

*Нечитуренко О.М.*

УДК: 347. 463

*здобувач кафедри цивільного права  
юридичного факультету ЗНУ*

## АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ ТАКСОМОТОРАМИ

Нажаль, можемо констатувати той факт, що нараз відсутнє жодне системне дослідження з питань перевезення пасажирів таксомоторами, незважаючи на достатню проблемність та майже нерегульованість даного інституту.

Також констатуємо той факт, що на державному рівні відсутня політика (концепція) організації міських перевезень.

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

Так, наприклад у міських маршрутах Норвегії, не дивлячись на високий економічний потенціал країни, 70% вартості проїзду оплачує пасажир. Решта суми вартості перевезення пасажирів повертається перевізнику з місцевих бюджетів (міських, обласних). Для порівняння - в країнах Європейського Союзу до складу жодного Норвегія не входить, дотація на автобусні перевезення складає 49% [1].

В Україні перевезення пасажирів таксомоторами почали стрімко розвиватися в період так званого "розпаду", занепаду економіки, під час якого держава та місцеві влади зняли з себе функцію та обов'язки щодо забезпечення міських пасажирських перевезень, переклавши їх на плечі приватних перевізників.

Досвід розвитку та регулювання таксомоторних перевезень свідчить, що

більшість країн Європи створили умови для мінімізації, проте, впорядкованості перевезень пасажирів маршрутними таксі.

Аналоги маршрутних таксі поширені в країнах третього світу причому в різних країнах (або навіть в різних містах) застосовується своя модель їх роботи.

У деяких місцях є транспорт, що займає проміжну нішу між маршрутними і індивідуальними таксомоторами. Це мікроавтобуси або легкові автомобілі, рухомі без жодного певного маршруту, які підбирають пасажирів за умови, що напрям, в якому вони бажають їхати, не суперечить тому, в якому їдуть ті пасажирі, які вже узяті раніше. Ця модель ефективна в основному в невеликих містах і поселеннях, витягнутих переважно уздовж однієї дороги-осі (наприклад, прибережних), але є і приклади використання її в досить великих містах, наприклад, Сонгтхеу в Чіангмаї.

У Західній і Центральній Африці маршрутні таксі називають лісовими таксі (англ. bush taxi). Як правило, лісові таксі бувають трьох типів: автомобіль-універсал, мікроавтобус і вантажівка. Багато автомобілів, використовуваних в цій якості, імпортуються з Європи або Японії, деякі збираються в регіональних центрах, наприклад, в Нігерії або Кенії. Оригінальне устаткування транспортних засобів зазвичай виймається, щоб мати більше місця і розмістити довгі лави. Зазвичай кількість людей в салонах таких таксі більше запланованих пасажирських місць.

Ми навмисно розкрили генезу розвитку таксомоторних перевезень в СРСР, Україні та специфіку функціонування їх в окремих країнах, аби не обмежувати себе при

дослідженні сутності та правової природи договору таксомоторних перевезень пасажирів відомою існуючою схемою функціонування в даний час. Адже наша мета не лише описати, дослідити та розкрити зміст зазначених вище питань, а й виробити концептуальні моделі адекватного регулювання правовідносин, пов'язаних з перевезенням пасажирів таксомоторами, які були б прийнятними за будь-якої схеми їх організації.

У своїй роботі ми виходимо з необхідності дослідження правовідносин з перевезення пасажирів таксомоторним транспортом з метою їх теоретичного, концептуального осмислення та вироблення концепцій та моделей адекватного врегулювання позитивним правом.

Досліджуючи таксомоторні перевезення, варто зазначити, що під ними слід розуміти таксомоторні послуги, які надаються автомобілями-таксі по індивідуальним перевезенням та маршрутними таксі, як транспортом загального користування, здійснюючого перевезення за певним маршрутом.

Зараз можна констатувати певні переваги та недоліки таксомоторних перевезень пасажирів при перевезеннях маршрутними таксі. Так, перевагами є:

- маршрутні таксі з погляду пасажирів, як правило, приходять швидше за звичайний автобус, трлейбус, трамвай. Якщо маршрутні таксі ходять за розкладом (як правило на маршрутах з низьким пасажиропотоком, де кількість рейсів в день невелика), то в розкладі їх рейсів зазвичай більше, ніж "соціальних" рейсів і доводяться вони нерідко на найбільш звавий і прибутковий час. Якщо ж вони не дотримуються ніякого розкладу то нерідко відправляються безпосередньо перед "соціальним" автобусом, трлейбусом або трамваем, "перехоплюючи" у нього платоспроможних пасажирів;

