

Л. В. Діденко, доктор юридичних наук, професор,
в.о. зав. кафедри цивільно-правових дисциплін
Міжнародного гуманітарного університету
<https://orcid.org/0000-0002-6806-5017>

ПРАВОВА ПРИРОДА НЕПРОФІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ, ЗДІЙСНЮВАНИХ ЗА ДОПОМОГОЮ ТРАНСПОРТНИХ АГРЕГАТОРІВ

Статтю присвячено питанням ідентифікації правової природи суспільних відносин в сфері непрофільних перевезень, здійснюваних за допомогою транспортних агрегаторів. З'ясовано, що під транспортним агрегатором слід розуміти електронний сервіс, основною метою якого є комунікація замовника транспортних послуг та перевізника щодо укладення договору перевезення пасажирів, багажу або вантажу.

Визначено, що враховуючи переважну питому вагу саме господарсько-правових методів правового регулювання відносин в сфері перевезень, вітчизняний законодавець надає перевагу регулюванню саме профільних перевезень, тобто вузькоспеціалізованих (регулярних пасажирських, поштових, вантажних окремими видами транспорту тощо) та зумовлених наявністю в перевізника необхідних інструментів здійснення перевезень, компетенції та в межах законодавчо визначених меж та дозвільних процедур. Запропоновано під непрофільними перевезеннями розуміти діяльність фізичних осіб щодо переміщення пасажирів, багажу, вантажів, товарів тощо, яка має одноразовий або нерегулярний характер, здійснюється поряд з наданням інших послуг або у вільний час без реєстрації юридичної особи або фізичної особи-підприємця та отримання ліцензій.

Зроблено висновок щодо необхідності вироблення особливого правового режиму відповідних відносин та наділення перевізників окремим статусом з метою забезпечення прав та інтересів сторін транспортних правовідносин. Відзначено, що цивільним законодавством визначено загальні засади регулювання відносин перевезення, які мають бути використані при конструюванні положень спеціального законодавства в сфері непрофільних перевезень з використанням транспортних агрегаторів.

Ключові слова: транспортні агрегатори, правова природа, непрофільне перевезення, райдшеринг, безоплатне перевезення.

L. V. Didenko. Legal nature of non-professional transportation carried out with the help of transport aggregators

The article is devoted to the identification of the legal nature of social relations in the field of non-core transportation, carried out with the help of transport aggregators. It was found that the transport aggregator should be understood as an electronic service, the main purpose of which is communication between the customer of transport services and the carrier regarding the conclusion of a contract for the transportation of passengers, luggage or cargo.

It was determined that, taking into account the predominant specific weight of the economic and legal methods of legal regulation of relations in the field of transportation, the domestic legislator gives preference to the regulation of specialized transportation, i.e. highly specialized (regular passenger, mail, cargo by separate modes of transport, etc.) and conditioned by the availability of the necessary tools for the carrier transportation, competence and within the legally defined limits and permit procedures. It is suggested that non-specialized transportation should be understood as the activity of natural persons regarding the movement of passengers, luggage, cargo, goods, etc., which is of a one-time or irregular nature, is carried out along with the provision of other services or in free time without registering a legal entity or an individual entrepreneur and obtaining licenses.

A conclusion was made regarding the need to develop a special legal regime of relevant relations and to grant carriers a separate status in order to ensure the rights and interests of the parties to transport legal relations. It is noted that civil legislation defines the general principles of regulation of transportation relations, which must be used when constructing the provisions of special legislation in the field of non-core transportation using transport aggregators.

Key words: transport aggregators, legal nature, non-core transportation, ridesharing, free transportation.

Постановка проблеми. Значення перевезень всіма видами транспорту для ефективного функціонування економіки країни важко переоцінити, враховуючи тенденції до глобалізації економіки та географічного розшарування окремих процесів в межах однієї галузі економіки або навіть одного підприємства, міграції робочої сили тощо. Транспорт є важливим фактором розвитку переважної більшості галузей національної економіки, особливо ресурсних галузей, туристичної, торгівельної, будівничої галузей. Одночасно з цим, транспорт є самостійною галуззю економіки, на яку покладаються завдання задоволення побутових, соціальних, економічних потреб населення.

На сьогоденньому етапі розвитку транспортних правовідносин в Україні слід виокремити тенденцію до діджиталізації транспортних правовідносин, про що свідчить поява все нових агрегаторів таксі,

транспортних бірж, додатків служб доставки вантажів та агрегаторів послуг (які включають послуги перевезення від приватних осіб). Г. Самойленко відзначає, що однією з тенденцій розвитку транспортної галузі є ситуація, за якої поряд із традиційними способами укладання договору перевезення шляхом купівлі квитків у касах дедалі більшої популярності набуває електронна форма правочину (придбання електронних квитків чи придбання квитків шляхом застосування електронних засобів зв'язку) [12, с.29]. В умовах зміни інституційної архітектури економічної системи до шерингового типу актуалізуються питання правової ідентифікації непрофільних перевезень, здійснюваних за допомогою транспортних агрегаторів та розмежування правового режиму останніх з правовими режимами традиційними транспортними послуг (перевезення пасажирів, багажу та вантажу окремими видами транспорту).

