

Ключові слова: договір підяду, договір побутового підяду, споживчий договір, споживач, побутові потреби.

Банасевич И.И. Договор бытового подряда как вид потребительского договора.

В научной статье автор исследует особенности договора бытового подряда как потребительского договора, одной из сторон которого выступает физическое лицо, использующее результат работы для удовлетворения личных потребностей. При этом автор анализирует действующее законодательство, а также взгляды других исследователей названной проблемы, указывает на признаки, на основании которых можно выделить договор бытового подряда в системе договоров подрядного типа.

Ключевые слова: договор подряда, договор бытового подряда, потребительский договор, потребитель, бытовые потребности.

Banasevych I. Consumer work contract as a kind of consumer contract.

In a scientific article the author researches the features of the consumer work contract as one of the consumer contracts in which one party (who is a physical entity) uses the result of work to meet personal needs. The author analyzes the current legislation and other researchers' views of above mentioned problem. The author proposes the features that allow to determine the consumer work contract in the system of civil law agreements of contracting type.

Key words: contract, consumer work contract, consumer contract, consumer, household needs.

Гришко У.П.

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ЗАХИСТУ ПРАВ ПАСАЖИРІВ (СПОЖИВАЧІВ) ЗА ПРОЕКТОМ ЗАКОНУ УКРАЇНИ «ПРО ПЕРЕВЕЗЕННЯ НА ТАКСІ ТА ПЕРЕВЕЗЕННЯ НА ЗАМОВЛЕННЯ» №2393А.

УДК 656.072(477): 347.763 (477)

З проголошенням незалежності України та формуванням ринкової економіки виникли нові учасники цивільних правовідносин – суб'єкти підприємництва. Сферою діяльності деяких з них стали перевезення пасажирів.

На ринку цих автоперевезень діють особи, які надають послуги з перевезення власним транспортом як таксі, у зв'язку з чим найменш захищеною стороною є пасажир. Основою його захисту виступає Закон України «Про захист прав споживачів»

та спеціальне законодавство у сфері перевезення автомобільним транспортом. Це законодавство зазнало деяких змін та узгоджень у відповідності до європейських стандартів. Проте, ряд відносин з перевезення пасажирів, зокрема таксі, потребують чіткого визначення та вдосконалення в актах чинного цивільного законодавства на нових приватних засадах. Вже не перший рік в Україні робляться спроби реформувати роботу таксі.

Перш ніж виділити проблеми, які виникають при користуванні послугами таксі пасажирями (споживачами), ознайомимося з особливостями ринку послуг перевезень на легкових таксі. Серед них виділяють наступні: доступ до ринку таксі вільний; відносно низький рівень ліцензування приватних операторів і значна кількість на ринку таксі нелегальних перевізників; відсутність стабільної тарифної політики у сфері таксі; переважне використання договірних цін за проїзд у таксі; таксометр не став основою розрахунків за проїзд у таксі; різноманітність диспетчерських центрів щодо їх організації і форм власності; наявність відносно великих підприємств таксі; відсутність визначення ліцензованих районів функціонування таксі; відсутність практики приймання іспитів та тестування водіїв таксі [1].

Основна проблема, яка стоїть перед учасниками ринку транспортного перевезення (таксистами, власниками компаній, що займаються пасажирськими перевезеннями), - відсутність або недосконалість законодавчого регулювання, яке б задовольняло інтереси більшості перевізників і споживачів (пасажирів). З урахуванням вищевказаних особливостей впливають три головні проблеми функціонування сектора таксомоторних перевезень. Перша - це відсутність кількісних і якісних (ліцензійних) вимог до інформаційно - диспетчерських служб, водіїв автомобілів таксі, що позначається на якості послуг і часто призводить до порушення прав споживачів. Друга проблема - це тінізація ринку таксомоторних перевезень і значна кількість водіїв, які працюють нелегально (поза правовим полем), не сплачуючи податків. І, нарешті, третя проблема - не урегульованість питання визначення вартості проїзду в таксі. Ці та інші проблеми спонукають автора

до проведення дослідження питання рівня захищеності прав споживачів послуг з перевезення на таксі за чинним законодавством та розгляду пропозицій щодо удосконалення його норм.

