенин И. А. и др.]; отв. ред. Е. А. Суханов. – 2-е изд., перераб и доп. – М.: БЕК, 2000. – Т. 2., полутом 1. – 2000. – 682 с.
167. Савичев Г. П. Комментарий к Уставам автомобильного транспорта союзных республик / Быков А. Г., Половинчик Д. И., Савичев Г.П. – М.: Юрид. лит., 1978. – 232 с.
168. Садиков О. Н. Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций / Олег Николаевич Садиков / [Брагинский М. И., Клейн Н. И., Левшина Т. Л. и др.]; отв. ред. О. Н. Садиков; Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ. – М.: Юристъ, 2004. – 844 с.
169. Саїтгаліна Ж. Р. Природа суб'єктивного цивільного права / Ж. Р. Саїтгаліна // Вісник університету внутрішніх справ. – Харків, 1999. – С.30-31.
170. Саниахметова Н. А. Юридический справочник предпринимателя. Издание пятое, переработанное и дополненное / Нина Алексеевна Саниахметова. – Х.: Одиссей, 2003. – 1024 с.
171. Сафончик О. І. Глава 64 Перевезення / Оксана Іванівна Сафончик // Цивільний кодекс України: Науково-практичний коментар. – Х.: ТОВ «Одіссей», 2007. – 1200 с.
172. Сергеева М. А. Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договоры морской перевозки пассажиров: автореф. дис. на соискание ученой степени канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право; Предпринимательское право; Семейное право; Международное частное право» / Сергеева Марина Александровна . – М., 2007. – 24 с.
173. Сивий Р. Б. Приватне право в системі права України: поняття, критерії виокремлення, структура: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд.

юрид. наук: спец. 12.00.01 «Теорія та історія держави і права; історія політичних і правових учень» / Роман Богданович Сивий. – Л., 2006. – 16 с.

174. Сібільов М. М. Свобода договору і її межі за Цивільним кодексом України та за Цивільним кодексом Російської Федерації: матеріали міжн. наук.-практ. конф. [«Проблеми цивільного права та процесу (пам'яті проф. О.А.Пушкіна)»], (Харків, 26 трав. 2007 р.) / За ред. В. А. Кройтора, Р. Б. Шиски, Є. О. Мічуріна. – Харків, ХНУВС, 2007. – 374 с.

175. Смотров О. І. Договір щодо платного надання медичних послуг: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Олег Іванович Смотров. – Харків, 2003. – 17 с.

176. Собчак А. А. О некоторых спорных вопросах общей теории правовой ответственности / Анатолий Александрович Собчак // Правоведение. – 1968. – № 1. – С. 54.

177. Советское гражданское право: Учебник. В 2-х томах. Т.1 / М. И. Илларионова, О. А. Киримова. – 3-е изд. испр. и доп. – М.: Высшая школа, 1985. – 618с.

178. Справа № 2-2030/06 від 12.09.2006 року Хортицького районного суду м. Запоріжжя

179. Справа № 2-5341/06 від 18.12.2006 р. Бердянського міського суду Запорізької області

180. Справа № 9/190/06 від 08.12.2003 р. Господарського суду Запорізької області

181. Справа № 9/192/06 від 08.12.2003 р. Господарського Суду Запорізької області

182. Статут автомобільного транспорту Української РСР, затверджений Постановою Ради Міністрів УРСР від 27.06.1969 року № 401 // ЗП УРСР. – 1969 р. – № 7. – ст. 88.

183. Стрельцова Є. Д. Договір морського перевезення вантажу: порівняльний аспект: дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03

