

УДК 347.763:656.131

*О. М. Нечипуренко, С. В. Резніченко***УКЛАДАННЯ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ  
ТАКСОМОТОРАМИ: ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ**

Постановка проблеми. Цивільний кодекс України 2003 року регулює суспільні правовідносини, пов'язані з експлуатацією транспорту та перевезенням пасажирів. Проте залишаються проблемними питання укладання договору перевезення пасажирів таксомоторами стосовно трьох різновидів відносин — перевезення пасажирів маршрутними таксомоторами, індивідуальні таксомоторні перевезення, перевезення таксомоторами за викликом з використанням засобів дистанційного зв'язку.

Закономірно, що договірні зобов'язання виникають з моменту укладання договору. Тож є більш ніж нагальним дослідження питання визначення даного моменту стосовно трьох підтипів договірних відносин з перевезення пасажирів таксомотором.

Ступінь дослідження теми. Проблема правового регулювання перевезень пасажирів присвячені роботи відомих вчених-цивілістів: В. В. Вітрянського, І. В. Булгакової, Е. Ф. Демського.

Метою цієї статті є аналіз теоретичних положень щодо теоретичного осмислення та обґрунтування визначення моменту та механізму укладання договору перевезення пасажирів таксомоторами, аналіз недоліків та суперечностей позитивного законодавства, внесення пропозицій щодо їх усунення.

Актуальність дослідження. Актуальність теми обґрунтовується необхідністю регулювання цивільних правовідносин з перевезення пасажирів таксомоторами на приватно-правових засадах, з поєднанням двох принципових вимог — забезпечення свободи договору та недопущення порушення інтересів сторони договору — пасажирів, який в умовах публічності договору про приєднання позбавлений можливості брати участь у формуванні умов договору. Внаслідок цього виникає потреба врегулювати значний масив відносин, включаючи питання укладання договору перевезення пасажирів таксомотором.

Отже, серед питань, що актуалізуються, є питання основного предмета дослідження — укладання договору перевезення пасажирів таксомоторами.

Зміст роботи. Укладання договору перевезення пасажирів таксомоторами, його порядок має досить вагомим правове значення, оскільки не лише характеризує договір і його підвиди, а й є ключовим моментом щодо узгодження сторонами істотних умов договору.

Традиційно договір перевезення пасажирів вважається консенсуальним одностороннім і полеміки серед науковців з цього приводу не викликає [1].

Відповідно до ч. 1 ст. 638 ЦК України договір вважається укладеним, якщо сторони у належній формі досягли згоди з усіх істотних умов договору.

Щодо істотних умов договору, їх визначення у ЦК є відповідним засадам та принципам договірної права [2]. Закон однозначно встановлює, що предмет

договору є його істотною умовою. Інші істотні умови є індивідуальними для кожного з договірних типів. В. Г. Олюха також зазначає, що інколи законодавець не виправдано розширює істотні умови договору, застосовуючи надмірно імперативний підхід формування умов [3].

Істотні умови договору, визначені у ч. 1 ст. 638 ЦК України, можна поділити на 4 групи: умови про предмет договору; умови, визначені законом як істотні; умови, які є необхідними для договорів даного виду; умови, щодо яких за заявою хоча б однієї із сторін має бути досягнуто згоди [4].

Сутність укладення договорів зумовлена природою конструкції договору як правочину і тому передбачає вираження волевиявлення кожної із сторін з метою досягнення домовленості. При цьому правове регулювання договірних відносин починається із стадії вираження стороною волевиявлення укласти договір, що відповідає поняттю оферти [5]. Все, що передує цій стадії, створити договір не може, за винятком зобов'язань з попереднього договору, якому законодавець надає правове значення окремого договору. У результаті укладення договору виникає договірний правочин, момент виникнення якого вважається й моментом виникнення цивільних прав та обов'язків сторін цього правочину. З цього моменту на відносини сторін поширюється дія норм закону, інших актів цивільного законодавства, що стосуються даного виду договорів та, зокрема, про його виконання.