Вивченню питання захисту прав пасажирів під час автомобільних перевезень присвятили свої роботи багато відомих вчених цивілістів таких як: С.М. Бервено, Д.В. Боброва, І.В. Булгакова, О.М. Язвінська, Л.М. Костюченко, М.Р. Наапетян, Д. Кузьмін. Більш детальне дослідження перевезення пасажирів таксі проводить О.М. Нечипуренко у своїй дисертаційній роботі «Цивільно-правове регулювання перевезень таксі». Так, зокрема, науковцем висвітлено питання правового регулювання ринку послуг перевезення таксі, сутність правовідносин з перевезення на таксі, договір перевезення пасажирів таксі, відповідальність сторін за невиконання умов даного договору.

Основними завданнями даної наукової статті в рамках визначених проблем є проведення дослідження питання рівня захищеності прав споживачів послуг з перевезення на таксі за чинним законодавством та розгляду пропозицій щодо удосконалення його норм. Зокрема, розгляду підлягає проект Закону «Про перевезення на таксі та перевезення на замовлення» №2393а [2], який зареєстрований 21.06.2013 року та поданий на розгляд Верховній Раді України народними депутатами Святашем Д.В., Немілостівим В.О., Поляковим В.Л.

Численна кількість порушень прав пасажирів (споживачів) та низький рівень захисту їх прав вказують на необхідність детального дослідження правового статусу пасажирів під час перевезень на таксі. О.М. Нечипуренко, даючи характеристику договору перевезення таксі, кваліфікує його як самостійний договір, вказуючи на такі концептуальні ознаки: 1) специфічний правовий статус пасажирів; 2) правове становище пасажирів наскільки своєрідне, що в цілому договір не може бути прирівняний до жодного з договорів, відомих зобов'язальному праву, що спеціально відображено у ст. 911 ЦК України та в Законі «Про захист прав споживачів»; 3) визначення відповідальності сторін і учасника договору за неналежне виконання договірних зобов'язань має свою специфічну

особливість, не властиву жодному з договорів цивільного права [1].

На особливий правовий статус пасажира (споживача) вчений звертає увагу, зазначаючи, що під час користування послугами таксі фізична особа перебуває у стані підвищеного ризику, який виходить в першу чергу зі специфіки експлуатації транспортних засобів, їх технічного стану; поведінки, і навіть інколи злочинної, водіїв; необхідності отримання певного рівня комфорту і сервісу, своєчасної доставки до місця призначення та ін. Таким чином, пасажир як споживач транспортних послуг потребує додаткового захисту, тому і крім відповідальності перевізника за ЦК і транспортним законодавством, на нього покладається відповідальність і за Законом України «Про захист прав споживачів» [3]. Проте, поза дослідженням провідних науковців залишається питання покращення захисту прав пасажирів (споживачів), які користуються послугами таксі та шляхи усунення порушення їх прав.

Правовим полем у сфері перевезення пасажирів таксі є Закони України «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про ліцензування певних видів господарської діяльності». На сучасному етапі правового регулювання не визначені такі основні категорії у сфері перевезень на таксі як: перевезення на таксі, водій таксі, інформаційно - диспетчерська служба, мережа стоянок таксі, визначення вартості проїзду. Невирішеною залишається проблема відсутності кваліфікаційних вимог до водія таксі. Це все є результатом того, що водієм таксі може бути будь-хто. Крім того, без будь-яких перешкод чинне законодавство дозволяє влаштуватися «на роботу» по телефону. В рамках законопроекту «Про перевезення на таксі та перевезення на замовлення» №2393а [2] запроваджується попередня атестація водія таксі, відповідно до якої, шляхом тестування перевіряються знання професійного мінімуму водія таксі. За результатами тестування, згідно встановленої форми видається атестат водія таксі. На думку авторів законопроекту, ДАІ – єдиний орган, який може у цілодобовому режимі на вулицях проконтролювати величезну кількість перевізників. В

межах їх повноважень буде віднесено здійснювати контроль за наявністю у перевізників необхідних документів; виконання вимог законодавства та перевіряти відповідність технічного стану транспортного засобу, наявності та працездатності спеціального обладнання автомобіля таксі (п.8 ст.3 Проекту). Такий порядок, на нашу думку, сприятиме тому, що водії таксі відчуватимуть більший рівень відповідальності за виконання своїх обов'язків, стануть дисциплінованими та добропорядними.

