



О. І. Хромов,  
аспірант Інституту економіко-правових досліджень  
НАН України (м. Донецьк)

УДК 346

## ВИДИ ВНУТРІШНІХ РЕГУЛЯРНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ АВТОБУСНИМ ТРАНСПОРТОМ

*Розкриваються види внутрішніх регулярних пасажирських перевезень, критерії їх класифікації та особливості здійснення, притаманні окремим з них.*

**Ключові слова:** критерії класифікації внутрішніх регулярних пасажирських перевезень.

Регулярні пасажирські перевезення внаслідок широкої сфери застосування та розповсюдження отримали свої специфічні особливості залежно від потреб, вимог, мети та низки інших факторів, які мають значення для окремого перевезення за окремим маршрутом. Враховуючи різноманітні чинники, які можна взяти за основу, виділяють види регулярних пасажирських перевезень.

Використання регулярних пасажирських перевезень є доцільним на маршрутах різної протяжності. Перевезення здійснюються як у межах одного населеного пункту, так і з перетином кордону України. Таке положення зумовлює первісний поділ регулярних пасажирських перевезень на внутрішні та міжнародні. Класифікація перевезень на внутрішні та міжнародні є досить поширеною щодо транспортного права як у сфері вантажних перевезень, так і в сфері авіаційних, залізничних та морських пасажирських перевезень.

Незважаючи на різноманітність регулярних пасажирських перевезень автобусним транспортом, до сьогодні відсутня їх класифікація з урахуванням особливостей, притаманних саме цьому виду перевезень.

Класифікація пасажирських автомобільних перевезень не є рідкістю в галузі транспорту. Однак при цьому вона не охоплює особливостей, які притаманні саме внутрішнім регулярним пасажирським перевезенням. Окрім цього, така класифікація розглядає пасажирські перевезення автомобільним транспортом під кутом транспортної галузі та в більшій мірі враховує технічні аспекти такого явища, аніж правові. Зокрема прикладом цього є класифікація, наведена П. О. Яновським [1].

*Метою статті* є розроблення розгорнутої класифікації внутрішніх регулярних пасажирських перевезень автобусним транспортом.

Внутрішніми регулярними пасажирськими перевезеннями визнаються такі, що здійснюються виключно на території України перевізниками, яким надано право здійснювати перевезення пасажирів згідно з українським законодавством.

Внутрішні регулярні пасажирські перевезення здійснюються автобусними маршрутами, погодженими у встановленому порядку. Початок прямування автобусного маршруту найчастіше починається в межах населеного пункту, що пов'язано із наявністю транспортної інфраструктури, необхідної для продажу квитків, відстою та відправлення автобусів, очікування та посадки пасажирів на рейс. Враховуючи цю обставину, в існуючій системі маршрутів прийнято здійснювати їх поділ залежно від віддаленості кінцевої точки прямування до населеного пункту, в



якому знаходиться початкова точка прямування. Зважаючи на це, регулярні пасажирські перевезення можна розподілити на міські, приміські та міжміські.

*Міські регулярні перевезення пасажирів* — це перевезення пасажирів на автобусному маршруті, який не виходить за межі території населеного пункту.

*Приміські регулярні перевезення пасажирів* — це перевезення пасажирів на автобусному маршруті, який з'єднує населені пункти і протяжність якого не перевищує 50 км.

*Міжміські регулярні перевезення пасажирів* — це перевезення пасажирів на автобусному маршруті, який з'єднує населені пункти і протяжність якого перевищує 50 км [3].

При цьому внутрішні регулярні перевезення пасажирів необхідно відокремлювати від регулярних спеціальних пасажирських перевезень. Оскільки ці два види є схожими за основною ознакою — регулярністю перевезень, необхідно визначити відмінності між ними для уникнення порушень законодавства при їх застосуванні.

