

ПРАВОВА ІДЕНТИФІКАЦІЯ ВІДНОСИН ШЕРИНГУ АВТОМОБІЛЬНОЇ ПОЇЗДКИ**LEGAL IDENTIFICATION OF CAR TRIP SHARING RELATIONSHIPS****Бондар П.В., аспірант кафедри цивільного права***Національний університет «Одеська юридична академія»*

Об'єктом дослідження є правові відносини, що виникають в процесі поділу витрат на поїздку між двома суб'єктами або в процесі безоплатного надання послуг перевезення. Визначено, що проблематика дослідження є актуальною через концептуальну нерозробленість питань визначення місця транспортного права та ІТ-права в системі сучасного права; спірність підходів щодо необхідності «жорсткого» або «м'якого» врегулювання відповідних відносин з огляду на необхідність досягнення консенсусу приватного та публічного інтересів в регулюванні відповідних правовідносин; новітність на інноваційність самої сфери суспільних відносин, що виникають під час здійснення перевезень за допомогою транспортних агрегаторів; неоднозначність визначення пріоритету приватноправових та публічноправових методів правового регулювання даних відносин; неоднорідність самої сфери відносин, що зумовлюється значним поширенням транспортних послуг та широким проникненням окремих видів транспорту як в господарську діяльність, так і в звичайний побут звичайних пересічних громадян; можливість існування таких конструкцій як «райдшеринг» або «карпулінг», які є неоднозначними з точки зору їх соціальної та економічної природи.

В ході дослідження відзначено, що відносини, що аналізуються, є відмінними за змістом від подібних за об'єктом відносин щодо надання послуг перевезення пасажирів в таксі, перевезення пасажирів легковим автомобілем на замовлення та аналогічних відносин. Попри те, що загальною причиною виникнення всіх вищезазначених відносин є бажання пасажирів здійснити поїздку з одного місця до іншого, ототожнення даних відносин з відносинами шерингу автомобільної поїздки виглядає неможливим за рядом обставин. З'ясовано, що першим критерієм розрізнення вищезазначених відносин є режим їх правового регулювання.

Зроблено висновок, що для даного виду правовідносин актуальними є регулятивні положення, що стосуються саме договірних відносин перевезення пасажирів. Визначено, що недостатня визначеність характеристик безоплатного договору перевезення та відсутність зустрічного зобов'язання з боку пасажирів не виключають випадків відшкодування шкоди, завданої пасажиром у разі відмови перевізника від виконання договору, окрім випадків відмови від виконання договору з об'єктивних причин, таких як небезпека проїзду по певній території або технічна неможливість подальшого руху.

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

The object of the study is the legal relationship that arises in the process of dividing the costs of a trip between two subjects or in the process of providing transportation services free of charge. It was determined that the issues of the research are relevant due to the conceptual underdevelopment of the issues of determining the place of transport law and IT law in the system of modern law; controversial approaches regarding the need for "hard" or "soft" regulation of the relevant relations, given the need to reach a consensus of private and public interests in the regulation of the relevant relations; novelty in the innovativeness of the very sphere of social relations that arise during transportation with the help of transport aggregators; the ambiguity of determining the priority of private law and public law methods of legal regulation of these relations; the heterogeneity of the sphere of relations itself, which is caused by the significant spread of transport services and the wide penetration of certain types of transport both in economic activity and in the ordinary life of ordinary citizens; the possibility of the existence of such constructions as "ridesharing" or "carpooling", which are ambiguous from the point of view of their social and economic nature.

In the course of the study, it was noted that the relations analyzed are different in content from relations similar in object to the provision of services for the transportation of passengers in a taxi, the transportation of passengers by a passenger car to order and similar relations. Despite the fact that the general reason for the emergence of all the above-mentioned relationships is the desire of the passenger to travel from one place to another, the identification of these relationships with the relationship of car trip sharing seems impossible under a number of circumstances. It was found that the first criterion for distinguishing the above-mentioned relations is the regime of their legal regulation.

It was concluded that for this type of legal relationship, regulatory provisions relating specifically to contractual relations of passenger transportation are relevant. It was determined that the insufficient definition of the characteristics of the free carriage contract and the absence of a counter-obligation on the part of the passenger do not exclude cases of compensation for damage caused to the passenger in the event of the carrier's refusal to perform the contract, except for cases of refusal to perform the contract for objective reasons, such as the danger of travel on a certain territory or the technical impossibility of further movement.