Врегулюванню відносин щодо моменту укладення правочину присвячена ст. 640 ЦК, згідно з якою договір є укладеним з моменту одержання особою, яка направила пропозицію укласти договір, відповіді про прийняття цієї пропозиції. При цьому має бути дотримане загальне правило про те, що обмін офертою та акцептом має правоутворююче значення за умови досягнення згоди з усіх істотних умов договору відповідно до ст. 638 ЦК.

Договір набирає чинності і стає обов'язковим для сторін з моменту його укладення у належній формі. Виходячи з загальних положень вчення про укладання договорів, дослідимо специфіку укладання окремих підвидів договору перевезення пасажирів таксомоторами через призму принципу свободи договору.

Аналіз ч. 1 ст. 6, ч. 3 ст. 203, ст. 627 і ч. 1 ст. 641 ЦК України надає можливість зробити висновок, що учасники цивільних відносин за загальним правилом є вільними у вирішенні питання щодо укладення договору. Проте такий прояв договірної свободи теж має певні обмеження.

Як нормативне обмеження вільного волевиявлення особи на укладення договору досліджено закріплений у ст. 633 ЦК України обов'язок підприємця укладати публічні договори зі споживачами. Так, В. В. Луць є прибічником позиції, що обов'язок підприємця укладати публічні договори зі споживачами обумовлений публічним характером його підприємницької діяльності [6].

На підставі проведеного аналізу законодавчих положень про види підприємницької діяльності, перелічених у ч. 1 ст. 633 ЦК України, можемо зробити висновок, що публічний характер підприємницької діяльності встановлюється законодавцем. Так, відповідно до ст. 915 ЦК України договір перевезення транспортом загального користування є публічним договором. У пасажирів виникає

право на укладання договору з будь-якою особою, що професійно здійснює таксомоторні перевезення і відповідним чином легалізована.

Перевезення, що здійснюється юридичною особою, вважається перевезенням транспортом загального користування, якщо із закону, інших нормативно-правових актів або ліцензії, виданої цій організації, випливає, що вона має здійснювати перевезення вантажу, пасажирів за зверненням будь-якої особи. Оскільки здійснення діяльності з перевезення пасажирів таксомоторами вимагає отримання відповідної ліцензії, то доходимо висновку про приналежність досліджуваного договору до публічного.

Характеризуючи вказаний договір через призму свободи договору, доходимо висновку про наявність обмежень, обумовлених публічністю договору. Так, ст. 633 ЦК України зобов'язує підприємця укладати публічні договори зі споживачами. Наразі є не зовсім зрозумілим, яке коло учасників цивільних відносин охоплюється поняттям споживача як сторони публічного договору, а відтак — з якими особами підприємець зобов'язаний укладати публічні договори. Описуючи існуючі у цивілістичній доктрині визначення цього поняття, визнаємо, що у них не зовсім адекватно відображено суть цивільного законодавства України. На підставі юридичного аналізу законодавчих положень про сторони договорів, прямо названих у законі публічними, а також дослідження сутності видів підприємницької діяльності, вказаних в ч. 1 ст. 633 ЦК України, доходимо висновку, що у цивільному законодавстві України коло учасників цивільних відносин, яке охоплюється поняттям споживача як сторони публічного договору, варіюється залежно від природи публічного договору та характеру підприємницької діяльності.

Порядок укладання договору перевезення пасажирів має свою специфіку на кожному з підвидів таксомоторних перевезень. Так, при перевезеннях таксомоторами, що слідує за певним маршрутом — маршрутне таксі, — договір перевезення укладається шляхом вираження перевізником публічної оферти на табличці транспортного засобу, із зазначенням фарбами чорного кольору на білому фоні інформації щодо перевезення в режимі маршрутного таксі за певним маршрутом і за певною ціною (провізним тарифом). Пасажир, здійснюючи посадку до транспортного засобу, оплачує вартість проїзду та отримує квиток, що підтверджує укладання договору перевезення пасажирів. Даний порядок укладання договору практично нічим не відрізняється від порядку укладання договору при перевезенні звичайним автобусом.