Законом України “Про автомобільний транспорт” визначено регулярні спеціальні пасажирські як перевезення певних категорій пасажирів (працівників підприємств, школярів, студентів, туристів, екскурсантів та інших) на автобусному маршруті за умовами, визначеними паспортом маршруту, затвердженим в установленому порядку замовником транспортних послуг або уповноваженими органами договірних сторін у разі міжнародних перевезень [3].

Вказане визначення дає розуміння того, що, по-перше, регулярні спеціальні перевезення пасажирів здійснюються не на підставі публічного договору, а на замовлення для перевезення певних груп пасажирів (працівників підприємств, школярів, студентів, туристів, екскурсантів та інших). Таким чином, організація таких перевезень здійснюється замовником: фізичною, або юридичною особою, або уповноваженими органами договірних сторін у разі міжнародних перевезень, на відміну від регулярних пасажирських перевезень, організація яких здійснюється компетентними органами державної влади або місцевого самоврядування.

Таке розмежування дуже важливе, оскільки здійснення регулярних пасажирських перевезень під виглядом регулярних спеціальних перевезень стало занадто частим явищем. Такі перевезення отримали назву нелегальних. Зазначена назва не закріплена на законодавчому рівні, а її поняття залишається невизначеним.

Наведені факти дають можливість говорити про можливість класифікувати регулярні пасажирські перевезення автобусним транспортом залежно від наявності належної правової підстави для їх здійснення. Враховуючи цей критерій, регулярні пасажирські перевезення автобусним транспортом поділяються на легальні, тобто такі, які провадяться відповідно до чинного законодавства на підставі договору чи дозволу за наявності ліцензії, а також на нелегальні, які найчастіше провадяться без наведених умов.

Залежно від режиму руху можна виділити перевезення пасажирів у звичайному режимі руху, перевезення пасажирів в експресному режимі руху, перевезення пасажирів у режимі маршрутного таксі.

*Перевезення пасажирів у звичайному режимі руху* — перевезення пасажирів автобусами на маршруті загального користування з дотриманням усіх зупинок, передбачених розкладом руху.

*Перевезення пасажирів в експресному режимі руху* — перевезення пасажирів автобусами на маршруті загального користування, на якому є звичайний режим руху, з дотриманням зупинок, кількість яких за розкладом руху не перевищує 25 % кількості зупинок при звичайному режимі руху.

*Перевезення пасажирів у режимі маршрутного таксі* — перевезення пасажирів на міському чи приміському автобусному маршруті загального користування за розкладом руху, в якому визначається час відправлення автобусів з початкового та кінцевого пунктів маршруту з висадкою і посадкою пасажирів чи



громадян на їхню вимогу на шляху прямування автобуса в місцях, де це не заборонено правилами дорожнього руху [3].

Поміж іншого розрізнення режимів руху важливе при визначенні можливості застосування окремо взятого класу автобуса на певному режимі руху міського маршруту, що зазначено в табл. 3 наказу Міністерства транспорту та зв'язку України "Про затвердження Порядку визначення класу комфортності автобусів, сфери їхнього використання за видами сполучень та режимами руху" від 12 квітня 2007 р. № 285.

Таблиця 1

**Режими руху автобусів, які можуть застосовуватися на міських маршрутах**

Клас автобуса	Дозволений режим руху
A	Звичайний Експресний Маршрутне таксі
B	Звичайний Експресний Маршрутне таксі
I	Звичайний
II	Звичайний Експресний
III	Звичайний Експресний

Наступний критерій, який можна покласти в основу класифікації регулярних пасажирських перевезень — орган, який здійснює їх організацію. Організатором регулярних пасажирських перевезень на автобусному маршруті загального користування є Укртрансінспекція, Рада Міністрів Автономної Республіки Крим, обласні держадміністрації, виконавчий орган сільської, селищної, міської ради відповідного населеного пункту.

Укртрансінспекція здійснює організацію регулярних пасажирських перевезень на міжміському і приміському маршрутах, які виходять за межі території області (міжобласний маршрут).