- «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Євдокія Джонівна Стрельцова. – Харків, 2001. – 156 с.
184. Стрельцова Є.Д. Договір морського перевезення вантажу: порівняльний аспект: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Євдокія Джонівна Стрельцова. – Харків, 2001. – 19 с.
185. Суханов Е. А. Виды гражданских правоотношений / Евгений Алексеевич Суханов // Гражданское право: в 2 т. / [Зенин И.А., Корнеев С.М., Шерстобитов А.Е. и др.]; отв. ред. Е. А. Суханов. – Т.1. – М. : Издательство БЕК, 1988. – 816 с.
186. Таль Л. С. Трудовой договор: Цивилистическое исследование / Лев Семенович Таль. – Ч.2: Внутренний порядок хозяйственных предприятий. – Ярославль: Тип. Губернского правления, 1918. – 188 с.
187. Тарасов М. А. Договор перевозки / Михаил Александрович Тарасов. – Ростов-на-Дону. – Изд-во Рост. ун-та, 1965. – 456 с.
188. Тарасов М. А. Договор перевозки грузов по советскому гражданскому праву / Михаил Александрович Тарасов. – Ростов-на-Дону, 1954. – 548 с.
189. Тарасов М. А. Очерки транспортного права / Михаил Александрович Тарасов. – М.: Минречфлот, 1951. – 826 с.
190. Тарасов М. А. Транспортное право / Михаил Александрович Тарасов. – Ростовский государственный университет. – Ростов-на-Дону: Изд-во Ростовского ун-та, 1968. – 242 с.
191. Теньков С. О. Науково-практичний коментар до Господарського кодексу України: від 16.01.2003 р. / Сергій Опанасович Теньков. – Київ: Видавництво А.С.К., 2004. – 720 с.
192. Теория государства и права. Учебник для юридических вузов и факультетов / под ред. В. М. Корельского и В. Д. Перевалова. – М.: Издательская группа НОРМА-ИНФРА\*М, 1998. – 570 с.
193. Тихомиров Ю. А. Предприниматель и закон : Практическое пособие / Юрий Александрович Тихомиров. – М.: Экономика, 1996. – 287 с.

194. Тихомиров Ю. А. Публичное право / Юрий Александрович Тихомиров. – М.: БЭК, 1995. – 486 с.
195. Уемов А. И. Системный подход и общая теория систем / Авенир Иванович Уемов. – М. : Мысль, 1978. – 272 с.
196. Флейшиц Е. А. Буржуазное гражданское право на службе монополистического капитала / Екатерина Абрамовна Флейшиц // Под ред. М. Е. Когана; Всесоюзный институт юридических наук Министерства юстиции СССР. – М. : Юриздат М-ва юстиции СССР, 1948. – 52 с.
197. Халфина Р. О. Значение и сущность договора в советском социалистическом гражданском праве / Раиса Осиповна Халфина // под ред. В. Н. Можейко; АН СССР. Институт права. – М.: Изд-во АН СССР, 1954. – 239 с.
198. Халфина Р. О. Реакционная сущность гражданского права современных капиталистических стран / Раиса Осиповна Халфина // Отв. ред. Н. В. Рясенцев. – М.: Министерство высшего и среднего специального образования РСФСР. Всесоюзный юридический заочный институт, 1961. – 64 с.
199. Харитонов Е. О. Категории субъективного и объективного риска в советском гражданском праве / Евгений Олегович Харитонов // Проблемы правоведения. – Вып. 40. – Киев: Изд-во КГУ, 1979. – С. 63 – 70.
200. Харитонов Є. О. Відшкодування шкоди / Євген Олегович Харитонов // Цивільний кодекс України: Науково-практичний коментар. – Х.: ТОВ «Одіссей», 2007. – 1200 с.
201. Харитонova О. І. До питання про діалектику розуміння цивільних та адміністративних правовідносин / Олена Іванівна Харитонova: матеріали міжн. наук.-практ. конф. [«Еволюція цивільного законодавства: проблеми теорії і практики»], (Харків, 29-30 квіт. 2004 р.). – К.: Академія правових наук України, НДІ приватного права і підприємництва, НДІ інтелектуальної власності, Національна юридична академія ім. Ярослава Мудрого, 2004. – 908 с.
202. Хаснутдинов А. И. Вспомогательные договоры на транспорте / Анвар Измайлович Хаснутдинов. – Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1994. – 250, [1] с.