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

Постановка проблеми. З розвитком явища шерингової економіки актуалізуються питання застосування до даних економічних відносин існуючих регуляторних заходів, встановлених правом критеріїв, що відділяють правові статуси споживача та постачальника послуг, працівника та самозайнятої особи, а також дають можливість ідентифікувати належне або неналежне здійснення надання відповідної послуги. Це призводить до виникнення невизначеності щодо чинних правил, особливо в поєднанні з фрагментацією регуляторної політики, спричиною існуючими розбіжностями в регуляторних підходах на національному або регіональному рівнях. Усе це гальмує розвиток економіки спільної участі і заважає повністю використовувати її потенціал [2, с. 112].

Як відзначає О.Г. Яновська, правова природа будь-якого явища є сукупністю тих особливостей, що відображають сутність конкретного явища і дають можливість відмежувати його від схожих правових явищ. Встановлення правової природи, на думку дослідниці, може здійснюватися в широких

межах: від дослідження походження явища до аналізу того, що вкладається в його зміст сьогодні [17, с. 109].

Стан дослідження теми. Питання визначення правової природи відповідних відносин актуалізується з огляду на ряд причин, серед яких:

– концептуальна нерозробленість питань визначення місця транспортного права та ІТ-права в системі сучасного права;

– спірність підходів щодо необхідності «жорсткого» або «м'якого» врегулювання відповідних відносин з огляду на необхідність досягнення консенсусу приватного та публічного інтересів в регулюванні відповідних правовідносин;

– новітність на інноваційність самої сфери суспільних відносин, що виникають під час здійснення перевезень за допомогою транспортних агрегаторів;

– неоднозначність визначення пріоритету приватноправових та публічноправових методів правового регулювання даних відносин;

– неоднорідність самої сфери відносин, що зумовлюється значним поширенням транспортних послуг та широким проникненням окремих видів транспорту як в господарську діяльність, так і в звичайний побут звичайних пересічних громадян;

– можливість існування таких конструкцій як «райдшеринг» або «карпулінг», які є неоднозначними з точки зору їх соціальної та економічної природи.

Питання правової ідентифікації відносин шерингу автомобільної поїздки в контексті регулювання відносин перевезень пасажирів та вантажу за допомогою транспортних агрегаторів раніше не досліджувалися в межах науки цивільстики. Саме тому мета даної роботи визначити правову природу відносин шерингу автомобільної поїздки з використанням транспортних агрегаторів та з'ясувати особливості правового статусу суб'єктів прав відносин шерингу автомобільної поїздки.

Виклад основного матеріалу. На сьогоднішній день економіка співпраці вже складає конкуренцію традиційній економіці корпорацій. У застарілій моделі індустріального капіталізму компанії всі активи належали власникам компаній та компанії контролювали все, а наймані співробітники лише працювали на них. У новітній економіці співпраці (шеринговій економіці) виникають кардинальні інші відносини.

Як відзначається в літературі, сутність шерингової економіки полягає в бажання скоротити свої витрати (а згодом, можливо, навіть отримати прибуток) за рахунок здачі в оренду тієї частини своєї власності, яка наразі власникові не потрібна. В цілому сучасний перелік того, що можна здати в оренду, необмежений: від одягу до об'єктів нерухомості [16, с. 27]. Компанії в шеринговій економіці задіюють широке коло найрізноманітніших осіб, які активно до них долучаються, використовують краудсорсинг, краудфандинг, краудінновації, спільну роботу та аналогічні явища.

Як вже відзначалося раніше, глибоке проникнення цифрових технологій в повсякденне життя сучасної людини зумовлює необхідність правової ідентифікації суспільних відносин, що виникають між суб'єктами цивільного права з використанням інноваційних діджитал-інструментів. Сфера ж суспільних відносин, які виникають щодо перевезення вантажів та пасажирів, не обмежується лише комерційними перевезеннями. Дана сфера є набагато ширшою.