Рада Міністрів Автономної Республіки Крим, обласні держадміністрації забезпечують у межах своєї компетенції регулярні пасажирські перевезення на міжміському і приміському маршрутах, які не виходять за межі території Автономної Республіки Крим, області (внутрішньообласний маршрут), у тому числі ті, які проходять від м. Києва до населених пунктів Київської області та від м. Севастополя до населених пунктів Автономної Республіки Крим.

Виконавчий орган сільської, селищної, міської ради відповідного населеного пункту проводить організацію регулярних пасажирських перевезень на автобусному маршруті, що проходить у межах населеного пункту (міський маршрут).

Відзначимо, що організатором регулярних пасажирських перевезень не можуть бути юридичні особи, бо в такому разі ці перевезення залежно від характеру будуть або спеціальними регулярними або нерегулярними. Розуміння цього при організації пасажирських перевезень забезпечує правильне дотримання приписів законодавства в цій сфері та сприяє уникненню відповідальності, визначеної законодавством про транспорт у сфері регулярних пасажирських перевезень.

Зазначені положення постанови № 1081 також вказують на можливість розподіляти регулярні пасажирські перевезення на внутрішньообласні та зовнішньообласні залежно від того, чи виходить їх маршрут за межі території області, на якій він здійснюється, що важливо, як наведено вище, при визначенні організатора проведення конкурсу на відповідному маршруті.

Класифікація за організатором регулярних пасажирських перевезень була здійснена на основі положень, викладених у постанові № 1081 та не враховує організаторів регулярних пасажирських перевезень на міжнародному автобусному



маршруті, хоча маршрут загального користування об'єднує у собі поняття “автобусний маршрут міський”, “автобусний маршрут приміський”, “автобусний маршрут міжміський”, “автобусний маршрут міжнародний”.

Аналізуючи розподіл регулярних пасажирських перевезень за органом, який організовує їх здійснення, можна дійти висновку, що перевезення при такій класифікації також відрізняють за документом, який підтверджує надання повноважень організатором перевізнику на здійснення самих перевезень.

Так, у разі набрання чинності рішенням конкурсного комітету організатор укладає з переможцем конкурсу договір (на міському та внутрішньообласному автобусних маршрутах) або видає дозвіл (на міжобласному автобусному маршруті) згідно з обов'язковими умовами визначеного конкурсу та додатковими умовами обслуговування маршруту, наданими перевізником-претендентом.

У договорі (дозволі) визначаються умови перевезень на рейсі (рейсах) та/або маршруті (маршрутах) відповідно до визначеного об'єкта конкурсу. У свою чергу, договір може визначати додаткові особливі положення щодо відносин організатора та перевізника на їх розсуд, що не заборонено свободою договору, яка визначена загальними положеннями ЦК України. На користь цього також свідчить відсутність затвердженої типової форми договору на регулярні пасажирські перевезення.

Необхідно звернути увагу на класифікацію регулярних пасажирських перевезень за протяжністю маршруту на короткі, середні, довгі та міжнародні.

*Короткі* — міжміські перевезення пасажирів на відстань до 150 км.

*Середні* — міжміські перевезення пасажирів на відстань понад 150 км.

*Довгі* — міжміські перевезеннями пасажирів на відстань більше ніж 500 км.

*Міжнародні* — перевезення пасажирів із перетином державного кордону України.

Такий поділ, покладений в основу класифікації, важливий при виборі транспортних засобів, які будуть виконувати перевезення на маршруті, що треба брати до уваги як організаторам перевезень, так і самим перевізникам, оскільки не всі класи та категорії автобусів можуть забезпечувати перевезення на окремих маршрутах. Такі обмеження визначені у табл. 2 наказу Міністерства транспорту та зв'язку України “Про затвердження Порядку визначення класу комфортності автобусів, сфери їхнього використання за видами сполучень та режимами руху” від 12 квітня 2007 р. № 285 [2].