203. Хейгетова С. Е. Актуальные проблемы правового регулирования перевозки пассажиров автомобильным транспортом / Светлана Егоровна Хейгетова: материалы науч.-практ. конф. [«Правовая реформа в России»], (Ростов-на-Дону, дек. 2003). – Ростов н/Д: Изд-во СКАГС, 2004. – 7 с.
204. Хейгетова С. Е. Правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом: автореф. дис. на соискание ученой степени канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право; Предпринимательское право; Семейное право; Международное частное право» / Хейгетова Светлана Егоровна . – Ростов-на-Дону, 2007. – 30 с.
205. Ходунов М. Е. Вопросы советского транспортного права / Михаил Евграфович Ходунов. – Сборник статей / Под общ. Ред. К. К. Яичкова. – М.: Госюриздат, 1957. – С. 172.
206. Ходунов М. Е. Правовое регулирование деятельности транспорта / Михаил Евграфович Ходунов. – М.: Юридическая литература, 1965. – 425 с.
207. Хозяйственное (предпринимательское) право Украины: Учебник / [Шишка Р. Б., Чапичадзе Я. А., Мичурин Е. А. и др.] / под общ. Ред. Р. Б. Шишки и Я. А. Чапичадзе. – Харьков: Эспада, 2007. – 552 с.
208. Хозяйственное право: Учебник / [Мамутов В. К., Хахулина К. С., Знаменский Г. Л. и др.]; под ред. Валентина Карловича Мамутова. – К.: Юринком Интер, 2000. – 910 с.
209. Цивільне і сімейне право України: Навчально-практичний посібник. Видання друге, перероблене та доповнене / [Харитонов Є. О., Калітенко О. М., Зубар В. М. та ін.] / за ред. Євгена Олеговича Харитонова, Андрія Ігоревича Дрішлюка – Х.: ТОВ «Одіссей», 2003. – 640 с.
210. Цивільний Кодекс України: Проект від 25.08.1996р. // Українське право. – № 3. – 1996.
211. Цивільний кодекс Української РСР. Затверджений Законом Української РСР від 18 липня 1963 р. // Відомості Верховної Ради Української РСР. – 1963. – № 30. – С. 463.

212. Чапичадзе Я. А. Лицензирование предпринимательской деятельности / Яна Александровна Чапичадзе // *Хозяйственное (предпринимательское) право Украины: Учебник* / [Шишка Р. Б., Чапичадзе Я. А., Мичурин Е. А. и др.] / под общ. Ред. Р. Б. Шишки и Я. А. Чапичадзе. – Харьков: Эспада, 2007. – 552 с.
213. Чапичадзе Я. О. Здійснення цивільних прав та обов'язків і їх захист у разі порушення / Яна Олександрівна Чапичадзе // *Цивільне право України: Курс лекцій: у 6 т.* / [Шишка Р. Б., Зайцев О. Л., Мичурин Є. О. та ін.]; за ред. Р. Б. Шишки та В. А. Кройтора. – Т.1. - Харків : Еспада, 2008. – 680 с.
214. Шевченко Я. Новий Цивільний кодекс – основа ринкових відносин в Україні / Ярославна Шевченко // *Українське право.* – 1997. – №1. – С. 36.
215. Шемякин А. Н. Правовое регулирование морской перевозки грузов и пассажиров. Учебное пособие / Александр Николаевич Шемякин, Тимур Робертович Короткий. – Одесса: Латстар. – 1999. – 172 с.
216. Шерстобитов А. Е. Обязательства по оказанию фактических и юридических услуг / Андрей Евгеньевич Шерстобитов // *Гражданское право: в 4 т.* / [Витрянский В. В., Зенин И. А., Козлова Н. В. И др.]; отв. ред. – Е. А. Суханов. – М.: Волтерс Клувер, 2006. – 816 с. – Т.4: Обязательственное право: учеб. для студентов вузов, обучающихся по направлению 521400 «Юриспруденция».
217. Шимон С. І. Цивільне та торгове право зарубіжних країн: Навч. посіб. (Курс лекцій) / Світлана Іванівна Шимон. – К.: КНЕУ, 2004. – 220 с.
218. Шишка Р. Б. Предмет гражданского права в современном обществе / Роман Богданович Шишка // *Образование и право.* – 2000. – № 6. – С. 51.
219. Шишка Р. Б. Предпринимательские правоотношения и их виды / Роман Богданович Шишка // *Хозяйственное (предпринимательское) право Украины: Учебник* / [Шишка Р. Б., Чапичадзе Я. А., Мичурин Е. А. и др.] / под общ. ред. Р. Б. Шишки и Я. А. Чапичадзе. – Харьков: Эспада, 2007. – 552 с.

