

Нечипуренко О. М.

УДК: 347. 463

здобувач кафедри цивільного права  
юридичний факультет ЗНУ

## ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ ТАКСОМОТОРАМИ

В умовах економічних перетворень, особливої значущості набуває надійна і ефективна робота автомобільного пасажирського транспорту яка в даний період характеризується стійкими негативних тенденцій: недосконалість і суперечність правового регулювання і, як наслідок, зниження безпеки перевезення, низький рівень транспортного обслуговування.

Нам слід дати визначення поняття та правову характеристику правовідносин з перевезення пасажирів таксомоторами, для чого звернемося до загальних положень цивільного права.

Правовідносин з перевезення пасажирів таксомоторами є видом цивільних правовідносин як таких, оскільки за предметом правової урегульованості є сферою цивільно-правового впливу.

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 цілому, і галузевих цивільно-правових зокрема. Останні виникають на підставі правових норм, і саме цей момент появляє регулюючий вплив права на суспільні відносини.

Учасники цивільно-правових відносин 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.

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 сукупність організаційно і технологічно взаємозв'язаних дій, що виконуються при підготовці, здійсненні і завершенні перевезення пасажирів і багажу, що є змістом обов'язків послугодавця (перевізника).

Транспортна послуга характеризується наступними ознаками, що виражають її специфіку: нерозривний 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, опосередкує договором перевезення пасажирів.

При перевезенні пасажирським транспортом загального користування особливості транспортної послуги полягають в наступному: має соціальну спрямованість; тарифи на послуги з перевезення пасажирів встановлюються органами державної влади і місцевого самоврядування. Тут постає питання функціонування системи "приватних" маршрутних таксі, які так чи інакше, але є транспортом загального користування, а як так, то відповідно до норм чинного законодавства, вони є "заручниками" в руках органів

місцевого самоврядування, заходом вирішення їх проблем та функцій в сфері забезпечення транспортного забезпечення населення. Особлива "напруженість" відносин проявляється саме в реалізації принципів свободи договору та свободи підприємницької діяльності, які у точці зіткнення публічних та приватних інтересів - "публічного" та "приватного" знаходять певне компромісне положення. Адже саме сфера "приватного" реалізується там і настільки, де це не є обмеженням "публічним" елементом.

Щодо даного питання Горев В. О. висловив думку, що у цивілістиці не сформувалась цілісна концептуальна теоретична основа обмежень свободи договору. Відсутня однозначна визначеність у тому, що являють собою такі обмеження, недостатньо з'ясовано механізм їх встановлення.

Варто розрізняти три групи даних правовідносин.

По-перше, це правовідносини по перевезенню пасажирів таксомоторами - як транспорту загального користування, що здійснює перевезення пасажирів за певним маршрутом (перевезення маршрутним таксі).

По-друге, це правовідносини по перевезенню пасажирів таксомоторами - таксі (індивідуальні пасажирські перевезення), за попереднім замовленням транспортного засобу та маршруту перевезення через диспетчерську службу.

По-третє, це правовідносини по перевезенню пасажирів таксомоторами - таксі (індивідуальні пасажирські перевезення), які виникають шляхом узгодження умов перевезення з перевізником (віддієм таксі) без участі диспетчерської служби.

Справа дещо ускладнена цивільними та організаційними відносинами між диспетчерською службою та водіями. Від типу та характеру їх відносин залежить навіть визначення стоони за договором.

За ситуації, коли диспетчерська служба (наприклад, Приват таксі) є за своєю сутністю не лише "диспетчером", а й власником

транспортних засобів і володільцем ліцензії на здійснення пасажирських перевезень, то такий оператор за договором і є перевізником, де водії є виконавцями договору перевезення. У цьому випадку відповідальність за перевезення несе диспетчерська служба.

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 за певний відсоток вартості проїзду чи тариф передає замовлення тому водієві, який перший його прийняв до виконання. При даній організації відповідальність за перевезення лежить на перевізникові. Так, доволі частими є ситуації, коли зі спливом досить великого періоду часу після замовлення і тривалого очікування таксі, оператор може повідомити про неможливість виконати замовлення з певних причин (відсутність авто в даному районі, відсутність вільних авто і т.п.).

Організація надання таксомоторних послуг в Україні вже вийшла з хаосу, вже присутній певний елемент урегульованості відносин. Проте, ступінь урегульованості жадає бути кращим та виваженим. Головне, що в Україні відсутня чітка концепція спрямованості організації та забезпечення правового регулювання даного виду послуг. Тобто, на нашу думку варто було б чітко визначитись з концепцією, системою регулювання.

Світовий досвід свідчить, що наразі в країнах Європи існує три системи: регульовані, дерегульовані та проміжні.

