

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

БОНДАР ПАВЕЛ ВАДИМОВИЧ

УДК 347.763:656.1/7

**ДИСЕРТАЦІЯ
ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДОГОВІРНИХ ВІДНОСИН В
СФЕРІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ З ВИКОРИСТАННЯМ ТРАНСПОРТНИХ
АГРЕГАТОРІВ**

081 – Право

Подається на здобуття ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____ Бондар П.В.

Науковий керівник:

Омельчук Олександр Сергійович

кандидат юридичних наук, доцент

Одеса – 2023

АНОТАЦІЯ

Бондар П.В. Правове регулювання договірних відносин в сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису. Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 – Право. – Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2023.

Дисертація є першим у вітчизняній науці цивільного права спеціальним комплексним дослідженням цивільно-правового аспекту правового регулювання договірних відносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів. У межах дослідження здійснено комплексний аналіз наукових підходів до визначення правового статусу транспортних агрегаторів, законодавства у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів та юридичної практики з питань захисту прав та інтересів відповідних договірних відносин та притягнення до юридичної відповідальності.

У ході дослідження визначено, що успішне досягнення дослідницьких завдань та визначення коректних векторів його здійснення є неможливим без аналізу наявного масиву доктринальних підходів до визначення основних категорій у межах дослідження та наукових думок щодо сутності та місця досліджуваних суспільних відносин, виявлення контраверсійних позицій вітчизняних вчених та наявних прогалин цивілістичної доктрини щодо правового регулювання договірних відносин, що виникають у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів. Важливим для коректного визначення проблематики дисертаційного дослідження є вирішення питання вад існуючої загальної системи ринку перевезень в Україні, що зумовлюють особливості режиму правового регулювання відносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів.

Визначено, що 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 кардинально інші відносини.

Систематизовано проблемні моменти розвитку системи перевезень в Україні, що виділяються у фаховій літературі: низькі темпи реформування галузей транспорту та повільність у реагуванні на зміни зовнішнього середовища, відсутність концептуального наукового обґрунтованого підходу щодо змісту державної політики у сфері пасажирських перевезень, безсистемний, неузгоджений та фрагментарний характер державної політики у сфері регулювання сфери пасажирських перевезень; значна кількість колізій, неузгоджень та прогалин чинного законодавства у сфері пасажирських перевезень; тенденція до постійного скорочення обсягів та тінізація ринку пасажирських перевезень; слабкий фаховий контроль за системою пасажирських перевезень; штучна конкуренція між окремими видами транспорту та недостатня координація та неузгодженість роботи різних видів пасажирських перевезень; розбалансованість регулювання інтересів учасників відносин у сфері пасажирських перевезень (замовників, виконавців та споживачів послуг перевезення); незадовільний техніко-технологічний стан транспорту та об'єктів його інфраструктури; невисока якість обслуговування пасажирів на ринку пасажирських перевезень, відсутність стимулів для зниження витрат і підвищення якості послуг (низький рівень якості транспортного обслуговування населення, зростання витрат часу на переміщення, недотримання розкладу та інтервалу руху на маршрутах, зниження рівня культури водіння та обслуговування пасажирів, безпеки та комфортності перевезень, екологічності послуг, неповному облаштуванні зупинок транспорту тощо); високий рівень транспортних тарифів та відсутність гнучкої тарифної політики перевезень.

Виокремлено пріоритетність формування пропозицій подолання окремих перерахованих огріхів та інших огріхів транспортного законодавства, що зберігають свою актуальність і для перевезень з

використанням транспортних агрегаторів. З'ясовано, що процес уберізації економіки (в тому числі сфери перевезень всіма видами транспорту вантажу, пасажирів та багажу) зумовлює актуалізацію цивільно-правового аспекту правового регулювання відносин у сфері перевезень.

Сучасні мобільні додатки розширюють можливості пошуку суб'єктів договірних відносин, полегшують комунікацію та скорочують відстань між сторонами цивільних договорів. Однак вищевказані переваги мають і зворотній бік, адже технологічні можливості окремих застосунків дають змогу при укладанні 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 укладанні цивільних договорів, вдається уникнути контролю з боку компетентних органів держави.

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 у регулюванні відповідних правовідносин; новітність та інноваційність самої сфери суспільних відносин, що виникають під час здійснення перевезень за допомогою транспортних агрегаторів; неоднозначність визначення пріоритету приватноправових та публічно-правових методів правового регулювання даних відносин; неоднорідність самої сфери відносин, що зумовлюється значним поширенням транспортних послуг та широким проникненням окремих видів транспорту як у господарську діяльність, так і у звичайний побут звичайних пересічних громадян; можливість існування таких конструкцій як «райдшеринг» або «карпулінг», які є неоднозначними з точки зору їх соціальної та економічної природи.

Відзначено, що відсутність чіткого національного режиму правового регулювання у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів, наднаціональний характер більшості відносин, що виникають між окремими суб'єктами означених відносин (як у широкому сенсі – між державним регулятором у сфері транспорту та транспортним агрегатором або надавачем послуг таксі, таким як Bolt, так і в питанні суто транспортних відносин – між водіями (перевізниками) та клієнтами, з однієї сторони, та транспортними агрегаторами, які зареєстровані в іноземних юрисдикціях, – з іншої) та супутні фактори, що визначають специфіку даних відносин, зумовлюють необхідність звернення до зарубіжного досвіду в питанні правового регулювання відносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів.

У результаті аналізу зарубіжного досвіду врегулювання відповідних відносин підсумовано, що питання визначення правової природи агрегаторних правовідносин врегульовані низкою судових рішень. На підставі порівняння ступеня врегульованості відносин в Україні та зарубіжних юрисдикціях, зроблено висновок, що за час існування транспортних агрегаторів в Україні (навіть в їх прототипі телефонних сервісів та офлайнових транспортних бірж) законодавцем здійснювалися спроби врегулювання відповідних відносин, але кожен раз не вдавалося досягнути компромісу між захистом прав учасників ринку перевезень, публічними інтересами щодо забезпечення оподаткування та контролю за діяльністю перевізників та забезпеченням комфорту клієнтів та свободи підприємництва перевізників.

У межах дослідження доведено важливість визначення правового статусу транспортних агрегаторів на сучасному етапі розвитку відносин у сфері перевезення пасажирів та вантажів. Так, правовий статус транспортних агрегаторів визначається на договірних засадах долучення користувача до агрегатора та зумовлюється його роллю в безпосередніх відносинах між замовником та виконавцем послуги перевезення.

Сучасні транспортні агрегатори самовизначають себе як інформаційно-диспечерські платформи, представлені у вигляді мобільних додатків та/або онлайн-сервісів, основним завданням яких є обмін інформацією між водіями (самостійними підрядниками) та потенційними замовниками транспортних послуг. Констатуємо, що попри визначення власного статусу як мережевої онлайн-платформи для створення і розміщення оголошень про поїздки з метою спільного використання транспортного засобу та невизнання себе стороною жодної угоди, укладеної між користувачами платформи з метою розподілення витрат, пов'язаних з поїздкою, або будь-якої угоди між пасажиром та організацією-перевізником з приводу надання послуг з перевезення, правовий статус транспортного агрегатора передбачає надання посередницьких функцій.

Окрім інформаційних та консультаційних послуг, транспортний агрегатор може забезпечувати комунікацію між користувачами платформи за допомогою власного комунікаційного інструменту, запобігаючи зайвого поширення персональних або контактних даних користувачів. Одночасно з цим агрегатор може брати на себе додаткові зобов'язання з перевірки та підтвердження відомостей про суб'єкта перевезення, збереження даних звітів про перевезення, відгуків про діяльність транспортної компанії тощо.

Правовідносини карпулінгу (райдшерингу) є відмінними за змістом від подібних за об'єктом відносин щодо надання послуг перевезення пасажирів у таксі, перевезення пасажирів легковим автомобілем на замовлення та аналогічних відносин. Попри те, що загальною причиною виникнення всіх вищеназваних відносин є бажання пасажирів здійснити поїздку з одного місця до іншого, ототожнення даних відносин з відносинами шерингу автомобільної поїздки виглядає неможливими через низку обставин. Так, головним критерієм розрізнення відносин карпулінгу (райдшерингу) від класичних цивільних відносин у сфері перевезень є режим їх правового регулювання. Так, відносини у 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.

Відносини шерингу автомобільної поїздки можуть бути віднесені до правовідносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів, врегульованих цивільно-правовими нормами. Важливим є реалізація принципу розумності при формуванні ціни договору райдшерингу, адже у випадках шерингу автомобільної поїздки ціна не повинна бути вище ніж витрати на здійснення такої поїздки.

Серед факторів, що визначають специфіку юридичної відповідальності у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів, визначено такі: комплексний характер діяльності щодо здійснення відповідних перевезень, адже попри їх фактичне здійснення в реальному житті, значна частина процесу організації, оплати та контролю відповідних перевезень здійснюється за допомогою засобів електронної комунікації або взагалі передбачає використання інформаційно-телекомунікаційних систем, які не передбачають участі людини; ускладнений суб'єктний склад відповідних відносин з огляду на безпосередню участь транспортних агрегаторів у формуванні істотних умов договору перевезення вантажу, пасажирів або багажу з використанням транспортних агрегаторів; наднаціональний міжнародний характер діяльності транспортних агрегаторів, які можуть бути створені та зареєстровані в межах однієї національної юрисдикції, а здійснювати свою діяльність в одній чи декількох країнах з відповідною адаптацією до норм національних законодавств.

Транспортні агрегатори, які виключно надають інформаційні послуги, за загальним правилом не несуть відповідальності перед клієнтами за якість та умови надання самих товарів та послуг, які пропонуються на їх платформі.

Недостатня визначеність характеристик безоплатного договору перевезення та відсутність зустрічного зобов'язання з боку пасажирів не виключають випадків відшкодування шкоди, завданої пасажирів в 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.

Межі цивільної відповідальності транспортного агрегатора залежать від того, чи є він посередником, надає інформаційні послуги або є безпосереднім виконавцем за договором перевезення. Крім того, правовий статус та межі можливої відповідальності залежать від специфіки правового регулювання конкретної сфери перевезень, у межах якої здійснює свою діяльність агрегатор.

Згода під час реєстрації в інформаційно-телекомунікаційній системі шляхом проставлення відмітки про надання дозволу на обробку своїх персональних даних можлива лише за умови, що конкретна інформаційно-телекомунікаційна система не створює можливостей для обробки персональних даних до моменту проставлення відмітки. Дане питання є спірним щодо транспортних агрегаторів, адже ще на стадії завантаження додатку транспортного агрегатора відповідна інформаційно-телекомунікаційна система може отримувати доступ до платіжної інформації своїх потенційних клієнтів, а отже, й до даних суб'єктів персональних даних без їх згоди. Дане питання вирішується включенням відповідних положень до політики конфіденційності магазину додатків, з якого планується викачування відповідного програмного забезпечення додатку та наданням відповідної інформації при користуванні магазином та встановленні відповідного додатку.

У договорі перевезення пасажирів, багажу або вантажу з використанням транспортних агрегаторів сторонам надається можливість самостійно визначити в договорі підстави та межі відповідальності за порушення зобов'язань, якщо це не суперечить чинному законодавству.

Таке право закріплено у ст. 920 ЦК України, де вказано, що в разі порушення зобов'язань, передбачених договором перевезення, сторони несуть відповідальність, визначену в договорі, якщо інше не встановлено Цивільним кодексом України, іншими законами або транспортними кодексами. Поряд з цим, умовами самого агрегатора може передбачатися відповідальність за порушення умов користувацької угоди або правил перевезення, встановлених агрегатором.

Ключові слова: цивільне право, договір, правочин, уберизація, транспортний агрегатор, транспортна біржа, райдшеринг, карпулінг, правова природа, договір перевезення, договір перевезення пасажирів та багажу, договір перевезення таксі, договір перевезення вантажу, безоплатне перевезення, цивільно-правова відповідальність, захист персональних даних.

ABSTRACT

Bondar P.V. Legal regulation of contractual relations in the field of transportation using transport aggregators. – Qualification scientific work, manuscript copyright. Thesis for a Ph.D. degree in specialty 081 – Law. – National University “Odessa Law Academy”, Odesa, 2023.

The dissertation is the first in the domestic science of the civil law aspect of legal regulation of contractual relations in the field of transportation using transport aggregators. The study included a comprehensive analysis of scientific approaches to determining the legal status of transport aggregators, legislation in the field of transportation using transport aggregators and legal practice on protecting the rights and interests of relevant contractual relations and bringing to legal liability was carried out.

It was determined that the successful achievement of the research tasks and the determination of the correct vectors for its implementation is impossible without an analysis of the existing array of doctrinal approaches to the definition of the main categories within the scope of the study and scientific opinions

regarding the essence and place of the studied social relations, the identification of controversial positions of domestic scientists and existing gaps in civilistic doctrine regarding the legal regulation of contractual relations arising in the field of transportation using transport aggregators. It is important for the correct definition of the problems of the dissertation research to solve the problem of the defects of the existing general system of the transport market in Ukraine, which determine the peculiarities of the regime of legal regulation of relations in the field of transport with the use of transport aggregators.

It was determined that today the cooperation economy already competes with the traditional economy of corporations. In the outdated corporate model of industrial capitalism, all the assets belonged to the company owners and the companies controlled everything, and the employees only worked for them. In the latest economy of cooperation (sharing economy), radically different relations arise.

Problematic aspects of the development of the transport system in Ukraine, highlighted in the specialized literature, are systematized: low rates of reform of the transport industry and slowness in responding to changes in the external environment; lack of a conceptual, scientifically based approach to the content of state policy in the field of passenger transport; unsystematic, uncoordinated and fragmented nature of state policy in the field of regulation of passenger transportation; a significant number of collisions, inconsistencies and gaps in the current legislation in the field of passenger transportation; the trend towards a constant reduction in volumes and the diminution of the passenger transportation market; weak professional control over the passenger transportation system; artificial competition between individual modes of transport and insufficient coordination and inconsistency of the operation of various types of passenger transportation; unbalanced regulation of the interests of the participants in relations in the field of passenger transportation (customers, performers and consumers of transportation services); unsatisfactory technical and technological condition of transport and its infrastructure facilities; low quality of passenger

service in the passenger transportation market, lack of incentives to reduce costs and improve the quality of services (low level of quality of public transport service, increase in travel time costs, non-compliance with the schedule and interval of traffic on routes, a decrease in the level of driving culture and passenger service, safety and comfort of transportation, environmental friendliness of services, incomplete arrangement of transport stops, etc.); high level of transport tariffs and lack of a flexible transport tariff policy.

Priority has been given to the formation of proposals to overcome certain defects of the listed and other defects of the transport legislation, which retain their relevance for transportation using transport aggregators. It has been found that the process of uberization of the economy (including the sphere of transportation by all types of cargo, passenger and baggage transport) leads to the actualization of the civil-law aspect of the legal regulation of relations in the sphere of transportation.

Modern mobile applications expand the possibilities of searching for subjects of contractual relations, facilitate communication and shorten the distance between parties to civil contracts. However, the above-mentioned advantages also have a reverse side, because the technological capabilities of individual applications make it possible, when concluding civil contracts and fulfilling obligations under them, to level the legal requirements for registration of subjects, obtaining permits and licensing of activities, and also, using digital technologies when concluding civil contracts, it is possible to avoid control by the competent authorities of the state.

The issue of determining the legal nature of the relevant relations is being updated due to a number of reasons, including: the conceptual inadequacy of 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 legal relations; novelty on 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 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.

It was noted that the absence of a clear national regime of legal regulation in the field of transportation using transport aggregators, the supranational nature of most relations that arise between individual subjects of the specified relations (as in a broad sense – between the state regulator in the field of transport and a transport aggregator or taxi service provider , such as Bolt, as well as in the matter of purely transport relations – between drivers (carriers) and customers on the one hand and transport aggregators registered in foreign jurisdictions – on the other) and the accompanying factors that determine the specifics of these relations make it necessary to apply to foreign experience in the issue of legal regulation of relations in the field of transportation using transport aggregators.

As a result of the analysis of foreign experience in the regulation of relevant relations, it was concluded that the issue of determining the legal nature of aggregator legal relations was settled by a number of court decisions. On the basis of a comparison of the degree of regulation of relations in Ukraine and foreign jurisdictions, it was concluded that during the existence of transport aggregators in Ukraine (even in their prototype form of telephone services and offline transport exchanges), attempts were made by the legislator to regulate the relevant relations, but each time it was not possible to reach a compromise between protection of the rights of participants in the transportation market, public interests in ensuring taxation and control over the activities of carriers, and ensuring the comfort of customers and the freedom of entrepreneurship of carriers.

The study proved the importance of determining the legal status of transport aggregators at the current stage of development of relations in the field of passenger and cargo transportation. Thus, the legal status of transport aggregators is determined on the contractual basis of the user's involvement with the aggregator and is determined by its role in direct relations between the customer and the provider of the transportation service.

Modern transport aggregators define themselves as information and dispatch platforms, presented in the form of mobile applications and/or online services, the main task of which is the exchange of information between drivers (independent contractors) and potential customers of transport services. We note that despite defining its own status as a network online platform for creating and placing advertisements about trips for the purpose of sharing a vehicle and not recognizing itself as a party to any agreement concluded between users of the platform for the purpose of sharing expenses related to the trip, or any agreement between the passenger and the carrier organization regarding the provision of transportation services, the legal status of the transport aggregator provides for the provision of intermediary functions.

In addition to information and consulting services, the transport aggregator can provide communication between platform users using its own communication tool, preventing excessive distribution of users' personal or contact data. At the same time, the aggregator can take on additional obligations to verify and confirm information about the subject of transportation, save data on transportation reports, feedback on the activities of the transport company, etc.

The legal relations of carpooling (ridesharing) 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 . Thus, the

main criterion for distinguishing carpooling (ridesharing) relations from classic civil relations in the field of transportation is the regime of their legal regulation. Thus, relations in the field of transportation are regulated by the Central Committee of Ukraine, the Civil Code of Ukraine, the Laws of Ukraine «On Transport», «On Road Transport», the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine «On Approval of the Rules for the Provision of Passenger Road Transport Services» and other regulatory acts.

The relationship of car trip sharing can be attributed to the legal relationship in the field of transportation using transport aggregators, regulated by civil law norms. It is important to implement the principle of reasonableness when forming the price of a ridesharing contract, because in cases of sharing a car trip, the price should not be higher than the costs of making such a trip.

Among the factors that determine the specifics of legal liability in the field of transportation using transport aggregators, the following are defined: the complex nature of the activities related to the implementation of the relevant transportation, because despite their actual implementation in real life, a significant part of the process of organization, payment and control of the relevant transportation is carried out with the help of means electronic communication or generally involves the use of information and telecommunication systems that do not involve human participation; complicated subject composition of relevant relations in view of the direct participation of transport aggregators in the formation of essential terms of the contract for the carriage of cargo, passengers or luggage using transport aggregators; the supranational international nature of the activity of transport aggregators, which can be created and registered within one national jurisdiction, and carry out their activities in one or more countries with appropriate adaptation to the norms of national legislation.

Transport aggregators that exclusively provide information services, as a general rule, are not responsible to customers for the quality and conditions of provision of the goods and services offered on their platform.

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 traveling through a certain territory or technical impossibility of further movement.

The limits of the transport aggregator's civil liability depend on whether he is an intermediary, provides information services or is a direct executor under the transportation contract. In addition, the legal status and limits of possible liability depend on the specifics of the legal regulation of the specific field of transportation within which the aggregator carries out its activities.

Consent at the time of registration in the information and telecommunications system by marking the permission to process one's personal data is possible only on the condition that a specific information and telecommunications system does not create opportunities for processing personal data until the time of marking. This issue is controversial for transport aggregators, because even at the stage of loading the transport aggregator's application, the corresponding information and telecommunication system can access the payment information of its potential customers, and therefore the data of the subjects of personal data without their consent. This issue is resolved by including relevant provisions in the privacy policy of the application store, from which it is planned to download the relevant software to the application, and by providing relevant information when using the store and installing the relevant application.

In the contract for the transportation of passengers, baggage or cargo using transport aggregators, the parties are given the opportunity to independently determine in the contract the grounds and limits of liability for breach of obligations, if this does not contradict the current legislation. This right is enshrined in Art. 920 of the Civil Code of Ukraine, which states that in case of violation of the obligations stipulated in the contract of carriage, the parties bear

the responsibility specified in the contract, unless otherwise established by the Civil Code of Ukraine, other laws or transport codes. Along with this, the terms of the aggregator itself may provide for liability for violation of the terms of the user agreement or transportation rules established by the aggregator.

Keywords: civil law, contract, deed, uberization, transport aggregator, transport exchange, ridesharing, carpooling, legal nature, contract of carriage, contract of carriage of passengers and luggage, contract of taxi carriage, contract of carriage of cargo, free carriage, civil liability, protection of personal data.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації

1. Омельчук О. С., Бондар П.В. Правова природа договірних відносин перевезення з використанням транспортних агрегаторів. *Часопис цивілістики*. 2021. № 43. С. 27-35. DOI <https://doi.org/10.32837/chc.v0i43.440> URL: <http://clj.nuoua.od.ua/archive/43/6.pdf>

2. Бондар П.В. Особливості цивільно-правової відповідальності за порушення умов договору перевезення з використанням транспортних агрегаторів. *Правові новели*. 2022. № 18. С. 240-245. DOI <https://doi.org/10.32847/ln.2022.18.35> URL: http://www.legalnovels.in.ua/journal/18_2022/35.pdf

3. Бондар П.В. Щодо питання дотримання транспортними агрегаторами законодавства в сфері захисту персональних даних. *Часопис цивілістики*. 2023. № 48. С. 54-59. DOI <https://doi.org/10.32782/chc.v048.2023.7> URL: <http://clj.nuoua.od.ua/archive/48/7.pdf>

4. Бондар П.В. Правова ідентифікація відносин шерінгу автомобільної поїздки. *Юридичний науковий електронний журнал*. № 9. 2022. С. 656-659. DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-9/162> URL: http://www.lsej.org.ua/9_2022/162.pdf

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації

5. Бондар П.В. Цивільно-правова характеристика відносин шерінгу автомобільної поїздки у воєнний час. *Сталий розвиток суспільства та держави: сучасні виклики та напрямки розвитку* : матер. Всеукр. наук. конф. молодих вчених (м. Одеса, 18 листоп. 2022 р.) / уклад.: В. С. Кучерявенко, Л. С. Бондарчук, І. С. Радковська [та ін.] ; за ред. М. Р. Аракеяна, К. І. Спасової. Одеса, 2022. С. 59-62. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/23909>

6. Бондар П.В. До питання правової ідентифікації відносин шерінгу автомобільної поїздки. *Сучасні проблеми правової системи та державотворення в Україні* : Матеріали міжнародної науково-практичної конференції, м. Запоріжжя, 25–26 лютого 2022 року. Запоріжжя: Запорізька міська громадська організація «Істина», 2022. С. 14-16.

7. Бондар П.В. Поняття та види суб'єктів цивільних правовідносин в сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів. *Проблеми розвитку суспільства та держави: сучасні наукові виклики* : матеріали всеукр. наук. конф. молодих вчених (м. Одеса, 2 грудня 2022 р.) [Електронне видання] / укл.: В.С.Кучерявенко, А.С.Давтян ; за ред.: Н.Д. Маслій, К. І. Спасової; Рада молодих вчених при Одес. обл. держ. адмін. Одеса, 2022. С. 61-64. URL: <https://hdl.handle.net/11300/24138>

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ПОНЯТТЯ ТА СУТНІСТЬ ПРАВОВІДНОСИН У СФЕРІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ З ВИКОРИСТАННЯМ ТРАНСПОРТНИХ АГРЕГАТОРІВ.	14
1.1. Огляд літератури за темою дисертації та вибір напрямів наукового дослідження	14
1.2. Правова природа відносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів	38
1.3. Регулювання договірних відносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів у зарубіжних юрисдикціях.....	55
РОЗДІЛ 2. ХАРАКТЕРИСТИКА ТА СТРУКТУРА ДОГОВІРНИХ ПРАВОВІДНОСИН У СФЕРІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ З ВИКОРИСТАННЯМ ТРАНСПОРТНИХ АГРЕГАТОРІВ.....	72
2.1. Правовий статус суб'єктів договірних відносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів	72
2.2. Правова ідентифікація відносин шерингу автомобільної поїздки .	89
РОЗДІЛ 3. ЮРИДИЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ У СФЕРІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ З ВИКОРИСТАННЯМ ТРАНСПОРТНИХ АГРЕГАТОРІВ	104
3.1. Загальна характеристика юридичної відповідальності у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів	104
3.2. Відповідальність за порушення договірних умов у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів	118
3.3. Відповідальність суб'єктів правовідносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів за порушення вимог щодо захисту персональних даних.....	132
ВИСНОВКИ	157
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	162
ДОДАТКИ	194

ВСТУП

Проникнення мережевих інструментів та різних мобільних додатків у наше життя змінило правила ведення бізнесу, в тому числі, і у сфері перевезень. На сьогоднішній день самостійно знайти перевізника стало швидше та простіше – навіть побіжний аналітичний погляд на сучасний стан сфери перевезень дає змогу зробити висновок про розвиток відповідних суспільних відносин та пристосування до реалій сьогодення. Вже в минулому планово-командна економіка, а разом із тим і домінування державного сектору на ринку перевезень. На сьогоднішній день сфера вантажних і пасажирських перевезень відрізняється відсутністю монопольних постачальників послуг, максимальним роздержавленням відповідних відносин і значним рівнем діджиталізації логістичних процесів. Саме активне сприйняття сферою перевезень надбань цифрової епохи зумовило зміни у структурі правовідносин перевезень на сучасному етапі їх розвитку. Поява та розповсюдження транспортних агрегаторів як невід’ємних атрибутів пошуку потенційних контрагентів за договорами перевезень та посередників у переддоговірних відносинах та укладанні договорів надання транспортних послуг набули характеру факторів зростання та переформатування сфери перевезень.

Функціями транспортних агрегаторів користуються як перевізники, експедитори, так і торгові компанії, виробники та пересічні громадяни. На сьогоднішній день інтернет-користувачам доступні як маленькі, спеціалізовані транспортні агрегатори з невеликою кількістю клієнтів, так і європейські гіганти з тисячами користувачів, за допомогою яких суб’єкти господарювання можуть знайти для себе партнерів, а фізичні особи обрати якісного постачальника послуг.

Питання правового регулювання відносин перевезень пасажирів та вантажу за допомогою транспортних агрегаторів майже не досліджувалися представниками юридичної науки. Одночасно значний науковий інтерес викликали економічні аспекти проблематики даної теми, а такими

фахівцями як Горбенко О., Кушим Б., Сілантьєва Ю., Гринюк Р., Деркач Е. аналізувалися окремі аспекти правового статусу транспортних бірж та аналогічних транспортних агрегаторів. Цим та відносною науковою нерозробленістю проблематики теми пояснюється актуальність звернення до її вивчення.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертація виконана відповідно до плану науково-дослідної роботи кафедри цивільного права Національного університету «Одеська юридична академія» «Методологічні засади вдосконалення цивільного законодавства» на 2011-2015 роки як складової плану науково-дослідної роботи Національного університету «Одеська юридична академія» «Теоретичні та практичні проблеми забезпечення сталого розвитку української державності і права» на 2011-2015 роки (державний реєстраційний номер 0110U000671), а також плану науково-дослідної роботи кафедри цивільного права Національного університету «Одеська юридична академія» «Цивілістичний вимір інтеграційного розвитку України» на 2016-2020 роки як складової плану науково-дослідної роботи Національного університету «Одеська юридична академія» «Стратегія інтеграційного розвитку України: правовий та культурний вимір» на 2016-2020 роки (державний реєстраційний номер 0116U001842).

Мета і завдання дослідження. Метою роботи є розвиток науки цивільного права щодо визначення правової природи відносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів, а також формулювання пропозицій про вдосконалення чинного законодавства України щодо правового регулювання відносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів.

Для досягнення зазначеної мети в дисертації вирішувалися такі завдання:

- проаналізувати наявні підходи до визначення транспортних агрегаторів як суб'єктів цивільних правовідносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів;
- визначити правову природу відносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів; співвіднести останні з традиційними видами цивільних правовідносин;
- проаналізувати структуру у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів та з'ясувати межі потенціалу та значення їх правового регулювання на національному рівні;
- визначити галузеву приналежність норм, що регулюють підприємницьку та некомерційну діяльність у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів;
- визначити суб'єктів правовідносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів;
- визначити зміст правовідносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів;
- проаналізувати правовий статус окремих суб'єктів досліджуваних правовідносин та визначити їх роль та місце в даних правовідносинах;
- визначити межі та підстави юридичної відповідальності у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів;
- надати рекомендації щодо можливих змін та доповнень чинного цивільного законодавства з питань правового регулювання у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів.

Об'єктом дослідження виступають цивільні відносини, які виникають у зв'язку із наданням послуг перевезень вантажу, пасажирів та багажу з використанням транспортних агрегаторів.

Предметом дослідження є цивільно-правове регулювання відносин у сфері перевезень із використанням транспортних агрегаторів.

Методи дослідження. У процесі дослідження були використані загальнонаукові методи (діалектичний, аналітико-синтетичний, системно-аналітичний), а також такі спеціальні методи (логіко-юридичний, порівняльно-правовий).

Використання діалектичного методу дало змогу проаналізувати різні доктринальні концепції щодо правової природи у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів. Аналітико-синтетичний метод використовувався для визначення обсягу понять «транспортний агрегатор», «транспортна біржа» та «шеринг автомобільної поїздки». За допомогою системно-аналітичного методу дослідження на підставі аналізу чинного законодавства було визначено фактори, що впливають на ефективність застосування чинних норм законодавства у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів. Логіко-юридичний метод дозволив проаналізувати зміст норм чинного законодавства України (ЦК України, ГК України, Законів України та підзаконних актів), виявити прогалини, що їх містять окремі нормативно-правові акти, а також виявити суперечності окремих нормативних приписів, що регулюють перевезення з використанням транспортних агрегаторів. Порівняльно-правовий метод використовувався для порівняння доктринальних положень, нормативного матеріалу та судової практики в Україні та зарубіжних країнах.

Емпіричним підґрунтям дослідження слугували акти цивільного законодавства України та окремих зарубіжних країн, а також матеріали судової практики України.

Наукова новизна одержаних результатів. Дисертація є першим у вітчизняній науці цивільного права спеціальним комплексним дослідженням цивільно-правового аспекту регулювання відносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів.