Очевидно, що війна в Україні прямо або опосередковано вплинула на всі сфери суспільного життя. Структура автомобільних перевезень в умовах воєнного стану зазнала тектонічних змін через вплив одразу декількох факторів:

– через бойові дії несприятливими, а іноді й неможливими, стали умови ведення підприємницької діяльності з перевезення пасажирів – небезпечність стала не єдиною характеристикою поїздки між окремими населеними пунктами. Проблеми з паливно-мастильними матеріалами також наклали відбиток на стан розвитку системи автомобільних перевезень як пасажирів, так і вантажів;

– з'явилися кейси «волонтерських» перевезень з небезпечних регіонів України; вивезення вимушених переселенців за кордони нашої держави;

– неможливість виїзду за кордон чоловіків у віці від 18 до 60 років зумовила скорочення кадрового потенціалу для здійснення міждержавних автомобільних перевезень.

Вже звичні для українців агрегатори таксі та міжміських автомобільних перевезень в умовах воєнного часу вдалися до переформатування своєї роботи з метою допомоги своїм співгромадянам. Так, у додатку агрегатора таксі Bolt з'явилася нова категорія "Support", що надала можливість водіям-волонтерам допомогти з перевезеннями за символічною ціною в 1 грн, а «всі, хто цього потребує, безплатно переміщатись у разі екстреної потреби» [14].

Одеський агрегатор «Бонд» також організував у застосунок можливість обрати вибрати клас авто «Волонтер» або «Волонтер вантажний» [8]. Долучився до вкрай важливого процесу організації волонтерських перевезень також і сервіс пошуку попутників BlaBlaCar [3]. Окрім того для здійснення волонтерських перевезень створювалися спеціалізовані пабліки в соціальній мережі Facebook, групи в месенджерах Viber, Telegram та інших.

Свідомий та громадсько активний вибір підприємців сприяти евакуації цивільного населення та розширенню волонтерського руху є надзвичайно важливим для нашої держави в умовах війни, однак слід зазначити, що невинним залишається питання врегулювання даних відносин між перевізником та пасажиром, особливо з огляду на непоодинокі факти обману, шахрайства та скоєння псевдоводіями-волонтерами інших дій, направлених на порушення цивільних прав пасажирів.

Досвід діяльності вітчизняних райдшерингових платформ «Подорожники», «Підвезу», easy2go доводить значні перспективи та можливості розробників реагувати на потреби локального ринку й бізнес-інновації та нижчу конкурентоспроможність у порівнянні з глобальними зарубіжними платформами (такими як Uber (2016), BlaBlaCar (2014), Bolt (2018)) [4, с. 18].

Сучасні мобільні додатки розширюють можливості пошуку суб'єктів договірних відносин, полегшують комунікацію та скорочують відстань між сторонами цивільних договорів. Однак, вищезазвані переваги мають і зворотній бік, адже технологічні можливості окремих застосунків дають змогу при укладенні цивільних договорів та виконанні зобов'язань за ними нівелювати законодавчі вимоги щодо реєстрації суб'єктів, отримання дозволів та ліцензування діяльності, а також, використовуючи цифрові технології при укладенні цивільних договорів, вдається уникнути контролю з боку компетентних органів держави. Так, в фаховій літературі та в повідомленнях ЗМІ неодноразово зверталася увага на спірний характер діяльності перевізників, які надають послуги з перевезення пасажирів та багажу за допомогою сервісів Uber Shuttle [5; 6], BlaBlaCar, Таксу! [1] та інших. Отже, актуальним для науки цивільного права є вирішення завдання правової ідентифікації вищезазначених відносин.

Так, наприклад, сервіс BlaBlaCar є світовим глобальним лідером в області райдшерингу – спільного використання легкових автомобілів. Ця спільнота водіїв і пасажирів, яких об'єднує спільний маршрут, налічує понад 30 млн. користувачів у 22 країнах. Варто відмітити екологічну ефективність шерингової економіки: BlaBlaCar скоротила кількість викидів вуглекислого газу в атмосферу на 700 тис. т. У 2014 році BlaBlaCar прийшов в Україну через купівлю українського стартапу «Подорожники», що до цього часу самостійно просував на українському ринку райдшеринг [16, с. 28].