Стан дослідження теми. Питання визначення правової природи непрофільних перевезень лише починають підніматися в межах науки цивілістики. Так, доступні для аналізу підходи щодо визначення правової природи райдшерингу, викладені в роботах Ю.В. Кривенко, Г.В. Самойленка, П.В. Бондаря. В літературі також зустрічаємо тезу щодо необхідності пропаганди та заохочення райдшерингу – спільного використання приватного автомобіля за посередництвом мережевого пошуку супутників [1, с.49] як принципу екологічного права щодо мінімізації шкоди від автомобілекористування. Однак, зазвичай наукові розвідки присвячені лише конкретним питанням визначення правової природи некомерційних та безоплатних договорів перевезення або визначенню статусу транспортного агрегатора в таких відносинах. Саме тому **мета** даної роботи визначити правову природу відносин, що виникають в межах непрофільних перевезень, здійснюваних за допомогою транспортних агрегаторів.

Виклад основного матеріалу.

Для досягнення запланованих результатів та формування коректних висновків в межах дослідження важливим є з'ясування понятійно-категоріального апарату дослідження. В межах даного дослідження під перевезенням (транспортуванням) слід розуміти людську діяльність щодо переміщення вантажів, товарів або пасажирів та багажу з одного місця в інше та комплекс соціальних відносин, що виникають з приводу здійснення такої діяльності (надання послуг перевезення). Згідно Закону України «Про автомобільний транспорт» під послугою з перевезення пасажирів чи вантажів слід розуміти перевезення пасажирів чи вантажів транспортними засобами на договірних умовах із замовником послуги за плату [7]. Законодавство розрізняє окремі види перевезень: вантажні та пасажирські, які в свою чергу поділяються на регулярні (перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування за умовами, визначеними паспортом маршруту, затвердженим в установленому порядку органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування або уповноваженими органами Договірних Сторін у разі міжнародних перевезень) та нерегулярні (перевезення пасажирів автобусом, замовленим юридичною або фізичною особою з укладанням письмового договору на кожену послугу, в якому визначають маршрут руху, дату та час перевезень, інші умови перевезень та форму оплати послуги, або перевезення за власний кошт); відповідно до видів транспорту – автомобільні, залізничні, водні, повітряні тощо.

Специфічною ознакою відносин в сфері перевезень є особливий правовий режим, який передбачає певний обсяг правосуб'єктності перевізників. Залежно від виду договору перевезення та сфери його застосування перевізник може мати різну назву – перевізник, авіаперевізник, автомобільний перевізник, залізниця, судовласник, власник судна, фрахтувальник, оператор рейсу тощо. І. Лукасевич-Крутник зазначає, що єдиного поняття перевізника немає навіть у сфері регулювання перевезень одним видом транспорту [5, с.139].

Так, перевізником може виступати юридична особа або підприємець, а отже перевізник є суб'єктом підприємницької діяльності, який відповідно до законодавства та одержаної ліцензії надає послуги згідно з договором перевезення вантажу певним видом транспорту (так, відповідно до ст. 7 ліцензуванню підлягають окремі види господарської діяльності, серед яких перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів внутрішнім водним, морським, автомобільним, залізничним та повітряним транспортом, міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом [8]).

Р. Шишка пропонує наступний перелік специфічних рис сучасних відносин в сфері перевезень: відносини в сфері перевезень переважно передбачають договірне регулювання; наявна тенденція до універсалізації та запозичень прогресивних правових форм регулювання; знаходять в сфері впливу державної політики в сфері адаптації законодавства України до вимог законодавства країн ЄС; кодифікованими актами не забезпечується повнота регулювання відносин в сфері перевезень (ст. 908 ЦК України лише закріплює, що перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти здійснюється за договором перевезення, а Гл. 64 ЦК України, крім означених, закріплено і інші договори, пов'язані з перевезеннями, значна ж кількість норм зосереджена в поточних законах та підзаконних актах); особливості договірного регулювання відповідних відносин зумовлені наявною судовою практикою та можливим розглядом спору у суді [14, с.121].

Оскільки відносини з перевезення пасажирів, багажу, вантажу та пошти окремими видами транспорту мають свої індивідуальні риси, в тому числі зумовлені технологічними властивостями процесу перевезення тим чи іншим видом транспорту та враховуючи вищезазначене, слід констатувати, що цивільним законодавством, нормами ЦК України визначено лише загальні умови регулювання перевезень, однак саме цей

поширювальний підхід до формування загального правового режиму перевезень є визначальним для формування спеціального правового режиму непрофільних перевезень.