Сама пропозиція укласти договір, що виходить від транспортних організацій, носить характер публічної оферти, а з боку громадянина (пасажирів), що придбає квиток, її акцепт здійснюється у формі конклюдентних дій по виконанню умов договору перевезення (оплата вартості квитка, тобто провізної плати; прохід через турнікети і здійснення платежу магнітною картою або жетоном; посадка пасажирів у таксі і т.д.). Придбання пасажирів проїзних квитків, по суті, засвідчує укладення договору перевезення пасажирів.

Пасажирів, який придбав проїзний квиток, а отже, уклав договір перевезення, надано право в односторонньому порядку змінювати умови укладеного

договору перевезення. Так, наприклад, можливо відмовитися від договору перевезення пасажирів, але до моменту початку виконання договору. Відмова в процесі виконання договору має свої особливості.

По-іншому складається порядок укладання договору перевезення пасажирів таксомотором — таксі для індивідуальних перевезень пасажирів.

Так, служби таксі шляхом реклами здійснюють публічну оферту чи пропозицію скористатися їх послугами — укласти договір перевезення пасажирів. У даному разі, якщо пасажир погоджується на укладання даного договору з певним перевізником, він акцептує оферту перевізника, тобто після узгодження маршруту (вартості проїзду) договір є укладеним. Тобто в даному разі особа (пасажир) шляхом певних дій (конклюдентних), що виражені у вигляді посадки його до транспортного засобу і обумовлення маршруту, здійснює акцепт публічної оферти перевізника.

У тих випадках, коли замовник (чи безпосередньо сам пасажир) замовляє таксомотор для індивідуального перевезення через оператора чи диспетчера таксі, він де факто здійснює оферту перевізнику на підставі його публічної пропозиції щодо укладання договору перевезення за певним маршрутом.

Акцепт у даному випадку слідує від перевізника, від імені якого діє оператор чи диспетчер за наявності технічної можливості виконання замовлення.

З погляду на те, що оператор чи диспетчер, який надає інформаційно-диспетчерські послуги, є самостійною юридичною особою, а отже, договір укладається не з перевізником.

Так, ст. 96 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту встановлює, що надання послуг таксі за попереднім замовленням за допомогою дистанційних засобів зв'язку здійснюється суб'єктами господарювання, які надають інформаційно-диспетчерські послуги (далі — суб'єкт господарювання), уклали відповідні договори з перевізниками, мають власні транспортні засоби, призначені для перевезень на таксі.

Проте в нормативних актах відсутнє правове регулювання діяльності диспетчерів. В ст. 109 зазначених Правил лише закріплено, що на диспетчері лежить обов'язок прийняття та оформлення замовлень на надання послуг таксі та послуг з перевезення на замовлення.

З одного боку, законодавець тут дає сторонам повну свободу договору, з іншого боку, характер та зміст правовідносин, зобов'язань між диспетчером та перевізником невідомий, оскільки нормативно не закріплені. Можна лише з певною мірою ймовірності говорити про договірне представництво, не маючи можливості стверджувати, що саме має місце — правовідносини доручення, комісії чи новий самостійний вид відносин.

Проте, аналізуючи відносини на підставі існуючого емпіричного матеріалу, можна стверджувати, що за своєю природою це є комісійні правовідносини, оскільки в інтересах перевізника інформаційно-диспетчерська служба виступає у взаємовідносинах з пасажирами (замовниками послуг) від власного імені, але в його інтересах. Виходячи з того, що інформаційно-диспетчерська служба клієнтам не зазначає, що замовлення прийняв, наприклад, перевізник приват-

ний підприємець Щербаков чи Затюлепін, а лише час і марку надаваного для посадки транспортного засобу, мають місце саме правовідносини комісії, а не доручення (представництва за дорученням).