В Норвегії, Фінляндії, Німеччині, Франції, Іспанії допуск до ринку таксі регулюється державним законодавством. Однак певноваження по реальному прийняттю рішень щодо кількості ліцензій часто передаються органам влади. В Швеції, Нідерландах, Ірландії, Австрії, Угорщині державне законодавство вимагає, щоб доступ до ринку таксі був вільним.

У Великобританії, Бельгії і Швейцарії повноваження з вирішення питань законодавчого характеру передано місцевим органам влади, а тому в них зустрічаються відмінності. Наприклад, у Брюсселі доступ до ринку регулюється, а в Лондоні і Женеві нема обмежень кількості операторів. Регулювання передбачає встановлення ліміту кількості операторів, яким дозволено доступ на ринок і (або) кількість автомобілів таксі, якими можна оперувати.

Міністерство транспорту і зв'язку Норвегії приймає рішення у сфері таксі відповідно до законодавства загального характеру. Згідно з ними оператори таксі повинні бути водіями таксі з обов'язковою наявністю ліцензії водія таксі, а основною їхньою діяльністю повинно бути водіння таксі.

Операторам дозволено мати тільки одну загальну ліцензію. Одночасно передбачено систему резерву ліцензій. Такі ліцензії видаються діючим оператором (одна на оператора) та мають обмеження щодо їх використання, яке регулюється диспетчерськими центрами (ДЦ). Завдяки цьому досягається врегулювання пропозиції операторів з попитом.

Ліцензія оператора є персональною і не передається. У випадку хвороби або смерті оператора ліцензія може бути здана в оренду максимум на три роки. Ліцензії діють тільки в визначеному (ліцензованому) районі і застосовуються тільки до одного автомобіля-таксі. Крім цього, ліцензіат зобов'язаний надавати послуги навіть в умовах низького попиту, наприклад у сільській місцевості.

Оператори мають бути підключеними до певного ДЦ. В окремих місцях невеликій кількості операторів дозволяється змінити місце підключення за умови, коли ДЦ одержують згоду місцевої влади про приєднання нових учасників. Нові ліцензії операторів повинні видаватися з підключенням до нового ДЦ. Органи влади не мають права змінити підключення операторів до ДЦ, які мають ліцензії.

Щодо доступу до ринку таксі Міністерство

транспорту і зв'язку Норвегії приймає рішення також відповідно до законодавства загального характеру. Він регулюється через систему ліцензій операторів для визначених районів. Органи районної влади приймають рішення щодо кількості ліцензій для ліцензійного району, яка визначається після оцінки попиту. Також враховується наявність конкуренції. Вартість однієї ліцензії складає 9000 євро.

Ліцензія видається місцевими поліцейськими органами. Для одержання її вимагається сертифікат про добру репутацію (криміналістичний облік) і довідка про стан здоров'я. Претенденти на оператора таксі також складають екзамен на знання закону, бухгалтерського обліку та економіки підприємства. Поліція може вимагати проходження тесту на знання основних міст Норвегії.

Рішення по загальній політиці стосовно вартості проїзду в таксі приймаються органами влади по контролю за дотриманням правил конкуренції. Максимальна вартість проїзду є правилом, хоч у деяких великих містах вартість проїзду була лібералізована. У всіх цих районах існує більше одного ДЦ. Тобто, для лібералізації вартості проїзду вимагається конкуренція ДЦ. На практиці максимальна вартість проїзду діє як фіксований тариф. Там, де вартість проїзду лібералізована, використовується інформація для населення.

Рішення щодо якості та сервісу також приймає Міністерство транспорту і зв'язку. Максимальна кількість місць в таксі 9 (включаючи водія). Дозволено використовувати так зване "максі-таксі" (18 місць), яке більшу частину місць надає інвалідам. Приватних автомобілів по найму не існує. У відповідності до закону обов'язковими є знак таксі на даху і лічильник, який роздруковує рахунок за поїзду. Відсутня вимога щодо технічного огляду автомобілів таксі. У цьому відношенні вони розглядаються як звичайні автомобілі.

Великі підприємства відсутні, бо ліцензія оператора є персональною і обмежує його одним автомобілем. Широко використо-

вводяться наймані водії, їх робочий час регулюється законом. До водіїв-приватників правила не застосовуються, оскільки їх вважають зайнятими приватним бізнесом. Високий рівень підключення операторів до ДЦ, яке є обов'язковим, привів до високого рівня технології надання послуг. Конкуренція досить жорстка. Конкурують переважно за клієнта і в частині замовлень таксі.

Останнім часом прийнято зміни в законодавстві щодо дерегуляції вартості проїзду в окремих великих містах та об'єднання деяких ліцензованих районів. Вартість проїзду була лібералізована в тих районах, де існує конкуренція ДЦ. Але це не привело до більш жорсткої конкуренції, або ціни скоріше зросли, ніж зменшилися. В перспективі - подальша лібералізація вартості проїзду і збільшення кількості ліцензій, що вирішується органами влади.