- маршрутні таксі з погляду пасажирів, як правило, рухаються швидше за звичайний автобус, трлейбус, трамвай. Це може досягатися за рахунок менших габаритів і кращої маневреності рухомого складу агресивнішої

манери водіння, а у разі використання автобусів особливо малого класу - меншого числа зупинок впродовж маршруту,

- іноді в маршрутних таксі проїзд дешевше, ніж в державному громадському транспорті,

- відсутність штучних перешкод (наприклад, турнікетів) є плюсом маршрутних таксі. Існують проте підозри, що впровадження турнікетів інспіроване через корумповані міські і обласні власті зацікавленими ділками, у тому числі і маршруточниками,

- у містах, де маршрутами працюють автобуси особливо малого класу, в більшості випадків в маршрутах ідуть сидячки,

- у містах, де муніципальний транспорт знаходиться у хорошому стані, платоспроможні пасажирів дістають додаткову можливість вибору виду транспорту,

- у містах, де муніципальний транспорт знаходиться у поганому стані, пересувний склад маршрутів може бути безпечнішим, а також може розвантажити державні маршрути.

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

- маршрутні таксі як явище мають пригноблюючу дію на транспортну інфраструктуру міст. В результаті появи численних категорій пасажирів-пільовиків муніципальні і державні транспортні підприємства часто випробовують фінансовий голод. Цей голод ще більш посилюється, тому що маршрутні таксі перетягують на себе платоспроможну частину пасажирів. Нерідко з маршрутними таксі пов'язана висока корупція в муніципалітетах, органах державної влади, державних і муніципальних транспортних підприємствах; у окремих містах чиновники, пов'язані з маршруточним бізнесом, навмисно розвалюють муніципальний транспорт;

- маршрутні таксі є високотаварійним видом транспорту. Агресивна манера водіння маршрутних таксі, викликана конкуренцією за пасажирів на дорозі і прагненням зробити як можна більше число поїздок, у поєднанні із зупинками на вимоги пасажирів в довільних місцях маршруту у тому числі і небезпечних,

приводить до виникнення частих аварійних ситуацій. Нерідко на лінії маршрутні таксі виходять в неналежному технічному стані, оскільки контроль за їх технічним станом буває слабкий. Водії маршрутних таксі часто працюють з порушенням норм праці (надмірно довгі години роботи, неадекватній відпочинок). Часто за проїзд пасажирів платять безпосередньо водієві, що відволікає його від управління автобусом. Часто салон маршрутного таксі піддається переобладнанню з метою збільшення місткості; при цьому пасивна безпека пасажирів знижується.

- агресивне водіння у поєднанні з конкуренцією за пасажирів на дорозі приводить до негативного впливу на рух транспортного потоку в цілому, знижуючи швидкість у тому числі і самих маршрутів;

- 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 покупки 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 передбаченим;

- у містах, де маршрутами працюють автобуси особливо малого класу із-за низької провізної здатності маршрутних таксі як виду транспорту насправді їм доводиться брати стоячих пасажирів ("гачків"). Часто у пасажирів, чекаючих маршрутне таксі всередині маршруту просто немає іншого вибору окрім як їхати "гачками". Втім, часто водії маршрутів свідомо створюють такі умови проїзду в гонитві за великим доходом, знаючи про відсутність альтернатив у пасажирів;

- у популярних на лініях маршрутних таксі мікроавтобусах "Газель" і подібних до них пасажирів тісно. Людям крупної комплекції їхати незручно. В результаті муніципалітети до ліцензійних умов надання перевезень вводять умови щодо місткості транспортного засобу, в результаті чого рухомий склад власників "Газелей" підлягає реалізації;

- маршрутні таксі (при використанні машин малою і особливо малій місткістю) не пристосовані для перевезення інвалідів, пасажирів з дитячими колясками або багажем. У зв'язку з тим, що в багатьох містах маршруту витіснили рейсові автобуси великої місткості і електротранспорт, дані категорії громадян були фактично позбавлені фізичної можливості користування суспільним транспортом. Подібне положення справ йде врозріз із загальносвітовою тенденцією максимізації доступності транспорту для вищезгаданих груп громадян.

ЦК дає загальне визначення договору перевезення пасажирів. Транспортні статuti, будучи спеціальними нормами, тим не менш не містять чітких дефініцій договору перевезення пасажирів таксомоторами. Відсутні як визначення, так і характеристика специфічних особливостей та регулювання окремих видів таксомоторних перевезень (маршрутних таксі та таксі індивідуального перевезення). Елементарно в нормативних актах відсутнє нормативне визначення "таксомотору", 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 таксомоторних перевезень дорічним є вироблення загальної дефініції договору перевезення пасажирів таксомоторами як самостійного субінституційного договору та дефініції його окремих підвидів чи характерних особливостей цих підвидів.