У випадку технічної неможливості виконання замовлення акцепт пропозиції пасажиром з боку перевізника відсутній і, як наслідок, договір є неукладеним. Фіксуються замовлення від клієнтів у журналі реєстрації замовлень, що має типову форму, розроблену Міністерством транспорту України.

Суттєвим для характеристики договору є визначення його форми. Оскільки будь-який договір є правочинном, до нього застосовуються загальні положення щодо форми правочинів. Так, відповідно до ст. 205 ЦК України правочин може вчинятися усно або в письмовій формі.

Форма договору перевезення пасажирів може бути письмовою чи усною. Усна форма застосовується при перевезеннях пасажирів з використанням таксометрів, тобто легкового автомобіля, оснащеного таксометром.

До даного виду договорів застосовуються загальні положення ст. 206 ЦК України, відповідно до яких усно можуть вчинятися правочини, які повністю виконуються сторонами у момент їх вчинення.

Форма договору перевезення пасажирів таксомоторами, які надають послугу за чітко визначеним маршрутом, — маршрутними таксі (при лінійних перевезеннях) є усною, оскільки, дійсно, пасажир конклюдентними діями — посадкою до транспортного засобу виражає свою волю на укладання договору перевезення. Тобто мета договору починає досягатися саме вчиненням пасажиром зазначених дій. Тобто момент укладання договору повністю збігається з початком його виконання — входженням пасажирів до транспортного засобу і оплатою перевізного тарифу.

Проте деякі науковці, наприклад В. Н. Гречуха, вважають, що проїзний квиток, який видається пасажирі після оплати ним вартості проїзду, є письмовою формою договору перевезення [7].

В. В. Вітрянський стверджує, що придбання пасажирами проїзних квитків, по суті, засвідчує укладання договору перевезення пасажирів [8].

В. В. Луць найбільш чітко й однозначно виразив свою позицію щодо форми договору перевезення пасажирів. Згідно з його баченням доказом укладання договору є пасажирський квиток, проте квиток не можна вважати письмовою формою договору, оскільки на ньому немає підписів сторін [9]. Іноді договір про перевезення укладається шляхом вчинення дій без видачі квитка.

Ми є прибічниками даної позиції, оскільки, дійсно, письмова форма договору відсутня, а квиток лише засвідчує, тобто є доказом укладання договору. Навіть за ситуації, коли водій маршрутної таксі квиток пасажиrowі не видає, що, безперечно, є порушенням, ми не можемо стверджувати, що договір відсутній. Перевізник за плату надає пасажиrowі послугу з переміщення його у просторі до певного пункту призначення, а останній оплатив (чи має обов'язок) перевізникові вартість проїзду. Але у будь-якому випадку, навіть у випадку необхідності письмової форми даного договору, початок добросовісного виконання його не спричиняв би «недійсність правочину».

Із сказаного доволі чітко постає питання, з якого ж моменту все ж таки договір є укладеним?

З погляду на зазначене, можна зробити висновок, що існуюча в цивільно-правовій науці позиція щодо моменту укладання договору, де ним є момент придбання пасажиром проїзного квитка, не є такою, що не викликає зауважень, на що звертає увагу у своїх дослідженнях І. В. Булгакова [10].

Навіть ч. 2 ст. 910 ЦК прямо вказує, що укладання договору перевезення пасажиром підтверджується видачею квитка. Тобто квиток підтверджує, є доказом укладання договору.

Іншими словами, виходячи з загальних положень ЦК доходимо висновку, що договір є укладеним з моменту, коли сторони досягли домовленості з усіх його суттєвих умов. Сплата вартості проїзду є акцептом з боку пасажиром оферти перевізника щодо здійснення перевезення таксомотором. Квиток же лише підтверджує наявність даного акцепту.

Проте вважаємо, що зобов'язання по безпечній та комфортній доставці пасажиром у перевізника виникає з моменту посадки пасажиром до транспортного засобу, а у пасажиром виникає відповідний обов'язок сплатити вартість проїзду.