Вельми актуальною проблемою чинного законодавства є відсутність належного державного контролю та нагляду за перевізниками таксі на вулично- дорожній мережі. Це призводить до певних зловживань з боку перевізників. Зокрема, виникає можливість здійснювати перевезення під виглядом таксі всім бажаним без жодного контролю. Автомобілем «таксі» може бути будь-який автомобіль, що не обладнаний у відповідності з ліцензійними умовами. 6 квітня 2011 року Указом Президента в Україні створено відповідний орган контролю – Державну інспекцію України з безпеки на наземному транспорті, якій надано такі найважливіші повноваження як: видача ліцензії на право провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів автомобільним транспортом та здійснення контролю за дотриманням ліцензійних умов під час провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів автомобільним транспортом [4]. Проте, повноваження Інспекції з безпеки на наземному транспорті щодо контролю за перевізниками недостатні, штат Інспекції вкрай малочисельний – в м. Києві всього 12 осіб. [5]. Такий низький рівень ефективності державного контролю, що здійснюється на автомобільному транспорті, є однією з причин жахливого стану аварійності на автошляхах країни [6]. Особливим суб'єктом, який потребує захисту під час скоєння автомобілем «таксі» дорожньо-транспортної пригоди (далі - ДТП) виступає пасажир (споживач). Адже, в умовах прискорених темпів автомобілізації, високої інтенсивності дорожнього руху набуває проблема забезпечення безпеки дорожнього руху. В Україні рівень аварійності та кількість постраждалих значно перевищують відповідні показники більшості держав

світу. Число смертельних наслідків ДТП у нас в 3-9 разів більша, ніж у країнах Європейської спільноти і це за умови, що насиченість автомобілями в Україні в 5 – 10 разів менша [7].

Життя пасажирів, що користуються послугами таксі, діяльність яких є нелегальною, щоденно наражається на реальну небезпеку. У випадку ДТП з летальними наслідками або з нанесенням тяжких ушкоджень пасажиром, нелегальний перевізник знімає “шашку” та говорить, що безоплатно підвозив людей. У цьому випадку довести факт надання платної послуги неможливо. На додаток до цього Закон України «Про автомобільний транспорт» не покладає відповідальності на перевізника за шкоду заподіяну життю і здоров’ю пасажирів [8]. Загальні положення відповідальності перевізника містяться у ст. 1187 Цивільного кодексу України [9], яка передбачає відповідальність володільця джерела підвищеної небезпеки (транспортного засобу), за шкоду яку завдано іншій особі. На рівні спеціального правового регулювання, поки що тільки в проекті Закону «Про перевезення на таксі та перевезення на замовлення» захищаються права пасажирів (споживачів) у випадку ДТП, покладаючи обов’язок на перевізника компенсувати шкоду заподіяну з його вини (або вини його водіїв таксі) здоров’ю та майну пасажирів у відповідності з чинним законодавством.

О.М. Язвінська виділяє такі головні складові захисту прав, безпеки та життя пасажирів (споживачів), а також механізму запобігання скоєнню ДТП:

- забезпечення дієвості технічних стандартів щодо обов’язкових вимог до безпеки конструкції та технічного стану дорожніх транспортних засобів, а також надання автотранспортних послуг;

- забезпечення дієвості технічних стандартів щодо обов’язкових вимог до регуляторного й інформаційного забезпечення управління дорожнім рухом;

- подальше удосконалення українського законодавства у сфері дорожнього руху, гармонізація його з міжнародними нормами;

- вдосконалення державної системи управління та контролю за безпекою дорожнього руху;

- виконання правил дорожнього руху учасниками транспортного процесу;
- підвищення ефективності системи контролю та забезпечення виконання правил дорожнього руху;
- вдосконалення дорожньо - транспортної мережі та утримання її у належному стані;
- та ін.[7].

Для повної легалізації ринку таксомоторних перевезень, тобто легалізації самої діяльності перевізників, більшість з яких на сьогодні перебувають у тіні, потрібна і легалізація діяльності інформаційно-диспетчерських служб, які відіграють не менш важливу роль під час надання послуг з перевезення на таксі. У Законі України «Про автомобільний транспорт» діяльність такого суб'єкта правовідносин взагалі не визначена. В більшості випадків, інформаційно – диспетчерські служби рекламуються як перевізник, чим вводять в оману споживачів. Порушення прав пасажирів спричиняє і те, що інформаційно-диспетчерські служби самостійно визначають тариф на перевезення, керуючись невідомими правилами. Наслідком цього є значна конкуренція між перевізниками та переплата, в деяких випадках, грошових коштів пасажиром (споживачем) за надані послуги, якість та комфортність яких, нічим не відрізняється від інших.