У межах здійсненого дослідження одержано такі результати, що мають наукову новизну:

вперше:

– визначено, що процес так званої «уберизації» економіки (в тому числі сфери перевезень всіма видами транспорту вантажу, пасажирів та багажу) зумовлює актуалізацію цивільно-правового аспекту правового регулювання відносин у сфері перевезень. Сучасні мобільні додатки розширюють можливості пошуку суб'єктів договірних відносин, полегшують комунікацію та скорочують відстань між сторонами цивільних договорів. Однак, вищеназвані переваги мають і зворотній бік, адже технологічні можливості окремих застосунків дають змогу при укладанні 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 укладанні цивільних договорів вдається уникнути контролю з боку компетентних органів держави;

– доведено, що правовідносини карпулінгу (райдшерингу) є відмінними за змістом від подібних за об'єктом відносин щодо надання послуг перевезення пасажирів у таксі, перевезення пасажирів легковим автомобілем на замовлення та аналогічних відносин. Попри те, що загальною причиною виникнення всіх вищеназваних відносин є бажання пасажирів здійснити поїздку з одного місця до іншого, ототожнення даних відносин з відносинами шерингу автомобільної поїздки виглядає неможливими через низку обставин. Так, головним критерієм розрізнення відносин карпулінгу (райдшерингу) від класичних цивільних відносин у сфері перевезень є режим їх правового регулювання. Так, відносини у 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. 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 [189]. Відповідно до п.3 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту Порядок організації перевезень пасажирів і багажу автомобільним транспортом встановлює Мінінфраструктури;

– доведено важливість визначення правового статусу транспортних агрегаторів на сучасному етапі розвитку відносин у сфері перевезення пасажирів та вантажів. Так, правовий статус транспортних агрегаторів визначається на договірних засадах долучення користувача до агрегатора та зумовлюється його роллю в безпосередніх відносинах між замовником та виконавцем послуги перевезення;

– зроблено висновок, що попри визначення власного статусу як мережевої онлайн платформи для створення і розміщення оголошень про поїздки з метою спільного використання транспортного засобу та невизнання себе стороною жодної угоди, укладеної між користувачами платформи з метою розподілення витрат, пов'язаних з поїздкою, або будь-якої угоди між пасажиром та організацією-перевізником з приводу надання послуг з перевезення, правовий статус транспортного агрегатора передбачає надання посередницьких функцій;

– визначено, що серед факторів, що визначають специфіку юридичної відповідальності у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів, визначено такі: комплексний характер діяльності щодо здійснення відповідних перевезень, адже попри їх фактичне здійснення в реальному житті, значна частина процесу організації, оплати та контролю

відповідних перевезень здійснюється за допомогою засобів електронної комунікації або взагалі передбачає використання інформаційно-телекомунікаційних систем, які не передбачають участі людини; ускладнений суб'єктний склад відповідних відносин з огляду на безпосередню участь транспортних агрегаторів у формуванні істотних умов договору перевезення вантажу, пасажирів або багажу з використанням транспортних агрегаторів; наднаціональний міжнародний характер діяльності транспортних агрегаторів, які можуть бути створені та зареєстровані в межах однієї національної юрисдикції, а здійснювати свою діяльність в одній чи декількох країнах з відповідною адаптацією до норм національних законодавств. Транспортні агрегатори, які виключно надають інформаційні послуги, за загальним правилом не несуть відповідальності перед клієнтами за якість та умови надання самих товарів та послуг, які пропонуються на їх платформі;

— доведено, що межі цивільної відповідальності транспортного агрегатора залежать від того, чи є він посередником, надає інформаційні послуги або є безпосереднім виконавцем за договором перевезення. Крім того, правовий статус та межі можливої відповідальності залежать від специфіки правового регулювання конкретної сфери перевезень, у межах якої здійснює свою діяльність агрегатор;

— визначено, що відносини шерингу автомобільної поїздки можуть бути віднесені до правовідносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів, врегульованих цивільно-правовими нормами. Важливим є реалізація принципу розумності при формуванні ціни договору райдшерингу, адже у випадках шерингу автомобільної поїздки ціна не повинна бути вище ніж витрати на здійснення такої поїздки;

удосконалено:

— положення наукової доктрини, що недостатня визначеність характеристик безоплатного договору перевезення та відсутність

зустрічного зобов'язання з боку пасажирів не виключають випадків відшкодування шкоди, завданої пасажирові в 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;

– положення, що окрім інформаційних та консультаційних послуг транспортний агрегатор може забезпечувати комунікацію між користувачами платформи за допомогою власного комунікаційного інструменту, запобігаючи зайвого поширення персональних або контактних даних користувачів. Одночасно з цим агрегатор може брати на себе додаткові зобов'язання з перевірки та підтвердження відомостей про суб'єкта перевезення, збереження даних звітів про перевезення, відгуків про діяльність транспортної компанії тощо;

– аргументацію тези, що 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 у регулюванні відповідних правовідносин; новітність та інноваційність самої сфери суспільних відносин, що виникають під час здійснення перевезень за допомогою транспортних агрегаторів; неоднозначність визначення пріоритету приватноправових та публічно-правових методів правового регулювання даних відносин; неоднорідність самої сфери відносин, що зумовлюється значним поширенням транспортних послуг та широким проникненням окремих видів транспорту як у 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;

дістало подальшого розвитку:

– науковий висновок, що згода під час реєстрації в інформаційно-телекомунікаційній системі шляхом проставлення відмітки про надання дозволу на обробку своїх персональних даних можлива лише за умови, що конкретна інформаційно-телекомунікаційна система не створює можливостей для обробки персональних даних до моменту проставлення відмітки. З’ясовано, що ще на стадії завантаження додатку транспортного агрегатора відповідна інформаційно-телекомунікаційна система може отримувати доступ до платіжної інформації своїх потенційних клієнтів, а отже, й до даних суб’єктів персональних даних без їх згоди. Дане питання вирішується включенням відповідних положень до політики конфіденційності магазину додатків, з якого планується викачування відповідного програмного забезпечення додатку та наданням відповідної інформації при користуванні магазином та встановленні відповідного додатку;

– за результатами аналізу чинного законодавства визначено, що за час існування транспортних агрегаторів в Україні (навіть в їх прототипі телефонних сервісів та офлайн-транспортних бірж) законодавцем здійснювалися спроби врегулювання відповідних відносин, але кожен раз не вдавалося досягнути компромісу між захистом прав учасників ринку перевезень, публічними інтересами щодо забезпечення оподаткування та контролю за діяльністю перевізників та забезпеченням комфорту клієнтів та свободи підприємництва перевізників.

Практичне значення одержаних результатів. Висновки та пропозиції, які містяться в дисертації, можуть бути використані у:

науково-дослідній сфері – для подальшої розробки теоретичних і практичних проблем правового регулювання відносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів;

правотворчій діяльності – для вдосконалення вітчизняного законодавства у сфері цивільно-правового регулювання відносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів;

правозастосовній діяльності – для вдосконалення судової практики щодо спорів у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів, підготовки науково-практичних коментарів до ЦК України, ГК України, окремих Законів України;

навчальному процесі – при викладанні нормативних дисциплін «Цивільне та сімейне право», «Господарське право», «Транспорте право» підготовці робочих програм, підручників, навчальних посібників, методичних рекомендацій із зазначених дисциплін.

Апробація результатів дисертації. Результати дисертаційного дослідження підготовлено і обговорено на кафедрі цивільного права Національного університету «Одеська юридична академія». Основні результати дисертаційного дослідження доповідалися на наукових, науково-практичних конференціях, зокрема на: Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні проблеми правової системи та державотворення в Україні» (м. Запоріжжя, 25–26 лютого 2022 р.); Всеукраїнській науковій конференції молодих вчених «Сталий розвиток суспільства та держави: сучасні виклики та напрямки розвитку» (м. Одеса, 18 листопада 2022 р.); Всеукраїнській науковій конференції молодих вчених «Проблеми розвитку суспільства та держави: сучасні наукові виклики» (м. Одеса, 2 грудня 2022 р.).

Публікації. Основні положення, теоретичні висновки та практичні рекомендації, сформульовані в дисертації, викладені у 4 наукових статтях, з яких 4 статті опубліковано у фахових виданнях, перелік яких затверджено МОН України, а також у 3 тезах доповідей на науково-практичних конференціях, засіданні круглого столу.

Структура та обсяг дисертації відповідають меті і завданнями дослідження. Дисертація структурно складається зі вступу, трьох розділів,

які містять 8 підрозділів, висновків, списку використаних джерел (298 найменувань), додатків. Загальний обсяг дисертації складає 215 сторінок, з яких основний зміст – 161 сторінок.

РОЗДІЛ 1. ПОНЯТТЯ ТА СУТНІСТЬ ПРАВОВІДНОСИН У СФЕРІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ З ВИКОРИСТАННЯМ ТРАНСПОРТНИХ АГРЕГАТОРІВ

1.1. Огляд літератури за темою дисертації та вибір напрямів наукового дослідження

Успішне досягнення дослідницьких завдань та визначення коректних напрямів його здійснення видається неможливим без аналізу наявного масиву доктринальних підходів до визначення основних категорій у межах дослідження та наукових думок щодо сутності та місця досліджуваних суспільних відносин, виявлення контраверсійних позицій вітчизняних вчених та наявних прогалин цивілістичної доктрини щодо правового регулювання договірних відносин, що виникають у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів.

Перш за все необхідно відзначити, що в юридичній та економічній літературі підкреслюється надзвичайна важливість транспорту як сфери суспільних відносин, галузі державної політики та структурної ланки національної економіки.

Перевезення вже давно стали невід'ємною частиною життя сучасної людини. Перевезення є тим видом людської діяльності, яка не передбачає створення предметів матеріального світу, а її основний економічний ефект є одночасно результатом такої діяльності – переміщення вантажів, пасажирів, багажу й пошти.

Відомим є вираз засновника Південно-Західної залізниці С.Ю. Вітте, що «однією з істотних умов розвитку економічного добробуту в усіх країнах є полегшення населенню способів пересування і через це встановлення між окремими місцевостями та групами населення більш постійних зносин і тісних ділових і моральних зв'язків» [81, с.30].

На думку дослідниці Е. Деркач, важко переоцінити значення розвитку єдиної транспортної системи для успішного функціонування спільного економічного простору ЄС [72, с.76].

А. Матвєєва зазначає, що транспорт – «одна з найважливіших галузей суспільного виробництва, що покликана задовольняти потреби населення та інших галузей суспільного виробництва в перевезеннях» [137, с.805]. Також дослідниця вказує на пріоритетність такого вектору державної політики як розвиток і вдосконалення транспорту, що повинен здійснюватися на основі досягнень науково-технічного прогресу (важливим фактором якого є діджиталізація відповідних відносин, що напрям відповідає проблематиці дисертаційного дослідження) [137, с.805].

У літературі підкреслюється особливе місце автомобільного транспорту як важливої системно-комунікаційної складової транспортної галузі, яка функціонально обумовлена необхідністю задоволення потреб людини та суспільства в транспортуванні та яка є наведеною на забезпечення соціально-економічного стану суспільства [42, с.240].

У той же час сучасний вітчизняний ринок перевезень функціонує відповідно до локальних та глобальних тенденцій під впливом низки екзогенних та ендегенних детермінант. Загальний стан розвитку означеного ринку зазвичай оцінюється як стагнуючий з огляду на такі економічні фактори як загальний незадовільний стан економіки, індекс інфляції, курс гривні, стан податкової системи тощо. Як зазначається в літературі, яскравим прикладом деструктивного впливу на систему пасажирських перевезень є зростання податкового навантаження на вітчизняних перевізників у результаті підвищення мінімальної заробітної плати [100, с.143].

Важливим для коректного визначення проблематики дисертаційного дослідження є вирішення питання щодо огріхів існуючої загальної системи ринку перевезень в Україні, що зумовлюють особливості режиму правового регулювання відносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів.

У фаховій літературі виділяють такі проблемні моменти розвитку системи перевезень в Україні:

– низькі темпи реформування галузей транспорту та повільність у реагуванні на зміни зовнішнього середовища [234], відсутність концептуального наукового обґрунтованого підходу щодо змісту державної політики у сфері пасажирських перевезень, попри наявність таких програмних документів як Транспортна стратегія на період до 2020 року [195] та на період до 2030 року [194], діяльність держави у сфері регулювання сфери пасажирських перевезень набула безсистемного, неузгодженого та фрагментарного характеру через нераціональні витрати наявних у держави ресурсів. У літературі констатується відсутність стратегічних документів розвитку та реалізації потенціалу транспортної галузі України та їх термінологічна неузгодженість [234]. Не приділення належної уваги саме пасажирським перевезенням є значною перепорою для розвитку ринку пасажирських перевезень;

– наявність колізій та прогалин чинного законодавства, викликані недосконалістю нормативно-правового регулювання у сфері пасажирських перевезень. Зокрема, невідповідність норм підзаконних нормативно-правових актів Закону України «Про автомобільний транспорт» [181] не дозволяє розв'язувати актуальні проблеми у сфері пасажирських перевезень, а створює середовище, в якому компанії-перевізники можуть вільно маніпулювати та зловживати своїм домінуючим становищем. Крім того, неодноразово в науковому середовищі наголошувалося на необхідності прийняття Транспортного кодексу України, «який містив би загальні уніфіковані положення щодо співвідношення норм публічного та приватного права у сфері правового регулювання перевезення пасажирів, визначення правового статусу суб'єктів (особливості здійснення прав, їх межі; питання підстав, меж та порядку обмежень прав), правового режиму об'єктів, особливості механізму охорони та захисту прав пасажирів тощо» [220, с.140];

– на ринку пасажирських перевезень, динаміка перевезень пасажирів всіма видами транспорту показує тенденцію до постійного скорочення їх

обсягів, яке почалося у 2008 р. у зв'язку зі світовою економічною кризою і становило 8331 млн пасажирів. Послугами пасажирського транспорту у 2019 р. скористалося 4262,4 млн пасажирів, або 95,0% від обсягу 2018 р [234]. Кризові явища 2020-2023 років, у свою чергу, призвели до ще одного значного спаду у сфері перевезень через об'єктивні причини – режим ізоляції, виїзд наших співвітчизників за кордон, окупація частини території та ускладнення логістики в окремі регіони. Крім того, як відмічає Е. Деркач, на початку ХХІ ст., ери інформаційного суспільства і віртуальної торгівлі, значення транспорту не зменшується, хоча інформаційні технології можуть викликати в низці випадків зниження попиту на фізичні транспортні перевезення [72, с.76];

- тінізація ринку послуг пасажирських перевезень, що загрожує безпеці пасажирів;

- слабкий фаховий контроль за системою пасажирських перевезень;

- штучна конкуренція між окремими видами транспорту та недостатня координація та неузгодженість роботи різних видів пасажирських перевезень;

- розбалансованість регулювання інтересів учасників відносин у сфері пасажирських перевезень (замовників, виконавців та споживачів послуг перевезення);

- незадовільний техніко-технологічний стан транспорту та об'єктів його інфраструктури;

- невисока якість обслуговування пасажирів на ринку пасажирських перевезень, відсутність стимулів для зниження витрат і підвищення якості послуг [234] (низький рівень якості транспортного обслуговування населення, зростання витрат часу на переміщення, недотримання розкладу та інтервалу руху на маршрутах, зниження рівня культури водіння та обслуговування пасажирів, безпеки та комфортності перевезень, екологічності послуг, неповному облаштуванні зупинок транспорту тощо);

– високий рівень транспортних тарифів та відсутність гнучкої тарифної політики перевезень [195, с.144].

На підставі вищевикладеного слід зазначити, що одним з проміжних завдань даного дослідження повинно стати формування пропозицій подолання окремих огріхів перерахованих та інших огріхів транспортного законодавства, що зберігають свою актуальність і для перевезень з використанням транспортних агрегаторів.

Ключовою тезою багатьох юридичних досліджень проблематики розвитку правового регулювання вітчизняної транспортної галузі є відзначення тенденцій глобалізації та динамічної інноваційності транспортних правовідносин.

Так, С. Павлюк у дослідженні «Щодо договірного регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні» зазначає, що при організації транспортного процесу «необхідно враховувати глобалізацію економіки і появу транснаціональних корпорацій», адже в транспортній сфері складається кардинально новий вид підприємництва – глобальне логістичне провайдерство, яке «вимагає відповідної організації транспортного процесу і зниження транспортних витрат» [159, с.56].

Г. Самойленко відзначає, що глобалізаційні процеси чинять значний вплив на всі сфери людського буття. У сфері перевезень дослідником виділено ряд чинників, що зумовлюють зміни у структурі та сутності правовідносин щодо перевезень;

– модерне осмислення прав і свобод людини на основі концепції природних прав людини й антропологічного підходу;

– науково-технічний прогрес, зокрема у сфері цифрових технологій, упровадження його здобутків у реальне життя;

– прагнення до уніфікації категорій та понять, механізмів правового регулювання правовідносин у різних країнах світу, що спрощує цивільний обіг та сприяє створенню ефективного універсального механізму захисту прав перевізників та пасажирів [220, с.137].

Дослідники О. Дякулич та М. Бек називають інновації та технології провідними факторами зміни ринку перевезень у XXI столітті, адже економіка спільної участі на сьогоднішній день породила нові бізнес-моделі [79].

Терміни «економіка спільної участі» досить широко вживається в юридичній літературі. Під економікою спільної участі (англ. sharing economy) зазвичай розуміють соціально-економічну систему, засновану на спільному користуванні людськими та фізичними ресурсами. Поява економіки спільної участі пов'язується з поширенням практичних ідей свідомого споживання та початком функціонування таких сервісів як eBay, Craigslist, Airbnb, Uber, Kickstarter, BlaBlaCar та інших, які покликані допомогти обмінюватися речами та послугами швидко, безпечно та зручно на основі «peer-to-peer» (рівний рівному) взаємодії, «де кожна людина може опинитись на боці як попиту, так і пропозиції» [216, с.19].

У літературі відзначаються такі соціально-економічні причини виникнення економіки спільної участі, які загалом можна охарактеризувати як негативні: фінансова криза та економічна рецесія, безробіття та швидка реструктуризація ринку праці [65, с.111].

Першими підприємствами, що успішно застосували бізнес-модель спільного користування в епоху цифрових технологій вважають таксі-сервіс Uber та сервіс оренди житла Airbnb. Саме Uber першим запропонував людям самим шукати приватних водіїв за допомогою мобільного додатку, створивши серйозну конкуренцію традиційному ринку таксі, спровокувавши страйки таксистів, які не тільки втрачали гроші у глобальному масштабі: під загрозу було поставлено саме існування цієї професії [278, с.27-28].

У всьому світі оренда або спільне користування автомобілями суттєво скорочує доходи не лише таксистів, але й світових автогігантів, виторги яких постійно зменшуються [278, с.28].

Для досягнення повноти та всебічності дослідження змін у суспільних відносинах у сфері перевезень за допомогою транспортних агрегаторів, що зумовлюють необхідність перегляду підходів до їх правового регулювання, важливою виглядає коректна ідентифікація тих обставин життя, а також наявних тенденцій до видозміни суспільних зв'язків, які дійсно визначають специфіку модерних відносин у сфері перевезень пасажирів та вантажів. Саме докладний аналіз подій, що передували змінам в означеній сфері соціальної взаємодії, з визначенням всіх елементів причинно-наслідкових зв'язків дасть змогу сформулювати перелік факторів, що визначають специфіку правового регулювання відносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів.

Поряд з терміном «економіка спільної участі» при формулюванні основних тенденцій транспортної галузі використовують категорію «уберізація» [155, с.17]. Термін «уберізація» походить від назви каліфорнійської компанії Uber, яка надає послуги міського автомобільного транспорту [291].

Тема «уберізації» економіки дуже широка, стратегічна, змінює радикально систему відносин всередині ринку послуг перевезення, поведінку їх суб'єктів тощо. У 2009 р. Г. Кемп та Т. Каланік створили компанію, яка досить швидко перевернула співвідношення сил на ринку таксі. Додаток Uber для смартфонів був запущений у Сан-Франциско у 2010 р. Через п'ять років Uber стала міжнародною компанією, що поширила свою дію більш ніж у 50 країнах світу, з оцінювальною капіталізацією близько \$62,5 млрд. У грудні 2014 р. М. Леві, голова французької медіагрупи Publicis, під час інтерв'ю Financial Times вперше промовив слово «уберізація», яке й означило один із головних трендів 2015 р.

Б. Тебуль, автор книги «Уберізація: розірвана економіка», розкриває цей термін як «процес, коли стартап за допомогою цифрової платформи з'єднує клієнтів та підприємства» [14].

Таким чином, «убер» як похідне «уберізації», – це сервіс на певному ринку, який координує діяльність незалежних агентів у реальному масштабі часу, ґрунтуючись насамперед на інформаційних та телекомунікаційних технологіях, вибудованих за єдиними правилами, а також керуючись принципами добровільності участі та взаємної вигоди. Мета його – забезпечити максимально ефективну зв'язку «потреба-можливість» за певну винагороду. Саме ж винагорода обмежується, по-перше, вимогою очевидної корисності учасників ринку, а по-друге, – відсутністю монополії на «убер-послуги».

В економічній теорії склалося одразу кілька взаємодоповнюючих один одного підходів, що пояснюють причини появи тенденції заміни ієрархічних відносин ринковими в окремих сегментах ринку:

- теорія трансакційних витрат – процес уберізації обмежується величиною трансакційних витрат взаємодії між суб'єктами, яких він охоплює, тому «убер-додаток» може бути ефективним тільки в тому випадку, якщо він дійсно здатний знижувати подібні витрати за допомогою інтернет-майданчиків;

- теорія асиметрії інформації – асиметрія інформації між підприємцем і його співробітниками всередині організації набагато менше, ніж між замовником і виконавцем, тому покупець може віддати перевагу не до приватної особи, а до організації, вважаючи, що негативні ефекти асиметрії інформації в цьому випадку будуть меншими. На ринках довірчих та експериментальних благ, що мають низьку інформаційну ефективність, покупець не може самостійно вибрати товар потрібної йому якості. Процес уберізації ефективно відбуватиметься на ринках з низьким рівнем асиметрії інформації або за наявності інститутів, що дозволяють знизити її негативні наслідки;

- теорія неявних знань – процес уберізації ефективний у тому випадку, коли взаємодія учасників системи заснована на обміні явним знанням. Якщо ж необхідна передача неявних знань, спрощення і

стандартизація бізнес-процесу може тільки нашкодити (в цьому випадку підвищення ефективності взаємодії за допомогою цифрової платформи можливе лише частково) [233];

– теорія QWERTY – домінування багатьох існуючих технологічних стандартів визначено не їх перевагою в ефективності розв’язуваних завдань, а деякими випадковими факторами, що спочатку визначили їх першість; у той час як більш ефективні стандарти, що з’явилися трохи пізніше, блокуються їх несумісністю з технологіями, заснованими на стандартах, які перші зайняли галузь, а також високими витратами, пов’язаними з переходом до них (чим швидше нова технологія отримує визнання серед споживачів, тим більше ймовірно, що саме вона стане стандартом, знижуючи при цьому як витрати фірми, так і суспільні витрати) [6].

Розглянемо один із прикладів уберізації у сфері таксі. Так, наприклад, сервіси таксі за прикладом Bolt і Uklon швидко акумулювали в собі бізнес-функції пошуку клієнтів, повного інформування, досягнення домовленості про угоду, а також її управління та контролю якості виконання, пов’язуючи їх докупі. Цей сервіс лише з’єднав через технологічну платформу водіїв з пасажирями, які змогли отримати послугу швидко і в той момент, коли вона потрібна їм, минаючи стадію пошуку та вибору виконавця.

Тенденція уберізації властива не лише для транспортної галузі економіки. На сьогоднішній день створення агрегатора товарів і послуг є можливим практично в будь-якому сегменті економіки – тренд набирає обертів у всьому світі і задає тон для формування економіки майбутнього: добровільної, абсолютно ринкової, безпрецедентно відкритої та працюючої виключно на системі саморегуляції, за винятком непотрібних посередників в особі чиновників, бюрократії та неповороткої державної машини.

Як відмічає Н.Тулінова, серед основних трендів у 2022 році у сфері медицини також відмічається уберізація процесу звернення та отримання допомоги. Як відмічає дослідниця, уберізація в медицині полягає в розширенні можливостей пошуку максимально швидкого способу

задоволення запиту у сфері медичних послуг за місцем його виникнення за мінімальною ринковою ціною (тобто стрімко розвиваються відеоконсультації лікарів, виклик лікаря додому, всі можливі спрощені схеми запису до лікаря, забір аналізів на дому, доставка ліків, сестринський догляд, а також такі перспективні напрямки, як теленавчання, телеприсутність під час операцій та діагностичних процедур) [247].

На аналогічні тенденції у сфері надання юридичних послуг вказують вітчизняні юристи [74]. Як зазначає Т.Лежук, на сьогоднішній день продовжується активний розвиток юридичних інноваційних стартапів, що у першу чергу зумовлено потребами ринку, де конкуренція з кожним днем лише збільшується, а клієнти стають дедалі більш вимогливими до якості послуг. У цьому контексті свою популярність набирають креативні технологічні рішення – інтерактивні сервіси, які працюють без залучення фахівців. На думку дослідниці, популярність таких сервісів лише зростатиме [74].

Окрім сфер приватноправових відносин, явище уберізації залишили свій відбиток і на публічно-правовій сфері суспільних відносин. А.Гришко приходить до висновку, що «створення системи електронної взаємодії на основі автоматизованих процесів всередині країни призводить до істотного підвищення ефективності державного управління та створення економічно ефективної соціальної комунікації для кожного члена суспільства» [59]. Дослідницею відзначається, що в даний час взаємодія між державою і громадянами реалізується з використанням інформаційно-комунікаційних технологій шляхом надання певного переліку автоматизованих державних послуг. Також для громадян пропонується «вільний доступ» до відповідної інформації органів державної влади, що є ключовими компонентами комплексної трансформації управління у формат електронного.

По суті, процес уберізації є заміною підрядників, які мають ієрархічну організаційну структуру, в якій переважають вертикальні зв'язки, засновані на відношенні «начальник – підлеглий», на прямих ринкових горизонтальних

відносини «замовник – безпосередній виконавець». Купуючи, наприклад, послуги вантажоперевезення у транспортної компанії, споживач має справу з низкою посередників в особі відділу збуту компанії, диспетчерів, служби логістики, керівників різного рівня та інших суб'єктів. Дані посередники допомагають водієві автомобіля ефективно працювати та продавати свої послуги. Процес уберізації багато в чому полягає в заміні всіх цих ланок, що виконують допоміжні бізнес-функції на мобільний додаток.

Таким чином, «уберізація» економіки – це процес проникнення інформаційних технологій на всі ринки, який покликаний кардинально змінити систему економічних зв'язків, планування, виробництва та споживання. Отже, процес так званої «уберізації» економіки (в тому числі сфери перевезень всіма видами транспорту вантажу, пасажирів та багажу) зумовлює актуалізацію дослідження цивільно-правового аспекту правового регулювання відносин у сфері перевезень.

У контексті ж такого сектору економіки спільної участі як транспорт заслуговує на увагу праця Л. Антошук та Ю. Олійника «Економіка спільної участі у сфері пасажирських перевезень: приборкання податком і регулюванням», в якій висвітлено специфіку економічної моделі побудови ринку перевезень з використанням транспортних агрегаторів та зроблено спробу визначити перспективи правового регулювання даної сфери в Україні з огляду на досвід зарубіжних держав [24].

Отже, з метою з'ясування дійсної правової природи досліджуваних відносин важливим є **вироблення концепту цивілістичного виміру економіки спільної участі**, а саме визначення дійсної питомої ваги та потенційного об'єму приватноправових засад правового регулювання суспільних відносин у межах економіки спільної участі. Так, важливим є визначення специфіки відповідних відносин з метою аналізу можливості та необхідності врегулювання даних відносин юридичними засобами.

Слід окремо зазначити, що проблематика наукового дослідження відносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів

актуалізується у зв'язку відсутністю системи спеціальних норм, які покликані упорядковувати саме відносини щодо перевезення з використанням транспортних агрегаторів. У літературі неодноразово відмічалось, що наявним обсягом спеціальних норм, які містяться в Цивільному кодексі України та інших актах вітчизняного законодавства наразі неможливо забезпечити належний рівень захисту прав та інтересів учасників відповідних відносин з огляду на специфіку таких відносин та динаміку їх розвитку [54, с.17].

У фаховій літературі зустрічаємо також думку, що на доктринальному рівні все ж таки вироблено окремі критерії, які повинні бути покладені в основу механізму правового регулювання транспортних відносин (пріоритетність інтересів пасажирів; забезпечення рівних та реальних можливостей реалізації належних суб'єктивних прав, які витікають із договору перевезення та прав, які витікають із правового статусу особи взагалі; закріплення права особи на безпеку як на рівні спеціалізованого транспортного законодавства, так і на загальноцивільністичному рівні у статусі «парасолькового» права), однак це якнайкраще свідчить про застарілість позитивного права, яке одночасно є неуніфікованим «як на рівні різних видів транспорту, так і в тому, що стосується гармонізації законодавства України до законодавства ЄС» [220, с.138].

Важливим є **встановлення місця таких відносин у системі цивільного права України**. Слід відзначити, що відносини, пов'язані з перевезенням з використанням транспортних агрегаторів, слід розглядати як у широкому, так і у вузькому розумінні. У широкому розумінні – це система цивільних і пов'язаних з ними правовідносин, які врегульовані відповідними нормами вітчизняного законодавства. Переважна ж більшість публічних відносин, які пов'язані з перевезенням з використанням транспортних агрегаторів, спрямовані на забезпечення стабільності правового регулювання цивільних відносин і їх належну охорону. Роль держави в цій сфері повинна виходити з мети стимулювання та підтримки

інноваційних проєктів, використання накопичених ними знань для управління вітчизняною галуззю перевезень.

У вузькому розумінні (враховуючи заявлену тему дослідження) досліджувані відносини є виключно цивільними відносинами. Система таких правовідносин становить особисті немайнові та майнові відносини, серед яких є головне правовідношення, та додаткові правовідносини, які сприяють досягненню основної мети, яка випливає з договору перевезення з використанням транспортних агрегаторів. Місце цивільних відносин, пов'язаних з перевезенням із використанням транспортних агрегаторів, обумовлено їх сутністю та характером.

Як і будь-яке інше технологічне рішення, транспортні агрегатори покликані вирішити наявні в транспортній галузі проблеми. Серед проблем розвитку транспортної галузі економіки України, що перешкоджають сталому розвитку та зростанню економічної привабливості цієї сфери, зазвичай називають недосконалість чинного законодавства України, значне податкове навантаження та висока вартість ресурсів [281, с.129]. Як відзначають фахівці, транспортні агрегатори мають такий набір переваг, щоб сприяти подоланню одночасно негативних моментів, що супроводжують діяльність як замовника послуг, так і перевізника. Серед основних проблем замовника транспортних послуг: нестача транспорту, відмова в додатковому транспорті, непрозоре ціноутворення, відсутність контролю за перевезенням, незручний документообіг і ризики втрати вантажу. Якщо говорити про перевізників, то для них викликами стають нерегулярність замовлень, ризики несплати або затримки платежів, холості пробіги і невисока ефективність використання часу і маршрутів [240].

Слушним у межах даного дослідження виглядає також опрацювання дисертаційного дослідження І. Голенко «Правове регулювання цивільних відносин, пов'язаних з перевезенням пасажирів автомобільним транспортом» (2021), у результаті якого авторкою було здійснено періодизацію становлення законодавства у сфері перевезень автомобільним

транспортном та виділено чотири основні етапи розвитку відповідного законодавства: «матеріально-технологічний», «дореволюційний», «радянський» і «сучасний» [54, с.17].

Також дослідниця на підставі аналізу сучасного законодавчого регулювання даної сфери приходить до висновку, що: «для моделі правового регулювання цивільних відносин, пов'язаних з перевезенням пасажирів автомобільним транспортом, в Україні характерна наявність дворівневого підходу регулювання – базовий (законодавчий) та індивідуально-встановлюючий (договірний)» [54, с.17]. У літературі обґрунтовано пріоритетне значення договірного регулювання цих відносин.

Для транспортних компаній перевага використання діджитал-інструментів у своїй діяльності полягає в можливості збільшенні обсягу послуг, що реалізуються, за рахунок отримання додаткового каналу продажів і додаткової можливості просувати свої продукти на ринку. Для користувачів транспортні агрегатори надають можливість доступу до якісного і зручного сервісу [38, с.17]. Однак, існують і певні ризики при роботі з транспортними біржами, якими не можна нехтувати. Ніхто не може дати гарантії, що ви маєте справу з сумлінним перевізником, а не шахраєм або посередником, який не знає специфіки ринку перевезень [245].