220. Эннекцерус Л. Курс германского гражданского права / Людвиг Эннекцерус, Теодор Кипп, Вольф Марин. – Т. 1. Полутом 2. – М.: РГБ, 2008. – 483 с. – Оригинал: Москва: Изд-во иностранной лит., 1950. – 483 с.
221. Энциклопедия права: Учебное пособие / М. Х. Хутыз, П. Н. Сергейко, О. П. Алейникова, О. А. Ковтун; [Под ред. М. Х. Хутыза]; Кубан. гос. ун-т. – Краснодар: МП "Оранта", 1992. – 95,[1] с.
222. Яворська О. С. Глава 64. Перевезення / Олександра Степанівна Яворська // Науково-практичний коментар Цивільного Кодексу України / за ред. Володимира Михайловича Коссака. – К.: Істина, 2004. – 976 с.
223. Ярошевська Г. М. Щодо визначення поняття послуг / Ганна Миколаївна Ярошевська : матеріали міжн. наук.-практ. конф. [«Проблеми цивільного права та процесу (пам'яті проф. О.А.Пушкіна)»], (Харків, 26 трав. 2007 р.) / За ред. В. А. Кройтора, Р. Б. Шишки, Є. О. Мічуріна. – Харків, ХНУВС, 2007. – 374 с.
224. Kidyba A. Prawo handlowe / Andrzej Kidyba. – Warszawa: C. H. BECK, 2005. – 919 s. С. 845.
225. Raisch P. Die Abgrenzung des Handelsrechts vom bürgerlichen Recht als Kodifikationsproblem im 19. Jahrhundert / von Peter Raisch . – Stuttgart: Enke, 1962. – 141 p.

## ДОДАТОК

### Проект

Закон України «Про внесення змін до Цивільного кодексу України»  
(Відомості Верховної Ради. – 2003. - №40-44. – Ст. 356.)

1. У статті 910 частину першу викласти в такій редакції:

«За договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів (фізичну особу)) до пункту призначення, а в разі здавання багажу – також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а в разі здавання багажу – також за його провезення.

2. Доповнити статтю 910 частиною третьою такого змісту:

«Транспортний засіб може бути замовлено за допомогою засобів дистанційного зв'язку, унаслідок чого в інформаційно-диспетчерській службі та перевізника виникають зобов'язання з надання транспортного засобу до перевезення замовників».

3. Доповнити статтю 910 частиною четвертою такого змісту:

«Замовник, який відмовився від замовленого транспортного засобу (окрім випадків невідповідності засобу вимогам комфорту та безпеки), зобов'язаний відшкодувати перевізнику витрати з надання транспортного засобу до перевезення і збитки, завдані неукладанням договору перевезення».

4. У статті 915:

У частині першій слова «юридичною особою» замінити словами «особою, що є суб'єктом підприємницької діяльності».

### II. Прикінцеві положення

1. Цей Закон набирає чинності з дня його опублікування.

**Проект**

Постанова Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 року № 176»

1. пункт 33 доповнити частиною 18 такого змісту:

«перевізник має право припинити щодо пасажира, у разі його неналежної поведінки (крики, брутальне ставлення до оточуючих, брудний одяг і т. ін.), договір перевезення в пункті його порушення без повернення вказаному пасажирові вартості проїзду чи її частини».

2. пункт 44 доповнити частиною два такого змісту:

«У разі неподання замовленого транспортного засобу в установлений термін перевізник сплачує пасажирові штраф у розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

У разі прострочення подачі транспортного засобу для перевезення пасажира більш ніж на тридцять хвилин без поважних причин, перевізник сплачує пасажирові штраф у розмірі десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

У разі порушення перевізником будь-якої з умов пункту 43 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту перевізник сплачує пасажирові штраф у розмірі п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

У разі дострокового розірвання договору перевізником без згоди пасажира (недоставлення пасажира до пункту призначення, крім дії умов непереборної сили) перевізник сплачує пасажирові штраф у розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян»

2. пункт 153 доповнити частиною три такого змісту:

«Водій таксі має право на примусову доставку пасажира до органу внутрішніх справ пасажира, який відмовляється розрахуватися за послуги згідно з оголошеним тарифом та показниками таксометра повністю, чи частково, або іншим чином порушує громадський порядок».