Підтримуючи деякі положення проекту Закону «Про перевезення на таксі та перевезення на замовлення», ми погоджуємось і з положенням статті 22 даного Проекту, яка перш за все легалізує діяльність інформаційно-диспетчерських служб виклику таксі, а в аспекті захисту прав пасажирів (споживачів) наділяється повноваженням вести моніторинг чинності дозвільних документів автомобілів таксі та водіїв таксі [2]. Загалом, інформаційно-диспетчерська служба виступатиме як посередник, який у випадку порушення прав пасажирів залучатиметься для надання відповідної інформації.

Пасажирські перевезення будь-яким автотранспортом спрямовані на оптимізацію тарифної політики. Така політика повинна перш за все, узгоджувати економічні інтереси перевізника (отримання прибутку) та інтереси ⁷⁵пасажирів (не порушуючи його

прав). На сьогодні, не менш актуальною проблемою є проблема визначення вартості проїзду на таксі. Це пов'язано з тим, що не існує зрозумілого і прозорого для пасажирів на законодавчому рівні механізму визначення тарифної схеми величини тарифу на послуги таксі. Крім того, хоча Закон України «Про автомобільний транспорт» встановлює обов'язок наявності для таксі діючого таксометра, але проблема зводиться до іншого, а саме -відсутності будь-якого контролю з боку державних органів над засобами виміральної техніки, які визначають вартість поїздки в таксі.

Щодо вартості перевезення пасажирів таксі варто зазначити, що багато суб'єктів, які надають такі послуги, використовують не політику ціни кілометру перевезення пасажирів у просторі, а визначають вартість проїзду за допомогою спеціальної комп'ютерної програми, в яку закладені тарифи і відстані між вулицями. Відомо, що тарифна сітка застосовується майже половиною столичних фірм, які приймають замовлення на легкові таксі. Застосування тарифної сітки виключає необхідність застосування таксометра, що є порушенням вимог Закону України «Про автомобільний транспорт» і Ліцензійних умов [1].

Гарантуванню захисту прав споживачів послуг таксі від порушень під час визначення тарифу вартості проїзду сприятимуть положення проекту Закону «Про перевезення на таксі та перевезення на замовлення», які передбачають участь спеціальних державних органів у визначенні тарифної політики. Цілком правильним було б, на нашу думку, покласти контрольні функції на спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади у сфері державного контролю за додержанням законодавства про захист прав споживачів за роботою таксометра (як у ст.3 зазначеного Проекту) та формування міської (селищної) тарифної схеми перевезень на таксі відповідною Радою перевізників на таксі і відповідним органом місцевого самоврядування (стаття 16 Проекту) [2].

Слід зазначити, що на розгляд Верховної Ради України подано цілу низку законопроектів, що стосуються перевезення на таксі, але предметом нашого дослідження став саме проект №2393а

тому, що головною його особливістю є те, що він розроблений в інтересах споживача.

Основними положеннями проекту, які стосуються захисту пасажирів, як споживачів транспортних послуг є наступні:

1. Вводиться відповідальність перевізника за життя і здоров'я пасажирів. Якщо пасажир потрапив в аварію, і є тілесне ушкодження, людина загинула – водій змушений буде компенсувати збитки.

2. Впорядкування діяльності інформаційно-диспетчерських служб (додатковий, оплатний, допоміжний сервіс для частини пасажирів та перевізників), запровадження штрафних санкцій для інформаційно-диспетчерських служб за порушення законодавства.

3. Запровадження адміністративної відповідальності за порушення законодавства в галузі перевезень на таксі та перевезень на замовлення.

4. Єдина міська тарифна схема визначення вартості проїзду на таксі.

5. Запровадження ефективного державного регулювання ринку таксі з елементами саморегулювання - саморегулювальної організації перевізників на таксі.

Отже, враховуючи вагомість та частоту використання послуг таксі для споживачів у повсякденному житті, необхідно зазначити, що законодавство, яке стосується прав та обов'язків водіїв, їх відповідальності, легітимності діяльності, забезпечення комфортності, якості послуг, а також відповідного контролю з боку спеціальних органів державної влади, повинно бути максимально досконалим з позиції захисту прав пасажирів (споживачів). Саме положення розглядуваного Проекту і є такими. Тож, залишається сподіватися на прийняття даного законопроекту та реалізацію його на практиці без зайвих проблем.