У цьому контексті необхідно також відзначити монографічне дослідження О. Клепікової «Правова організація транспортної системи України» (2019) [94], дисертаційні дослідження Ю. Драпайло «Правове регулювання господарських відносин у морських портах» (2013) [77], Лукасевич-Крутник І.С. «Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг у цивільному праві України» [133] та Е.М. Деркач «Правове регулювання господарської діяльності в сфері транспорту» (2021) [71].

Фундаментальним для осмислення правового статусу пасажирів в договірних відносинах перевезення повинно стати дисертаційне дослідження Г.В. Самойленка «Договір перевезення пасажирів: теорія та практика забезпечення прав пасажирів» [219].

Однією з небагатьох робіт, присвячених саме юридичним критеріям роботи транспортних агрегаторів, залишається дослідження Л. Дешко та Т. Велієва «Правове регулювання Uber в Україні» [73]. Розглядаючи правову природу відносин у сфері перевезень з використанням такого транспортного агрегатора як Uber, науковці приходять до висновку, що Uber в Україні є транспортною компанією, а послуги, які надає Uber, є транспортними, а не інформаційними [73, с.101].

Що ж до специфіки правовідносин між агрегатором та перевізником та визначення галузевої приналежності даних відносин слід згадати аналітичне дослідження М. Шумила «Праця на онлайн-платформах (Uber, Uklon, Bolt, Glovo, Raketa etc.): трудові vs цивільні відносини», в межах якого автором надано характеристику відносин, що виникають між онлайн-платформами та водіями (або кур'єрами в службах доставки) та проаналізовано законодавство і судову практику України в порівнянні з зарубіжним досвідом врегулювання даних питань. Автором зроблено слушні висновки щодо неоднозначності правової природи даних відносин та неможливості їх очевидного віднесення до трудових або цивільно-правових [288].

Як відзначає дослідник, юридичний аспект питання правової ідентифікації даних відносин і досі залишається поза законодавчим регулюванням та висвітлюється лише в поодиноких наукових публікаціях. Попри цей факт, в Україні наявна тенденція об'єднання водіїв та кур'єрів, які працюють в онлайн-сфері, до об'єднання у профспілки, які в позасудовий спосіб намагаються отримати визнання від транспортних агрегаторів своєї діяльності трудовою, а відповідні відносини з агрегатором – трудовими.

Одночасно з цим, питання правового регулювання даних відносин не тільки активно досліджують в іноземній науковій періодиці та обговорюють на міжнародних наукових конференціях, але вже знаходять своє вирішення

в судових рішеннях, в яких формулюють правові висновки, що можуть бути корисними для вітчизняної доктрини та судової практики [288].

Аналогічні за змістом питання порушуються в роботі Г. Кузьменка «Вплив нестандартних форм зайнятості на правове регулювання трудових відносин в Україні», в якій автором досліджено проблематику адаптації ринку праці новим реаліям у формі виникнення нестандартних форм зайнятості в умовах стрімкого розвитку інноваційних технологій, соціально-економічної та правової інтеграції, гнучкості відносин та спрощення основних формальностей і процесів. Наголошується, що реформування трудового законодавства під впливом зазначених факторів має відбуватись із збереженням соціальної орієнтованості та механізмів захисту трудових прав та інтересів у випадку їх порушення або обмеження.

Дослідник приходить до висновку, що найбільш розповсюджені в Україні форми нестандартної зайнятості (в тому числі робота на онлайн-платформах або платформенна робота, до якої відноситься співробітництво з транспортними агрегаторами) залишаються поза законодавчим регулюванням в Україні. У той же час автором доводиться теза щодо недоцільності та неефективності законодавчого врегулювання окремих форм нестандартної зайнятості, адже таке врегулювання може призводити до нашарування законодавчого нормативного масиву та суперечностей у правовому регулюванні [118].

Отже, одним з напрямів дослідження повинно стати **з'ясування правової природи** всього комплексу **правовідносин, що виникають у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів**, з одночасним визначенням специфіки окремих відносин, що входять до структури правовідносин, які виникають у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів. Визначення правової природи останніх та виокремлення їх зі всього масиву транспортних правовідносин має неабияке значення для коректного визначення методів та меж правового регулювання відповідних правовідносин.

На сьогоднішній день у світі сформувалися різні види транспортних перевезень, такі як: сухопутні (залізничні й автомобільні), водні (річкові й морські), повітряні перевезення, які загалом являють собою єдину транспортну систему, в якій усі види транспорту тісно пов'язані й взаємодіють [42, с.241].

Законом України «Про транспорт» визначено, що перевезення пасажирів та багажу можуть бути внутрішніми або міжнародними, а здійснюються вони транспортом загального користування (залізничним, морським, автомобільним, повітряним, річковим (внутрішнім – водним), місцевим електротранспортом, у тому числі метрополітеном; промисловим залізничним транспортом; відомчим транспортом; трубопровідним та шляхами сполучення загального користування. [196].

У межах даного дослідження свідомо буде оминатися такий вид транспорту як трубопровідний, адже він є найменш дотичним до тих відносин, що розглядаються в межах предмета дослідження, хоча неможливо виключити перспективу використання транспортних агрегаторів і для новітніх видів транспорту. Але все ж таки для досягнення мети дослідження доцільним вбачається зосередитися саме на перевезеннях, що й відображено в темі дисертації.

Важливим питанням для вирішення в межах дослідження є можливість виділення спільних рис правового статусу окремих видів транспортних агрегаторів, адже в літературі констатується диференційований підхід законодавця до правового регулювання суспільних відносин у сфері експлуатації різних видів транспорту [146, с.7].

На окрему увагу в межах даного дослідження заслуговує також питання **правового статусу окремих суб'єктів правовідносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів**. У цьому контексті вагоме значення мають висновки за результатами дослідження Р.Ф. Гринюк, та Е.М. Деркач, що «розвиток вітчизняної транспортної системи з характерними євроінтеграційними процесами, процесами

діджиталізації перевізного процесу та платформатизації, реформаторським характером транспортної політики супроводжується появою нових учасників вантажних перевезень – транспортного оператора, оператора змішаного (мультимодального) перевезення, транспортної біржі, правовий статус яких потребує регламентації на рівні вітчизняного законодавства, зокрема із закріпленням правових форм та умов здійснення ними господарської діяльності. З огляду на те, що діяльність транспортних операторів, транспортних бірж та операторів змішаного (мультимодального) перевезення може здійснюватися на всіх видах транспорту, доцільно правовий статус зазначених суб'єктів регламентувати шляхом прийняття окремого закону щодо транспортної діяльності, в якому, між іншим, варто передбачити особливості умов здійснення ними відповідної діяльності, перелік транспортних послуг, що можуть надаватися цими суб'єктами, їхню відповідальність у разі порушення законодавства тощо. Зазначене, на думку дослідників, сприятиме системному вдосконаленню транспортного законодавства та розвитку транспортної діяльності в Україні» [58, с.75].

Цікавим та важливим у контексті прогностичного підходу до вивчення правового регулювання відносин у сфері онлайн-агрегаторів таксі виглядає дослідження О. Дяченка «Реформа таксі – рух по колу» [80] в якій автором аналізується наявний доробок у питанні розробки законопроектів щодо врегулювання ринку таксі, який все більше переміщується у сферу мобільних додатків та агрегаторів пасажирських перевезень. Автор обґрунтовує висновок щодо недоцільності спроб врегулювати ринок онлайн-послуг таксі за допомогою їх прирівняння до класичних служб таксі, шляхом введення в законодавство терміна інформаційно-диспетчерська служба та встановлення низки вимог до такої (зокрема: наявності приміщення на території України, де повинні зберігатися договори з перевізниками, журнал обліку замовлень, де мають бути всі дані про укладені з автомобільними перевізниками договори для надання їх

контролерам). У цьому випадку раціональним та актуальним є привертання дослідницького інтересу до питань визначення проблем і перспектив правового регулювання відносин у сфері перевезень за допомогою транспортних агрегаторів.

Слід також відзначити окремі розвідки науковців-цивілістів у галузі проблематики діджиталізації ринку таксі та викликів, що постають перед законодавцем щодо врегулювання відповідних відносин. Так, Ю. Кривенко у своєму дослідженні «Окремі питання щодо цифровізації послуг таксі», вивчаючи стан та перспективи діджиталізації ринку послуг таксі приходить до висновку, що у вітчизняній науковій літературі питання правового регулювання сфери надання послуг таксі висвітлені фрагментарно, а питання щодо діджиталізації надання послуг таксі на сьогоднішній день залишаються недостатньо дослідженими, незважаючи на широке поширення агрегаторів таксі. Дослідниця підтримує позицію щодо якої агрегатори таксі на сьогоднішній день є базовою інфраструктурою таксомоторного ринку. Так, у межах дослідження висловлюється думка, що агрегатор таксі виступає свідомою диспетчерською службою, яка працює з конкретним колом таксопарків, а отже, цілком логічним є застосування до них традиційних вимог щодо регулювання договору перевезення таксі [114, с.37].

На окрему увагу заслуговує праця Г. Самойленко «Особливості цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів, здійснюваних з використанням мобільних додатків UBER та BLABLACAR», присвячена аналізу механізму цивільно-правового регулювання правовідносин у сфері перевезень, що виникають внаслідок укладання договорів перевезення за використання транспортних агрегаторів. Автор робить спробу визначення характеру правових зв'язків, які виникають унаслідок укладання правочинів за допомогою транспортних агрегаторів [218, с.29]. Автор приходить до висновку, що питання визначення правового статусу транспортних агрегаторів є доволі складним, а межі (критерії) для правильної оцінки його

правового статусу – розмитими «через можливість саморегулювання суб'єктами правовідносин на основі ст. 6 ЦК України; допуск наявності різниці, яка може мати місце в разі розбіжностей між «позиціюванням» свого правового статусу суб'єктом і його реальним статусом у фактичних відносинах, що потребує застосування ст. 213 ЦК України щодо тлумачення договорів; наявність прогалин у сфері транспортного та споживчого законодавства, а особливо у сфері електронної комерції, що призводить до функціонування малоефективного механізму правової охорони та захисту прав споживачів (замовників-пасажирів) транспортних послуг, які використовують для їх замовлення засоби дистанційного зв'язку, веб-сайти та їх мобільні додатки в мережі Інтернет» [218, с.33].

Важливим для всебічного осмислення правової природи відносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів є аналіз економічних аспектів функціонування сфери перевезень вантажу, пасажирів та багажу за допомогою сервісів-агрегаторів. Так, на увагу заслуговує праця О.В. Горбенка «Вантажні автомобільні транспортні біржі в Україні: поточний стан і тенденції», в якій дослідником проаналізовано сучасний вітчизняний ринок вантажних транспортних бірж, наведено дані маркетингового аналізу ринку транспортних бірж вантажного автомобільного транспорту в Україні, а також окреслено законодавче поле, в якому вони функціонують, і зазначено потенційні шляхи розвитку таких бірж [55]. Б.О. Кушим та Ю.О. Сілантьєва в межах дослідження «Аналіз діяльності транспортних бірж в Україні» [123] приходять до висновку, що завдяки транспортним біржам майже в усіх учасників перевезення з'явилася можливість «без зайвих зусиль розміщувати свої пропозиції, переглядати пропозиції інших компаній, з легкістю знаходити для себе партнерів. У випадку форс-мажорних обставин мати змогу знайти для себе завантаження в будь-якій точці світу» [123, с.26].

Аналогічне дослідження, але вже більш географічно широкє провела Л.Крицька («Аналіз онлайн-ових бірж перевезень вантажів Східної Європи»)

[116]. Так, дослідниця приходить до висновку, що із розвитком сучасних цифрових технологій, опційні можливості онлайн-ових бірж перевезень вантажів будуть розширюватись та удосконалюватись. Оскільки українські перевізники активно інтегруються в Європейську транспортну систему, впровадження і використання цифрових технологій у своїй діяльності, може надати їм у майбутньому суттєві конкурентні переваги. Проведений авторкою аналіз дав можливість зробити висновок, що «більшість опцій онлайн-ових бірж перевезень вантажів у різних країнах Східної Європи подібні, а ключова відмінність полягає у пристосуванні до місцевих перевезень» [116].

Таким чином, ще одним перспективним напрямом дослідження відповідно до актуальної проблематики теми є **визначення та диференціація суб'єктів правовідносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів**, класифікація таких суб'єктів, а також визначення правового статусу платформ транспортних агрегаторів, класифікація таких платформ відповідно до їх правового статусу та ролі у відносинах, що виникають з метою здійснення перевезень з використанням транспортних агрегаторів.

Актуальним для вивчення є проблематика **захисту прав сторін досліджуваних договірних відносин та юридичної відповідальності** в межах правовідносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів. Доступним для аналізу є значний доробок вітчизняних правників щодо юридичної відповідальності у сфері перевезень. Серед недавніх публікацій слід відмітити роботу А. Колодіна «Цивільно-правова відповідальність за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування)» [103].

Однак, як зазначає І. Ніколаєнко, «транспортне законодавство не містить визначення мети діяльності транспорту – слугувати інтересам пасажирів в їх безпечному, якісному та комфортному пересуванні, а також закріплених гарантій прав пасажирів» [153]. Тому одним з важливих

напрямів дослідження залишається питання ефективного захисту прав пасажирів у відносинах у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів.

Ще одним перспективним напрямом майбутнього дослідження є **ідентифікація відносин шерингу автомобільної поїдки**, адже дані відносини не є врегульованими чинним законодавством, а їх правова природа є спірною.

Популяризація поділу витрат на поїздку та застосування перевезень поза підприємницькою діяльністю транспортних компаній набули характеру тенденцій у транспортній галузі через так званий «мережевий ефект» (продукт або послуга стають більш цінними пропорційно до кількості людей, що їх використовують).

Однак, слід зазначити, що на сьогоднішній день відсутні вітчизняні наукові розвідки з метою осягнення юридичної природи райдшерингових відносин та визначення їх місця в системі транспортних правовідносин. Можна припустити, що даний факт пов'язаний з неоднозначною правовою природою даних відносин, адже фактично вони виходять за межі класичних транспортних правовідносин, де хоча б одна зі сторін договору перевезення має на меті отримання прибутку, таким чином здійснюючи підприємницьку діяльність на підставі відповідних дозволів та ліцензійних процедур від держави.

Окремим напрямом наукових досліджень з аналогічним об'єктом виступають наукові роботи, присвячені законодавчому регулюванню та судовій практиці у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів та аналогічних транспортних правовідносин у зарубіжних країнах. Логічним є не лише аналіз законодавства зарубіжних країн, але й визначення ключових позицій відповідних правових режимів, що є доцільними для адаптації в межах формування вітчизняного законодавства у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів.

Цієї думки дотримується Р. Шишка, який вважає, що відносини у сфері перевезень універсалізуються під натиском глобалізації економіки та запозичень прогресивних правових форм регулювання суспільних відносин. Крім того, зазначені відносини є частиною державної політики з адаптації законодавства України до вимог законодавства країн ЄС [283, с.122].

У контексті гармонізації вітчизняного законодавства до вимог законодавства ЄС важливо відмітити одразу декілька наукових робіт. Так, Г. Самойленко у статті «Парадигма цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів через призму гармонізації законодавства України до законодавства ЄС» відзначає, що «процеси, які відбуваються в країнах ЄС, зокрема глобалізація у сфері транспорту та намагання уніфікувати норми, які регулюють транспортні правовідносини в країнах ЄС та в межах ЄС як інтеграційного об'єднання, що передбачено Договором про функціонування ЄС, зумовлюють необхідність гармонізації законодавства України до законодавства ЄС у тій частині, яка відповідає за єдині уніфіковані стандарти функціонування відповідної сфери відносин» [221, с.96].

Також автор робить висновок, що вітчизняне транспортне та споживче законодавство концептуально є більш наближеним до законодавства ЄС, ніж законодавство більшості країн ЄС. У той же час дослідником доводиться необхідність подальшого аналізу позитивного права ЄС у сфері перевезень різними видами транспорту та обґрунтування дій щодо адаптації законодавства України до законодавства ЄС шляхом його подальшої гармонізації [221, с.99].

Д. Міняйло, аналізуючи існуючі дослідження, присвячені адаптації вітчизняного законодавства до вимог права Європейського Союзу, висловлює думку, що на сьогодні розвитку науки цивільного права науковцями приділялася виключна увага вирішенню завдань пошуку ефективного механізму правового регулювання певних відносин. Науковці спрямовували свої зусилля на пошук недоліків, прогалин та протиріч вітчизняного законодавства, на основі порівняння останнього із

законодавством зарубіжних країн, що давало можливість внесення пропозицій з удосконалення чинного законодавства. Однак, як зазначає автор, «у випадку відсутності глибокого наукового дослідження на теоретичній основі, відсутності застосування єдиного методологічного підходу, висновки та пропозиції приречені на слідування традицій та підходів зарубіжних країн без глибокого розуміння процесів та ідей, які лягли в їх основу, що доволі часто призводить до недосягнення очікуваного від запропонованого механізму правового регулювання цивільних відносин» [143, с.152].

Г. Самойленко на противагу цьому зазначає, що наразі також спостерігаються й зворотні процеси, зумовлені прагненням в окремих країнах до збереження національних механізмів правового регулювання правовідносин на основі притаманних їм підходів. Автором наводиться приклад застосування різних підходів в окремих країнах ЄС та в Україні до спрямованості механізму правового регулювання правовідносин із перевезення пасажирів, зокрема соціологічний, природничий, позитивістський, нормативістський та ін., що ускладнює процес гармонізації, або ж іншими словами, зближення правових систем [220, с.137].

Отже, одним з напрямів даного дослідження повинен стати аналіз наявного досвіду **регулювання відносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів у зарубіжних юрисдикціях.** Враховуючи вищевикладене, цьому аналізу повинно передувати концептуальне дослідження правової природи досліджуваних відносин з метою формування коректних методологічних засад порівняння правових режимів регулювання відповідних відносин у межах національної та зарубіжних юрисдикцій.

1.2. Правова природа відносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів

У міру розвитку явища шерингової економіки, актуалізуються питання застосування до нього та його структурних елементів існуючого правового механізму, встановлення критеріїв відокремлення правових статусів споживача та постачальника послуг, визначення правового статусу підприємця в такій економіці як працівника або самозайнятої особи, визначення сутності даних відносин, враховуючи їх ускладнення додатковим елементом, яким і виступають агрегатори товарів та послуг. Як зазначають Т. Гуцан та Д. Сотніков, це призводить «до виникнення невизначеності щодо чинних правил, особливо в поєднанні з фрагментацією регуляторної політики, спричиненою існуючими розбіжностями в регуляторних підходах на національному або регіональному рівнях. Усе це гальмує розвиток економіки спільної участі і заважає повністю використовувати її потенціал» [65, с.112].

Незважаючи на те, що «правова природа» – складна категорія, важливим вбачається її коректне визначення. Аналізуючи поняття «правова» або «юридична природа», Г. Буяджи приходить до висновку, що попри той факт, що дана категорія широко використовується у фаховій літературі як дореволюційного та радянського періодів, так і в сучасній науковій публіцистиці та текстах нормативних актів. Практично завжди застосування цього терміна вважається як щось зрозуміле та необхідне в рамках дослідження будь-якого правового явища. Проте, якщо взяти сферу застосування цієї категорії, можна дійти сумного висновку, що, незважаючи на активне використання терміна «правова природа», його сутність, зміст та особливості застосування часто залишаються нерозкритими [37, с.10].

Досягти розуміння правової природи можна лише через пізнання функцій явища та визначення його правової характеристики, адже сутність явища має кілька ступенів пізнання. Зазвичай під визначенням правової природи будь-якого явища розуміється виокремлення юридичних

характеристик даного явища, що дають змогу побачити структуру, місце та роль серед інших правових явищ відповідно до його соціальної природи. Звернення дослідників до визначення правової природи тих чи інших явищ пов'язане з вирішенням завдання юридичного дослідження надати вичерпну характеристику досліджуваному юридичному факту, процесу, явищу.

У свою чергу О. Яновська відзначає, що 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 [295, с.109]. Отже, правова природа дає змогу визначити місце досліджуваного явища в системі права поряд із виявленням специфічних істотних ознак останнього. Використання ж категорії «природа» передбачає дослідницьку необхідність визначити сутність, критичну властивість чого-небудь. [37, с.10].

Очевидним є взаємозв'язок категорії «правова природа» з такими категоріями як «правова оцінка» (кваліфікація), «правова характеристика», «правовий режим», «функція». Таким чином, визначення правової природи дозволяє не лише дати правову характеристику юридичного явища, усвідомити його місце та роль серед інших, але й виявити його основу, що неминуче впливає на його правову характеристику.

Слід відзначити, що 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;
- неоднозначність підходів щодо необхідності «жорсткого» або «м'якого» врегулювання відповідних відносин з огляду на необхідність досягнення консенсусу приватного та публічного інтересів у 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 публічно-правових методів правового регулювання даних відносин;
- неоднорідність самої сфери відносин, що зумовлюється значним поширенням транспортних послуг та широким проникненням окремих видів транспорту як у господарську діяльність, так і в щоденний побут звичайних пересічних громадян;
- можливість існування таких конструкцій як «райдшеринг» або «карпулінг», які є неоднозначними з точки зору їх соціальної та економічної природи.

Першим заявленим фактором є концептуальна нерозробленість питань визначення місця транспортного права в системі сучасного права.

На сьогоднішній день правові відносини у сфері надання послуг перевезення регламентуються великою кількістю національних нормативно-правових актів, міжнародних конвенцій, двосторонніх та багатосторонніх угод, а інколи – і правових звичаїв [48, с.4]. Ці відносини регулюються нормами ЦК та ГК України, Законами України «Про транспорт» та «Про автомобільний транспорт», а також Правилами перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, які затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 14.10.97 № 363. Вказані нормативно-правові акти визначають як умови надання послуг перевезення, так і регулюють відповідальність сторін правовідносин за їх порушення.

І. Данилова, аналізуючи історичні витoki формування транспортного права, приходить до висновку, що в Україні немає окремої наукової школи транспортного права, незважаючи на той факт, що питання регулювання діяльності єдиної транспортної системи, так само як і її окремих елементів, договорів у сфері транспорту, транспортного законодавства діяльність інтенсивно вивчалися вітчизняними вченими з кінця XIX ст. Дослідниця

констатує, що на сьогоднішній день вивчення актуальних питань транспортного права і розробку пропозицій подолання наявних проблем здійснюють вчені, які належать до наукових шкіл господарського, цивільного та адміністративного права [67, с.270].

Як зазначає В. Волик, нормами транспортного права регламентується широке коло суспільних відносин, що виникають під час надання транспортних послуг, а також управління й регулювання діяльністю транспортних організацій [48, с.2]. У літературі переважає думка, що систему транспортного права складають правові норми та правові інститути, зазвичай міжгалузевого характеру [146, с.7]. Однак, дана позиція підтримується не всією науковою спільнотою, а отже, існують й альтернативні підходи до визначення місця транспортного права.

В. Гіжевський і Е. Демський, у свою чергу вважають, що транспортне право є самостійною галуззю права [242, с.11]. Б. Деревянко, у свою чергу вважає, що норми транспортного права можна водночас розглядати як частину цивільного, господарського та адміністративного права. Отже, дослідник є прихильником доцільності поділу транспортного права на складові, що є частинами цивільного права, господарського права, а також адміністративного права [241, с.10]. О. Клепікова пропонує визначати транспортне право як елемент системи права саме підгалуззю господарського права. Серед аргументів, що наводяться дослідницею, такі: галузевий характер правового регулювання транспортних відносин; наявність загальних норм про транспорту діяльність у межах кодифікованих актів господарського законодавства; системність і кодифікованість транспортного законодавства з огляду на множинність норм, що регулюють транспортну діяльність та їх галузевий характер [99, с.140].

Існує також підхід, згідно якого норми транспортного права і договірного (як частини цивільного) протиставляються. Так, Т. Наконечна вважає, що державою вживаються заходи, спрямовані на покращення соціально-економічного, а також правового стану ринку перевезень у

державі шляхом «уніфікації норм та положень різних інститутів права, зокрема таких елементів інституту цивільного права – транспортного та договірної права» [147, с.242].

С. Єсімов вважає, що попри те, що панівними серед транспортних правовідносин є цивільно-правові відносини, а в системі транспортно-правового регулювання переважають норми приватного права, які, починаючи зі звичаїв ділового обігу, регулювали відносини з обміну та з переміщення товарів від виробника до кінцевого споживача на відплатних договірних засадах «у сучасних умовах трансформації та інтеграції європейської транспортної системи й економіки цивільно-правові відносини найчастіше в їх практичному здійсненні у сфері діяльності транспорту супроводжуються відносинами, які підпадають під правову регламентацію нормами інших галузей» [81, с.32].

Весь масив норм транспортного права можна умовно поділити на загальну та особливу частину: до першої зазвичай відносять засадничі положення законодавства, які характерні для всіх видів транспорту (засади функціонування єдиної транспортної системи, суб'єкти, форми та методи публічного адміністрування транспортної галузі тощо); друга ж включає норми та інститути, що регулюють правовідносини в межах окремого виду транспорту [146, с.7].

Окремо також слід виділяти міжнародне транспортне право, про що зазначає А. Матвєєва. Дослідниця аргументує тезу про відношення відповідних норм до норм міжнародного приватного права [137].

Однак, проблема визначення місця транспортного права в системі права є більш складною через неоднорідність самої сфери відносин у галузі перевезень.

У літературі констатується диференційований підхід законодавця до правового регулювання суспільних відносин у сфері експлуатації різних видів транспорту. І. Міщенко наводить такі приклади такої диференціації: безпекові стандарти на повітряному та наземних видах транспорту

врегульовані різним чином, є диференціація між перевезеннями в межах міста, міжміські та міжнародні перевезення. Також неоднорідним є правове регулювання суспільних відносин у рамках одного виду транспорту [146, с.7].

Однак широка розгалуженість нормативного матеріалу у сфері перевезень ускладнює оптимізацію надважливих процесів розвитку даної сфери, тим більше, що зміст і якість окремих нормативних актів не відповідають сучасним потребам і вимогам європейської інтеграції [255, с. 72].

Немає однорідності і в доктринальному матеріалі. І. Голенко, аналізуючи значний масив наукових досліджень у сфері правового регулювання відносин перевезення пасажирів та вантажу різними видами транспорту, надає наступні класифікаційні критерії таких досліджень: залежно від предмета дослідження (ті, які проведені щодо перевезення пасажирів автомобільним транспортом, перевезення вантажу автомобільним транспортом та перевезення пасажирів, багажу та вантажу іншими видами транспорту), залежно від законодавства, яке становить предмет певного дослідження (національні та зарубіжні), залежно від виду чи режиму перевезення пасажирів автомобільним транспортом (присвячені розгляду питань перевезення пасажирів міським, приміським і міжміським сполученнями), залежно від спрямованості (охоплюють усю транспортну сферу, присвячені окремим її аспектам (договорам, юридичній відповідальності тощо)) [54, с.18].

Значну увагу вітчизняні цивілісти приділяють дослідженню договірному регулювання правовідносин у сфері перевезень.

О. Нечипуренко в дисертаційному дослідженні «Цивільно-правове регулювання перевезень таксі» робить висновок, що транспортні послуги повинні надаватися виключно на договірній основі й регулюватися особливим субінститутом перевезення, як таким, що найбільше забезпечує свободу людини в пересуванні. Ця свобода, на думку автора, повинна

обмежуватися лише колом норм актів цивільного законодавства, а ще більше правилами, встановленими самими перевізниками [151, с.1].

І. Голенко в результаті аналізу фахової літератури приходять до висновку, що пріоритетне значення вітчизняними науковцями віддається договірному регулюванню відносин перевезення пасажирів та вантажу [54, с.17]. Так, Т. Наконечна аргументує позицію, що договір про перевезення транспортом є найважливішим серед наявних правових способів врегулювання суспільних правовідносин щодо здійснення перевезень, адже договір перевезення є першоджерелом волевиявлення сторонами договору, який направлений на визначення норм та правил виконання умов договору та поведінки сторін договору в договірних відносинах, що регулюється законодавством України [147, с.243].

Р. Шишкою також відзначено, що відносини у сфері перевезень фокусуються в договірному регулюванні надання транспортних послуг. Попри цей факт у договірному регулюванні сфери перевезень є значна доля імперативів. Водночас автор виокремлює й диспозитивні норми, які надають можливість їх учасникам уточнити зміст правовідносин, прив'язати здійснення прав та виконання обов'язків сторін до місця, строку, способу виконання тощо. Дані можливості індивідуалізують регулювання договірних відносин відповідно до потреб, можливостей та інтересів їх сторін [283, с.122].

За цивільним законодавством договір можна розглядати в трьох значеннях: як підставу виникнення правовідносин, як власне правовідносини, що виникли на цій підставі, і як форму, яку приймають відповідні правовідносини. Договори перевезення свідчать про згоду сторін щодо досягнення однієї спільної мети, тобто здійснення перевезення з пункту відправлення до пункту призначення [147, с.243].

У чинному ЦК України виокремлюються такі види договорів перевезення: договір перевезення вантажу, договір перевезення пошти та договір перевезення пасажирів та багажу. Крім того, згадуються й договори,

що опосередковують перевезення: договір чартеру (фрахтування) (ст. 912 ЦК України); угоди між організаціями різних видів транспорту, щодо здійснення перевезень у прямому змішаному сполученні (ст. 913 ЦК України); договір перевезення транспортом загального користування (ст. 915 ЦК України); довгостроковий договір (спрямований на організацію перевезень) (ст. 914 ЦК України) [147, с.243].

Загальні правила укладання договору перевезення вантажу закріплені у ст. 909 ЦК України та ч. 1 ст. 307 ГК України. Важливу роль у регулюванні договірних відносин суб'єктів перевезень відіграють і міжнародні угоди, зокрема, Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів від 19.05.1956 р., Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів та багажу від 09.10.1997 р. [45].

За договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату [270]. У даному випадку під перевезенням розуміється фактична доставка вантажу з однієї точки в іншу з передачею доставленого вантажу одержувачу [45].

Згідно з договором перевезення пасажирів автомобільним транспортом одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти іншу сторону (пасажирів) до пункту призначення. Якщо пасажир здає багаж, то перевізник також зобов'язується доставити багаж до пункту призначення і видати його особі, яка має право на отримання багажу. Пасажир зобов'язується внести встановлену плату за проїзд, а в разі здачі багажу – заплатити за його перевезення (ст. 910 ЦК України) [270].

Договір перевезення пасажирів транспортом є класичним прикладом публічних договорів. У літературі відзначається, що пасажир є економічно слабшою стороною транспортного зобов'язання, що й зумовлює існування

імперативних норм, які мають захищати інтереси цієї категорії осіб [221, с.97].

Закономірно, що перевізники нав'язують умови договору перевезення, які впливають з власних інтересів, а конкурентні засади ринку перевезень не завжди спроможні забезпечити інтереси пасажирів. За таких обставин дотримання принципу рівності сторін у відповідних правовідносинах можливе лише шляхом нормативної регламентації прав і обов'язків сторін, які внаслідок цього стають частиною договірних умов.

Що ж до правової природи відносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів, необхідною є перевірка гіпотези, що дане юридичне явище є унікальним і не може здійснюватися екстраполяція існуючих правових режимів на відповідні відносини. Для позначення відповідних явищ зазвичай використовують латинський термін *sui generis* (букв. своєрідний, єдиний у своєму роді, означає унікальність правової конструкції (акту, статусу, закону тощо), яка, незважаючи на наявність схожості з іншими подібними конструкціями, в цілому не має прецедентів [289]. У праві термін *sui generis* використовується щодо юридичних явищ, які існують незалежно від інших, відрізняються своєю незвичністю, а також щодо конкретного права чи обов'язку. Наприклад, у другій половині двадцятого століття правами особливого роду (*sui generis*) називали права інтелектуальної власності, підкреслюючи тим самим, що вони знаходяться поза класичним поділом цивільних прав на майнові, зобов'язальні та особисті, отже, вимагають спеціального регулювання, відмінного від права власності [4].