Напевно, варто розпочати з дослідження вказаних договорів через призму їх сутності та характерних ознак.

Класичним є бачення договору перевезення пасажирів за його юридичною природою як консенсуального, двостороннього та оплатного, а також публічного договору [2].

Характерна ознака юридичної природи договору - його публічність.

Відповідно до статті 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.

Підприємець не має права відмовитися від укладення публічного договору за наявності у нього можливостей надання споживачеві відповідних товарів (робіт, послуг).

У разі необгрунтованої 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.

Такі загальні умови щодо публічних договорів встановлює ЦК України.

Режим публічних договорів є виключенням з того загального, яке спирається на принцип "свободи договорів". Вказане виключення є одним з випадків дії публічного в цивільному

праві. 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 приватно-правові засади, складові основи цивільного права.

Цивільний кодекс України 2003 року став кодифікованим актом, що регулює приватні відносини. Проте, реалії складаються таким чином, що часто розмежувати певні правовідносини на публічні чи приватні є доволі складним завданням. ЦК хоч і став актом, який закріпив нормативно принцип свободи, принцип регулювання цивільних правовідносин на нових, приватноправових началах, є, по суті, актом імперативним, оскільки імперативно закріплені та інші положення.

Конкретні правовідносини за сучасних умов функціонування держави і необхідності нею виконання певних публічних функцій, взагалі не мають чіткого поділу на публічне та приватне.

Так, наприклад, при здійсненні перевезень пасажирів таксомоторами, на відносини між перевізником та пасажиром здійснює вплив публічна сфера щодо необхідності забезпечення 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 пасажирів, обмежуючи свободу договору необхідністю її "не протиріччя" законам чи іншим нормативно-правовим актам. Обмеження містяться і в 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".

Разом із тим свобода підприємницької діяльності, як і право на підприємницьку діяльність, має обмеження (межі).

В. Грибанов зазначає, що межі є невідомою властивістю будь-якого суб'єктивного права, оскільки за відсутності таких меж право перетвориться на свою протилежність - сваволлю і тим самим перестане бути правом.

Оскільки будь-який суб'єкт права перебуває з іншими суб'єктами у прямих і опосередкованих зв'язках, його вільний розсуд повинен не суше речити закону і не порушувати законних інтересів інших осіб [3].

Т. Кашаніна вважає, що в економіці абсолютної свободи виробників не існує. Підприємець має повну самостійність у тому розумінні, що над ним немає інстанції, яка визначає шр, як і скільки робити. Але він не вільний від ринку, від його твердих вимог. Тому може йтися лише про певні рамки самостійності. Але абсолютної свободи виробників не існує й у праві, оскільки ми говоримо про нормативне регулювання. 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.

Свобода підприємництва не безмежна, її межі задані законодавством (наприклад, передбачаються заборони та обмеження (ліцензування певних видів діяльності); визначається перелік видів продукції (робіт, послуг), вільна реалізація яких заборонена або обмежена (квотування і ліцензування); встановлюються заборони й обмеження недоброчесної конкуренції та інші випадки, прямо передбачені законом). Можливо, багато з цих обмежень і заборон не виправдані, зумовлюються перехідним станом суспільства, але необхідність таких обов'язкових розпоряджень не викликає сумніву. 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.

Однак, що стосується договору перевезення пасажирів таксомоторами, вважаємо, що обмеження публічно-правового характеру мають бути, по-перше, чітко встановленими, по-друге, бути закріпленими в законах, а не підзаконних актах Міністерства транспорту України.

З урахуванням зазначеного, вважаємо, що дефініція договору перевезення пасажирів таксомоторами має бути наступною.

За договором перевезення пасажирів таксомотором одна сторона (перевізник) зобов'язується на власний ризик перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення в обумовлений сторонами чи розумний строк, а пасажир зобов'язується сплатити вартість проїзду за встановленим чи погодженим сторонами тарифом. Режим виконання маршрутного перевезення таксомотором може встановлюватись чи обмежуватись органами місцевого самоврядування.

#### Перелік посилань:

1. Г.Гузєнєв Пассажи́рский авто́транспорт в Норвегии (на примере столицы страны - г.Осло) // *Перевізник*. - 2007. - № 9. - С.37.
2. В.В.Витрянский В.В. Гражданское право РФ. - том IX. - С.138.
3. О.Бігняк Свобода підприємництва та її обмеження // *Підприємництво. Господарство. Право*. - № 5. - 2006. - С.54.