1. Нечипуренко О.М. Цивільно-правове регулювання перевезень пасажирів таксі: монографія / О.М. Нечипуренко, С.В. Резніченко, Г.В. Самойленко. -О.: Одес. держ. ун-т внутр. справ., 2010. – 187с.
2. Проект Закону України «Про перевезення на таксі та перевезення на замовлення» №2393а, зареєстрований 21.06.2013 року [Електро-

- ний ресурс].-Режим доступу до докум.: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=47536
3. Нечипуренко О.М. Цивільно-правове регулювання перевезень таксі: автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.03/Нечипуренко Олександр Михайлович. - О., 2008. - 20 с.
 4. Указ Президента України «Про Положення про Державну інспекцію України з безпеки на наземному транспорті» № 387/2011 від 06.04.2011 року [Електронний ресурс].-Режим доступу до докум.: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/387/2011>.
 5. Презентація на тему: Проект Закону України «Про перевезення на таксі та перевезення на замовлення» [Електронний ресурс].-Режим доступу до докум.: <http://slidespace.ru/show/10532>.
 6. Галімишина Г.В. Форми державного контролю на автомобільному транспорті/ Г.В. Галімишина//Вісник Запорізького юридичного інституту.-2009.-№2.-С.99.
 7. Язвінська О.М. Захист прав споживачів у сфері надання автотранспортних послуг / О.М. Язвінська - К. ;, 2010. - 198 с.
 8. Закон України «Про автомобільний транспорт» № 2344-III від 05.04.2001 року [Електронний ресурс].-Режим доступу до докум.: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2344-14/page2>
 9. Цивільний кодекс України № 435-IV від 16.01.2003 року [Електронний ресурс].-Режим доступу до докум.: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/435-15>

Гришко У.П. Деякі аспекти захисту прав пасажирів (споживачів) за проектом Закону України «Про перевезення на таксі та перевезення на замовлення» №2393а.

Стаття присвячена аналізу деяких аспектів захисту прав пасажирів (споживачів) послуг перевезення на таксі відповідно до Проекту Закону «Про перевезення на таксі та перевезення на замовлення» №2393а. Проведено дослідження питання рівня захищеності прав споживачів послуг з перевезення на таксі за чинним законодавством та пропозицій щодо удосконалення його норм.

Ключові слова: споживач, пасажир, таксі, перевезення, тариф, контроль, інформаційно-диспетчерська служба.

Гришко У.П. Некоторые аспекты защиты прав пассажиров (потребителей) по проекту Закона Украины «О перевозке на такси и перевозки на заказ» № 2393а.

Статья посвящена анализу некоторых аспектов защиты прав пассажиров (потребителей) услуг перевозки на такси в соответствии с Проектом Закона «О перевозке на такси и перевозки на заказ» № 2393а. Проведено исследование вопроса уровня защищенности прав потребителей услуг по перевозке на такси

по действующему законодательству и предложений по совершенствованию его норм.

Ключевые слова: потребитель, пассажир, такси, перевозки, тариф, контроль, информационно - диспетчерская служба.

Grishko U.P. Some aspects of protection of passengers (consumers) rights according to the Project of Law «The transfer by taxi and transfer on demand» № 2393A.

In this article the author analyzes some aspects of protection of passengers (consumers) rights according to Project of Law «The transfer by taxi and transfer on demand» № 2393A. Also by the author was researched the problems of current legislation that regulates the protection of consumers rights in the sphere of transport services during the transportation by taxi and proposals to improve its standards.

Key words: consumer, passenger, taxi, transportation, tariff, control, informal-dispatch service.

Жорнокуй В.Г.

ПРОВОА ПРИРОДА ПРАВА НА ІНФОРМАЦІЮ ПРО ДІЯЛЬНІСТЬ ГОСПОДАРСЬКОГО ТОВАРИСТВА

УДК 347.19

Невід'ємним немайновим правом учасників (акціонерів) є право на інформацію про діяльність господарського товариства, яке не лише визнається основою для здійснення ними контролю за діяльністю останнього, але й створює передумови ефективної, усвідомленої участі в управлінні юридичною особою. Відповідне право відноситься до основних прав учасника (акціонера) й отримало легітиміацію з статтях чинного законодавства України (ст. 116 ЦК України, ст. 10 Закону України «Про господарські товариства», ст. 25, 26 Закону України «Про акціонерні товариства»).

Відповідно до п. 2.1.3 Рішення Національної комісії з цінних паперів та фондового ринку № 571 від 11.12.2003 р. «Про затвердження Принципів корпоративного управління» *учасник (акціонер) має право на своєчасне отримання повної та достовірної інформації про фінансово-господарський стан товариства та результати його діяльності* (виділено мною. – В. Ж.), суттєві факти, що впливають або можуть впливати на вартість цінних