У зарубіжній науковій літературі зазвичай висуваються два взаємопов'язаних питання приватноправового забезпечення діяльності агрегаторів товарів та послуг: в якій організаційно-правовій формі повинні створюватися агрегатори (комерційна або некомерційна організація, подібна до саморегульованої організації), і за якою моделлю можуть будуватися їх договірні відносини з продавцями товарів або надавачами послуг (модель

представництва, модель комісії, модель передачі продуктів (виконання робіт, надання послуг), змішана модель чи модель *sui generis*).

У даному контексті необхідно дослідити актуальний загальний механізм правового регулювання відносин у сфері перевезень та визначити можливість його застосування до досліджуваних правовідносин.

Під механізмом правового регулювання зазвичай розуміється система різних за своєю природою та функціями юридичних засобів, що дозволяють досягати його завдань. У літературі міститься думка, що структура механізму правового регулювання складається з сукупності правових засобів, пов'язаних в єдину систему загальною метою правового регулювання [120, с.49].

Г. Самойленко, досліджуючи механізм правового регулювання у сфері перевезень, наводить його ознаки:

- сформований у радянську епоху, зберіг притаманні йому риси тієї історичної епохи;
- незначна кодифікованість нормативного матеріалу, а також застарілість існуючих кодексів та статутів, які не відповідають сучасним умовам та вимогам ринкової економіки та спрямованості орієнтації правового регулювання на людину, властиві приватному праву;
- детермінованість механізму правового регулювання особливостями експлуатації відповідних видів транспорту (авто, залізничним, повітряним, річковим, морським) та існуючими традиціями його функціонування; відсутність взаємодії різних видів транспорту між собою, що ускладнює його використання пасажирами; відсутність єдності підходів та критеріїв до визначення способів укладання договорів перевезення, виконання та припинення на різних видах транспорту;
- спрямованість на забезпеченні загального правового регулювання транспортної сфери, ніж на забезпечення реалізації прав та інтересів пасажирів;

- конкуренція і недостатня узгодженість зі споживчим законодавством, яке застосовується лише в частині, в якій відсутнє відповідне правове регулювання правовими засобами транспортного законодавства;

- неможливість вчасної адаптації норм позитивного права до змін у формуванні фактичних відносин, зумовлених глобалізаційними процесами та процесами впровадження досягнень науки, техніки, інформаційних технологій у сферу перевезень пасажирів;

- негармонізованість вітчизняного законодавства до законодавства ЄС;

- спірна роль договору в правовому регулюванні (договір виконує роль юридичного факту, а не регулятора цивільних відносин між перевізником та пасажиром); неможливість автономним регулюванням за допомогою публічного договору про приєднання забезпечити «компроміс» інтересів перевізника та пасажирів на засадах рівності, закріплених у ст. 3 ЦК України, що потребує застосування засобів імперативного впливу як меж здійснення прав перевізника (з метою запобігання зловживання ним належними правами);

- відсутність на законодавчому рівні чітких умов, підстав та порядку для обмежень суб'єктивного цивільного права за договором перевезення [220, с.139].

Вдаючись до визначення специфіки механізму правового регулювання відносин, що виникають у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів, доцільним вбачається визначити перш за все фундаментальні ознаки таких відносин. Об'єктивне ж визначення правової пригоди відносин у сфері використання агрегаторів неможливе без визначення сутності таких агрегаторів.

Високий рівень децентралізації інформації в інтернеті стає перепорою для ефективного її пошуку та використання. З метою відбору та сортування актуальної та валідної інформації були розроблені агрегатори, які за

допомогою алгоритмів повинні були вирішити проблему пошуку необхідної інформації для користувача.

Сьогодні інтернет-торгівля немислима без маркетплейсів – спеціальних сайтів-агрегаторів, на яких розміщуються товари від різних продавців. Агрегатор (від лат. *aggregatio* «нагромадження») – той, хто збирає та групує об'єкти. З розвитком електронної комерції під агрегаторами стали розуміти сервіси (зазвичай, інтернет-сервіси), які збирають дані з різних джерел (найчастіше – інформацію про товари та послуги різних компаній) або ж з'єднують замовників та виконавців послуг [229].

Агрегатори працюють у різних галузях економіки: торгівля, логістика, платіжна інфраструктура, туристичне обслуговування, культурно-розважальні заходи, послуги оголошень про продаж товарів, робіт та послуг, які надають вже не лише рекламні майданчики, а й соціальні мережі. Перевага останніх перед звичайними рекламними майданчиками полягає в тому, що вони можуть заробляти на додатковому просуванні оголошень за рахунок структурного аналізу великого масиву даних про своїх користувачів, які представлені на сторінках [38].

Серед агрегаторів найчастіше виділяють:

- агрегатори товарів та послуг, які збирають пропозиції по продажу товарів або надання послуг та пропонують їх потенційним клієнтам (Booking, Aviasales, YouDo, Airbnb, Rozetka, Prom та інші);
- контент-агрегатори, які збирають інформацію з різних каналів новин, сайтів, форумів, блогів, соціальних мереж в одне джерело;
- цінові агрегатори (прайс-агрегатори), які збирають необхідну інформацію про товар: характеристики, ціни, наявність у магазинах, відгуки та оцінки з метою підвищення зручності при виборі товару, а також для демонстрації всіх можливих пропозицій щодо конкретного запиту. При цьому варто розуміти, що самі

агрегатори не продають товари, а лише збирають інформацію (Price.ua, Hotline, Ek.ua) [178];

- платіжні агрегатори, які об'єднують всі можливі способи оплати один для полегшення проведення платежів в інтернеті. Компанія – платіжний агрегатор встановлює домовленості з окремими платіжними системами та операторами та спрощує процес здійснення покупок в інтернеті [280]. Серед найбільш відомих платіжних агрегаторів EasyPay, Portmone, QIWI та інші;
- агрегатори геоконтенту, що забезпечують збирання, агрегацію та використання геоданих.

У своїй діяльності агрегатори використовують програмні платформи та комплекси, які дозволяють збирати дані з безлічі інформаційних каналів та об'єднувати їх в одне джерело з метою надання можливості доступу до нього на визначених самим агрегатором умовах. Слід зазначити, що агрегатори не здійснюють пошук постачальників та клієнтів, а використовують IT-рішення, що дозволяють сторонам договору самим знаходити потрібні товари та послуги [38].

Деякі маркетологи вважають, що агрегатор – це благо для інтернет-магазинів, у той час як інші вважають їх злом. Проте на сьогоднішній день держава починає контролювати діяльність агрегаторів, оскільки на них продавці можуть продавати товари без сплати податків, що негативно позначається на економіці країни.

Багато держав вже ухвалили закони, які зобов'язують агрегаторів збирати податки з продавців та надавачів послуг та контролювати якість товарів та послуг, що надаються на їх майданчиках. Це допомагає боротися з несумлінними продавцями та покращувати якість товарів та послуг, що позитивно впливає на економіку країни.

Транспортні агрегатори – особливий вид агрегаторів, націлений на сприяння (інформаційне, комунікаційне, організаційне, посередницьке) в

наданні транспортних послуг, а саме послуг перевезення пасажирів, багажу та вантажу різними видами транспорту.

Аналізуючи наявні приклади відносин щодо перевезень за допомогою транспортних агрегаторів робимо висновок, що для даних відносин нехарактерна об'єктивація на конкретному виді транспорту, яким здійснюється перевезення, тобто розмивається специфіка правового регулювання перевезень окремими видами транспорту (що є характерним для всієї галузі транспортного права), адже транспортні агрегатори дають можливість знайти попутника або можливість перевезти вантаж на міжміських та навіть міжнародних маршрутах, фактично змішуючи послуги таксі, перевезення автомобільним транспортом та некомерційні перевезення; можливість замовити переліт за допомогою малої авіації фактично нівелює особливості правового регулювання перевезень авіаційним транспортом; поява агрегаторів вантажних таксі розмиває межі правового регулювання перевезень пасажирів та вантажів.

Крім того, можна стверджувати про взаємопроникнення функціоналів окремих агрегаторів товарів та послуг. Наприклад, сервіс з бронювання готелів та приватних апартаментів Booking надає послуги пошуку трансферу з/до аеропорту в період поїздки [82], що фактично визначається як послуга перевезення і аж ніяк не входить до звичайної сфери послуг, що надаються користувачами сервісу. Аналогічні сервіси можуть бути отримані і через функціонал конкурентного сервісу Airbnb [246]. Аналогічно до основного сегменту послуг, що надаються компаніями, послуги з організації трансферу віднесені користувацькою угодою компанії Booking до таких, за які агрегатор не несе відповідальності (п.2 ст. А3 Угоди) [254].

Даний факт може свідчити про взаємопроникнення окремих сфер шеринг-економіки та формування принципово нових суспільних відносин, які пропонується називати *агрегаторні правовідносини*.

До важливих ознак таких правовідносин слід відносити;

- наявність проміжної ланки таких відносин – агрегатора товарів та послуг;
- переважна кількість фізичних осіб (не суб'єктів господарської діяльності) у ролі суб'єктів відповідних відносин;
- регулювання відносин самими агрегаторами в межах користувацьких угод та створення особливого правопорядку на основі звичаїв та умов користування платформою агрегатора.

А.Кудінська у своєму дослідженні наводить загальні принципи та умови роботи на платформах-агрегаторах:

- особи, які працюють на платформах, позиціонують себе фрілансерами (самозайнятими особами), тобто виконують роботи або надають послуги поза штатом будь-якої компанії, за власним вибором, та, за можливості, від різних замовників. Трудові та соціальні гарантії на фрілансерів не розповсюджуються;
- діяльність працівника регулюється правилами та умовами користування цифровим сервісом, який агрегатори зазвичай позначають як «договори про партнерство» (partnership agreements);
- агрегатори беруть комісію з виконавців за свої послуги;
- виконавці на цифрових платформах підлягають оцінюванню клієнтами/замовниками;
- рішення щодо організації, логістики отримання замовлень, визначення рівня оплати та її нарахування, контроль та перевірку виконання в цифрових платформах приймає штучний інтелект;
- переважно притаманна робота з користувачами через мобільні додатки, які майже повністю унеможливлюють контакт із живою людиною — менеджером (face-to-face contact), як для виконавців замовлення, так і для клієнтів;
- робочий час на цифрових платформах, зазвичай, є ненормованим;

- контроль із боку агрегатора або клієнтів за виконавцем, особливо на online web-based платформах [117].

Характеризуючи користувацькі угоди між агрегаторами і споживачами, що передбачають не тільки права сторін угоди, а й порядок їх захисту, В. Мак свідчить про приналежність таких угод до випадків «приватної нормотворчості». На думку дослідниці, приватні суб'єкти створюють норми права захисту прав споживачів, що ставить для країн ЄС питання про те, чи дотримується в цьому випадку принцип високих стандартів захисту прав споживачів, який поширюється на все національне регулювання в країнах – членах цього об'єднання [8]. Таким чином, за аналогією з *lex mercatoria* в період Середньовіччя та Нового часу, яким регулювалася торгівля за межами володінь феодалів, агрегаторами створюється власний правовий режим відносин, який долає не лише кордони держав, а й звичні межі та форми правового регулювання.

Так, у літературі висловлюється думка, що агрегатори товарів та послуг покладають на себе функцію нормотворчості, коли вдаються до розробки правила для споживачів і надавачів послуг [92]. Дані правила можуть у різних формах відображати елементи цілої правової системи та включати, наприклад, правила «третейського» квазісудового розгляду при виникненні спорів (як робить один із найвідоміших агрегаторів товарів Alibaba (Aliexpress) [15].

Користувачі за різноманітними договорами, що укладаються за допомогою агрегатора, стають пов'язаними між собою певними відносинами. Ці договори утворюють певну мережу, яку можна розглядати як прояв так званої «мережевої теорії договору Г. Тойбнера» [15].

Виникає питання, які наслідки для всього масиву таких договорів можуть настати, якщо до одного з них суд визнає недійсною будь-яку умову, що продубльована у всіх інших аналогічних договорах, адже в такій ситуації численні суб'єкти об'єднуватимуться лише ідентичністю договорів.

Для коректної ідентифікації відносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів слід звернути увагу й на схожі за змістом відносини щодо надання послуг агрегаторами квитків.

Принцип роботи агрегаторів квитків ґрунтується на партнерстві таких ресурсів з надавачами послуг – авіакомпаніями, автобусними парками, залізницею, прокатними компаніями тощо, в результаті чого агрегатори квитків мають доступ до актуальної інформації про суть та ціну послугу та, у свою чергу, надають її кінцевому споживачу. Кожна купівля, здійснена через агрегатор, приносить його власникам комісію чи інші преференції згідно з домовленістю. Як правило, комісія не поширюється на покупця і він одразу отримує так звану «чесну» вартість послуг.

Найбільш актуальними в даному випадку для аналізу є сервіси з пошуку авіаквитків, такі як британський ресурс Skyscanner, датський Momondo або вітчизняний E-Travels. Як відзначають дослідники, агрегатори авіаквитків на практиці виявляються далеко не аналогом, наприклад, букінгових сервісів для готелів, які дозволяють заощадити, часом дуже істотно. Вони можуть навіть завищувати вартість квитків, до того ж відчутно [89].

Серед найчастіших спорів, що виникають за участі агрегаторів авіаквитків, такий – нерідко агрегатори відображають транзитні квитки з самостійним трансфером (на допомогу від авіакомпанії та компенсацію можна розраховувати лише у випадку бронювання квитків на одному бланку). У цьому випадку вся відповідальність за запізнення на другий сегмент подорожі лягає на пасажирів [176].

Аналізуючи статус таких агрегаторів, приходимо до висновку, що статус агрегаторів авіаквитків передбачає надання інформаційних послуг, аналогічних до послуг, що надаються транспортними агрегаторами. Так, відповідно до Умов надання послуг агрегатора Skyscanner, агрегатор пропонує онлайн-пошук туристичних послуг в інтернеті (зокрема порівняння цін на авіарейси, готелі та прокат авто) та інші супутні служби

для користувачів по всьому світу через наші веб-сайти, програми та інші платформи. Skyscanner не визнає себе турагентом і не несе відповідальності за забезпечення, встановлення або контроль цін, які застосовуються до будь-якого з варіантів подорожі або продуктів, які ви знайшли та забронювати за допомогою служб Skyscanner. Усі Туристичні продукти третіх сторін надають незалежні туристичні агенти, авіакомпанії, готелі, туроператори або інші треті сторони та підлягають дії умов і положень таких третіх сторін [253].

Слід однак відзначити, що на відміну від транспортних агрегаторів агрегатори квитків не впливають на цінову політику послуг, що надаються користувачам агрегаторів квитків, що відрізняє їх від транспортних агрегаторів.

Отже, враховуючи особливості сфери відносин, що досліджується, їх технологічність та наявну динаміку розвитку, можна констатувати, що поява транспортних агрегаторів вплинула на розвиток всієї сфери перевезень пасажирів та вантажу, що свідчить про появу нових суспільних відносин (технологічних та інноваційних). Пропонується використання на позначення цивільних правовідносин, в яких для встановлення договірних умов використовуються агрегатори товарів та послуг, категорії «агрегаторні правовідносини», а на позначення відповідних відносин у сфері перевезень – «транспортні агрегаторні правовідносини».

1.3. Регулювання договірних відносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів у зарубіжних юрисдикціях

Держава відіграє ключову роль, регулюючи процес функціонування національної системи перевезень та поведінку суб'єктів транспортних правовідносин, тим самим впливаючи за допомогою нормативно-правової бази та спеціально створених управлінських структур на суспільні відносини у відповідній сфері [42, с.240].

Як вже зазначалося раніше, сфера перевезень є достатньо глобалізованою на сучасному етапі розвитку економічних відносин у світі. Так, у літературі слушно відзначається, що «міжнародні перевезення відіграють ключову роль у задоволенні потреб підприємців, постачальників, споживачів, а також країни, оскільки забезпечують організацію доставки товарів з одного пункту до іншого, як всередині країни, так і поза її межами» [116].

У літературі також акцентується увага, що певною проблемою є різниця в застосуванні правових засобів у країнах ЄС (базуються на засобах споживчого законодавства) та в Україні, (передбачено існування спеціалізованого транспортного законодавства). Г. Самойленко доводить, що в європейській практиці зроблено посилений вплив на захист прав пасажирів та усунення наслідків їх порушення, а втручання держави у сферу забезпечення урегульованості правовідносин у сфері перевезень є мінімальним (залежно від виникнення проблем), а вітчизняному праву властивий позитивістський підхід, спрямований на жорстке регулювання правовідносин у сфері перевезень у класичних традиціях механізму цивільно-правового регулювання [220, с.137]. Однак обидва підходи, на думку автора, мають суттєві недоліки [220, с.138].

За матеріалами попередніх підрозділів прийшли до висновку, що відсутність чіткого національного режиму правового регулювання у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів, наднаціональний характер більшості відносин, що виникають між окремими суб'єктами означених відносин (як в широкому сенсі – між державним регулятором у сфері транспорту та транспортним агрегатором або надавачем послуг таксі, таким як Bolt, так і в питанні суто транспортних відносин – між водіями (перевізниками) та клієнтами з однієї сторони та транспортними агрегаторами, які зареєстровані в іноземних юрисдикціях, – з іншої) та супутні фактори, що визначають специфіку даних відносин, зумовлюють необхідність звернення до зарубіжного досвіду в питанні правового

регулювання відносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів.

Серед основних питань, що є актуальними для дослідження, слід виділити такі:

- специфіка правової природи відповідних відносин у зарубіжних законодавствах та судовій практиці;
- переважні методи правового регулювання досліджуваних відносин у зарубіжних юрисдикціях;
- правовий статус транспортних агрегаторів у зарубіжних країнах.

Як вже відзначалося раніше, широко відомі міжнародні сервіси транспортних агрегаторів таксі, такі як Uber, Glovo та Bolt позиціонують себе як «інформаційно-диспетчерські платформи, що представлені у вигляді мобільних додатків та онлайн-сервісів, основним завданням яких є обмін інформацією між водіями, що надають послуги перевезення як самостійні підрядники, та потенційними пасажирями» [24].

Як відзначається в літературі, минулого року кількість співробітників агрегаторів послуг на ринку Європейського Союзу досягла 28,3 млн осіб. Передбачається, що у 2025 році їх кількість може сягати 45 мільйонів. У 2022 році 39 відсотків із працюючих на таких цифрових платформах надавали транспортні послуги, 24 відсотки – послуги з доставки їжі чи інших товарів додому, 19 відсотків надавали послуги вдома [64].

Виходячи з принципів шеринг-економіки модель, за якою здійснюють діяльність такі та аналогічні компанії, не передбачає вертикальної побудови структури відносин між агрегатором та перевізником, а отже, очевидним є недоцільність оформлення трудових відносин з водіями, як і проходження ліцензійних процедур у межах національних юрисдикцій. Транспортні агрегатори позиціонують себе лише як постачальники інформаційних послуг. Законодавство ж Європейського Союзу не підтримує подібного підходу, в той час як національні суди країн-членів ЄС забороняють діяльність окремих транспортних агрегаторів, які будуються на принципах

економіки спільної участі та не визнають трудових відносин зі своїми «співробітниками».

С. Єсімов наголошує, що для європейського транспортного права не характерна однорідність суспільних відносин, що утворюють його предмет. На думку дослідника, предмет європейського транспортного права можна визначити як специфічний комплекс різнорідних за своєю правовою природою суспільних відносин, що виникають у сфері транспортної діяльності, спрямованих на ефективну й якісну реалізацію транспортних функцій. З цієї причини автор вважає за доцільне використовувати термін «транспортні відносини» на позначення різногалузевих суспільних відносин, оскільки в зазначеному комплексі суспільних відносин історично виділилися відносини, що відповідають основному призначенню транспорту щодо переміщення людей і матеріальних цінностей [81, с.31-32].

Ще у 2017 році Європейський парламент ухвалив резолюцію, згідно якої Єврокомісії необхідно врегулювати діяльність агрегаторів, які діють у межах шеринг-економіки для досягнення завдань належного оподаткування відповідної діяльності.

Комітет Європейського парламенту з питань зайнятості та соціальних питань у своєму проєкті директиви у свою чергу пропонував, щоб платформа юридично вважалася роботодавцем, якщо відповідає як мінімум двом із п'яти критеріїв:

- платформа визначає рівень винагороди або встановлює верхні її межі;
- контролює виконання робіт за допомогою електронних алгоритмів;
- обмежує свободу вибору робочого дня або періодів відсутності;
- встановлює конкретні обов'язкові правила щодо зовнішнього вигляду, поведінки стосовно одержувача послуги або виконання роботи;
- обмежує можливість створення клієнтської бази чи виконання роботи будь-якої третьої сторони [64].

У грудні 2021 року Єврокомісія внесла законопроект, який передбачав принципи правового регулювання так званих «платформних компаній» (агрегаторів послуг). Так, відповідно до законопроекту, агрегатори послуг зобов'язуються гарантувати офіційне працевлаштування співробітникам, які до цього працювали на них за рамками трудового законодавства як незалежні працівники. Відповідно до мотиваційної записки до законопроекту, статус працівника за трудовим договором гарантуватиме особам право на мінімальну оплату праці, оплачувану відпустку, лікарняні та допомоги по безробіттю, а також пенсію та інші переваги «офіційного» працевлаштування.

Законопроектом також було визначено критерії, що відрізняють «платформні компанії». Так, пропонувалося визначати такими, що піддаються дії закону юридичні особи, якщо відповідний належний компанії мобільний додаток визначає рівень оплати праці працівника; контролює виконання роботи у процесі; обмежує право обирати робочий час; визначає зовнішній вигляд працівника та встановлює правила поведінки з клієнтами; обмежує можливість працівника створити власну клієнтську базу чи працювати когось іншого. Відповідність двом з названих критеріїв означало б віднесення до означеної групи компаній.

Законопроектом також передбачено право оскаржувати присвоєний правовий статус, виходячи зі специфіки діяльності окремих компаній. Агрегатори також мають можливість не підпорядковуватися відповідному закону на підставі ухвал національних судів окремих країн ЄС.

У грудні 2022 року компромісна пропозиція щодо своєї позиції з цього питання була внесена до Ради ЄС Чехією, яка обіймала посаду голови, але тоді позиція не була затверджена. У 2023 році законотворчі органи ЄС повернулися до обговорення питання визначення правового статусу агрегаторів та їх співробітників, однак такі спроби не отримують значної підтримки в окремих країнах. Так, наприклад, у Литві запропоновані зміни змушували б національного законодавця переглянути

трудове законодавство, адже в місцевому Трудовому кодексі не передбачено презумпції трудових відносин, і це б стало новелою, яку довелося б запроваджувати у трудові відносини [64].

Аналіз судової практики ЄС дає змогу виділити рішення Великої Палати Суду ЄС 2017 року у справі «Асоціація професійного елітного таксі проти Uber Systems Spain SL. За змістом даного рішення Суд ідентифікував послуги агрегатора Uber як вид транспортних послуг, а саме посередницькі послуги у сфері транспорту. На думку Суду, діяльність агрегатора таксі має на меті в комерційних цілях з'єднувати за допомогою мобільного додатку водіїв власного автотранспорту з особами, які мають необхідність здійснювати подорожі в межах міста [1].

Виходячи з таких факторів побудови співпраці між водієм та агрегатором як вирішальний вплив на умови договірних відносин, на яких водії надають послуги перевезень; визначення вартості поїздки агрегатором; першочерговість отримання оплати агрегатором та сплата частини такої оплати водієві; контроль за якістю транспортних засобів, роботою водіїв та їхньою поведінкою, суд вирішив, що послуги, які надає агрегатор слід розглядати як неодмінну складову загальної послуги у сфері транспорту, основним компонентом якої є послуга перевезення [288].

Рішення Суду ЄС, яке є джерелом права в межах ЄС, мало суттєвий вплив на рішення національних судів навіть поза межами Європейського Союзу. Одночасно з цим, як вже зазначалося, діяльність окремих компаній визнавалася незаконною в межах індивідуально-правових актів та судових рішень в окремих державах Європейського Союзу. Так, наприклад, діяльність компанії Uber заборонялася у первозданному вигляді національними судами Франції, Іспанії, Бельгії, Великобританії та ФРН та.

Питання ж визначення правової природи агрегаторних правовідносин врегульовані низкою судових рішень. Л.Антошук, аналізуючи досвід Великобританії у сфері правового регулювання діяльності транспортних агрегаторів наводить статистику, згідно якої у 2017 році в королівстві

близько 40 тис. водіїв Uber, які працювали як самостійні підрядники та не мали оформлених трудових відносин з транспортним агрегатором, що зумовило доцільність звернення двох співробітників компанії до суду з трудових спорів Великобританії з позовом проти транспортного агрегатора, в якому вони заявили вимогу визнати наявність трудових відносин між ними та компанією-агрегатором [24].

На підтвердження альтернативної позиції представники Uber стверджували, що транспортний агрегатор є виключно технологічною компанією і не надає послуги перевезення. На думку відповідача, водії Uber згідно свого правового статусу є самозайнятими особами, які використовують додаток компанії як інформаційно-диспетчерську платформу.

У процесі судового розгляду Суд провів аналогію між використанням додатку для пошуку таксі та діяльністю класичного таксопарку, який використовує рацію для контролю своїх водіїв, і таким чином дійшов висновку, що Uber не лише надає співробітникам доступ до мобільного додатку, а й надає транспортні послуги.

Серед аргументів, використаних судом були такі:

- агрегатор самостійно визначав вимоги до водіїв та проводив відбір кандидатів;
- водії не мали можливості встановлення власної ціни поїздки або зміни запропонованої ціни перевезення;
- водії не укладають прямих договорів зі своїми пасажирами, будь-які спірні моменти вирішувалися через додаток Uber;
- встановлювалися докладні інструкції (аналогічні посадовим) водіям щодо дотримання правил перевезення та взаємодії з пасажирами;
- порушення умов перевезення мало наслідком застосування санкцій аналогічних до заходів дисциплінарної відповідальності;

Дане рішення було оскаржено транспортним агрегатором, а вже 19 грудня 2021 р. Верховний Суд Великобританії підтвердив рішення суду попередньої інстанції, визнавши водіїв Uber найманими працівниками в розумінні трудового законодавства. Верховним Судом до вищеназваних аргументів були додані такі:

- відносини між пасажиром та водієм врегульовані стандартним договором, наданим компанією; всі умови надають послуг таксі визначаються агрегатором;
- свобода договору водія обмежується компанією Uber (попри формальну можливість відхиляти запропоновану поїздку, відмова від поїздки спровокує санкції);
- контроль надання водіями послуг та їхню якість з боку компанії;
- обмеження комунікації між водієм і пасажиром, заборона обмінюватися контактами заборонено, оплата послуг лише засобами агрегатора.

У свою чергу, влітку 2019 року Верховний Суд Іспанії своїм рішенням визнав кур'єра Glovo найманим працівником та визначив ряд критеріїв, які повинні лягти в основу визначення правового статусу співробітника саме як найманого працівника:

- визнання цифрової платформи засобом виробництва, а агрегатор доставки посередником у торгівлі продуктами;
- кур'єри не наділені правом змінювати умови договору з компанією, що вказує на нерівність статусів суб'єктів відносин (відсутня можливість з боку кур'єра доповнювати договір додатковими умовами); онлайн-агрегатор здійснює вирішальний вплив на надання офлайн-послуг і визначає їхню максимальну ціну;
- агрегатор за допомогою мобільного додатку здійснює опосередкований контроль за виконанням роботи;

- договором передбачено підстави розірвання відносин, які є аналогічними за змістом до дисциплінарної відповідальності працівників [288].

Крім того, в 2022 році Міністерство праці Іспанії на компанію Glovo було накладено штрафні санкції в розмірі 79 мільйонів через порушення трудового законодавства. Під час інспекції було виявлено, що «агрегатор Glovo порушив трудове законодавство стосовно офіційного працевлаштування понад 10,6 тисячі працівників («Закон про водіїв», ухвалений у серпні 2021 року, який зобов'язує цифрові платформи доставки зокрема брати кур'єрів на постійне працевлаштування), а також перешкоджав перевірці інспекторату з питань праці» [87].

Досить цікавим є підхід французького законодавця до врегулювання відносин у досліджуваній сфері.

Перш за все, слід зазначити, що відповідно до законодавства Франції врегульоване спільне використання автомобіля (райдшеринг), яке законодавчо визнається послугою, відмінною від послуг громадського пасажирського транспорту (в тому числі таксі), адже пасажери та водій є особами, які не здійснюють свою діяльність у професійному контексті, вони лише спільно користуються транспортним засобом. Так, спільне використання автомобілів визначається статтею L. 3132-1 Транспортного кодексу Франції: «спільне користування наземним моторизованим транспортним засобом водієм і одним або кількома пасажирами, що здійснюється безкоштовно, за винятком спільних витрат, як частина поїздки, яку водій здійснює за власний рахунок» [221].

Для визначення правового режиму райдшерингу повинні бути виконані дві умови:

- поїздка повинна бути частиною поїздки, здійсненої водієм за власний рахунок. Якщо водій не намагається подорожувати, а лише перевозить людей, це не спільне використання автомобілів;

- фінансовий обмін між пасажирями та водієм обмежується розподілом витрат на подорож: знос транспортного засобу, технічне обслуговування, пальне, дорожні збори та, можливо, комісія з онлайн-платформи для спільного використання автомобілів. Водій ні в якому разі не повинен отримувати прибуток [18].

Так, Рішенням Касаційного Суду Франції 4 березня 2020 р. було визнано наявність трудових відносин між водіями Uber та відповідним агрегатором таксі. Судом було визначено, що дані відносини повинні характеризуватися як відносини підпорядкування або субординації, адже вони характеризуються виконанням роботи працівником за дорученням роботодавця, який не лише в односторонньому порядку визначає завдання, але й контролює його виконання з одночасною фіксацією порушень водіїв та застосуванням дисциплінарної відповідальності.

Факт самозайнятості водіїв Uber судом спростовується такими фактами:

- зайнятість водія у сфері надання транспортних послуг зумовлена виключно використанням мобільного додатку;
- кінцевий пункт поїздки може бути невідомим водієві при прийнятті умов поїздки;
- водій не створює власної клієнтської бази, не може запропонувати власний тариф та умови здійснення його транспортної послуги.
- маршрут, зазвичай встановлюється, алгоритмами Uber;
- водій не може вільно обирати клієнта з передбачуваним маршрутом як самозайнятий водій;
- Uber призупиняє можливість здійснення поїздок у разі трьох відмов від замовлення;
- водій втрачає доступ до додатку в разі перевищення рівня скасування замовлення або повідомлення про «проблемну поведінку».

На основі даних тверджень Судом було зроблено висновок, що здійснення перевізницьких послуг за допомогою додатку Uber відповідає природі трудових відносин [288].

Аналогічним чином було врегульовано відповідні відносини і в Сполучених Штатах Америки. Так, рішенням Верховного Суду штату Каліфорнія від 22 жовтня 2020 р. компанії Uber та Lyft (аналогічний агрегатор таксі) було зобов'язано розірвати цивільно-правові договори з водіями та кур'єрами власних служб таксі та доставки, а натомість укласти трудові договори з відповідними правовими й соціальними наслідками.