Враховуючи переважну питому вагу саме господарсько-правових методів правового регулювання відносин в сфері перевезень слід відзначити, що законодавець надає перевагу регулюванню саме профільних перевезень, тобто вузькоспеціалізованих (регулярних пасажирських, поштових, вантажних окремими видами транспорту тощо) та зумовлених наявністю в перевізника необхідних інструментів здійснення перевезень, компетенції та в межах законодавчо визначених меж та дозвільних процедур. Таким чином, під непрофільними перевезеннями слід розуміти діяльність фізичних осіб щодо переміщення пасажирів, багажу, вантажів, товарів тощо, яка має одноразовий або нерегулярний характер, здійснюється поряд з наданням інших послуг або у вільний час без реєстрації юридичної особи або фізичної особи-підприємця та отримання ліцензій.

Питання визначення сутності непрофільних перевезень актуалізується в умовах значного поширення транспортних агрегаторів та неспеціалізованих агрегаторів послуг на вітчизняному ринку інформаційних послуг. Як відзначає О.С. Омельчук, ринок транспортних послуг швидко сприйняв технологічні можливості агрегаторів: на зміну оголошенням про пошук перевізника й аналогічним оголошенням про надання таких послуг з'явилися спеціалізовані електронні агрегатори, які поєднують потенційних замовників та виконавців відповідних транспортних послуг. Відповідно до конкретних видів перевезень розроблялися та починали експлуатуватися сервіси вантажних перевезень, агрегатори таксі, платформи спільних автомобільних поїздок, платформи регулярних та нерегулярних пасажирських перевезень тощо [6, с.28-29].

Під транспортним агрегатором слід розуміти електронний сервіс, основною метою якого є комунікація замовника транспортних послуг та перевізника щодо укладення договору перевезення пасажирів, багажу або вантажу. Головними факторами зростання ринку транспортних агрегаторів стали економія на ціні перевезення кінцевим отримувачем транспортної послуги, економія на рекламі та просуванні транспортними компаніями та окремим одиничними водіями-перевізниками, простота пошуку контрагента та укладення договору перевезення, відсутність при цьому бюрократичних процедур.

Популярність транспортних агрегаторів також пов'язана зі значним підвищенням репутаційних можливостей соціальних мереж. Так, за даними BlaBlaCar, людині із заповненим профілем на шеринговій платформі довіряють більше, ніж сусідам та родичам. Як свідчать їхні дослідження, рівень довіри до сусідів становить 42%, тоді як людині з надійним профілем на BlaBlaCar довіряють 88% опитаних [3].

Одним з важливих рушійних факторів розвитку транспортних агрегаторів є поширення явища райдшерингу, як виду спільних поїздок, за яких водій та пасажир ділять між собою транспортні витрати, що дозволяє заощаджувати при міжміських подорожах [11]. З появою сервісів Blablacar та InDrive в Україні явище шерингу автомобільної поїздки стало невід'ємною складовою автомобільних подорожей країною. Однак райдшеринг на сьогоднішній день властивий не лише автомобільним перевезенням. Так, принцип райдшерингу розглядається як перспективний напрям розвитку залізничного транспорту [4, с.63]. В літературі панує думка, що використання принципів райдшерингу в напрямі залізничних прикордонних переходів доцільно з метою техніко-економічної доцільності організації ступеневих маршрутів [2, с.52].

Враховуючи переважно некомерційний характер райдшерингу слід відрізнити відносини в сфері райдшерингу від аналогічних відносин в сфері непрофільних перевезень, які здійснюються фізичними особами з метою отримання прибутку. Так, електронні платформи пошуку надавачів послуг, такі як Кабанчик (сервіс замовлення послуг kabanchnik.ua) передбачають наявність окремих підрозділів щодо надання послуг вантажних перевезень, евакуації автомобілів, квартирних переїздів, вивозу будівельного сміття тощо.

Відповідно до Публічної оферти договору про надання послуг сервісу kabanchnik.ua під виконавцем за даним договором розуміється користувач сервісу, який пройшов процедуру реєстрації та перевірки на сайті відповідно до умов договору, який розміщує оголошення та пропозиції на сайті відповідно до умов договору [10]. В свою чергу виконавець може мати публічний профіль виконавця на сервісі (сторінка виконавця на якій виконавець самостійно розміщує (в тому числі редагує, видаляє і додає) інформацію про себе, види і опис послуг та/або робіт, які надає виконавець, завантажує фотографії, відео, пропозиції, а також розміщуються відгуки замовників і вказується статус: топ-фахівець/виконавець) [10].