Серед переваг «карпулінгу» та «райдшерингу» зазвичай називаються:

- економія коштів водія та попутника;
 - зручність та комфорт по відношенню до громадського транспорту;
 - можливість спільних подорожей;
 - мінімізація пробок у міському середовищі;
 - зниження навантаження на громадський транспорт.
- В той же час, недоліками даного явища залишаються:
- відсутність відповідальності сторін (водія та пасажирів) один перед одним за неналежне виконання послуг;
 - даний вид послуг використовується для маскування тіньового бізнесу неліцензованих пасажирських перевезень;
 - відсутність контролю щодо стану здоров'я водія;
 - відсутність актуальної інформації про технічний стан транспортного засобу та спеціальних перевірок;
 - питання особистої безпеки водія та пасажирів.

Важливим в даному випадку фактором, що зумовлює важливість наукового осмислення сутності відносин шерингу автомобільної поїздки є можливість застосування в Україні практики виділення смуг дорожнього руху по типу смуг HOV (англ. high-occupancy vehicle lane або HOV lane, дослівно – «смуга для транспортних засобів із високим рівнем заповнення пасажирами»). В зарубіжному законодавстві під смугами HOV розуміються смуги руху на автомобільній дорозі, відділені від інших смуг спеціальною дорожньою розміткою або фізичним бар'єром і призначені лише для транспортних засобів, у яких їдуть водії та принаймні один пасажир. Такі смуги створюються з метою збільшення середнього заповнення авто пасажирами і тим самим зменшення дорожніх заторів та забруднення повітря [15].

Перш за все, слід зазначити, що дані відносини є відмінними за змістом від подібних за об'єктом відносин щодо надання послуг перевезення пасажирів в таксі, перевезення пасажирів легковим автомобілем на замовлення та аналогічних відносин. Попри те, що загальною причиною виникнення всіх вищезазначених відносин є бажання пасажирів здійснити поїздки з одного місця до іншого, ототожнення даних відносин з відносинами шерингу автомобільної поїздки виглядає неможливими за рядом обставин.

Першим критерієм розрізнення вищезазначених відносин є режим їх правового регулювання. Відносини в сфері перевезень регулюються ЦК України, ГК України, Законами України «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» та іншими нормативними актами. Так, відповідно до ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт» під послугою з перевезення пасажирів чи вантажів розуміється перевезення пасажирів чи вантажів транспортними засобами на договірних умовах із замовником послуги за плату [10]. Перелік видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню, закріплений ст. 7 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності», включає перевезення пасажирів внутрішнім водним, морським, автомобільним, залізничним та повітряним транспортом, міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом [12]. Відповідно до п. 3 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту Порядок організації перевезень пасажирів і багажу автомобільним транспортом встановлює Мінінфраструктури [11].

За загальними правилами цивільне законодавство виходить з принципу оплатності договору надання послуг, якщо інше не передбачено законом, самим договором або не впливає із суті зобов'язання. Якщо в договорі про

надання послуг передбачена оплата, вона повинна бути здійснена в розмірі, строки та в порядку, встановленому договором. Ціна в договорі має бути вказана в національній валюті – гривні. Якщо в договорі відсутні умови про розмір винагороди, термін і порядок його виплати, винагорода виплачується після надання послуги в розмірі, в якому при подібних обставинах звичайно оплачуються такі послуги.

Перш за все, необхідно відзначити, що перевезення, яке здійснюється безоплатно, за символічну плату (1 грн у випадку таксі «Бонд»), або з урахуванням лише витрат на паливо за час поїздки в будь-якому випадку повинні бути ідентифіковані як договірні цивільні відносини з перевезення пасажирів. Відповідно до положень загальної для всіх договірних зобов'язань з надання послуг ст. 903 ЦК України, якщо договором передбачено надання послуг за плату, замовник зобов'язаний оплатити надану йому послугу в розмірі, у строки та в порядку, що встановлено договором. Як зазначає І. Лукасевич-Крутник, диспозитивне формулювання свідчить, що законодавець надав перевагу договірному врегулюванню питання оплати послуг, а договори з надання транспортних послуг можуть бути оплатними і безоплатними, що визначається на розсуд сторін [7].