Слід відмітити, що у штаті Каліфорнія, на відміну від більшості європейських країн та штатів США, на законодавчому рівні визнано роботу на онлайн-платформах (з використанням мобільних застосунків) працею в розумінні трудового законодавства Каліфорнії [288].

У 2022 році Uber почав тестування у 24 американських містах нового алгоритму, який дозволяє водіям бачити вартість оплати та пункти призначення поїздки перед тим, як вони погодяться прийняти замовлення. Про демонстрацію вартості поїздки та пунктів призначення водії просили вже давно, проте Uber не поспішала вводити опцію, оскільки це може призвести до надмірної вибіркості водіїв та дискримінації клієнтів із неблагополучних районів.

Компанія Uber запустила аналогічну можливість у Каліфорнії у 2020 році після визнання gig-працівників незалежними підрядниками [20].

Крім того, на противагу цим нормам законодавства виборцями Каліфорнії було схвалено закон під назвою «Пропозиція 22», згідно з яким водії таких компаній, як Uber і Lyft, є незалежними підрядниками і не мають права на такі пільги як оплачування лікарняного та страхування на випадок безробіття. У серпні 2021 року Апеляційний суд Каліфорнії ухвалив рішення, що дані норми є неконституційними, оскільки обмежують повноваження законодавчих зборів штату та їх здатність приймати закони в

майбутньому. Хоча суд зберіг модель незалежних підрядників компаній, він скасував пункт, який ускладнював для робітників об'єднання у профспілки.

Уже в цьому році, 13 березня 2023 року, апеляційний суд Каліфорнії постановив, що підтримана виборцями ініціатива, яка звільняє Uber і Lyft від основного положення закону про зайнятість штату, є конституційною. Це скасування рішення суду нижчої інстанції, що знаменує перемогу для гігантів з організації поїздок.

Таким чином, компанії Uber і Lyft, можуть продовжувати розглядати своїх каліфорнійських водіїв як незалежних підрядників, дозволяючи технологічним гігантам обходити інші закони штату, які вимагають захисту працівників.

Цікавим у даному контексті є рішення Верховного Суду Канади (Supreme Court of Canada). Особливість даного рішення полягає в тому, що він судом не розглядався спір по суті, а вирішувалося питанні територіальної юрисдикції.

Позивач вимагав у своїх позовних вимогах від компанії UberEats виплати мінімальної заробітної плати, оплачуваної відпустки та інших пільг, які передбачені трудовим законодавством провінції Онтаріо. Одночасно з цим, у договорі, який позивач уклав з Uber містилося арбітражне застереження, відповідно до якого спори між позивачем та компанією може розглядати тільки арбітраж при Торгово-промисловій палаті в Нідерландах, а не національний суд.

Верховний Суд Канади визнав такий пункт договору несправедливим, недобросовісним, а отже, недійсним, посилаючись на надзвичайну дороговизну судових витрат на процес відповідно арбітражного застереження. Встановивши факт недобросовісності, Суд його використав, щоб захистити слабшу сторону договору [288].

Таким чином, Судом було засвідчено прецедент, згідно якого юрисдикційна підсудність справ щодо спорів у сфері агрегаторних послуг може визначатися судом поза умовами договору.

Серед тенденцій, що також можуть бути відмічені в контексті правового регулювання відповідних відносин у зарубіжних країнах слід також відмітити нещодавній кейс судового процесу за позовом Міністерства юстиції США до компанії Uber за звинуваченнями про ймовірне завищення тарифів для людей з обмеженими можливостями при очікуванні таксі. Відповідно до аргументації міністерства політика транспортного агрегатора дискримінує людей з інвалідністю, порушуючи Закон про американців з обмеженими можливостями, адже таким людям потрібно більше передбачених сервісом двох хвилин, щоб сісти в машину Uber. Позивач також заявляє вимогу зобов'язати компанію Uber змінити свою політику щодо плати за час очікування та виплатити компенсацію людям, які зазнали збитків через політику компанії [180].

Незважаючи на те, що використання транспортних агрегаторів стало повсюдним у багатьох частинах Північної Америки, законодавство, що регулює цю послугу, все ще розвивається.

Одним з найсвіжіших судових прецедентів у сфері визначення правової природи відносин щодо організації перевезень транспортними агрегаторами є рішення Окружного суду міста Амстердам (Rechtbank Amsterdam) від 13 вересня 2021 р. [236]

Згідно до змісту винесеного рішення судом було визнано, що відносини між онлайн-агрегатором таксі Uber та його водіями відповідають усім характеристикам трудових правовідносин. Судом було спростовано аргументи щодо технологічності компанії Uber, яка виключно надає інформаційні послуги.

Судом було використано такі аргументи для мотивації відповідного рішення:

- транспортні послуги є основою бізнес-моделі компанії Uber;
- водії не мають впливу на тарифи за проїзд;
- Uber вимагає від водіїв особисто виконувати замовлення;

- водії знаходяться в підпорядкуванні Uber, оскільки вони повинні прийняти умови використання програми Uber, які не можуть бути змінені за ініціативою водія;
- алгоритми Uber визначають, як розподіляються поїздки між водіями та які пріоритети встановлюються;
- Uber може застосовувати дисциплінарні санкції [12].

Судом було також відзначено, що Uber зобов'язаний дотримуватися положень щодо норм про колективний трудовий договір у сфері перевезення таксі, оскільки вони є загальнообов'язковими. Згідно з рішенням окружного суду міста Амстердам, водії, які співпрацюють із сервісом, також мають право на пільги, в тому числі на мінімальну заробітну плату, відпустки та лікарняні [288].

Наступною країною, яка прийняла рішення щодо Uber стала Бельгія. У листопаді 2021 року Апеляційний суд Брюсселя оголосив, що використання програми Uber є незаконним, посилаючись на ухвалу від 1995 року про сервіси таксі та оренду автомобілів з водієм. У рішенні суду також відзначається, що заборона приватним особам на надання послуг таксі також поширюється на професійних водіїв [104].

У 2019 році сервіс Uber призупинив діяльність у Греції після затвердження в країні нового законодавства, яке передбачає більш жорстке регулювання в секторі пасажирських перевезень. Нові правила перевезень передбачили, що кожен щоденний маршрут таксі починається і закінчується у визначеному компанії парку або в паркувальній зоні, чого не роблять водії Uber. Також було створено цифровий реєстр всіх платформ для обміну даними їх пасажирів [21].

Нещодавно діяльність Uber як транспортного агрегатора була припинена у Швейцарії через невідповідність чинному законодавству щодо самозайнятих осіб. У Швейцарії самозайнятими особами вважаються лише ті індивідуальні підприємці, які займають на ринку незалежне становище та самі несуть всю тяжкість економічних ризиків. А оскільки саме Uber

вирішує, хто і на чому їздитиме, виходить, що контроль над процесом організації роботи здійснює головна компанія, а не водії, які, таким чином, з точки зору швейцарського права самозайнятими працівниками не є. Рішенням Федерального суду в Лозанні було підтверджено, що відносини між агрегатором та водіями мають ознаки трудових [90].

За повідомленнями ЗМІ діяльність транспортних агрегаторів потрапила також до уваги польського уряду. Так, у Польщі посилять перевірку агрегаторів таксі, штраф до 1 мільйона злотих. Уряд ухвалив проєкт змін до Закону про дорожній рух. Поправка зокрема покликана підвищити безпеку пасажирів у таксі, замовлених через додаток. Нові правила також мають сприяти підвищенню безпеки пасажирів на автомобільному транспорті [248].

Отже, можемо констатувати відсутність єдиного правового режиму регулювання відносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів у країнах ЄС, що, однак, ніяким чином не нівелює необхідність правового регулювання даних відносин в Україні. Дослідження зарубіжного досвіду є цілком актуальним для обґрунтування необхідності модернізації вітчизняного законодавства з огляду на те, що Державна фіскальна служба та Державна служба України з питань праці все активніше звертають увагу на дотримання транспортними агрегаторами вимог податкового та трудового законодавства [24].

Як зазначає нових викликів щодо розвитку транспортної системи України, необхідності її модернізації, впровадження новітніх технологій, інтеграції до європейської транспортної системи змінюється вектор правового регулювання транспортної діяльності в напрямі розвитку конкуренції, роздержавлення та демонополізації, що має призвести до змін у колі суб'єктів транспортної діяльності та характері взаємодії між ними [58, с.66].

Слід відзначити, що на сьогоднішній день робота в рамках класичних трудових відносин на умовах повного робочого дня, з укладанням

трудового договору на невизначений термін, з наданням усіх соціальних та трудових гарантій, передбачених законодавством, все меншою мірою може бути охарактеризована як типове трудове відношення. Дедалі більше видів трудової діяльності виконується в межах про нетипових форм зайнятості, значна частина з яких належить до нестійкої зайнятості, тобто передбачає надання працюючим традиційного обсягу трудових прав і гарантій.

За час існування транспортних агрегаторів в Україні (навіть в їх протовигляді телефонних сервісів та офлайнових транспортних бірж) законодавцем здійснювалися спроби врегулювання відповідних відносин, але кожен раз не вдавалося досягнути компромісу між захистом прав учасників ринку перевезень, публічними інтересами щодо забезпечення оподаткування та контролю за діяльністю перевізників та забезпеченням комфорту клієнтів та свободи підприємництва перевізників.

На розгляді Верховної Ради України довгий час перебував законопроект №3107 від 15.09.2015 р., який був покликаний врегулювати ринок перевезень таксі з використанням транспортних агрегаторів. Законопроектом планувалося впровадження моделі правового регулювання, згідно якої агрегатори таксі були б зобов'язані укладати договори надання інформаційних послуг щодо диспетчерського управління з автомобільними перевізниками за викликом. На водіїв таксі, у свою чергу, покладалося б зобов'язання проходити медогляди та утримувати свій автомобіль в належному стані. Крім того, законопроектом передбачалося ряд вимог щодо оподаткування даного виду діяльності [24].

На сьогоднішній день актуальність врегулювання ринку транспортних послуг з використанням транспортних агрегаторів підтверджується поданням петиції №22/132636-еп «Про легалізацію діяльності служб таксі (агрегаторів) на території України», поданої з метою «легалізації ринку таксі» [188] і аналогічних за змістом петицій, ініційованих спілками перевізників.

Слід відзначити, що за останні 10 років було одразу декілька спроб врегулювати дану сферу:

16.10.2012 – Законопроект №11354. Проект Закону «Про перевезення на таксі та перевезення на замовлення». Відкликаний у 2012 році.

15.09.2015 – Законопроект № 3107. Проект Закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо врегулювання роботи таксі, легкових автомобілів на замовлення та інформаційно-диспетчерських служб». Відкликаний у 2019 році.

27.06.2019 – Законопроект №10403. Проект Закону «Про перевезення на таксі та легковими автомобілями на замовлення». Відкликаний у 2019 році.

У 2023 році суб'єкти законодавчої ініціативи нарешті звернули увагу на агрегаторні відносини. Так, законодавець почав роботу над регулюванням платформеної зайнятості, під якою розуміється такий тип зайнятості, «коли інтернет-сервіси та майданчики не виступають як роботодавець і виконавець послуг безпосередньо, а дають можливість одній стороні – розмістити запит на виконання того чи іншого завдання, а іншій – виконати ці завдання відповідно до власних компетенцій» [86].

Отже, за час існування транспортних агрегаторів в Україні (навіть в їх протовигляді телефонних сервісів та офлайнових транспортних бірж) законодавцем здійснювалися спроби врегулювання відповідних відносин, але кожен раз не вдавалося досягнути компромісу між захистом прав учасників ринку перевезень, публічними інтересами щодо забезпечення оподаткування та контролю за діяльністю перевізників та забезпеченням комфорту клієнтів та свободи підприємництва перевізників.

РОЗДІЛ 2. ХАРАКТЕРИСТИКА ТА СТРУКТУРА ДОГОВІРНИХ ПРАВОВІДНОСИН У СФЕРІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ З ВИКОРИСТАННЯМ ТРАНСПОРТНИХ АГРЕГАТОРІВ

2.1. Правовий статус суб'єктів договірних відносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів

Враховуючи висновки щодо правової природи відносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів, зроблені в попередніх підрозділах, важливим логічним продовженням є аналіз структури відповідних відносин у межах договору перевезення пасажирів, багажу або вантажу з використанням транспортних агрегаторів.

Роль договору в більшості цивільних правовідносин важко недооцінити, оскільки за рахунок укладання договору сторони самостійно визначають права й обов'язки, тим самим встановлюючи для себе прийнятний правовий режим регулювання взаємних відносин. Договір як юридичний факт має наслідком виникнення зобов'язання, тобто призводить до перенесення нормативних приписів – абстрактних правових норм, які містяться в цивільному законодавстві, у площину конкретних правових відносин [102, с.72].

Будь-які договірні цивільні правовідносини є складними утвореннями з певною структурою (складом). Зазвичай до складу договірних правовідносин входять суб'єкти та об'єкти відповідних правовідносин, а також зміст правовідносин.

Панівною в цивілістичній науці є думка, що договір є основною підставою виникнення зобов'язальних правовідносин, а договірні правовідносини є найпоширенішим видом зобов'язальних правовідносин як таких. Перевезення вантажу, пасажирів або багажу здійснюється за договором перевезення. Договір перевезення є видом цивільно-правового договору про надання послуг. Договірні цивільні правовідносини щодо надання послуг характеризуються такими суб'єктними ознаками. Сторонами договору про надання послуг зазвичай є Замовник і Виконавець.

За загальним правилом не існує обмежень за суб'єктним складом, якщо інше не передбачено законом або договором, або не впливає з характеру послуг, адже окремі види послуг можуть надаватися лише суб'єктами підприємницької діяльності (житлово-комунальні послуги) або надання конкретної послуги може передбачати обов'язок отримання ліцензії (медичні, освітні, туристичні послуги тощо).

Перш ніж вдаватися до характеристики суб'єктного складу договірних правовідносин у сфері перевезень, слід надати загальну характеристику договору щодо перевезення пасажирів автомобільним транспортом та з'ясувати його правову природу.

Р. Шишка в межах роботи «Механізм правового регулювання перевезень» таким чином визначає галузеву приналежність договору перевезення: перевага у виборі повинна надаватися саме цивілістичному підходу з огляду на те що, «товарооборот врегульовано договором, а договір повинен відповідати засаді свободи договору (п. 3 ст. 3 ЦК України), принципам свободи договору (ст. 627 ЦК)» [283, с.121].

Згідно положень ст. 910 ЦК України за договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу – також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а в разі здавання багажу – також за його провезення [270].

Відповідно до ст. 909 ЦК України, за договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату [270]. ГК України містить аналогічне визначення даного виду договорів (ст. 307).

А.Яновицька, аналізуючи норми вищезазначених кодексів, робить висновок, що предметом договору перевезення вантажу є послуга з

переміщення вантажу з пункту завантаження в пункт призначення [294, с.178]. Предметом договору перевезення пасажирів та багажу, у свою чергу, є послуга з доставки пасажирів та багажу до пункту призначення.

Таким чином, констатуємо, що в межах даного дослідження ми можемо говорити про договірні правовідносини щодо надання послуг (інформаційних та транспортних).

За договором про надання послуг одна сторона зобов'язується за завданням другої сторони надавати послугу, яка споживається в процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності на платній основі, якщо інше не передбачено договором.

Сторонами в договорі про надання послуг є замовник і виконавець. Договір про надання послуг є двостороннім: обов'язок виконавця надати послугу кореспондується обов'язку замовника її оплатити, якщо договір оплатний, або відшкодувати фактичні витрати, якщо договір безоплатний (дана особливість докладно розглядалася при визначенні правової природи послуг райлшернгу). Договір про надання послуг є консенсуальним, адже він вважається укладеним з моменту, коли сторони досягли згоди щодо усіх істотних умов.

Особливістю договорів про надання послуг є насамперед нематеріальний характер об'єкта договору, адже при наданні послуг цінність має не сам результат, а дії, які до нього призвели. Крім того, послуги завжди нерозривно пов'язані з особистістю самого виконавця.

Договір про надання послуг слід відрізняти від договору про виконання робіт. Основним критерієм для розмежування відповідних договірних відносин слугує те, що результат робіт, на відміну від послуг, має чітко виражений матеріальний результат, у той час як корисний ефект від послуги полягає в самому процесі її надання.

Так, В. Волик доводить, що суспільні відносини, що виникають під час надання транспортних послуг, управління й регулювання діяльністю транспорту є надзвичайно різноманітними й складними. На думку автора,

систему таких відносин складають відносини між перевізниками та споживачами транспортних послуг (пасажирами, відправниками та одержувачами вантажів, пошти, багажу), а також відносини між органами управління транспортом і транспортними організаціями [48, с.4].

Аналогічні компанії пропонують доставку їжі, оренду житла як альтернативу готелям або навіть незалежну роботу різноробочих, від прибирання до зборки меблів. Ці онлайн-сервіси стають все більш поширеними [10, с.3].

Окремо слід звернути увагу на публічний характер договорів перевезення. Відповідно до ст. 633 ЦК України публічний договір – це договір, в якому одна сторона-підприємець взяла на себе обов’язок здійснювати продаж товарів, виконання робіт або надання послуг кожному, хто до неї звернеться (роздрібна торгівля, перевезення транспортом загального користування, послуги зв’язку, медичне, готельне, банківське обслуговування тощо) [270].

Одним з принципів сучасного цивільного законодавства є принцип свободи договору, що безперечно відповідає природі цивільних правовідносин. Однак в умовах регулювання транспортних правовідносин виявляється специфіка даних відносин: за умови безмежної договірної свободи сторони не перебувають у рівних умовах. Відтак, як відзначає Г. Самойленко, в межах науки цивілістики актуалізувалися питання зловживання правом, перевищення меж допустимої договірної свободи, питання гарантій дотримання прав слабкої сторони публічних договорів про приєднання у відносинах перевезення пасажирів та вантажу [221, с.97].

Наявність же в ЦК України положень щодо публічних договорів взагалі пов’язують з усвідомленням того, що в ряді правовідносин потребують свого захисту інтереси споживачів товарів (робіт, послуг), наслідком чого є виключення чи обмеження із загального принципу свободи договору та проявом публічних засад у цивільному праві [272, с.448].

Тут варто зазначити, що цивілістиці відомі й інші підходи. Так, О.В. Дзера в публічних договорах (за способом укладання – про приєднання) не вбачає обмеження свободи договору, оскільки хоч пасажир і не приймає участі у формуванні умов договору, проте сам вирішує, укласти чи не укласти договір на запропонованих йому умовах[149, с.161].

А. Мінченко, аналізуючи ознаки публічного договору у сфері перевезень приходить до висновку, що публічний характер такого договору зумовлює неможливість пасажирів впливати на формування договірних умов [142, с.113]. Є. Харитоновим, у свою чергу, зроблено висновок, що одна із сторін наділена виключною перевагою, що виявляється в можливості цієї сторони диктувати свою волю не тільки окремому суб'єкту, а й невизначеному колу осіб [268, с.538].

Однією зі специфічних рис досліджуваних правовідносин є їх регулювання за допомогою транспортного законодавства поряд з традиційними для цивільного права законодавчих актів. У цьому контексті слід відзначити, що положення Закону України «Про транспорт» не виокремлюють договірної форми регулювання відносин перевезень автомобільним транспортом у межах окремого розділу або хоча б статті. Ч. 2 ст. 6 даного закону визначає, що підприємства транспорту здійснюють перевезення та надання послуг на основі державних контрактів, державних замовлень і договорів на перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти з урахуванням економічної ефективності провізних та переробних можливостей транспорту [196].

Вирішення питання ідентифікації та систематизації кола суб'єктів правовідносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів передбачає аналіз наявних поглядів щодо ідентифікації та систематизації кола суб'єктів транспортних правовідносин та аналогічних до досліджуваних інформаційних правовідносин.

Дослідники правовідносин, що регулюються транспортним правом, дотримуються поширювального підходу щодо визначення суб'єктів

транспортних правовідносин, згідно якого суб'єктами транспортних правовідносин виступають конкретні учасники (сторони) таких відносин, тобто фізичні та юридичні особи, а також інші суб'єкти цивільного права, які наділені правами й обов'язками у сфері транспортної діяльності, надання послуг, передбачених транспортно-правовими нормами. Відповідно до позиції авторів, суб'єктами транспортних правовідносин можуть бути «громадяни, підприємства, організації, державні органи, недержавні структури тощо. У законодавчих і нормативних актах вони зазначаються узагальненою термінологією як вантажовідправник, перевізник, вантажоодержувач, пасажир» [107, с. 43].

Згідно положень ст. 306 ГК України до основних суб'єктів відносин щодо перевезення вантажів належать вантажовідправник, вантажоодержувач та перевізник. Утім, як зазначає Р.Ф. Гринюк, «впровадження ринкових відносин у систему надання транспортних послуг, розвиток приватного підприємництва на транспорті створили необхідні передумови для появи нових суб'єктів господарювання у сфері транспорту, правовий статус яких потребує належної правової регламентації та відповідного дослідження» [58, с.67].

Як слушно відзначає К. Рябова, в межах суб'єктів транспортного права, аналогічно до суб'єктів господарського права чітко простежується дворівневий характер їх складу. Так, з одного боку, коло суб'єктів транспортного права представлено суб'єктами, які безпосередньо беруть участь у транспортній діяльності (суб'єкти приватного права), з іншого боку, – суб'єктами права, які здійснюють управління і нормативне регулювання такої діяльності (суб'єкти публічного права) [217, с.144]. У межах даного дослідження зосередимося саме на безпосередніх суб'єктах транспортних правовідносин.

Г. Самойленко зазначає, що правовий статус окремих суб'єктів правовідносин перевезення є недостатньо визначеним, має неоднакові прояви в окремих актах транспортного законодавства, а також під час

перевезень різними видами транспорту. Крім того, автором вказується на невизначеність правового статусу так званих «агентів», які сприяють «чи то укладанню договору перевезення, чи то організації перевезення, чи то є фактично перевізниками за договором, проте такими, які декларують свій статус як «цифровий сервіс» чи суб'єкт надання інформаційних послуг, що додає труднощі в правозастосуванні, особливо в умовах «правового вакууму» з цього питання» [220, с.139].

На відміну від класичних транспортних правовідносин суб'єктний склад правовідносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів передбачає наявність додаткового суб'єкта з невизначеним законодавчо статусом, яким є власне транспортний агрегатор.

Загалом суб'єктів правовідносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів можна систематизувати за їх правовим статусом, під яким слід розуміти як рівень їх прав та обов'язків у відповідних правовідносинах, так і їх роль та місце у виникненні, зміні та припиненні даних правовідносин. Так, слід виділяти транспортний агрегатор, клієнта (до кола яких відносяться вантажовідправник, вантажоодержувач, пасажир, замовник поїздки) та перевізника як суб'єктів правовідносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів.

Проаналізуємо правовий статус окремих суб'єктів досліджуваних правовідносин та здійснимо спробу визначення їх ролі та місця в даних правовідносинах.

Транспортні агрегатори. Як і інші сфери економіки, ринок транспортних послуг швидко сприйняв технологічні можливості агрегаторів. На зміну оголошенням про пошук перевізника та аналогічним оголошенням про надання таких послуг з'явилися спеціалізовані електронні агрегатори, які за задумом повинні були поєднати 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 і т.ін. Отже, саме напрям економічної діяльності перевізника та вид перевезень можуть бути обрані як критерії для наукової класифікації транспортних агрегаторів.

Перш за все, необхідно виділяти транспортні агрегатори за суб'єктами відносин у сфері перевезень. Так, розрізняють такі форми взаємодії суб'єктів відповідних відносин як P2P, B2P та B2B, тобто між фізичними особами, між суб'єктами підприємництва та юридичними особами та змішані.

До P2P (англ. peer-to-peer, рівний рівному, від людини людині) агрегаторів у сфері перевезень відносять сервіси спільних поїздок, серед яких міжнародні агрегатори, такі як BlaBlaCar та Waze Carpool, а також вітчизняні RideCheer, Тачку! та інші. Для даного типу відносин характерні їх одноразовість, зазвичай, відсутність комерційного характеру таких відносин та гнучкість умов договору як на стадії його укладання, так і на стадії його виконання. Некомерційний характер таких відносин підтверджується й ліцензійними договорами окремих транспортних агрегаторів. Так, наприклад, Умовами користування Платформи BlaBlaCar передбачено згоду користувачів використовувати платформу лише для встановлення контакту з людьми, які хочуть здійснити поїздку, на некомерційній та не діловій основі. Водії надають згоду не вимагати внесок на покриття витрат понад суму, яку було фактично витрачено, та який може приносити прибуток, з урахуванням того, що під час розподілу витрат, водій зобов'язаний покривати свою частину витрат, необхідних для поїздки» [252].

Найбільше місце на вітчизняному ринку P2P агрегаторів займає сервіс BlaBlaCar, який опублікували дані про наявність більше 1 млн зареєстрованих користувачів ще у 2018 році. На сьогоднішній день сервіс BlaBlaCar працює в більш ніж 20 країнах світу і налічує понад 50 мільйонів користувачів [65, с.112].

B2P-модель транспортних агрегаторів передбачає пошук клієнтів для акредитованих перевізників серед фізичних осіб. До даного виду агрегаторів відносяться агрегатори таксі, сервіси вантажних перевезень для здійснення квартирних переїздів та агрегатори залізничних, автобусних та авіабілетів (Tickets.ua, Aviasales, Skyscanner, Busfor і т.д.) тощо.

B2B-модель передбачає наявність статусу юридичної особи або фізичної особи-підприємця в обох сторін договору перевезення. Зазвичай такі перевезення здійснюються в межах господарської діяльності обох суб'єктів та має періодичний або перманентний характер.

За ступенем доступності можна виділити загальнодоступні та умовно закриті транспортні агрегатори (такі, що співпрацюють з обмеженим колом компаній).

Відповідно до видів перевезень можна виділити агрегатори авіаційного, залізничного, автомобільного, водного транспорту та універсальні транспортні агрегатори. До найпопулярніших транспортних агрегаторів відносяться «Контейнер Трекер» на водному транспорті, «Вагон Інфо» на залізничному транспорті, «Ларді-Транс», DELLA, DeGruz, ATI, Transinfo та інші на автомобільному транспорті [58, с.75]. Як відзначає Л. Крицька, онлайнві біржі перевезень вантажів відіграють важливу роль у сучасних умовах, оскільки надають можливість підприємцям, експедиторам, перевізникам, виробникам знаходити потрібний транспорт чи вантаж, відстежувати маршрут у реальному часі, тобто сприяють максимально ефективному інтегруванню інтересів учасників перевезень [116].

Так, транспортні біржі реалізують просторові мережі, які транслують транспортні потоки транспорту чи вантажу в реальному часі. За допомогою таких сайтів перевізники мають можливість отримати інформацію про наявний транспорт чи вантаж, щоб організувати перевезення. Онлайнві біржі виступають у ролі великого майданчика у вигляді інформаційної бази зацікавлених учасників перевезень, яка пропонує великий вибір даних щодо актуальних пропозицій вантажів, а

також надає можливість відстежувати транспорт в онлайн-режимі, забезпечуючи в підсумку безпеку і контроль.

Окремі транспортні біржі надають можливість пошуку вільного вантажного транспорту на інтерактивній мапі в режимі реального часу, яка дає можливість фільтрувати пошук замовлень за потрібними факторами. Також перевагою таких сервісів є те, що на мапі можна побачити статус вантажоперевізників – чи зайнятий, чи вільний.

У сучасних умовах життя є можливість спостерігати за транспортуванням вантажу в реальному часі через Інтернет з будь-яких пристроїв за допомогою маячків GPS-трекерів, або софт-трекерів, що, у свою чергу, є гарантією того, що перевізник буде дотримуватися визначеного маршруту [116].

За критерієм призначення перевезень виділяють агрегатори пасажирських перевезень та вантажно-транспортні біржі. До «пасажирських» транспортних бірж відносяться сервіси спільних поїздок, сервіси пошуку білетів та агрегатори таксі. Вантажні транспортні біржі та сервіси приватних перевезень є основними суб'єктами на ринку вантажних транспортних агрегаторів. Важливою перевагою бірж є різноманітність джерел отримання замовлень у сфері транспортних послуг [51]. Функціонал їх різниться – накладається специфіка транспорту, державне регулювання, кількість учасників [55]. Загальною ж метою існування вантажних транспортних агрегаторів є спрощення обміну інформацією між вантажовідправниками і вантажоодержувачами про перевезення вантажів, що супроводжується супутніми послугами (страхування, фінансування тощо) [58, с.75].

Крім того, можна виділити загальні та спеціалізовані транспортні біржі, які надають послуги з пошуку транспорту для квартирних і офісних переїздів, перевезення домашніх тварин, побутової техніки, меблів тощо [57, с.13].

Однак, слід визнати, що найбільш важливим для науки цивільного права критерієм класифікації відповідних транспортних відносин є правовий статус транспортного агрегатора та зміст його прав і обов'язків у відповідних відносинах. Для коректного визначення меж правового статусу транспортного агрегатора необхідно проаналізувати завдання та функції конкретних транспортних агрегаторів. Сервіси спільних перевезень покликані зменшити розходи на автомобільну поїздку шляхом розподілу витрат з пасажирями-попутниками [252]. У колі завдань агрегаторів таксі, такі як Uber (а згодом, Bolt, Lyft та інші) озвучувалися збільшення кількості замовлень для водіїв та зменшення часу очікування для клієнтів таксі, розвантаження міських вулиць, конкурування та доповнення громадського транспорту тощо [109]. Серед завдань вантажних транспортних бірж зазвичай називають безпосередню роботу з прямими вантажовідправниками, тобто компаніями, яким належить вантаж, а також власниками транспортних засобів – прямими перевізниками [55].

Питання визначення юридичного статусу транспортного агрегатора у відносинах надання послуг перевезення пасажирів та вантажу не має однозначного вирішення. У літературі діяльності транспортних агрегаторів надають характер посередницької [123, с.22; 124, с.92], інформаційної [56], комунікаційної [240], експедиторської діяльності [245] або визначають основною метою транспортних агрегаторів організацію перевезення та оптимізацію перевізного процесу [58, с.75; 70, с.15].

У свою чергу, технологічні фахівці пропонують розрізняти агрегатори таксі та агрегатори замовлень таксі, адже агрегатор таксі залишається транспортною компанією, онлайн сервісом, що дозволяє клієнту знайти водія таксі за допомогою технологічних можливостей. Так, під агрегатором таксі зазвичай розуміють технологічну компанію, що займається встановленням множинних домовленостей з окремими контент – і сервіс-провайдерами, а також з операторами для полегшення процесу організації доставки контенту його споживачам – абонентам. Агрегатор же замовлень

таксі (біржа замовлень) – це сервіс, що надає послуги розподілу замовлень між зареєстрованим таксі сервісам. Тобто, агрегатор взаємодіє не з клієнтом, а з компаніями, що надають послуги таксі. Компанія таксі може зареєструватись до агрегатора, вказавши домен свого серверу та підключивши REST API до власного сервісу [22].

Відсутність єдності поглядів на суть діяльності транспортних агрегаторів пояснюється неоднорідністю функцій конкретних агрегаторів та відповідно ступенем відповідальності за порушення умов договору послуг перевезення.

Розглянемо окремо наявні в науці позиції щодо статусу транспортних агрегаторів та вдамося до критичного аналізу положень конкретних договірних норм щодо надання послуг транспортними агрегаторами.

1. Транспортні агрегатори – посередники.

Дослідники ринку перевезень в Україні відмічають тенденцію до ускладнення суб'єктного складу даного виду відносин та включення суб'єктів, що здійснюють посередницькі функції в даних відносинах. Як зазначають Б. Кушим та Ю. Сілантьєва, ефективність посередницької діяльності на ринку перевезень в Україні доведена насиченістю ринку пропозиціями, тому розширення спектру послуг і підвищення рівня безпеки інформаційних ресурсів може стати конкурентною перевагою [123, с.22].