Посадка пасажиром до транспортного засобу вже свідчить про його згоду на укладання договору перевезення пасажиром, що і виступає акцептом публічної оферти перевізника (вказівка на лобовому склі номера маршруту, самого маршруту та вартості перевезення).

Перевезення пасажиром таксомотором за викликом з використанням засобів дистанційного зв'язку мають свою особливість. По-перше, правовідносини виникають між замовником та перевізником по поданню транспортного засобу для перевезення. По-друге, після подання транспортного засобу правовідносини виникають між перевізником та пасажиром щодо виконання договору — перевезення пасажиром до пункту призначення.

Досить важливе питання — з якого моменту виникають у перевізника зобов'язання по перевезенню пасажиром — з моменту прийняття замовлення інформаційно-диспетчерською службою (оператором таксі), з моменту передання замовлення конкретному виконавцю перевезення чи з моменту подання транспортного засобу до пункту відправлення пасажиром (подання таксі на посадку).

Тут варто виходити з такого. Оператор є представником індивідуального перевізника за договором, згода конкретного перевізника на виконання певного замовлення породжує для нього обов'язок його виконати. Тобто з цього моменту перевізник зв'язаний зобов'язанням подати транспортний засіб для посадки та обов'язком виконати перевезення пасажиром і бути відповідальним перед ним. Оператор несе відповідальність перед замовником лише за правильність та достовірність надання інформації, в тому числі про прийняття замовлення перевізником.

Зобов'язання з перевезення пасажиром таксомотором виникають у перевізника з моменту посадки пасажиром до транспортного засобу і узгодження умов щодо напрямку та вартості перевезення.

Наведене дає підстави зробити висновок, що договір перевезення пасажирів таксомотором слід вважати укладеним з моменту посадки пасажирів в авто, що варто закріпити у відповідних статтях ЦК.

### Література

1. Егiazаров В. А. Транспортное право : учеб. пособие / В. А. Егiazаров. — М. : Юрид. лит., 1999. — С. 129.
2. Зозуляк І. І. Істотні умови договору: аргументація потреби систематизації // Проблеми цивільного права та процесу (пам'яті проф. О. А. Пушкіна) : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (26 трав. 2007 р.) / за ред. В. А. Кройтора, Р. Б. Шишки, С. О. Мічуріна. — Х. : ХПУВС, 2007. — С. 280.
3. Олюха В. Г. Істотні умови цивільно-правового договору // Вісник Вишого арбітражного суду України. — 2000. — № 3. — С. 231–233.
4. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України. У 2 т. Т. 2 / за ред. О. В. Дзери, П. С. Кузнєцової, В. В. Луця. — К., 2005. — С. 165.
5. Зайцев О. Л. Правочини у цивільному праві // Цивільне право України : курс лекцій : у 6 т. / Р. Б. Шишка, О. Л. Зайцев, С. О. Мічурін [та ін.] ; за ред. Р. Б. Шишки та В. А. Кройтора. — Х., 2008. — Т. 1. — С. 573.
6. Луць В. В. Поняття та умови договору // Цивільний кодекс України : наук.-практ. комент. — Х. : Одіссей, 2007. — С. 622.
7. Гречуха В. П. Транспортное право Российской Федерации : учеб. пособие. Ч. 1 / В. П. Гречуха. — М. : МГИУ, 2002. — С. 139.
8. Витрянский В. В. Гражданское право. В 4 т. Т. 4. Обязательственное право : учеб. для студентов вузов, обучающихся по направлению 521400 «Юриспруденция» / В. В. Витрянский [и др.] ; отв. ред. Е. А. Суханов. — М. : Волтерс Клувер, 2006. — С. 137.
9. Луць В. В. Транспортні договори // Цивільне право України : підручник : у 2 кн. / О. В. Дзера, Д. В. Боброва, А. С. Довгерт [та ін.] ; за ред. О. В. Дзери, П. С. Кузнєцової. — К. : Юрінком Інтер, 2002. — Кн. 2. — С. 296.
10. Булгакова І. В. Транспортне право України. Академічний курс : підруч. для студентів юрид. спец. виш. навч. закл. / І. В. Булгакова, О. В. Клепікова. — К. : Ін Юре, 2005. — С. 401.