Якщо умови договору перевезення порушені, то для сторони-порушника настає цивільно-правова відповідальність. Цивільно-правова відповідальність – це покладення на правопорушника відповідно до закону правових наслідків, які виявляються у позбавленні його певних прав або в заміні невиконаного обов'язку новим, або у приєднанні до невиконаного обов'язку нового додаткового [78, с. 711–712].

Висновки. Можемо констатувати, що для даного виду правовідносин актуальними є регулятивні положення, що стосуються саме договірних відносин перевезення пасажирів. Попри недостатню законодавчу врегульованість відносин безоплатного перевезення, в літературі зустрічаємо думку, що перевізник, який не є транспортом загального користування, має право в будь-який момент відмовитися від виконання безоплатного договору перевезення, і для нього не виникає обов'язку відшкодувати збитки, завдані невиконанням договору [13, с. 77].

Однак, вважаємо, що недостатня визначеність характеристик безоплатного договору перевезення та відсутність зустрічного зобов'язання з боку пасажирів не виключають випадків відшкодування шкоди, завданої пасажирові у разі відмови перевізника від виконання договору, окрім випадків відмови від виконання договору з об'єктивних причин, таких як небезпека проїзду по певній території або технічна неможливість подальшого руху.

ЛІТЕРАТУРА

1. В Україні можуть заборонити популярний серед криворожан мобільний додаток виклику таксі. 2019. URL: <https://1kr.ua/news-49041.html>
2. Гуцан Т.Г., Сотніков Д.В. Економіка спільної участі: особливості розвитку в Україні. URL: http://repository.kpi.kharkov.ua/bitstream/KhPI-Press/43801/1/Conference_NTU_KhPI_2019_Stratehii_innovats_rozvytku_ekonomiky.pdf
3. Давайте допоможемо один одному: Як шукати волонтерів та тих, хто потребує транспорту за допомогою BlaBlaCar. URL: <https://blog.blablacar.com.ua/newsroom/novini/ukrajintci-khochut-dopomogti-blablacar-z-ednue-volonteriv-z-ukrajintciami-iaki-shukaiut-transport>
4. Краус К. М., Краус Н. М., Голубка С. М. Шерінгова економіка: цифрова трансформація підприємництва на шляху до індустрії 4.0. *Ефективна економіка*. 2021. № 8. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=9139>
5. Латиш І. Чому Європа відмовляється від Uber Shuttle, який запустили в Києві? *Чесно*. 2019. URL: <https://www.chesno.org/post/3706/>
6. Латиш І. «Нелегали» Uber Shuttle *Економічна правда*. 2019. URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/publications/2019/10/15/652558/>
7. Лукасевич-Крутник І. Ціна як істотна умова договорів про надання транспортних послуг. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 4. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2019/4/10.pdf>
8. Одеська служба таксі набирає волонтерів-водіїв, щоб допомагати забезпечувати тероборону їжею та медикаментами. *Думська*. 2022. URL: <https://dumskaya.net/news/odesskaya-sluzhba-taksi-nabiraet-volonterov-vodi-160495/>
9. Положення про обробку та захист персональних даних Uklon. URL: <https://uklon.com.ua/wp-content/uploads/2022/09/protection-of-personal-data.pdf>
10. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>
11. Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту: постанова Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF#Text>
12. 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>

13. Самойленко Г.В. Правова природа оплатних та безоплатних договорів перевезення пасажирів. *Право і суспільство*. 2016. № 2(3). С. 72–78. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pis_2016_2_%283_%29__14
14. Скрипін В. Водії-волонтери Bolt зможуть безоплатно переміщувати українців у разі екстреної потреби. *ITC.ua*. 2022. URL: <https://itc.ua/news/vodiyi-volonteri-bolt-zmozhut-bezoplatno-peremishhuvati-ukrayinciv-u-razi-ekstrenoyi-potrebi/>
15. Смуга НОВ. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BC%D1%83%D0%B3%D0%B0_HOV
16. Четверта промислова революція: зміна напрямів міжнародних інвестиційних потоків : моногр. / за наук. ред. д.е.н., проф. А.І. Крисоватого та д.е.н., проф. О.М. Сохацької. Тернопіль : Осадца Ю.В., 2018. 478 с.
17. Яновська О.Г. Правова та соціальна природа адвокатської професії. *Вісник кримінального судочинства*. 2015. № 2. С. 108–113.