В контексті надання транспортних послуг статус виконавця слід прирівняти до статусу перевізника, а заповнення публічного профілю виконавця свідчить про пропозицію публічної оферти необмеженій кількості замовників транспортної послуги.

Дискусійним залишається питання необхідності реєстрації підприємницької діяльності та отримання відповідної ліцензії для здійснення відповідної діяльності, адже відповідно до Закону України «Про підприємництво» підприємницькою визнається безпосередня самостійна, систематична, на власний ризик діяльність по виробництву продукції, виконанню робіт, наданню послуг з метою отримання прибутку, яка здійснюється фізичними та юридичними особами, зареєстрованими як суб'єкти підприємницької діяльності у порядку, встановленому законодавством. Систематичність же непрофільних перевезень є неочевидною та складною для доказування.

Висновки. Таким чином, враховуючи значне поширення послуг перевезення, які надаються фізичними особами в межах непрофільних перевезень важливим є вироблення особливого правового режиму

відповідних відносин та наділення перевізників окремим статусом з метою забезпечення прав та інтересів сторін транспортних правовідносин, адже, як зазначає Р. Шишка, «основна причина у забезпеченні права на перевезення: різні інтереси учасників правовідносин, що призводить до намагання паразитувати один на одному (ухилитися від сплати чи зловживати правом на пільгові перевезення — пасажирами і вантажовідправниками, штучно завищувати тарифи та ціну договору — перевізниками)» [14, с.120]. Підсумовуючи викладене вище, можемо констатувати, що цивільним законодавством визначено загальні засади регулювання відносин перевезення, які мають бути використані при конструюванні положень спеціального законодавства в сфері непрофільних перевезень з використанням транспортних агрегаторів.

Список використаних джерел:

1. Адам В.М. Проблеми та перспективи законодавчого впровадження екологічних стандартів «Євро» в Україні. *Правові новели*. 2018. № 6. С. 48-51.
2. Дідусенко В.В. Удосконалення крос-кордонних перевезень вантажів в експортному сполученні. *Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті: тези стендових доповідей та виступів учасників 35-ї міжнародної науково-практичної конференції «Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті»* (Харків, 11 листопада, 2022 р.). 2022. Т. 27 № 3 (додаток). С. 52.
3. Кравченко О.А. Розвиток шерингової економіки у сучасних умовах. *International Scientific Conference Corporate Governance: Strategies, Processes, Technology: Conference Proceedings, October 20th, 2017. Kaunas, Lithuania: Baltija Publishing*. URL: https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/21137/1/%D0%9B%D0%B8%D1%82%D0%B2%D0%B0-%D0%9A%D0%B0%D1%83%D0%BD%D0%B0%D1%81-%D0%92%D0%B8%D1%82%D0%B0%D1%83%D1%82%D0%B0%D1%81_%D0%BE%D0%BA%D1%82%D1%8F%D0%B1%D1%80%D1%8C_2017.pdf
4. Кравченко М.А. Удосконалення залізничних перевезень зернових вантажів на основі принципів райдшерингу. *Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті*. 2020. № 3(дод.). С. 62-63.
5. Лукасевич-Крутник І. Перевізник як суб'єкт договірних зобов'язань з надання транспортних послуг. URL: <http://appj.wunu.edu.ua/index.php/apl/article/viewFile/1037/1026>
6. Омельчук О.С. Правова природа договірних відносин перевезення з використанням транспортних агрегаторів. *Часопис цивілістики: наук.-практ. журн.* 2021. Вип. 43. С. 21-26.
7. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>
8. Про ліцензування видів господарської діяльності: Закон України від 02.03.2015 № 222-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19/page#Text>
9. Про підприємництво: Закон України від 07.02.1991 № 698-XII. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/698-12#Text>
10. Публічна оферта договору про надання послуг. URL: <https://kabanchik.ua/ua/terms>
11. Райдшеринг в Україні: що це таке. URL: https://companion.ua/293409/#google_vignette
12. Самойленко Г. Особливості цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів, здійснюваних із використанням мобільних додатків Uber та BlaBlaCar. *Підприємництво, господарство і право: науково-практичний господарсько-правовий журнал*. 2018. № 9. С. 29-34.
13. Шевчук Р., Пашкевич С. Поняття та особливості каршерингу. *Інноваційні технології розвитку машинобудування та ефективного функціонування транспортних систем* (НУВГП, Рівне, 26-27 квітня 2023 року). URL: https://ep3.nuwm.edu.ua/26294/1/%D0%A2%D0%B5%D0%B7%D0%B8_%D0%B7%D0%B0%D0%B3%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD_2023%20%D0%B7%D0%B0%D1%85.pdf
14. Шишка Р.Б. Механізм правового регулювання перевезень. *Юридичний вісник*. 2014. № 3. С. 120-125.