### Анотація

*Нечипуренко О. М., Резніченко С. В.* Укладання договору перевезення пасажирів таксомоторами: цивільно-правовий аналіз. — Стаття.

Стаття присвячена здійсненню цивільно-правового аналізу договору перевезення пасажирів таксомоторами. Обґрунтовується визначення моменту та механізму укладання договору перевезення пасажирів таксомоторами, аналізуються недоліки та суперечності законодавства, вносяться пропозиції щодо їх усунення.

*Ключові слова:* цивільно-правовий аналіз, договір перевезення, пасажир, транспортна організація.

### Аннотация

*Нечипуренко О. М., Резниченко С. В.* Заключение договора перевозки пассажиров таксомоторами: гражданско-правовой анализ. — Статья.

Статья посвящена осуществлению гражданско-правового анализа договора перевозки пассажиров таксомоторами. Обосновывается определение момента и механизма заключения договора перевозки пассажиров таксомоторами, анализируются недостатки и противоречия законодательства, вносятся предложения по их устранению.

*Ключевые слова:* гражданско-правовой анализ, договор перевозки, пассажир, транспортная организация.

### Summary

*Nechypurenko O. M., Reznichenko S. V. Passenger Carriage by Taxis Agreement Concluding: Civil Legal Analysis. — Article.*

The article deals with the civil analysis implementation of the carriage of passengers contract by taxi. The determination of the moment and mechanism of the carriage of passengers contract by taxi are justified, the shortcomings and contradictions of the law are analysed, the removal proposals are made.

*Keywords:* civil analysis, the contract of carriage, passenger, transport organization.

УДК 347.51

*О. О. Отраднова*

### КРИТЕРІЇ ПРОТИПРАВНОСТІ ТА ПРАВОМІРНОСТІ В ДЕЛІКТНИХ ЗОБОВ'ЯЗАННЯХ

Загальне правило щодо відшкодування потерпілому завданої майнової шкоди міститься у положеннях статті 1166 ЦК України, відповідно до якої майнова шкода, завдана неправомірними рішеннями, діями чи бездіяльністю особою, а також шкода, завдана майну фізичної або юридичної особи, відшкодовується в повному обсязі особою, яка її завдала. Законом можуть бути передбачені випадки, коли відшкодуванню підлягатиме шкода, завдана правомірними діями. Дослідники проблем правовідносин, що виникають із заподіяння шкоди, роблять при цьому висновок, що «виникнення зобов'язань завдання шкоди за цивільним законодавством України може бути результатом як неправомірної, так і правомірної поведінки особи, яка завдала шкоду або внаслідок поведінки якої виникла шкода» [1, 216].

Разом з тим Цивільний кодекс встановлює принципово різні правила покладення на особу обов'язку відшкодувати шкоду, заподіяну протиправними діями або діями правомірними. Якщо протиправність діяння завжди тягне за собою відшкодування спричиненої такими діями шкоди, то правомірність поведінки за загальним правилом звільняє особу від такого обов'язку. Особа буде зобов'язана відшкодувати шкоду, заподіяну правомірними діями, тільки якщо такий обов'язок прямо передбачений законом. Отже встановлення критеріїв, за наявності яких поведінка може бути охарактеризована як протиправна або правомірна, є важливим як з теоретичної, так і з практичної точок зору.

Питання про поняття протиправності в цивільному праві не є новим в юридичній науці. Визначення протиправності надавалися як дослідниками загальних проблем юридичної відповідальності [2, 25], так і фахівцями в галузі цивільно-правової відповідальності [3; 4, 30–49; 5, 29–31]. Однак майже всі дослідники висловлювали позицію, що різні види юридичної відповідальності мають свої особливості і критерії протиправності в кримінальному праві не можна абсолютно застосовувати до цивільних правовідносин.