Таблиця 2

**Сфера використання автобусів за видами сполучень**

Категорія	Клас	Маршрути за видами сполучень та видами перевезень				
		міські	приміські	міжміські		міжнародні
				протяжністю до 150 км	протяжністю понад 150 км	
М <sub>2</sub>	A	+	+	+	-	-
	B	+	+	+	-	-
М <sub>3</sub>	A	+	+	+	-	-
	B	+	+	+	+	+
М <sub>3</sub>	I	+	+	-	-	-
	II	+	+	+	+	+
	III	+	+	+	+	+

Зазначена таблиця наочно демонструє можливість використання різних класів та категорій автобусів залежно від видів сполучень.

Поміж зазначених перевезень виокремлено довгі як такі, які потребують використання роботи двох водіїв на рейсі, особливих графіків їх роботи та відпочинку,



що має братися до уваги керівною особою перевізника при здійсненні такого виду регулярних пасажирських перевезень.

Звернемо увагу, що визначальною ознакою, яка в значній мірі впливає на характер регулярних пасажирських перевезень, є регулярність. Однак, аналізуючи чинне законодавство, можна прийти до висновку, що зазначену ознаку не завжди можна розглядати буквально. Враховуючи це, необхідно виокремити види регулярних перевезень, які, на перший погляд, можна назвати такими лише відносно.

Як уже було визначено, у разі, якщо припинення автомобільним перевізником (який за результатами конкурсу посів перше місце й отримав можливість здійснювати перевезення) перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, а перевізник, який за результатами конкурсу зайняв наступне місце, також відмовився від їх виконання, до проведення конкурсу призначається автомобільний перевізник один раз на термін не більше, ніж три місяці.

Також було встановлено, що у разі відкриття автобусного маршруту, який не має паспорта, призначається один раз тимчасово автомобільний перевізник на термін до трьох місяців, після чого за результатами функціонування маршруту приймається рішення щодо доцільності відкриття маршруту та проведення конкурсу.

Таким чином, наведене свідчить про можливість поділити регулярні пасажирські перевезення на постійні та тимчасові. Так, постійні здійснюються на тривалій основі на загальних підставах. У свою чергу, тимчасові можна поділити на такі, які здійснюються для прийняття рішення щодо доцільності відкриття маршруту на строк не більше трьох місяців та на перевезення, які здійснюються перевізником, який призначається одноразово на три місяці в разі відмови усіх переможців конкурсу на здійснення перевезень за маршрутом.

Наведене також свідчить про можливість здійснювати регулярні пасажирські перевезення без наявного паспорта маршруту в разі відсутності затвердження самого маршруту. За таких умов залежно від наявності паспорта маршруту регулярні пасажирські перевезення можна поділити на перевезення з паспортом маршруту та перевезення без паспорта маршруту. Однак не слід плутати перевезення без паспорта з нелегальними пасажирськими перевезеннями. В такому випадку достатньою правовою підставою для здійснення перевезень буде договір з відповідним органом виконавчої влади, що здійснює організацію перевезень на відповідному маршруті. За наведених умов таке перевезення не буде порушенням та відповідатиме чинному законодавству.

Попри наведене, додаткової уваги заслуговують перевезення, які здійснюються для визначення доцільності відкриття нового маршруту. Чинним законодавством про транспорт не передбачено виключення, за яким такий перевізник не несе відповідальності, зокрема, за здійснення перевезень без паспорта маршруту та інших необхідних документів. Таким чином, щоб уникнути негативних наслідків для перевізника, таке виключення слід закріпити в Законі України "Про автомобільний транспорт".

Окрім запропонованої класифікації на користь думки про неможливість буквального розуміння такої ознаки, як регулярність пасажирських перевезень автобусним транспортом виступає також і зазначене нижче.