Відповідно до словника української мови, посередник – це «особа або установа, організація і т. ін., що сприяє встановленню та здійсненню ділових контактів, торговельних або дипломатичних зносин між ким-, чим-небудь» [169]. Посередники купують і продають товари й послуги, займаються перевезеннями, супроводжують угоди, шукають клієнтів для замовників. За свою роботу вони отримують винагороду – це може бути фіксована сума чи відсоток від вартості угоди [170].

У чинному законодавстві широко використовується термін «посередник» у різних сферах правовідносин. Так, у нормативному матеріалі згадуються незалежний посередник у вирішенні трудових спорів,

митний брокер (посередник), кредитний посередник, фінансовий посередник, посередник з переказу коштів, посередник у працевлаштуванні на роботу за кордоном та інші, однак законодавством не визначено роль посередників у транспортних правовідносинах.

В економічній науці посередників у здійсненні транспортних послуг зазвичай класифікують на:

- експедиторів, які діють в інтересах і від імені вантажовідправників, підшуковуючи перевізників, визначаючи найкращий маршрут доставки та оформлюючи необхідні документи тощо;

- агентів, які діють в інтересах і від імені перевізників, рекламують на ринку їх послуги, підшуковують вантажовідправників і укладають з ними відповідні договори;

- брокерів, які займають нейтральне положення на ринку та загалом працюють на основі одноразових посередницьких угод і не мають права укладати довгострокові угоди ні з перевізниками, ні з вантажовідправниками;

- фінансових посередників, діяльність яких покликана оптимізувати відповідність вимог та обов'язків, знизити розходи на здійснення транзакцій, мінімізувати ризики;

- транспортні біржі, які покликані допомогти в питаннях пошуку і розміщення пропозицій по вантажам та транспорту [124, с.93].

Діяльність експедиторів, агентів, брокерів та фінансових посередників врегульована чинним законодавством, зокрема Законами України «Про транспортно-експедиторську діяльність», «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації», «Про товарні біржі», «Про страхування» та ін. У той же час діяльність транспортних бірж та інших видів транспортних агрегаторів не врегульована чинним законодавством. Як зазначає О. Горобенко, поняття «транспортна біржа» є виключно бізнесовим, у чинному законодавстві не закріплено дефініцій або ознак даного поняття [55].

В юридичній науці виділяють чотири види посередницьких договорів:

- агентський договір, коли посередник виступає комерційним агентом, діє від імені другої сторони: надає послуги з укладання договорів або всіляко сприяє наданню самої послуги (ч. 1 ст. 297 ГК України).

- договір доручення, згідно якого посередник виступає повіреним сторони відносин, діє від імені й за рахунок другої сторони, довірителя, здійснює правочини або інші юридично значущі дії (ч. 1 ст. 1000 ЦК України);

- договір комісії, відповідно до якого посередник виступає комісіонером, вчиняє правочини від свого імені, але за гроші другої сторони – комітента (ч. 1 ст. 1011 ЦК України);

- договір транспортного експедирування, за яким посередник (експедитор) за плату й за рахунок другої сторони, клієнта, перевозить вантаж або організує перевезення (ч. 1 ст. 929 ЦК України). Експедитор може діяти як від свого імені, так і від імені клієнта [129; 170].

Правовий статус транспортних агрегаторів не є одноманітним для всіх видів агрегаторів. У залежності від умов договору транспортні агрегатори можуть виступати як комісіонерами, так і агентами або транспортними експедиторами за умовами договору перевезення. Крім того, окремі транспортні біржі можуть виступати гарантом угоди між вантажовласником та перевізником. Наприклад, клієнт здійснює грошові перекази не перевізнику, а адміністрації біржі, яка утримує суму до підтвердження успішної доставки вантажу вантажоодержувачу [245].

Обсяг прав та обов'язків, а також межі відповідальності транспортного агрегатора також зумовлені умовами договору між агрегатором та перевізником, агрегатором та замовником послуги. Так, наприклад, компанія Uber у своїй ліцензійній угоді пропонує розуміти під послугами, що надаються користувачам, надання доступу до технологічної платформи, яка дає змогу користувачам мобільних додатків Uber або веб-сайтів Uber, передбачених умовами надаваних послуг, організовувати й

планувати перевезення та/або надання логістичних послуг за участі незалежних сторонніх постачальників таких послуг або придбання чи замовлення товарів, зокрема незалежних сторонніх транспортних компаній, незалежних постачальників логістичних послуг або постачальниками товарів чи ресторанами, відповідно до угоди з Uber, або її афілійованими особами [19].

Ситуація навколо тлумачення умов договору користувача з Uber не є однозначною, адже у 2017 р. Суд ЄС визнав, що послуга, яку надає Uber є більшою, ніж інформаційна послуга, яка полягає в з'єднанні за допомогою програми для смартфона непрофесійного водія, який користується власним транспортним засобом, з людиною, яка бажає здійснити міську подорож. «У цій ситуації постачальник цієї посередницької послуги одночасно пропонує послуги міського транспорту, які він надає доступним способом, зокрема, за допомогою програмних засобів, і загальне функціонування яких він організовує на користь осіб, які бажають прийняти цю пропозицію, щоб здійснити подорож» [16]. Таким чином, правовий статус Uber було прирівняно до статусу таксомоторної компанії.

Г. Самойленко доводить, що характер відносин між Uber та перевізником має ознаки «представницьких» відносин у широкому сенсі їх розуміння, адже фактично згода на укладання правочину до замовника надходить від Uber, який обраховує вартість перевезення на підставі ним же визначених тарифів. Автор дослідження на підставі ст. 213 ЦК України щодо правил тлумачення правочинів пропонує вважати Uber самостійним суб'єктом (стороною договору перевезення, яка здійснює вільне волевиявлення на укладання відповідного правочину в електронній формі), або ж особою, яка є представником перевізника (учасник правовідносин із перевезення) [218, с.33].

Загалом погоджуючись з аргументацією автора, слід відмітити, що відповідно до правового статусу транспортного агрегатора в договірних відносинах до агрегатора повинні застосовуватися врегульовані

законодавством вимоги до спеціальних суб'єктів перевезення пасажирів або вантажів. Так, О. Горобенко у своєму дослідженні доводить, що діяльність транспортних бірж регламентується Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність», оскільки дія цього Закону поширюється на відносини, що виникають при транспортному експедируванні вантажів усіма видами транспорту, крім трубопровідного [57, с.12].

2. Транспортні агрегатори як суб'єкти інформаційних та комунікаційних послуг.

На практиці найбільшого поширення набула форма роботи агрегатора відповідно до договору оплатного надання послуг. Відповідно до умов договору агрегатор не втручається в бізнес-процеси сторін відповідного договору, а лише зводить їх один з одним для ведення переддоговірної роботи та укладання угоди. Таким чином транспортний агрегатор виступає самостійною фігурою, яка надає користувачам інформаційно-консультаційні послуги (можливість зареєструвати свій акаунт та отримати доступ до сервісів платформи агрегатора) та за них стягує плату (у вигляді комісії) на умовах, закріплених у ліцензійній угоді [38].

Так, наприклад, Умовами використання служби inDriver передбачено, що головне призначення мобільних додатків та вебсайтів, наданих inDriver – допомагати особам, яким потрібні послуги перевезення в певних напрямках, знаходити відповідних сторонніх постачальників таких послуг, водіїв і операторів транспортних засобів [251].

Як відзначає Р. Гринюк, діяльність транспортних бірж опосередковується договорами про надання доступу до логістичної платформи, проте зазначені договори, так само як і правовий статус таких суб'єктів, потребує належної уваги з боку законодавця [58, с.75].

Так, наприклад, п. 2.1.1 Угоди користувача транспортної біржі міжнародних вантажоперевезень Lardi-Trans передбачено, що за допомогою сайту користувачу надається онлайн-платформа, через яку користувачі в рамках своєї професійної діяльності можуть рекламувати, просувати на

ринку, реалізовувати та/або пропонувати свої послуги для замовлення, купівлі, резервування транспортних та/або (транспортно-експедиторських) послуг, а інші користувачі сайту можуть знаходити такі послуги, порівнювати, замовляти, купувати або оплачувати їх. Використовуючи сайт та сервіси, користувачі можуть вступати в прямі (юридично зобов'язуючі) договірні відносини з постачальником послуг, в яких передбачено резервування або купівля послуги. «Ларді-Транс діє виключно як *посередник* між Вами та іншими Користувачами Сайту, надаючи їм можливість перегляду відповідних даних про умови надання Вами послуг або послуг, які Вас цікавлять. Ларді-Транс не (пере)продає й не реалізує будь-які продукти чи послуги» [250].

Е. Деркач, досліджуючи існуючі договірні конструкції у сфері організації перевезень пропонує на законодавчому рівні закріпити договір про надання доступу до логістичної платформи між транспортною біржою та транспортною організацією [70, с.26].

Викладене вище дає змогу відзначити важливість визначення правового статусу транспортних агрегаторів на сучасному етапі розвитку відносин у сфері перевезення пасажирів та вантажів. Правовий статус транспортних агрегаторів визначається на договірних засадах долучення користувача до агрегатора та зумовлюється його роллю в безпосередніх відносинах між замовником та виконавцем послуги перевезення.

Важливим питанням залишається також питання правового статусу співробітників транспортних агрегаторів, але найчастіше вони не пов'язані трудовими відносинами з транспортним агрегатором, їх діяльність є відмінною від підприємницької діяльності, вони також не є самозайнятими особами. Відсутність повноцінного віднесення співробітників транспортних агрегаторів до тієї чи іншої групи зумовлює перепони при здійсненні заходів захисту прав таких осіб і як наслідок – відсутність певних соціальних гарантій, права на мінімальну заробітну плату, відпочинок, медичне страхування та ін. [64].

2.2. Правова ідентифікація відносин шерингу автомобільної поїздки

Ціна в договорі перевезення є істотною умовою та актуальною проблемою для вивчення в межах науки цивілістики, особливо в контексті даного дослідження.

Відповідно до ч.1 ст10 Закону України «Про ціни і ціноутворення» перевізники під час провадження господарської діяльності з надання транспортних послуг можуть використовувати вільні ціни (встановлюються суб'єктами господарювання самостійно за згодою сторін) або державними регульованими цінами (запроваджуються на товари, які справляють визначальний вплив на загальний рівень і динаміку цін, мають істотну соціальну значущість, а також на товари, що виробляються суб'єктами, які займають монопольне (домінуюче) становище на ринку) [198].

Державні ж регульовані ціни встановлюється на рівні тарифів, визначених Міністерством інфраструктури України. Крім того, тариф як фіксована ціна за одиницю транспортної послуги може використовуватися й щодо вільних цін, які мали би встановлюватися за домовленістю сторін договору. Так, у разі перевезення транспортом загального користування договір перевезення є публічним договором і договором приєднання водночас, тому перевізник може пропонувати власні тарифи за надання транспортних послуг [132, с.53].

На сьогоднішній день вільна економіка співпраці вже складає конкуренцію традиційній економіці корпорацій. У консервативній застарілій моделі індустріального капіталізму компанії утримували всі активи та компанії контролювали все, а наймані співробітники лише працювали на них. У модерній економіці співпраці (шеринг-економіці) виникають кардинально інші відносини.

Як відзначається в літературі, сутність шерингової економіки полягає в «бажанні скоротити свої витрати (а згодом, отримати прибуток) за

рахунок здачі в оренду тієї частини своєї власності, яка наразі власникові не потрібна. У цілому сучасний перелік того, що можна здати в оренду, необмежений: від одягу до об'єктів нерухомості» [278, 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 у 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, що виникають щодо перевезення вантажів та пасажирів, не обмежується лише комерційними перевезеннями. Дана сфера є набагато ширшою.

Послуги перевезень пасажирів автомобільним транспортом на комерційній основі в зарубіжній літературі зазвичай називають райдсорсингом. Ю. Кривенко пропонує використовувати термін «райдсорсинг» (або ride-hailing) щодо послуг пасажирських перевезень, коли пасажир замовляє поїздки, а водій погоджується здійснити замовлення. До райдсорсинг-компаній належать такі платформи як Uber та ін. [114]

Як зазначає Л. Рейл, різниця між «райдсорсингом» і «райдшерингом» полягає в тому, що перший здійснюють водії, мотивовані прибутком, а другий – водії, які пропонують вільні місця у своїх автомобілях на некомерційній основі [11].

Незважаючи на те, що шеринг автомобільних поїздок є відносно новим явищем для України, на сьогоднішній день райдшеринг змінює спосіб подорожей як між містами, так і міжнародних перевезень [10].

Він є однією з найбільш привабливих стратегій скорочення використання автомобілів, оскільки може зменшити кількість кілометрів, пройдених автомобілем, заощадити гроші та сприяти зниженню викидів CO₂.

В економічній літературі панує думка, що райдшеринг в Україні активно розвивається й Україна є однією з провідних прогресуючих країн, що користуються сервісами для райдшерингу [65, с.112]. Досвід діяльності вітчизняних райдшерингових платформ («Подорожники», «Підвезу», easy2go) доводить значні перспективи та можливості розробників реагувати на потреби локального ринку й бізнес-інновації та одночасно нижчу конкурентоспроможність у порівнянні з глобальними зарубіжними платформами (такими як Uber (2016), BlaBlaCar (2014), Bolt (2018)) [113, с.18].

Так, наприклад, сервіс BlaBlaCar є світовим глобальним лідером в області райдшерингу – спільного використання легкових автомобілів. Концепція ідеї компанії заснована на централізації автостопу і, в принципі, задала новий глобальний тренд у світі [100, с.145]. 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 [278, с.28].

Сучасні мобільні додатки суттєво розширюють можливості пошуку відповідних суб'єктів відносин райдшерингу, полегшують комунікацію та скорочують відстань між сторонами відповідних відносин. Однак вищеназвані переваги мають і зворотній бік, адже технологічні можливості окремих застосунків дають змогу при досягненні певних домовленостей та виконанні взятих на себе зобов'язань за ними нівелювати законодавчі вимоги щодо реєстрації суб'єктів, отримання дозволів та ліцензування діяльності, а також, використовуючи цифрові технології при укладанні цивільних договорів вдається уникнути контролю з боку компетентних органів держави. Так, у 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 [126; 127], BlaBlaCar [230; 286], Тачку! [40] та інших. Отже, актуальним для науки цивільного права є вирішення завдання правової ідентифікації вищезазначених відносин.

На позначення даних відносин зазвичай використовуються два терміни англійського походження: «carpooling» (наповнення машини) та «ridesharing» (розділяти поїздку), які по суті означають один і той же процес – в обох випадках йдеться про те, що водій та його попутники подорожують разом за одним маршрутом заради економії. Генеза явища райдшерингу пов'язана з появою необхідності поділу витрат на паливо між пасажирами та власником (водієм) авто. Витоки даного явища пов'язані з необхідністю економити паливні матеріали в період Другої світової війни, адже через бойові дії доводилося знизити розхід останніх через потреби на фронті.

Масовість явища райдшерингу пов'язується з появою в США автоклубів, основою діяльності яких виступали каршеринг, карпулінг та райдшерингом, між якими не проводилося різниці у змісті.

Після закінчення війни інтерес до клубів каршерингу знизився, але зріс знову у 70-ті, через зростання цін на бензин у США. На сьогоднішній день у багатьох невеликих містах США громадського транспорту немає через непотрібність, адже в більшості дорослих громадян є особисте авто. Саме через специфічну американську географію райдшеринг виник саме в США. У таких умовах з'явився і автостоп, і карпулінг, який, на відміну від автостопа, має на увазі, що власник машини та його пасажир домовляються про поїздку заздалегідь та поділяють витрати (автостопники ж, зазвичай, не платять ні за паливо, ні за послугу перевезення).

Джерелом наступної хвилі розвитку карпулінгу стали студенти та затори. Проблемою американських студентів був не дорогий бензин, а обмежена кількість місць для паркування біля університетів. Таким чином однокурсникам доводилося домовлятися та по черзі підвозити один одного на навчання.

Під райдшерингом у сучасному вигляді зазвичай розуміють спільне використання приватного автомобіля за допомогою онлайн-сервісів пошуку попутників, що передбачає залучення додаткових пасажирів у поїздку ще на стадії планування. Така домовленість дозволяє водієві заповнити порожні місця свого автомобіля. На відміну від райд-сорсингу, в райдшерингу водій є власником транспортного засобу та може значно компенсувати транспортні витрати. Цей тип спільних пересувань став доступним завдяки останнім технологічним досягненням, таким як смартфони, GPS-навігаторам (для визначення маршруту водія та організації спільної поїздки) та соціальні мережі (для встановлення «довіри» та «відповідальності» між водіями та пасажирями).

Крім того, такі новітні сервіси від агрегаторів-гігантів у сфері райд-сорсингу як UberPOOL та Lift Line дозволяють водіям додавати додаткових пасажирів у поїздку в режимі реального часу. Ці послуги можуть бути віднесені до райдшерингу, оскільки пасажирів ділять між собою витрати на поїздку.

Традиційними формами райдшерингу зазвичай називають такі:

1. Карпулінг – дозволяє використовувати вільні місця в приватних легкових автомобілях, що знижує сумарне споживання палива та транспортні витрати інших учасників поїздки. При карпулінгу обирається маршрут, який не сильно відхиляється від маршруту водія та максимально зручний решті учасників поїздки. Пасажири та водії можуть використовувати карпулінг як один раз, так і регулярно.

2. Ванпулінг – використовується у США групою людей, які здійснюють щоденні поїздки одним маршрутом на відстань 25 км і більше з метою скоротити витрати на щоденні переміщення. У цьому випадку за певну плату їм надається транспортний засіб середньої місткості (мікроавтобус на 7 місць або автобус на 15 місць) зі страховкою, водієм, бензином та технічним обслуговуванням. Транспортний засіб переміщується за заздалегідь визначеним маршрутом за розкладом.

Транспортні засоби для ванпулінгу зазвичай надаються приватними особами за підтримки державних або приватних програм.

3. Динамічний райшеринг – різновид райдшерингу, що відрізняється тим, що за дуже короткі терміни організуються одноразові спільні поїздки. Цей тип райдшерингу досить розвинений та популярний в Європі та слабо розвинений у США.

Серед переваг шерингу автомобільної поїздки зазвичай називаються:

- економія коштів водія та попутника, зниження витрат на паливе, ремонт транспортного засобу, паркування та інші збори;
- зручність та комфорт по відношенню до громадського транспорту;
- можливість спільних подорожей; підвищення комфортності переміщень в порівнянні з громадським транспортом;
- розвантаження доріг у годину пік, мінімізація пробок у міському середовищі;
- зниження навантаження на громадський транспорт;
- зменшення викидів вихлопних газів, що означає зниження негативного впливу на навколишнє середовище;
- вищий рівень безпеки в порівнянні з пересуванням автостопом;
- можливість користуватися деякими послабленнями, що надаються державою та різними компаніями учасникам системи карпулінгу, наприклад, такими як пропуск автомобілів з пасажирами на маршрутні смуги або надання спеціальних паркувальних місць.

У той же час недоліками даного явища залишаються:

- відсутність відповідальності сторін (водія та пасажирів) один перед одним за неналежне виконання послуг; є ризик зіткнутися з несумлінним і ненадійним водієм, який може скасувати поїздку або змінити маршрут без повідомлення про те пасажирів;
- даний вид послуг використовується для маскуванню тіньового бізнесу неліцензованих пасажирських перевезень;
- відсутність контролю щодо стану здоров'я водія;

- відсутність актуальної інформації про технічний стан транспортного засобу та спеціальних перевірок;
- необхідність ділити особистий простір з іншими незнайомими пасажирями, що інколи знижує комфортність поїздки; питання особистої безпеки водія та пасажирів.

Однак слід відзначити, що не лише автомобільний транспорт є виключним прикладом потенційних райдшерингових відносин. Так, наприклад, у найближчому майбутньому з'явиться можливість поділу витрат щодо перевезення авіаційним транспортом. Вже зараз існує практика розподілу витрат на вертольотні перевезення, а також перевезення малою авіацією. У перспективі ж поява райдшерингових відносин щодо поділу «поїздки» на аеротаксі. Так, компанія-розробник електричних аеротаксі Joby Aviation та найбільша авіакомпанія Японії ANA Holdings у рамках партнерства запустили послугу повітряного райдшерингу [249], а з 12 вересня 2023 року туристи та мешканці Лондона «отримали змогу здійснювати більш екологічні подорожі, адже у плавання центральною частиною міста вийшов Earth Clipper – перший в Європі гібридний високошвидкісний пасажирський човен. Він побудований з дотриманням вимог Кодексу високошвидкісних суден, і є першим з трьох нових пасажирських човнів Uber Boat від Thames Clippers, що мають нульовий рівень викидів CO₂» [162].

Схожим за семантикою до райдшерингу є каршеринг, сутність якого полягає в короткостроковій оренді автомобіля третіми особами. Модель прокату автомобілів за моделлю каршерингу на одну або декілька годин є актуальною альтернативою користування громадським транспортом чи таксі.

Попри той факт, що поняття каршерингу не визначено чинним законодавством, у фаховій літературі А. Лотишем висловлено думку, що вказану діяльність можна віднести до різновиду прокату автомобілів: «будь-яка фізична особа, виконавши необхідні формальні процедури

(zareєstrувавшись та пройшовши ідентифікацію на веб-сайті компанії-власника автомобілів), бере за відповідну плату в оренду/прокат транспортний засіб» [130].

У літературі виділяються два варіанти каршерингу:

– класичний каршеринг «від точки до точки», який дозволяє користувачам брати транспортний засіб в одному місці, а залишати в іншому, компанії-постачальники стежать за тим, щоб у місцях підвищеного попиту вистачало автомобілів;

– персональний каршеринг, що дозволяє орендарям отримати доступ до автомобіля за допомогою свого мобільного телефона, а власник автомобіля має можливість отримувати вигоду від здачі свого автомобіля в програму каршерингу [2].

Актуальність каршерингу пояснюється економістами декількома перевагами: об'єктивною необхідністю і можливістю вирішити проблему транспортних заторів шляхом зниження кількості приватних транспортних засобів; економічною вигідністю для суб'єктів, які беруть участь у шерингових бізнес-моделях; підвищенням рівня мобільності населення; зменшенням середнього пробігу автомобіля, а отже, і транспортних викидів [139, с.76].

Окремо слід вказати на аналогічність відносин між агрегатором та каршеринговою платформою з однієї сторони, і користувачем (пасажир, власник автомобіля, водій) – з іншої.

Так, відповідно до п. 2.1. Публічного договору оферти на короткостроковий прокат автомобіля (каршеринг) на сайті компанії «Getmancar» Виконавець надає Користувачу право на користування сайтом, мобільним додатком та сервісом каршерингу «Getmancar». Використання мобільного додатку та сайту можливо лише в обсягах доступних для певного рівня допуску особи (без реєстрації або без входу в обліковий запис, реєстрація, після реєстрації) [204]. Таким чином, каршерингова

платформа надає інформаційні послуги, аналогічні до послуг, що пропонуються транспортними агрегаторами.

Попри велику кількість спільних рис у відносинах райдшерингу та каршерингу означені явища мають значні відмінності у своєму правовому регулюванні. Це пояснюється, перш за все, різним об'єктом договірних відносин в обох випадках. Так, у випадку райдшерингу предметом договору є транспортні послуги, що полягають у переміщенні пасажирів, багажу або вантажу в просторі (з точки А в точку Б). Що ж до каршерингу, то предметом даного договору, як і для будь-якого договору прокату є рухома річ (автомобіль), яка використовується для задоволення побутових невиробничих потреб (переміщення в просторі). Таким чином, у сучасному розумінні карпулінг та райдшеринг на відміну від каршерингу, полягає не в оренді автомобіля, а в пошуку супутників до заздалегідь запланованої подорожі.

Актуальним у межах даного дослідження є дослідження саме некомерційних відносин у сфері перевезень пасажирів, багажу та вантажу з використанням транспортних агрегаторів стосовно визначення їх правової природи, правового статусу їх учасників, а також режиму їх правового регулювання. Дана проблематика видається нагальною для вивчення з огляду на підвищений попит до пошуку попутників у робочих та приватних поїздках з метою зменшення витратків на паливе та відповідних витратків на здійснення поїздки (сплата за тарифами платних доріг, амортизаційні витрати на утримання автомобіля тощо).

Важливим у 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»). У 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 водій та принаймні один пасажир. Такі смуги створюються з метою збільшення середньої пасажировмісності автомобілів на дорозі із одночасним зменшенням кількості автомобілів, а отже, й дорожніх заторів та забруднення повітря [228]. Регулярне ж використання спільних поїздок гарантовано знижує трафік, допомагає розвантажити дороги в години пік та зменшує згубний вплив автомобільних викидів на екологію.

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

Першим критерієм розрізнення вищеназваних відносин є режим їх правового регулювання. Так, як вже зазначалося вище, відносини у 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.

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 [181]. Одночасно з цим, 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 [189]. Відповідно до п.3 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту Порядок організації перевезень пасажирів і багажу автомобільним транспортом встановлює Мінінфраструктури [184].

На відміну від традиційних послуг перевезення на відносини шерингу автомобільної поїздки не може бути поширено загальний правовий режим автомобільних перевезень, адже дані відносини не відповідають одразу двом базовим критеріям – оплатності та ліцензійного характеру діяльності перевізника.

Окремо слід приділити увагу оплаті як характеристиці договірних відносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів. Так, відповідно до абз. 2 ч. 1 ст. 638 ЦК України істотними умовами договору є умови про предмет договору, умови, що визначені законом як істотні або є необхідними для договорів даного виду, а також усі ті умови щодо яких за заявою хоча б однієї зі сторін має бути досягнуто згоди [270].

У загальних положеннях цивільного законодавства про послуги окрема стаття стосується оплати за цивільно-правовим договором про надання певної послуги. 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.

Згідно з ч. 1 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 встановлені договором [270].

Ціна цивільно-правового договору визначається в національній валюті – гривні. Якщо ж в цивільно-правовому договорі про надання послуг перевезення відсутні умови про розмір винагороди, строки та порядок її виплати, винагорода виплачується після надання послуги в розмірі, в якому при подібних обставинах звичайно оплачуються такі послуги.

Щодо оплатності договору перевезення пасажирів І.Голенко зазначив, що у зміст відповідних відносин покладено платну (майнову) основу. Як зазначає автор, «це пояснюється тим, що такі перевезення потребують особливої підготовки, кваліфікації та є досить затратними. Тож за економічним змістом він є платним» [53, с.110].

У свою чергу, І. Лукасевич-Крутник, говорить, що диспозитивне формулювання, «якщо договором передбачено», свідчить, що законодавець надав перевагу договірному врегулюванню питання оплати послуг. Тому, на думку дослідниці, договори надання послуг перевезення можуть бути як платними, так і безплатними [132, с.51].

Ціна є істотною умовою для договорів надання послуг перевезення пасажирів, багажу та вантажу. У залежності від виду договору про надання послуг перевезення ціна належить до групи умов, що визначені законом як істотні (для договору перевезення вантажу, договору транспортного експедирування), або умов, необхідних для договорів даного виду (для всіх інших договорів перевезення) [132, с.53].

Порядок оплати послуг перевезення може визначатись не лише на договірному, а й на нормативному рівні. Так, Правилами розрахунків за перевезення вантажів (ст. 62 Статуту), затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 № 644, визначено порядок здійснення розрахунків за перевезення вантажу залізничним транспортом [177].

Враховуючи значну кількість договірних конструкцій, які покликані врегулювати відносини у сфері перевезень, ціна визначена істотною умовою не для кожного з видів таких договорів. Ціна (вартість перевезення) визначена як істотна умова для договору перевезення вантажу автомобільним транспортом відповідно до абз. 6 ч. 2 ст. 50 Закону України «Про автомобільний транспорт» [181]. Аналогічні норми передбачені ч. 3 ст. 9 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність», а отже, ціна є істотною умовою договору транспортного експедирування.

У науковій літературі, однак, наголошується, що ціна є конститутивною ознакою для договорів перевезення, визначених Главою 64 ЦК України, адже оплата впливає безпосередньо із легальних дефініцій окремих видів договору.

Так, за договором перевезення вантажу «відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату» (ч. 1 ст. 909 ЦК України), за договором перевезення пасажирів та багажу «пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату» (ч. 1 ст. 910 ЦК України), за договором чартеру (фрахтування) «одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати іншій стороні (фрахтувальнику) за плату» транспортні послуги (ч. 1 ст. 912 ЦК України) [270]. Також відповідно до ч. 1 ст. 916 «за перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти стягується провізна плата в розмірі, що визначається за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено законом або іншими нормативно-правовими актами. Якщо розмір провізної плати не визначений, стягується розумна плата» [270].

І. Лукасевич-Крутник вважає, що стягнення розумної плати є свідченням запровадження принципу розумності в договірні відносини перевезення та пропонує трактувати розумну ціну виходячи із загальних положень про договір, відповідно до яких, якщо ціна в договорі не встановлена і не може бути визначена виходячи з його умов, вона визначається виходячи зі звичайних цін, що склалися на аналогічні послуги на момент укладання договору (ч. 4 ст. 632 ЦК України). Так, розмір розумної ціни може визначатися в договірному або судовому порядку [132, с.52].

І. Голенком висловлена позиція, що безоплатне надання послуг перевезення пасажирів здійснюється за межами власне цивільного права, адже не можна примусити особу до безоплатного надання послуг, незважаючи на те, що обіцянка цього була надана. Так, автор доводить, що «відносини щодо забезпечення проїзду автомобільним транспортом

фізичним особам-пасажирам на пільговій основі не є цивільно-правовими та їх не можна вважати такими, що виникли на безоплатній основі з договору перевезення пасажирів автомобільним транспортом» [53, с.111]. До аналогічних відносин дослідник відносить і випадки, коли водій вольовим рішенням погоджується перевезти пасажирів безоплатно.

У випадку райдшерингу слід з'ясувати, чи можна ототожнювати компенсацію витрат (або частини витрат) водія на здійснення автомобільної поїздки з ціною відповідного договору райдшерингу.

Вважаємо, що застосування принципу розумності є доцільним і щодо відносин райдшерингу. Так, правилами класичної райдшерингової платформи BlaBlaCar передбачено, що «взаємини водія та пасажирів, встановлені за допомогою платформи BlaBlaCar, не можуть розглядатися як підприємницька діяльність та не повинні впливати на вартість страхування чи розмір податків. Це суперечило б логіці спільної поїздки – водій пропонує на платформі ту поїздку, в яку він вирушає незалежно від наявності або відсутності попутників, у нього немає наміру надавати будь-які послуги й він діє виключно виходячи з власних потреб» [279].

Користувацькою угодою (Умови користування платформи) також передбачено, що «в разі, якщо в процесі здійснення Поїздки, укладеної з використанням Платформи, Водієм отримано прибуток, це підпадає під відповідне регулювання, включаючи обов'язок бути зареєстрованим як особа, що займається підприємницькою діяльністю, сплачувати відповідні податки, мати необхідні дозволи / ліцензії, при цьому Водій несе одноосібну відповідальність за недотримання законодавства» [252].

Крім того, сервісом під час публікації поїздки водію пропонується рекомендована ціна для оплати пасажиром. Згідно пояснень самого сервісу, рекомендована ціна – це найоптимальніша ціна конкретної поїздки, що враховує приблизні витрати на поїздку (пальне, технічне обслуговування тощо) та служить певним маркером, що «водії не отримують прибутку від спільних поїздок» [290].