Ринок 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 в таксі;
- різноманітність ДЦ щодо їх організації і форм власності;
- наявність відносно крупних підприємств таксі;
- відсутність визначення ліцензованих районів функціонування таксі;
- відсутність практики екзаменування та тестування водіїв таксі;
- ліцензії видаються не органами внутрішніх справ;
- власники приватних автомобілів мають право працювати по найму (на замовлення).

Вказане дозволяє зробити висновок

відносно наявності значної кількості недоліків та прогалин в правовому регулюванні таксомоторних перевезень пасажирів в Україні, які породжують невпорядкованість відносин та, як наслідок, невідповідну охоронюваність та захист суб'єктивних прав учасників зазначених правовідносин.

Так, договір перевезення пасажирів таксомоторами навіть при індивідуальних перевезеннях є публічним договором, за яким послуги таксі надаються будь-якій особі, яка замовляє дані послуги. Тим не менш, практика правовідносин свідчить, що у повсякденному житті це не є беззаперечним. Так, наприклад, у будь-якому місті є місця, куди не бажають їхати перевізники через його "невигідність" чи небезпечність. Оператори таксі зазвичай при подібних замовленнях повідомляють про відсутність вільних авто. І контролювати дійсність подібних ситуацій наразі є практично неможливим.

Складність вказаних відносин досить негативно позначається на конкретному споживачеві - пасажирові, адже за таких обставин він по-перше, елементарно не має інформації, хто є стороною за договором - оператор чи таксист, до кого слід пред'являти претензії та позови, а відповідно, хто і яку відповідальність несе за невиконання чи неналежне виконання договору.

Можна, звичайно, стверджувати, що за умов конкуренції служби таксі конкурують якістю надання послуг, а як так, пасажир вільні у виборі служби, яка надає кращі послуги. Проте, у останній схемі організації диспетчерських відносин пасажирові не гарантується якість послуг з перевезення - елементарно, застарілий автопарк не може гарантувати і безпеку перевезень, не говорячи вже про виконання договору як такого (елементарна поломка автомобіля таксі може спричинити досить негативні наслідки для пасажирів, який, наприклад запізнюється на посадку на літак і т.п.). 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 не належним виконанням договору перевезення констатує факт можливості судового захисту, але в свою чергу підтверджує складність питань, що підлягають доказуванню в судовому процесі. Звернення судом до загальних норм цивільного права, статей ЦК України, свідчить про відсутність необхідної регламентації перевезень пасажирів, в тому числі таксомоторами в позитивному законодавстві.

За цих обставин, цілком логічним є, не дивлячись на згадані 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 таксомотором 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.

#### Перелік використаної літератури:

1. Г. Гузьменков Пассажирский автотранспорт в Норвегии (на примере столицы страны - г.Осло) // Перевізник - 2007. - № 9. - С. 37.
2. В. В. Витрянский Гражданское право РФ. - том IX. - С. 138.

*Самойленю Г. В.*

УДК: 347.15/17

*к.ю.н., доцент кафедри цивільного права  
юридичного факультету ЗНУ*

## САМОСТІЙНІСТЬ ЮРИДИЧНОЇ ОСОБИ

Юридичні особи є суб'єктом права, який не має фізичної субстанції. Отже, у фізичному смислі юридичних осіб не існує - це цілком соціальна субстанція. Тому виникає запитання щодо статусу юридичної особи. У той же час слід підкреслити, що юридична особа не є лише породженням права. Як зазначав з цього приводу професор О. А. Пушкін, як і фізичні особи, юридичні особи є реальними суб'єктами цивільного права. Адже виникнення й існування юридичних осіб зумовлено об'єктивним розвитком економіки й соціальними потребами, а законодавство лише сприяє їх становленню й зміцненню, визначаючи суб'єктами права. Звідси випливає, що юридичні особи не вигадані правом. Юриспруденція лише констатує, що ця соціальна субстанція є суб'єктом права, оскільки підпадає під ознаки суб'єкта права [1]. З погляду на це юридична

наука певною мірою пояснює правову природу й витoki походження юридичних осіб.

Формування уявлення про юридичну особу в праві йшло поступово. Немає однастайності у думках дослідників, наскільки розвинутим сприйняття окремого суб'єкта юридичної особи було у витоків приватного права - в Стародавньому Римі. З цього приводу були висловлені різні точки зору. І. Б. Новицький вважав, що римські юристи порівнювали організації, які існували, з людиною, і говорили; організація діє "замість особи" [2]. Е.А. Флейшиц стверджує, що думка про юридичну особу як прийом юридичної техніки, для введення в оборот майнової маси, так чи інакше відособленої від майна фізичних осіб була виражена римським правом чітко.

Не виникає сумніву що ще в давньоримські часи замислювались над особливим