Здійснення регулярних пасажирських перевезень в умовах ринкової економіки повинно забезпечувати баланс інтересів пасажирів та перевізників таким чином, щоб не виникало недостатності у соціально значущих послугах з перевезення у перших та було економічно вигідно здійснювати перевезення другим. Таким чином, ефективне використання регулярних пасажирських перевезень прямо залежить від пасажиропотоку, існуючого на маршруті. Таким чином, графік руху пасажирських перевезень повинен враховувати нерівномірність пасажиропотоку, забезпечуючи належною кількістю транспорту пасажирів у години пік та робити мінімально достатню кількість рейсів у години відсутності значного пасажиропотоку для уникнення зайвих витрат.



Враховуючи вищенаведене, усі маршрути, за якими здійснюються регулярні пасажирські перевезення, можна поділити на постійні, сезонні та такі, що здійснюються у певні дні тижня. Такий розподіл здійснено для забезпечення балансу, про який йшлося у попередньому абзаці. Таким чином, регулярні пасажирські перевезення можна розподілити залежно від регулярності здійснення на такі види:

— *Постійні регулярні пасажирські перевезення* — це перевезення, які здійснюються щоденно за встановленим графіком руху.

— *Сезонні регулярні пасажирські перевезення* — це перевезення, які здійснюються у певний сезон року внаслідок значного пасажиропотоку у цей час (курортні напрямки у літній час та час свят, сезонні сільськогосподарські роботи та інші).

— *Регулярні пасажирські перевезення, які здійснюються у певні дні тижня* — це перевезення, які зумовлені систематичним підвищенням пасажиропотоку у певні дні тижня (напередодні вихідних днів).

Численні критерії, завдяки яким регулярні пасажирські перевезення набули поширення та водночас отримали складний характер, що часто призводить до зловживань та несумлінного ставлення учасників до своїх прав та обов'язків, дає можливість запропонувати класифікацію регулярних пасажирських перевезень автобусним транспортом, яка наведена у цій статті.

Критерії, за якими здійснювалась класифікація, відображають як суто технічні та технологічні особливості здійснення регулярних пасажирських перевезень, так і особливості правової регламентації здійснення таких, що суттєво відрізняє наведену класифікацію від існуючих. Необхідно зауважити, що не всі категорії, за якими здійснювалась класифікація, є закріпленими у правових нормах, зокрема поняття нелегальних пасажирських перевезень відсутнє в законодавстві, у зв'язку з чим пропонуємо доповнити ст. 1 Закону України "Про автомобільний транспорт" такими визначеннями: нелегальний перевізник — це фізична або юридична особа, яка здійснює нелегальні перевезення; нелегальні перевезення — це перевезення пасажирів або вантажів автомобільним перевізником без належної правової підстави за наявності відповідної ліцензії або без такої.

#### Список використаних джерел

1. Яновський, П. О. Пасажирські перевезення [Текст] : [навч. посіб.] / П. О. Яновський. — К. : НАУ, 2008. — 469 с.
2. Про затвердження Порядку визначення класу комфортності автобусів, сфери їхнього використання за видами сполучень та режимами руху : наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 12.04.2007 р. № 285 [Текст] // ОВУ. — 2007. — № 35. — Ст. 153.
3. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III [Текст] // ВВР. — 2001. — № 22. — Ст. 105.

*Рекомендовано до друку відділом економіко-правових проблем  
попередження економічних правопорушень  
Інституту економіко-правових досліджень НАН України  
(протокол № 3 від 26 березня 2013 року)*

Надійшла до редакції 17.04.2013



**Хромов А. И. Виды внутренних регулярных пассажирских перевозок автобусным транспортом**

*Раскрываются виды внутренних регулярных пассажирских перевозок, критерии их классификации и особенности осуществления, присущие отдельным из них.*

***Ключевые слова:** критерии классификации внутренних регулярных пассажирских перевозок.*

**Khromov, O. I. Types of Domestic Scheduled Passenger Bus Transportation**

*This article is devoted to the types of domestic passenger traffic, the criteria for their classification and some peculiarities of their implementation.*

***Keywords:** classification criteria for domestic scheduled passenger traffic.*