Враховуючи договірний характер відносин шерингу автомобільної поїздки, слід констатувати, що на дані відносини поширюються загальні засади договірного права. Так, на дані відносини розповсюджується дія принципу свободи договору; принципу диспозитивності (рівності); принципу економічності і співробітництва; принципу обов'язковості виконання сторонами умов договору; принципу належного і реального виконання договірних зобов'язань; принципу судового захисту та застосування договірних санкцій і санкцій, передбачених законом до порушника договірного зобов'язання; принципу справедливості, добросовісності та розумності; принципу моральності; принципу не зловживання правом.

Якщо ж ціна договору шерингу автомобільної поїздки включає додаткові кошти (оплата роботи водія, додаткові витрати), то в даному випадку можна говорити про удаваний правочин (правочин, який вчинено сторонами для приховання іншого правочину, який вони насправді вчинили), адже природа такого договору є альтернативною, а умови договору та специфіка виконання зобов'язань за такими договорами регулюється транспортним законодавством. Крім того, правовий статус водія у відносинах райдшерингу не відповідає рівню суб'єктності перевізника згідно транспортного законодавства.

Отже, відносини шерингу автомобільної поїздки можуть бути віднесені до правовідносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів, врегульованих цивільно-правовими нормами. Карпулінг або райдшеринг можна розглядати як неформальну угоду між кількома особами на спільне використання приватного автомобіля для поїздки та участь у витратах, що з'являються протягом поїздки.

Важливим видається реалізація принципу розумності при формуванні ціни договору райдшерингу, адже у випадках шерингу автомобільної поїздки ціна не повинна бути вища ніж витрати на здійснення такої поїздки.

РОЗДІЛ 3. ЮРИДИЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ У СФЕРІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ З ВИКОРИСТАННЯМ ТРАНСПОРТНИХ АГРЕГАТОРІВ

3.1. Загальна характеристика юридичної відповідальності у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів

Під юридичною відповідальністю зазвичай розуміють передбачене законом і застосоване державними органами примусове обмеження або позбавлення правопорушника певних благ. Одночасно з цим юридична відповідальність є видом соціальної відповідальності, тобто виступає певною реакцією суспільства на порушення норм законодавства. Сутність соціальної відповідальності як такої полягає в обов'язку кожного індивіда виконувати вимоги, що висуваються до нього суспільством, державою, іншими індивідами. Крім юридичної, в суспільстві знаходять своє широке застосування й інші форми соціальної відповідальності: моральна, політична, організаційна, суспільна, партійна тощо [23, с.44].

Л. Валуєва та В. Бабін відзначають, що «юридична відповідальність у вузькому розумінні являє собою застосування до особи, яка скоїла правопорушення, примусових заходів, передбачених санкцією порушеної норми у встановленому процесуальному порядку від імені держави і на підставі закону» [41, с.6]. Дослідники однак зазначають, що попри ґрунтування юридичної відповідальності на державному примусі, не можна ототожнювати юридичну відповідальність з державним примусом, як і державний примус не можна розглядати тільки як міру юридичної відповідальності, адже державний примус може здійснюватися в різні способи, не пов'язані з юридичною відповідальністю (наприклад, затримання особи, митний огляд багажу, примусове лікування осіб, що вчинили небезпечні для суспільства дії у стані неосудності, та ін.) [41, с.6].

Як відзначається в науковій літературі, юридична відповідальність є одночасно інститутом кількох галузей права: цивільного, кримінального,

адміністративного, конституційного та деяких інших. А відтак, система принципів юридичної відповідальності повинна втілювати в собі надгалузевий підхід і складатися з таких основних ідей-принципів, які б розкривали її сутність у всіх галузях, де існує інститут юридичної відповідальності [23, с.46].

У контексті даного дослідження необхідно зауважити, що заходи юридичної відповідальності є неоднорідними, а в юридичній науці загально визнаним є виділення окремих видів юридичної відповідальності. Залежно від галузевої приналежності розрізняють такі види юридичної відповідальності: кримінальна, адміністративна, цивільно-правова, дисциплінарна, матеріальна та конституційно-правова відповідальність [128]. Крім того серед видів юридичної відповідальності виділяється міжнародно-правова відповідальність.

Підстави, межі та форми юридичної відповідальності в конкретній сфері є однозначно важливим для вирішення питань з огляду на функції юридичної відповідальності, які зазвичай виділяють у науці (превентивну (попереджувальну); виховну; репресивну (каральну); компенсаційну (поновлювальну); сигналізаційну (інформаційну)).

Настання юридичної відповідальності зазвичай пов'язується з протиправною поведінкою, до якої можна віднести суспільно шкідливий, протиправний вчинок. В юридичній науці виділяють такі види підстав юридичної відповідальності: фактичні (вчинення особою особливого виду правопорушення (тобто наявність ознак правопорушення)); юридичні (наявність у діях особи юридичного складу правопорушення: суб'єкта, суб'єктивної сторони, об'єкта, об'єктивної сторони); процесуальні (наявність процесуальних норм, які забезпечують притягнення винної особи до юридичної відповідальності). Тобто під підставою юридичної відповідальності необхідно розуміти умови, за наявності яких можливе притягнення особи до юридичної відповідальності [119, с.135].

Причинний зв'язок між протиправною поведінкою суб'єкта цивільних правовідносин та шкодою є обов'язковою умовою цивільно-правової відповідальності та виражається в тому, що шкода повинна бути об'єктивним наслідком поведінки заподіювача шкоди. Як зазначається в літературі, вирішення питання про наявність або відсутність причинного зв'язку між поведінкою особи та шкодою, що настала, може бути ускладнено тим, що ЦК України в ряді випадків передбачає відповідальність одних суб'єктів за дії інших (відповідальність юридичної особи за шкоду, завдану за вини її працівників, відповідальність батьків за шкоду, завдану малолітньою особою тощо) [226, с.125].

Розвиток мобільних технологій, телекомунікаційних мереж на зразок інтернету здійснюють вплив на всі сфери суспільних відносин, у тому числі економічно обґрунтованих цивільних відносин. Як вже відзначалося, варіант shared-економіки, тобто економіки спільної участі, на заміну звичайним економічним моделям формується на спільному користуванні людськими і фізичними ресурсами [282], а отже, гігономіка (або гіг-економіка) на сьогоднішній день вже не футуристичний прогноз, а явище об'єктивної дійсності. Розвиток та поширення транспортних агрегаторів докорінно змінило ринок перевезень, при чому як пасажирських, так і вантажних. Однак залучення як посередника електронної платформи зумовлює актуалізацію питань стимулювання виконання умов договору та застосування заходів юридичної відповідальності до сторони договору, яка порушує умови договору.

Сучасні кризові фактори, такі як розпад господарських зв'язків, нестабільна економічна обстановка та зниження практичних можливостей виконання зобов'язань перевізниками зумовлюють нестабільність здійснення пасажирських перевезень, псування вантажів, прострочення доставки їх споживачам та інших порушень умов договору перевезення пасажирів та вантажу. Цивільне законодавство містить широкий арсенал засобів впливу на поведінку суб'єктів правовідносин перевезення, одним з

яких є застосування до правопорушників майнових санкцій, зокрема цивільно-правової відповідальності [226, с.125].

Як вже неодноразово відзначалося, питання правового регулювання відносин перевезень пасажирів та вантажу за допомогою транспортних агрегаторів майже не досліджувалися представниками юридичної науки. У свою чергу питання юридичної відповідальності сторін договору перевезення на сучасному етапі розвитку цивілістичної науки досліджувалися І. Приленським, В. Ломакою, Р. Сірком та іншими. Саме тому в межах даного розділу буде здійснено спробу визначення особливостей юридичної відповідальності суб'єктів правовідносин у сфері перевезень із застосуванням транспортних агрегаторів.

Актуальність дослідження питань юридичної відповідальності суб'єктів правовідносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів пояснюється одразу декількома факторами. Перш за все, слід згадати про фактичну невизначеність правової природи таких відносин, їх неоднорідність та інноваційність. Так, Г. Самойленко слушно приходить до висновку, що споживачі, які використовують для замовлення індивідуальних перевезень вебсайти та мобільні додатки (типу Uber та BlaBlaCar), засоби дистанційного зв'язку для укладання договору перевезення, як правило, не усвідомлюють, із чим та з ким вони мають справу – з перевізником, з посередником, інформаційно-довідковою службою чи сервісом, інформаційно-диспетчерською службою чи суб'єктом, який надає інформаційно-диспетчерські послуги чи то для перевізника, чи то для пасажирів, – як і правових наслідків вступу в такі правовідносини. Така ситуація, на думку дослідника, є недопустимою як із точки зору цивільного законодавства, яке вимагає визначеності та чіткості в регулюванні цивільних правовідносин, так і з точки зору споживчого законодавства, яке вимагає дотримання права споживача (в контексті дослідження – права пасажирів) на достовірну інформацію та на захист його прав [218, с.29-30].

Також серед факторів, що визначають специфіку юридичної відповідальності у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів, можна визначити такі:

- комплексний характер діяльності щодо здійснення відповідних перевезень, адже попри їх фактичне здійснення в реальному житті, значна частина процесу організації, оплати та контролю відповідних перевезень здійснюється за допомогою засобів електронної комунікації або взагалі передбачає використання інформаційно-телекомунікаційних систем, які не передбачають участі людини; електронна форма ведення та фіксації відносин визначає специфіку не лише підстав відповідальності суб'єктів таких відносин, але й визначає особливості доказування вини правопорушника потерпілою особою;

- ускладнений суб'єктний склад відповідних відносин з огляду на безпосередню участь транспортних агрегаторів у формуванні істотних умов договору перевезення вантажу, пасажирів або багажу з використанням транспортних агрегаторів;

- наднаціональний міжнародний характер діяльності транспортних агрегаторів, які можуть бути створені та зареєстровані в межах однієї національної юрисдикції, а здійснювати свою діяльність в одній чи декількох країнах з відповідною адаптацією до норм національних законодавств.

О.В. Земскова відзначає, що в сучасній цивілістиці складним залишається питання договірної відповідальності і відповідальності за договором перевезення (залежно від того, хто формує зміст правила поведінки між учасниками договірної правовідносини та зміст відповідних санкцій за порушення цих правил – держава чи сторони договору). Авторка наводить як приклад таких договірних відносин випадок, «коли частина умов договору формується не сторонами договору, а законодавцем у відповідних нормативно-правових актах» [85, с.23]. На думку дослідниці, ці умови повинні визнаватися істотними умовами

договору, оскільки закон визнає їх необхідними для таких договорів. Порушення ж відповідних умов передбачає наслідки цивільно-правового характеру, передбачені законодавцем у відповідних спеціальних нормативно-правових актах (транспортних статутах та кодексах, правилах перевезень вантажів на різних видах транспорту, Правилами перевезення небезпечних вантажів) чи сторонами договору [85, с.23].

Г. Самойленко вважає механізм цивільно-правового захисту прав пасажирів недосконалим та малоефективним, а норми транспортного законодавства, на думку дослідника, або «взагалі не містять норм щодо відповідальності перевізника, або ж передбачають його обмежену відповідальність (у сфері повітряних перевезень пасажирів)» [220, с.139].

І. Голенко також виділяє такі практичні проблеми у сфері захисту прав та інтересів договірних відносин у сфері перевезення: порушення суб'єктивних прав пасажирів при здійсненні перевезень автомобільним транспортом перевізниками; порушення, які пов'язані із завданням перевізником або пасажиром матеріальної шкоди, в тому числі й шкоди, завданої життю та здоров'ю пасажирів внаслідок ДТП; відшкодування на користь пасажирів упущеної вигоди тощо» [54, с.17], підтверджуючи цей факт численними матеріалами вітчизняної судової практики.

Підставою юридичної відповідальності у сфері транспорту є наявність у вчиненому правопорушенні ознак складу правопорушення, що характеризують суб'єкта правопорушення, об'єкт посягання, а також об'єктивну та суб'єктивну сторону даного діяння (транспортне правопорушення). Слід відзначити, що в літературі нерідко ототожнюють поняття «правопорушення на транспорті» та «транспортні правопорушення». Таким чином, транспортне правопорушення – це соціальне небезпечне або шкідливе, протиправне, винне діяння деліктоздатного суб'єкта, яке передбачено чинним транспортним законодавством і за яке встановлена юридична відповідальність.

Транспортні правопорушення мають загальні родові ознаки правопорушень і класифікуються, як і в інших галузях суспільної діяльності, відповідно до горизонтального поділу правопорушень на:

- кримінальні правопорушення;
- адміністративні проступки;
- цивільно-правові делікти;
- дисциплінарні проступки.

Слід зазначити, що законодавець не випадково структурно виділяє всі транспортні правопорушення як у кримінальному кодексі (Розділ XI Кримінального кодексу України «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту»), так і в адміністративному (Глава 10 КУпАП «Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку») [244].

Попри значну диференційованість та загальновизнаний поділ транспортних правопорушень за належністю норм права, які порушуються, до відповідних галузей права, усі види транспортних правопорушень мають і спільні ознаки, що дають можливість виділяти їх як особливий вид правопорушень. Так, об'єктом всіх без виключення транспортних правопорушень є суспільні відносини у сфері безпечної роботи транспорту або суспільна безпека. Суспільна безпека як об'єкт цих правопорушень означає сукупність відносин, що забезпечують охорону життя і здоров'я людей, матеріальних цінностей, навколишнього природного середовища, безаварійну роботу транспорту в цілому.

Під негативними наслідками, що спричиняються транспортними правопорушеннями, зазвичай маються на увазі аварії, техногенні катастрофи, нещасні випадки з людьми, що спричиняють шкідливі наслідки для здоров'я і майна людей, навколишнього природного середовища або викликають загрозу для них. Менш суспільно небезпечними, але від того не менш шкідливим для конкретних осіб є такі наслідки як недотримання графіку руху транспортних засобів, затримка

перевезення вантажів і пасажирів, дезорганізація роботи транспортних підприємств.

Виокремлення транспортних правопорушень у самостійні групи зумовлено наявністю в усіх транспортних правопорушеннях єдиного родового об'єкта, загальних рис в ознаках об'єктивної та суб'єктивної сторін, а також спільних ознак суб'єктів правопорушень [244].

Ф. Шульженко та О. Гайдулін відзначають, що суспільна небезпека правопорушень на транспорті має два головні аспекти:

по-перше, виникає небезпека життю та здоров'ю людей;

по-друге, спричиняється матеріальна шкода або виникає її загроза, і разом з цим, порушується безпечне функціонування самого транспорту [287].

Серед основних особливостей транспортних правопорушень зазвичай називають те, що шкода особі або майну завдається в основному внаслідок порушення правил використання транспортних засобів або порушення правил безпеки на транспорті. Ці особливості нерідко виступають аргументом для виділення транспортних правопорушень у відокремлену самостійну групу.

Як свідчить аналіз, всі транспортні правопорушення мають єдиний родовий об'єкт, багато загального в ознаках об'єктивної і суб'єктивної сторін, усі вони вчиняються в певній сфері діяльності в межах взаємодії людини з транспортним засобом.

Як відзначає Е. Деркач, у сфері транспорту застосовуються традиційні види санкцій:

- відшкодування заподіяних при перевезенні вантажу реальних збитків (відшкодування завданих перевізником фактичних збитків у разі втрати, псування, пошкодження, нестачі вантажу);
- сплата штрафних санкцій (наприклад, за прострочення доставки вантажу);

- оперативно-господарські санкції (наприклад, право застави, притримання вантажу для забезпечення внесення належних платежів за перевезення вантажу);

- адміністративно-господарські санкції (наприклад, застосування заходів відповідальності до суб'єктів господарської діяльності у сфері транспорту, які займають монопольне становище, Антимонопольним комітетом України в разі порушення законодавства про захист економічної конкуренції) [71].

Як вже наголошувалося раніше, у структурі правовідносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів виділяються не лише транспортні правовідносини, адже, попри той факт, що кінцевою метою даних відносин є перевезення пасажирів, багажу та вантажу в тому чи іншому сенсі, в процесі досягнення домовленостей щодо урегулювання відповідних відносин у договірному порядку між суб'єктами досліджуваних відносин виникають також й інші правовідносини, серед яких інформаційні правовідносини.

Таким чином, можна зробити висновок, що юридична відповідальність суб'єктів правовідносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів може виникати на підставах відмінних від вчинення транспортних правопорушень. Враховуючи специфіку підбору водія та попутника в таких сервісах як BlaBlaCar або InDriver, надання неправдивої інформації (стать пасажирів або водія, кількість пасажирів або наявність третіх осіб в автомобілі під час поїздки, кінцева зупинка або наявність проміжних зупинок, наявність тварин тощо) можуть бути класифіковані як надання недостовірної інформації. Крім того, непоодинокими є випадки мімікрії водіїв рейсових і нелегальних автобусних маршрутів до водіїв, що пропонують райдшеринг за допомогою сервісу BlaBlaCar [157]. Непоодинокими є й шахрайські схеми з використанням додатків BlaBlaCar, Busfor [75] та інших аналогічних додатків.

Цікавим для розгляду є питання вчинення інформаційних правопорушень, таких як поширення недостовірної інформації за допомогою транспортних агрегаторів. До такої інформації можуть бути віднесені недостовірні відомості щодо особи водія або клієнта, а також деталі окремих перевезень, залишені в коментарях недобросовісними водіями або клієнтами транспортних агрегаторів. Крім того, недостовірна інформація, надана службі підтримки відповідного транспортного агрегатора може мати негативні наслідки для суб'єкта правовідносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів (блокування акаунта в системі транспортного агрегатора або можливості здійснення перевезень на певний час, списання додаткових коштів, понесення репутаційних витрат, деанонімізація споживача послуг необмеженому колу осіб тощо).

У вищеперерахованих випадках мова йде про притягнення осіб до юридичної відповідальності за вчинення інформаційних правопорушень. Як відзначається в літературі, особливістю інформаційних деліктів є те, що в інформаційному законодавстві відсутній чітко сформульований склад багатьох правопорушень, а також не виділено ознаки, за якими ті чи інші інформаційні правопорушення мають бути згруповані до однієї глави [135].

Серед інформаційних правопорушень, цікавих у межах даного дослідження, слід виділити розповсюдження недостовірної інформації. Так, Постановою Пленуму Верховного Суду України від 27 лютого 2009 року №1 «Про судову практику у справах про захист гідності та честі фізичної особи, а також ділової репутації фізичної та юридичної особи» роз'яснено, що праву особи на свободу думки і слова, на вільне вираження своїх поглядів і переконань відповідає обов'язок не поширювати про особу недостовірну інформацію та таку, що ганьбить її гідність, честь чи ділову репутацію [193].

У контексті даного дослідження недостовірною слід вважати інформацію, яка не відповідає дійсності або викладена неправдиво, тобто

містить відомості про події та явища, яких не існувало взагалі або які існували, але відомості про них не відповідають дійсності (неповні або перекручені).

Спростування недостовірної інформації, право на відповідь, заборона поширення інформації, якою порушуються особисті немайнові права тощо зазвичай називаються серед способів захисту особистого права на повагу до гідності та честі, права на недоторканність ділової репутації. Одночасно з цим, окреслені заходи можуть визнаватися заходами юридичної відповідальності щодо порушника, який здійснив розповсюдження недостовірної інформації.

Різницею права на спростування недостовірної інформації та права на відповідь полягає в тому, що при реалізації права на відповідь особа має право на висвітлення власної точки зору щодо поширеної інформації та обставин порушення особистого немайнового права без визнання її недостовірною, а також те, що недостовірну інформацію спростовує особа, яка її поширила, а відповідь дає особа, стосовно якої поширено інформацію [46].

Окремим питанням є можливість застосування законодавства щодо захисту прав споживачів при користуванні транспортними агрегаторами.

Закон України «Про захист прав споживачів» є основним документом, який регулює відносини між споживачами товарів (робіт, послуг) і виробниками, виконавцями, продавцями, а також встановлює права споживачів та визначає механізм реалізації державного захисту їх прав. Відповідно до ст. 1 даного Закону споживачем є громадянин, який придбав, замовляє або має намір придбати чи замовити товари (роботи, послуги) для власних побутових потреб [68].

Зазвичай сайти-агрегатори не визнають себе продавцями чи постачальниками послуг, а наголошують на своїй ролі інформаційних посередників, що передбачає уникнення відповідальності за якість товарів чи послуг, які споживач може отримати через відповідний агрегатор. Також

у судовій практиці агрегатори не визнавали суб'єктами відповідальності перед споживачами, оскільки закон не згадував їх явно щодо прав споживачів. Натомість правові відносини між споживачем та агрегатором розглядалися як договір про надання інформації. Таким чином, агрегатори не несли відповідальності за якість товарів чи послуг, а лише за інформацію, яку вони надають.

Аналогічний підхід підтверджувався й судовою практикою. Так, згідно матеріалів цивільної справи № 202/2387/18, що перебувала на розгляді Індустріального районного суду м. Дніпропетровська представник ТОВ «Уапром» (власник агрегатора товарів Prom.ua) у своїх поясненнях навів таку аргументацію та пояснив, що між ТОВ «Уапром» та відповідачем (продавець на сайті Prom.ua) було укладено договір про надання послуг на інтернет – сайті, предметом якого є надання послуг відповідачу щодо розміщення і обробки інформації, створення особистого сайту в мережі «Інтернет» на Порталі, а також розміщення реклами в мережі «Інтернет» у відповідності з обраним та оплаченим замовником платним пакетом послуг.

Представниками Prom.ua було пояснено, що відповідно до ст. 9 Закону України «Про електронну комерцію», ТОВ «Уапром» є постачальником послуг проміжного характеру в інформаційній сфері та не є стороною електронного правочину, не несе відповідальність за зміст переданої чи отриманої інформації та за шкоду, завдану внаслідок використання результатів таких послуг [208].

Таким чином, представник інтернет-майданчика звернувся до положень Закону України «Про електронну комерцію», яким було запроваджено термін «постачальник послуг проміжного характеру» серед яких виділяються оператори телекомунікацій, реєстратори, що присвоюють мережеві ідентифікатори та інші суб'єкти, що забезпечують передачу та зберігання інформації з використанням інформаційно-телекомунікаційних систем [183].

Відповідно до ч. 4 ст. 17 Закону постачальник послуг проміжного характеру несе відповідальність за зміст переданої та отриманої інформації та за шкоду, завдану внаслідок використання результатів таких послуг, за умови відсутності в його діях будь-якої з обставин, що звільняють його від відповідальності [183].

Проте, останнім часом європейські суди почали визнавати, що агрегатори можуть нести відповідальність перед споживачами за якість товарів чи послуг, якщо вони надають інформацію про продукти чи послуги на своїх платформах. Так, у 2011 р. Європейський суд справедливості (ЄСС) розглянув справу *L'Oréal v eBay* C-324/09, де позивач стверджував, що онлайн-майданчик, на якому користувачі пропонують для продажу товари, порушує права на торговельні марки, зокрема, шляхом продажу контрафактних товарів.

ЄСС у своєму рішенні визначив, що агрегатор не звільняється від відповідальності за порушення прав сторін договірних відносин, якщо він відігравав активну роль у вчиненні правопорушення (наприклад, здійснював просування пропозицій для продажу на веб-сайті або їх рекламування). У випадках, коли адміністратор інтернет-майданчика не відігравав активної ролі, але знав, що пропозиції є протиправними, і не вчинив жодних дій для їх видалення, «safe harbor» його також не захищає [93].

На фоні такої зміни підходу судової практики деякі європейські та вітчизняні агрегатори почали вказувати, що вони не є продавцями чи постачальниками на своїх інтернет-майданчиках з метою уникнути відповідальності за якість товарів чи послуг. Однак дане застереження не є панацеєю від цивільно-правової відповідальності: якщо агрегатор надає інформацію про товари або послуги на своїй платформі, він може нести відповідальність перед споживачем за якість цих товарів або послуг.

Відповідно до Закону України «Про захист прав споживачів» з метою задоволення своїх потреб споживач вступає у відносини з виробником, виконавцем або продавцем, якими можуть бути підприємство, установа,

організація або громадянин-підприємець, які виробляють товари для реалізації, виконують або надають послуги, реалізують товари за договором купівлі-продажу [68].

10 червня 2023 року законодавцем було схвалено проєкт закону «Про захист прав споживачів», розроблений на виконання пункту 124 Плану пріоритетних дій Уряду, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 24.03.2021 № 276-р, з метою наближення національного законодавства про захист прав споживачів до законодавства Європейського Союзу та гармонізації системи захисту прав споживачів в Україні з принципами, підходами та практиками ЄС» [63]. Законодавчі зміни у сфері захисту прав споживачів одночасно з цим зумовлені необхідністю актуалізувати й адаптувати застарілу редакцію закону до умов сьогодення, що, зокрема, характеризуються достатньо швидким і високим рівнем розвитку технологій, а також цифрової трансформації суспільних процесів [238].

Ст.2 нового Закону передбачено, що сфера дії даного Закону обмежується відносинами між споживачами та суб'єктами господарювання [186].

Таким чином, згідно законодавства, чинного і майбутнього, іншою стороною у відносинах, що регулюються законодавством про захист прав споживачів є суб'єкт господарювання. Однак у літературі вказується на свідому відмову від легалізації своєї підприємницької діяльності окремими користувачами агрегаторів [88].

Необхідно враховувати, що самі користувачі нерідко свідомо вступають у правовідносини з запропонованим агрегатором продавцем-фізичною особою, оскільки це передбачає зниження ціни, в тому числі за рахунок зменшення потенційних витрат контрагента на забезпечення прав споживача. Добровільне виведення своїх відносин з-під забезпечення захисту своїх прав споживача – явище не нове, і було описане ще Г. Гілмором у 1974 р. як одна з ознак такого явища, як «смерть договору» [7].

Відповідно, юридичний захист прав споживача в агрегаторних правовідносинах за згодою сторін договірних правовідносин сприймається як привілей, від якого сторони готові відмовитися повністю або частково за умови зменшення ціни або надання товару, який вони не можуть отримати іншим способом (наприклад, унікальні товари та послуги або оферти агрегаторів, які не мають конкуренції на ринку).

Цікавим є підхід, використаний у судовій практиці Франції. Так, у випадках шерингу автомобільної поїздки без посередника, правила захисту прав споживачів не застосовуються. Враховуючи, що водій і пасажир є фізичними особами, їх відносини регулюються нормами загального права, а отже, в разі затримки або скасування поїздки водій не зобов'язаний компенсувати своїм пасажиром. Однак у випадках, коли спільна поїздка була замовлена через агрегатор (веб-сайт або додаток), який зв'язує водія та пасажирів для отримання винагороди (комісії), законодавство у сфері захисту інформації та захисту споживачів застосовуються до таких відносин [18].

Отже, враховуючи комплексний характер сукупності правовідносин щодо здійснення перевезень з використанням транспортних агрегаторів, слід окреслити ширше коло фактичних підстав юридичної відповідальності у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів, ніж закладено в поняття «транспортних правопорушень».

3.2. Відповідальність за порушення договірних умов у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів

Цивільно-правова відповідальність у сфері транспортних відносин виступає однією з категорій юридичної відповідальності сторін відносин перевезення, що виникає в процесі надання послуг перевезення, і є обов'язком порушника цивільних прав зазнавати небажаних майнових наслідків у вигляді позбавлення цивільних прав або покладання інших цивільно-правових обов'язків на користь особи, права якої порушено.

У. Гришко вказує на той факт, що «перша й основна характеристика цивільно-правової відповідальності вказує на те, що з урахуванням статей 920 і 926 Цивільного кодексу України ця відповідальність може бути договірною та позадоговірною; обмеженою та повною (у випадку, передбаченому ст. 928 ЦК України)» [62, с.5].

Під договірною відповідальністю зазвичай розуміють вид відповідальності, що настає у випадках невиконання або неналежного виконання зобов'язання за договором (сплата перевізником пасажирові штрафу за затримку у відправленні транспортного засобу або запізнення у прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення – ч. 1 ст. 922 ЦК України [270]).

Якщо ж сторонами договірних відносин у сфері перевезення порушено зобов'язання, що виникло не з договору, а з інших підстав, виникає позадоговірна (недоговірна) відповідальність. Наприклад, фізична або юридична особа, яка завдала шкоди каліцтвом або іншим ушкодженням здоров'я фізичній особі, зобов'язана відшкодувати потерпілому заробіток (дохід), втрачений ним унаслідок втрати чи зменшення професійної або загальної працездатності, а також відшкодувати додаткові витрати згідно зі ст. 1195 ЦК. Відповідальність тут настає за порушення обов'язку, встановленого не договором, а законом [62, с.5].

Ст. 610 ЦК України передбачено, що неналежне виконання – це невиконання або виконання з порушенням умов, визначених змістом зобов'язання [270].

У випадках невиконання або неналежного виконання стороною договору перевезення умов останнього вона підлягає цивільно-правовій відповідальності. За загальним правилом порушник має компенсувати всю завдану шкоду. Це впливає з принципу повної відповідальності. Відповідно до ч.3 ст. 22 ЦК України збитки відшкодовуються в повному обсязі, якщо договором або законом не передбачено відшкодування в меншому або більшому розмірі. Повна відповідальність проявляється і в

компенсації моральної шкоди (ст. 23 ЦК України). Повна відповідальність при порушенні договірних зобов'язань включає також сплату неустойки у випадках, якщо така міра відповідальності за порушення зобов'язання встановлена договором або актом цивільного законодавства (ст. 624 ЦК України) [270].

Ст. 920 ЦК України вказує на те, що в разі порушення зобов'язань, передбачених договором перевезення, сторони несуть відповідальність, яку визначено за їх домовленістю, якщо інше не встановлено ЦК України, іншими законами або транспортними кодексами [270]. Відповідальність сторін за договором перевезення – це різновид загальної цивільно-правової відповідальності з особливостями, властивими цьому договору.

У цивілістиці виділяють такі умови настання цивільно-правової відповідальності за порушення умов договору перевезення:

- протиправна поведінка сторін договору перевезення;
- настання шкідливого наслідку (збитку чи шкоди) для сторони договору перевезення;
- наявність причинно-наслідкового зв'язку між порушенням зобов'язання однією стороною та настанням збитку для іншої;
- наявність вини в порушенні взятого за договором зобов'язання [84; 215, с.153].

У межах даного дослідження окремо слід говорити про цивільно-правову відповідальність перевізника, пасажирів (або власника вантажу) та транспортного агрегатора.

У випадках порушення зобов'язань, що впливають з договору перевезення пасажирів, багажу або вантажу, сторони такого договору несуть відповідальність, встановлену за домовленістю між ними, якщо інше не передбачено законодавством. ЦК України визначає лише загальні умови відповідальності перевізника, пасажирів, вантажовідправника і вантажоодержувача за порушення зобов'язань, що впливають з договору перевезення пасажирів, багажу або вантажу. Детальніше питання

відповідальності регулюються спеціальним законодавством (транспортними кодексами та статутами).

Аналіз відповідного законодавства щодо регулювання договору перевезення пасажирів, багажу та вантажу різними видами транспорту зумовлює висновок, що перевізниками (суб'єктами надання транспортних послуг) виступають юридичні чи фізичні особи-підприємці, основним видом діяльності яких є здійснення перевезень пасажирів, багажу або вантажу з обов'язковим дотриманням вимог ліцензування [60, с.14].

Слід відзначити, що питання відповідальності перевізника неодноразово досліджувалися в літературі. Так, У.Гришко приходить до висновку, що цивільно-правова відповідальність перевізника «за шкоду, завдану споживачу транспортних послуг, має свої особливості, які проявляються в тому, що наявні різноманітні види даної відповідальності; її виникнення пов'язане з обов'язковими підставами (протиправна поведінка, шкода, вина та причинний зв'язок), і тільки в чітко визначених законом випадках може виникати за відсутності вини; обмежений характер такої відповідальності; її наслідок – застосування до перевізника санкцій майнового характеру» [62, с.8]. Виходячи з такого підходу, цивільно-правову відповідальність перевізника за порушення договірних зобов'язань при перевезеннях пасажирів, багажу або вантажу слід визначити як негативний наслідок, який проявляється через передбачені законодавством санкції за правопорушення у формі відшкодування моральної та (або) матеріальної шкоди чи сплати неустойки з метою відновлення правового становища пасажирів, яке існувало до порушення.

Згідно з чинним цивільним законодавством відповідальність перевізника настає у разі:

- ненадання транспортного засобу для перевезення вантажу;
- подачі під навантаження непридатного транспортного засобу тощо;
- порушення строку перевезення пасажирів та багажу, прострочення доставки вантажу;

- втрати, нестачі, пошкодження, псування вантажу (ст. ЦК України визначає, що «перевізник відповідає за збереження вантажу з моменту прийняття його до перевезення та до моменту видачі вантажу вантажоодержувачу. Перевізник звільняється від відповідальності в тому разі, якщо він доведе, що втрата, нестача, псування або пошкодження вантажу сталися не з його вини. Пошкодженням вантажу не з вини перевізника вважаються випадки, коли перевізнику попередньо не повідомили про особливості перевезення певного виду вантажу (крихкий вантаж, вантаж, який має перевозитися в закритих контейнерах тощо)» [270]. Також перевізник звільняється від відповідальності, якщо товар неправильно запакував замовник чи вантажовідправник;
- у разі завдання пасажиру каліцтва чи іншого ушкодження здоров'я або настання смерті пасажирів.

У договірних правовідносинах перевезення пасажирів та багажу суб'єктами відповідальності є транспортні організації та перевізники безпосередньо в разі неналежного виконання зобов'язань, що впливають із договору. Так, ст. 13 Закону України «Про транспорт» закріплюється відповідальність транспортних підприємств як сторони договору перевезення. Положення Закону передбачають, що за невиконання (неналежне виконання) зобов'язань щодо перевезення пасажирів і багажу відповідальність підприємств транспорту визначається кодексами (статутами) окремих видів транспорту та іншими законодавчими актами. За шкоду, заподіяну внаслідок загибелі або ушкодження здоров'я пасажирів під час користування транспортом як джерелом підвищеної небезпеки, підприємства транспорту несуть відповідальність у порядку, встановленому чинним законодавством України, тобто на загальних умовах. Також перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування і пошкодження прийнятих для перевезення вантажу та багажу в розмірі фактичної шкоди,

якщо він не доведе, що втрата, нестача, псування або пошкодження сталися не з його вини [196].

У літературі відзначається, що відповідальність перевізника за договорами перевезення вантажу завжди є обмеженою, оскільки відшкодуванню підлягають лише фактично заподіяні збитки. Так, «на залізничному транспорті перевізник несе відповідальність за втрату чи недостачу вантажу лише в розмірі дійсної вартості втраченого вантажу чи його недостачі; за втрату вантажу, який здано до перевезення з оголошеною вартістю, – у розмірі оголошеної вартості, а якщо перевізник доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну, – у розмірах дійсної вартості; за псування і пошкодження – у розмірах тієї суми, на яку було знижено його вартість. У будь-якому випадку сума збитків не може перевищувати вартості втраченого вантажу» [76].

За договором перевезення пасажирів цивільно-правова відповідальність перевізника набуває форми відшкодування майнової або немайнової шкоди.

Найчастіше моральна (немайнова) шкода відшкодовується у грошовому еквіваленті, однак можливим також є відшкодування такої шкоди майном або в інший законний спосіб. Розмір відшкодування визначається в судовому порядку з урахуванням характеру правопорушення та ступеня завданої шкоди.

Перевезення пасажирів є тією сферою відносин, де неналежне виконання умов договору перевезення може вчиняти шкоду життю та здоров'ю пасажирів. Дана шкода не може бути відшкодована в натурі та оцінена в грошовому еквіваленті. У таких випадках відшкодуванню підлягає не сама шкода, а майнові втрати, яких зазнала сторона договору (пасажир) внаслідок завдання цієї шкоди. До таких втрат ЦК України відносить заробіток (дохід), втрачений потерпілим внаслідок втрати чи зменшення професійної або загальної працездатності, витрати, зумовлені необхідністю посиленого харчування, санаторно-курортного лікування,

придбання ліків, протезування, стороннього догляду (ч. 1 ст. 1195 ЦК), а також витрати на поховання (ст. 1201 ЦК) та інші витрати [270].

Підставою для притягнення до відповідальності за порушення договірних зобов'язань є наявність правопорушення, зокрема збитків, в результаті протиправної поведінки, існування причинного зв'язку між протиправною поведінкою та збитками, а також визначення вини у сторін. Перевізник несе відповідальність за незбереження вантажу, якщо пред'явник претензії доведе, що втрата, недостача, псування або пошкодження вантажу сталися внаслідок вини перевізника. Отже, обов'язок доведення вини лежить на пред'явникові претензії.

Однак, що є важливим, сторони договору перевезення не в праві своєю угодою змінювати встановлену законодавством цивільно-правову відповідальність. Також важливим моментом, про який слід згадати, є те, що відповідальність за порушення диференціюється залежно від договорів та об'єктів перевезення.

Законодавством України встановлюються випадки, завдяки яким сторона, що надає послуги згідно договору перевезення (перевізник) звільняється від відповідальності. До таких причин здебільшого належать ті, які не були відомі перевізнику (здача вантажу без вказівки про його особливі властивості й необхідність дотримання особливих умов для транспортування чи збереження), або коли недостача, втрата, пошкодження або псування відбулося через причини, що були невідконтрольними для перевізника (природні катаклізми).

Дослідниками проблем відповідальності перевізника також наводяться випадки, в яких перевізник не несе відповідальності за погіршення стану здоров'я пасажирів. Це може бути в тому разі, коли фізичне пошкодження спричинене тільки незадовільним станом здоров'я конкретного пасажирів [84].

Сторонам при укладанні договору перевезення потрібно звертати увагу на форс-мажорні обставини та вносити його в договір окремим

пунктом. Даний факт допоможе розібратись із відповідальністю в разі настання непередбачених обставин.

Таким чином можна зробити висновок, що відповідальність сторін за зобов'язаннями, що виникають із договору перевезення, а також звільнення від неї, настає у вичерпних і передбачених законодавством випадках.

Однак у сучасних умовах окремо слід зосередити увагу на можливості притягнення до цивільно-правової відповідальності перевізника в умовах шерінгу поїздки.

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» [227]. Одеський агрегатор «Бонд» також організував у застосунку можливість обрати клас авто «Волонтер» або «Волонтер вантажний» [154]. Долучився до вкрай важливого процесу організації волонтерських перевезень також і сервіс пошуку попутників BlaBlaCar [66]. 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 невирішеним залишається питання врегулювання даних відносин між перевізником та пасажиром, особливо з огляду на непоодинокі факти обману, шахрайства [39] та скоєння псевдоводіями-волонтерами інших дій, спрямованих на порушення цивільних прав пасажирів.

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 загальних 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 встановлені 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 [132].

Отже, 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

висловлюється думка, 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 відшкодовувати збитки, завдані невиконанням договору [222, 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 пасажиріві в 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.

Одночасно окремо необхідно зосередити увагу на юридичній відповідальності інших сторін договору перевезення. Факторами, що зумовлюють особливості юридичної відповідальності іншої сторони договору – пасажирів, власників вантажу – у випадках використання транспортних агрегаторів як засобу укладання договору перевезення є відсутність прямої комунікації між перевізником і пасажиром або власником вантажу у процесі укладення договору перевезення, відносна анонімність сторін при використанні мобільних додатків та відповідних електронних платформ, а також відносна неузгодженість умов договору у випадках укладання такого договору на умовах типового договору транспортного агрегатора шляхом погодження з умовами договору при натисканні конкретної кнопки або використанні певного функціоналу додатку.

Відповідно до законодавства відправник вантажу несе відповідальність за:

- незабезпечення завантаження маршруту;
- невикористання наданого транспортного засобу;
- несвоєчасне пред'явлення вантажу;

- затримку завантажувальних робіт, що проводяться засобами відправника;
- пред'явлення вантажу, який заборонено до перевезень або який потребує під час перевезення особливих заходів безпеки, з неправильним зазначенням його найменування або властивостей;
- неправильне зазначення в масі, кількості місць вантажу, його назви, коду та адреси одержувача тощо.

На одержувача ж багажу, у свою чергу, покладається відповідальність за:

- здавання після вивантаження неочищеного рухомого складу або контейнерів;
- пошкодження і втрату вагонів, контейнерів, перевізних пристосувань (піддонів, строп тощо), що належать перевізнику;
- затримку у прийманні вантажу, здійсненні розвантажувальних робіт тощо [76].

Як зазначає І.Приленський, ще «не повністю вирішеним є питання відповідальності пасажирів за порушення правил перевезення. Відсутність у пасажирів посадкового квитка робить неможливим укладання договору між ним і перевізником. Але в Україні на автобусних рейсах поширена практика перевезення пасажирів без квитка чи іншого документа, що підтверджує право на поїздку. У таких випадках, на думку дослідника, виникає спірне питання про відповідальність перевізника, якщо пасажиру буде завдано моральну чи матеріальну шкоду, оскільки договір не є укладеним» [179, с.50]. Одночасно з цим актуалізується питання притягнення до цивільно-правової відповідальності пасажирів, який за допомогою додатку здійснив бронювання поїздки, але не перейшов до укладання договору перевезення.

У свою чергу, П. Заставний приходить до висновку, що чинне цивільне законодавство не містить конкретних положень, в яких закріплюються межі цивільно-правової відповідальності пасажирів за порушення правил перевезення [84].

Ст. 920 ЦК України закріплено, що сторони несуть відповідальність, встановлену за домовленістю сторін у разі порушення зобов'язань, що випливають із договору перевезення [270], що свідчить про необхідність визначення підстав та меж відповідальності пасажирів за порушення правил перевезення в договорі перевезення. У випадку ж транспортних агрегаторів, умови відповідальності пасажирів повинні бути зазначені в користувацькій угоді з сайтом-агрегатором.

Також слід порушувати питання відповідальності посередника – транспортного агрегатора. Обсяг та межі цивільно-правової відповідальності транспортного агрегатора перш за все зумовлені умовами договору між агрегатором та перевізником, агрегатором та замовником послуги. Так, наприклад, компанія Uber у своїй ліцензійній угоді пропонує розуміти під послугами, що надаються користувачам, надання доступу до технологічної платформи, яка дає змогу користувачам мобільних додатків Uber або веб-сайтів Uber, передбачених умовами надаваних послуг, організовувати й планувати перевезення та/або надання логістичних послуг за участі незалежних сторонніх постачальників таких послуг або придбання чи замовлення товарів, зокрема незалежних сторонніх транспортних компаній, незалежних постачальників логістичних послуг або постачальниками товарів чи ресторанами, відповідно до угоди з Uber, або її афілійованими особами [19].

Транспортні агрегатори, які виключно надають інформаційні послуги, за загальним правилом не несуть відповідальності перед клієнтами за якість та умови надання самих товарів та послуг, які пропонуються на їх платформі [38].

Так, відповідно до Умов користування Платформою BlaBlaCar, компанія BlaBlaCar не є стороною будь-яких угод, домовленостей і договірних відносин, які можуть виникати між Учасниками Платформи. Розділ 12 Умов користування Платформою, що має назву «Роль BlaBlaCar» передбачає, що *«компанія BlaBlaCar не є організатором угоди,*

посередником, агентом або представником будь-якого Учасника або Організації-перевізника щодо пропонованої / угоди, що укладається на Платформі. Все що здійснюється завдяки розміщенню Оголошення на Платформі угоди укладаються і виконуються без прямої або непрямої участі компанії BlaBlaCar» [252]. У той же час наступний текст розділу передбачає, що «діючи як посередник BlaBlaCar не може бути притягненим до відповідальності за дійсне настання Поїздки, і, зокрема, за помилкову інформацію, надану Водієм у його Оголошенні чи будь-якими іншими способами щодо Поїздки та її умов; скасування чи зміну Поїздки Учасником; несплату Внеску на покриття витрат Пасажиром в контексті Поїздки без Бронювання; поведінку його Учасників під час, перед та після Поїздки» [252].

Таким чином констатуємо, що попри визначення власного статусу як мережевої онлайн-платформи для створення і розміщення оголошень про поїздки з метою спільного використання транспортного засобу та невизнання себе стороною жодної угоди, укладеної між користувачами платформи з метою розподілення витрат, пов'язаних з поїздкою, або будь-якої угоди між пасажиром та організацією-перевізником з приводу надання послуг з перевезення, правовий статус транспортного агрегатора передбачає надання посередницьких функцій. Крім того, п. 5.1.2 Умов користування передбачено, що BlaBlaCar може стягувати сервісний збір з пасажирів за бронювання спільних поїздок («Сервісний збір за спільну поїздку»), який розраховується на основі внеску на покриття витрат. Сервісний збір за спільну поїздку стягується BlaBlaCar на свій розсуд за відповідні місця, які є предметом бронювання пасажирів, що по суті є оплатою не за інформаційні послуги транспортного агрегатора, а за конкретне попереднє замовлення поїздки.

Слід також зазначити, що окрім інформаційних та консультаційних послуг транспортний агрегатор може забезпечувати комунікацію між користувачами платформи за допомогою власного комунікаційного

інструмента, запобігаючи зайвого поширення персональних або контактних даних користувачів. Одночасно з цим агрегатор може брати на себе додаткові зобов'язання з перевірки та підтвердження відомостей про суб'єкта перевезення, збереження даних звітів про перевезення, відгуків про діяльність транспортної компанії тощо.

Отже, межі цивільної відповідальності транспортного агрегатора залежать від того, чи є він посередником, надає інформаційні послуги або є безпосереднім виконавцем за договором перевезення. Крім того, правовий статус та межі можливої відповідальності залежать від специфіки правового регулювання конкретної сфери перевезень, у межах якої здійснює свою діяльність агрегатор.

Недостатня визначеність характеристик безоплатного договору перевезення та відсутність зустрічного зобов'язання з боку пасажирів не виключають випадків відшкодування шкоди, завданої пасажирові в 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.

Окремо слід відзначити про важливість дотримання вимог щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності водіїв транспортних засобів при здійсненні діяльності щодо перевезення вантажів, пасажирів та багажу з використанням транспортних агрегаторів. Важливим у даному випадку є контроль транспортних агрегаторів за дотриманням вимог законодавства водіями-партнерами. Так, агрегатор таксі Uber серед вимог до водіїв, які планують працювати із сервісом, передбачає наявність договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів [83]. Аналогічні вимоги передбачені й іншими аналогічними сервісами. Отже, попри відсутність законодавчого регулювання даного питання, транспортні агрегатори самотійно намагаються вимушувати водіїв-партнерів дотримуватися вимог

чинного законодавства щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності водіїв транспортних засобів.

Отже, у договорі перевезення пасажирів, багажу або вантажу з використанням транспортних агрегаторів сторонам надається можливість самостійно визначити в договорі підстави та межі відповідальності за порушення зобов'язань, якщо це не суперечить чинному законодавству. Таке право закріплено у ст. 920 ЦК України, де вказано, що в разі порушення зобов'язань, передбачених договором перевезення, сторони несуть відповідальність, визначену в договорі, якщо інше не встановлено Цивільним кодексом України, іншими законами або транспортними кодексами [270]. Поряд з цим, умовами самого агрегатора може передбачатися відповідальність за порушення умов користувацької угоди або правил перевезення, встановлених агрегатором.

3.3. Відповідальність суб'єктів правовідносин у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів за порушення вимог щодо захисту персональних даних

Одним з найбільш проблемних питань правового регулювання в еру розвитку інформаційних технологій залишається питання захисту персональних даних у процесі виникнення, зміни та припинення певних суспільних відносин [161]. Сфера суспільних відносин, що виникають щодо перевезення з використанням будь-яких транспортних агрегаторів не є виключенням, адже для ефективного здійснення своєї діяльності транспортні агрегатори вимушені ідентифікувати як клієнтів, так і водіїв-перевізників, а отже, вдаються до збору персональних даних, їх обробки та зберігання.

Згідно положень чинного Закону України «Про захист персональних даних», персональними даними визнаються відомості чи сукупність відомостей про фізичну особу, яка ідентифікована або може бути конкретно

ідентифікована. Під суб'єктом же персональних даних слід розуміти фізичну особу, персональні дані якої обробляються [185].

Виникнення юридичної категорії захисту персональних даних зобов'язане поширенню технічних засобів захисту інформації. Д. Гета відзначає, що в юридичному сенсі, захист необхідний не стільки даним як інформації, скільки правам осіб, пов'язаним з персоніфікованою інформацією, а також легітимним інтересам суспільства, адже убезпеченість персональних даних у будь-яких правовідносинах є найважливішою гарантією захисту права особи на недоторканність особистого життя [52, с.71].

Так, чинним законодавством передбачено комплекс правових заходів, метою яких є забезпечення прав осіб щодо їх персональних даних. Дані права загалом можна віднести до цивільних за своєю природою, адже суміжними з правом на невтручання в особисте життя у зв'язку з обробкою персональних даних. Відповідно до чинного законодавства суб'єкт персональних даних має право:

- знати про джерела збирання, місцезнаходження своїх персональних даних, мету їх обробки, місцезнаходження або місце проживання (перебування) володільця чи розпорядника персональних даних або дати відповідне доручення щодо отримання цієї інформації уповноваженим ним особам, крім випадків, встановлених законом;

- отримувати інформацію про умови надання доступу до персональних даних, зокрема інформацію про третіх осіб, яким передаються його персональні дані;

- на доступ до своїх персональних даних;

- отримувати не пізніше як за тридцять календарних днів з дня надходження запиту, крім випадків, передбачених законом, відповідь про те, чи обробляються його персональні дані, а також отримувати зміст таких персональних даних;

- пред'являти вмотивовану вимогу володільцю персональних даних із запереченням проти обробки своїх персональних даних;
- пред'являти вмотивовану вимогу щодо зміни або знищення своїх персональних даних будь-яким володільцем і розпорядником персональних даних, якщо ці дані обробляються незаконно чи є недостовірними;
- на захист своїх персональних даних від незаконної обробки та випадкової втрати, знищення, пошкодження у зв'язку з умисним приховуванням, ненаданням чи несвоєчасним їх наданням, а також на захист від надання відомостей, що є недостовірними чи ганьблять честь, гідність та ділову репутацію фізичної особи;
- звертатися із скаргами на обробку своїх персональних даних до Уповноваженого або до суду;
- застосовувати засоби правового захисту в разі порушення законодавства про захист персональних даних;
- вносити застереження стосовно обмеження права на обробку своїх персональних даних під час надання згоди;
- відкликати згоду на обробку персональних даних;
- знати механізм автоматичної обробки персональних даних;
- на захист від автоматизованого рішення, яке має для нього правові наслідки [161].

Визначення специфіки юридичної відповідальності за порушення вимог щодо захисту персональних даних у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів пов'язане з коректним визначенням меж захисту персональних даних. Окрім захисту щодо персональних даних, також використовуються суміжні категорії «охорони» та «забезпечення», однак, як відзначає І. Лагутіна, попри часте вживання даних категорій як тотожних, законодавець наділяє їх різним змістовним навантаженням [125, с. 13]. До висновку про неоднозначність розуміння категорії «захист» у контексті захисту персональних даних приходять також і А. Петрицький [163, с. 40].

Серед визначень захисту персональних даних, що найчастіше використовуються в літературі, виділимо такі:

- комплекс заходів, спрямованих на виявлення та припинення правопорушень щодо порушення вимог захисту персональних даних, притягнення винних до відповідальності, визнання порушених прав і відновлення правовідносин;

- комплекс заходів реагування на факти їх порушення та оспорювання. Тобто вчені розглядають категорію «захист» суто в аспекті реагування на фактичні загрози неправомірного оброблення персональних даних. За таким тлумаченням механізм захисту персональних даних активується тільки у випадку фактичного посягання на їхню цілісність і безпеку;

- інтегральний комплекс профілактичних, юрисдикційних і правовідновлюючих заходів, покликаних забезпечити стабільне функціонування сфери правовідносин [35];

- врегульована нормами права система засобів, які забезпечують конфіденційність інформації про особу, недопущення її несанкціонованого використання, а також дотримання порядку її збирання, обробки, зберігання, використання та знищення [122, с.55].

Д.Гета робить слушний висновок, що у вузькому розумінні захист персональних даних являє собою діяльність з протидії фактів негативного впливу і недопущення (мінімізації) шкідливих наслідків такого впливу, а в широкому сенсі роль захисту персональних даних поширюється й на створення правових, організаційних і технічних умов гарантування конфіденційності приватного життя людини [52, с.72].

О. Радкевич у своєму дослідженні приходить до висновку щодо недостатнього рівня наукового осягання питань цивільно-правової відповідальності за незаконні дії з персональними даними. На думку вченого, витоки цієї проблеми пов'язані зі значним укоріненням радянської ідеології, яка ставила суспільні інтереси вище за інтереси окремої людини,

через що склалася ситуація, коли широкого розвитку набули явища нехтування охороною й захистом особистого життя, маніпулювання персональними даними з незаконною метою [205, с.168]. Автор також висловлює тезу щодо необхідності створення та розробки інституту цивільно-правової відповідальності за незаконні дії з персональною інформацією як у матеріальному, так й електронному вияві.

Важливість дослідження даного питання підтверджується також непоодинокими випадками витоку персональних даних клієнтів транспортних агрегаторів (наприклад, у 2016 році хакери викрали персональні дані 57 мільйонів користувачів Uber та 7 мільйонів водіїв [43], а сам агрегатор намагався приховати та домовитися з хакерами, що теж стало порушенням за законодавством США). Враховуючи реєстрацію юридичних осіб таких гігантів ринку перевезень як Uber, Bolt за межами юрисдикції нашої держави, особливої уваги потребує дотримання зарубіжними сервісами чинного вітчизняного законодавства у сфері захисту персональних даних.

Перш за все, необхідно з'ясувати, які дані і з якою метою збирають транспортні агрегатори. Так, відповідно до політики конфіденційності сервісу Uber, за допомогою додатку та сайту збираються такі дані:

- відомості про профіль користувача (ім'я, електронна адреса, номер телефону, ім'я та пароль для входу в обліковий запис, адреса, фотографія профілю, платіжні або банківські відомості (зокрема, відповідна інформація про підтвердження оплати), документи державного зразка, що посвідчують особу, зокрема ті, що містять номер водійського посвідчення, дату народження, дані про стать і фотографію, відомості про транспортний засіб або страхування водіїв і кур'єрів, контактну інформацію для екстрених випадків, налаштування користувача, відомості про стан здоров'я або про можливість надавати послуги за допомогою додатків Uber;

- відомості про перевірку особистих даних (інформація, надана водієм або кур'єром під час подання заявки на співпрацю, як-от стаж

водіння або довідка про несудимість (якщо це дозволено законом), статус водійського посвідчення/ліцензії, відомі псевдоніми та попередні адреси, а також право на працевлаштування;

- фотографії, що підтверджують особу (фотографії користувачів (наприклад, селфі) і/або фотографії посвідчень особи державного зразка (наприклад, водійського посвідчення або паспорта);

- демографічні дані (інформація про користувачів, тобто такі дані як дата народження, вік, стать або рід діяльності);

- користувацькі матеріали (дані, надані користувачами, коли вони звертаються до служби підтримки Uber: фотографії або аудіо – чи відеозаписи, а також метадані, надані користувачами під час звернення до служби підтримки);

- відомості про поїздки (інформація про маршрут подорожей, зокрема час і дати майбутніх рейсів, відомості щодо проживання або бронювання орендованих автомобілів);

- дані про місцезнаходження водіїв і кур'єрів;

- дані про місцезнаходження клієнтів і отримувачів замовлень;

- інформація про транзакції (дані про тип замовлених або наданих послуг; відомості про поїздки або замовлення (дата й час, адреси посадки та висадки, відстань поїздки й замовлені страви); а також відомості про платіжні транзакції (наприклад, назву й розташування ресторану чи магазину, стягнуту суму та спосіб оплати). Ми також асоціюємо ім'я користувача з іменем будь-якої особи, яка використовує його промокод;

- дані про взаємодію користувачів із сервісами Uber (дані про дату й час використання сервісів, функції додатка або переглянуті сторінки, тип браузера, завершення роботи додатка з помилкою та іншу діяльність систем);

- дані про пристрої, використані для доступу до сервісів Uber (модель обладнання, IP-адреса чи інші унікальні ідентифікатори пристрою, операційні системи та версії, програмне забезпечення, мовні налаштування,

рекламні ідентифікатори, відомості про переміщення пристрою та дані мобільної мережі);

- дані про комунікацію (дата й час, а також вміст текстових повідомлень і сповіщень у додатку, записи телефонних розмов);

- дані з інших джерел (дані користувачів, які беруть участь у програмах рекомендацій; дані власників облікових записів Uber, які замовляють послуги для або від імені інших користувачів (наприклад, друзів або членів сім'ї) або які дозволяють іншим користувачам замовляти чи отримувати послуги через облікові записи їхніх компаній; надані користувачами або іншими особами дані через скарги або суперечки; дані від ділових партнерів Uber, за допомогою яких користувачі створюють або входять в облікові записи Uber, наприклад постачальників платіжних послуг, соціальних мереж, додатків або сайтів, які використовують API Uber або API яких використовує Uber; дані від ділових партнерів Uber, пов'язані з дебетовими або кредитними картками, виданими фінансовими установами спільно з Uber, у межах, визначених правилами та умовами для картки; дані від постачальників послуг, які допомагають нам перевіряти особу користувачів, особисті дані та право на роботу або які перевіряють користувачів у зв'язку із санкціями, відмиванням грошей або вимогами клієнта; дані від постачальників послуг страхування, оренди транспортних засобів або фінансових послуг для водіїв і/або кур'єрів; дані від компаній-партнерів із перевезень для водіїв або кур'єрів, які використовують наші сервіси за допомогою облікового запису, пов'язаного з такою компанією); дані з публічних джерел; дані від постачальників маркетингових послуг або торговельних посередників, які Uber використовує для маркетингу або досліджень; дані від правоохоронних органів, органів охорони здоров'я та інших державних органів [167].

У свою чергу, конкурентний агрегатор таксі Bolt повідомляє про збір таких даних своїх клієнтів:

- контактна інформація (ім'я, номер телефону та адреса електронної пошти, домашня адреса);
- інформація про профіль (зображення профілю, збережені адреси, мова і налаштування спілкування, дані водійського посвідчення);
- геолокація (місце, звідки потрібно здійснити поїздку, кінцевий пункт призначення);
- платіжна інформація (списана сума і використана платіжна карта);
- записи спілкування з агентами з обслуговування клієнтів і переписки в чаті в додатку;
- обмежені ідентифікаційні дані пристрою (IP-адреса, на якому встановлено додаток Bolt);
- дані про використання транспортних послуг (дані про статус, час поїздки і дані по поведінку клієнта за оцінкою водіїв);
- дані, що відносяться до спілкування за допомогою миттєвих повідомлень безпосередньо в додатку Bolt (дата й час спілкування та його зміст) [166].

Відповідно до Положення про обробку та захист персональних даних вітчизняного оператора таксі Uklon через веб-сайт «Uklon», додаток для мобільного пристрою «Uklon» для iOS та Android, а також через інші джерела відбувається збір таких персональних даних як ім'я, електронна адреса, номер телефону, місто, вказані при заповненні реєстраційної форми на Веб-сайті чи в Мобільному додатку або при заповненні профілю клієнта. Крім того, в автоматичному режимі обробляються такі дані як IP-адреса, дата і час використання клієнтом відповідних послуг; інформація про апаратне і програмне забезпечення, а також інтернет-браузер, який використовує клієнт; інформація про операційну систему комп'ютера чи мобільного пристрою (наприклад, версії додатків та налаштування мови). Також за допомогою мобільного додатку можуть збиратися дані, що ідентифікують відповідний мобільний пристрій, його налаштування і характеристики, дані місця розташування, збої в роботі програми, інші

системні операції та Ваші рекламні ідентифікатори. Мобільні додатки також можуть отримувати доступ до різноманітних служб та даних мобільного пристрою клієнта, зокрема, але не обмежуючись: до телефонної книги (контакти), місцезнаходження та зовнішніх пристроїв зберігання даних (карти пам'яті) (але лише у випадку надання згоди) [168].

Слушним є зауваження щодо об'єму даних, які визначаються як персональні дані. Так, О. Дяковський вважає, що в основу визначення поняття «персональних даних» покладається принцип ідентифікації (ототожнення) даних, тобто той факт, що за такими даними можна встановити особу. Однак даний підхід є занадто широким, що суттєво ускладнює вирішення проблеми, які саме дані про фізичну особу є персональними даними та підлягають використанню тільки за згодою суб'єкта персональних даних, а які можна використовувати і без такої згоди в цілому [78].

Слід відзначити, що користувацькими угодами та політикою конфіденційності досліджуваних транспортних агрегаторів не вказується вичерпний перелік персональних даних, які збираються, що свідчить про можливість розширення кількісно-якісних характеристик відповідної інформації про особу та потенційне порушення умови згоди на збирання та обробку персональних даних, адже особа може не розуміти, які саме дані про нею збираються і на збір яких даних вона дає згоду. Крім того, відповідно до ч.3 ст.6 Закону України «Про захист персональних даних» склад та зміст персональних даних, які збираються, мають бути відповідними, адекватними та ненадмірними стосовно визначеної мети їх обробки [185]. Дане правило може порушувати або нівелювати можливість захисту відповідного права суб'єкта у випадку недонесення обсягу персональних даних, що збираються за допомогою програмного забезпечення транспортного агрегатора.

Крім того, відповідно до користувацьких угод транспортних агрегаторів можуть передаватися, а отже збиратися та оброблятися

персональні дані інших осіб у випадках замовлення послуг перевезення для третіх осіб, або при замовленні послуги доставки. Однак оператори інформаційної системи зазвичай попереджають про необхідність отримання згоди третіх осіб – суб'єктів персональних даних та щодо добросовісності використання таких даних транспортними агрегаторами [168].

Крім того, як бачимо агрегатор таксі Uber в угоді з користувачем своїх послуг вказує на те, що може збирати відомості про стан здоров'я клієнта, що прямо заборонено ч. 1 ст.7 Закону України «Про захист персональних даних» [185] за винятком випадків, в яких обробка персональних даних здійснюється за умови надання суб'єктом персональних даних однозначної згоди на обробку таких даних або необхідна для здійснення прав та виконання обов'язків володільця у сфері трудових правовідносин відповідно до закону із забезпеченням відповідного захисту або необхідна для захисту життєво важливих інтересів суб'єкта персональних даних тощо. Питання отримання «однозначної згоди на обробку таких даних» у випадку мовчазної згоди при встановленні додатку та реєстрації в інформаційній системі транспортного агрегатора на жаль не має очевидного вирішення та потребує додаткового дослідження. Так, наприклад, інтернет-сервіс таксі Bolt на своєму офіційному сайті зазначає, що сервісом здійснюється обробка персональних даних клієнтів сервісу. Як зазначається в користувацькій угоді, коли особа встановлює додаток і реєструється в сервісі, вона погоджується з Правилами та умовами Bolt і дає свою згоду на збір та обробку власних персональних даних [165].

Важливим фактором законності збору персональних даних, як і обробки або розповсюдження, є згода суб'єкта персональних даних на такі дії. Під згодою зазвичай розуміють добровільне волевиявлення фізичної особи (за умови її поінформованості) щодо надання дозволу на обробку її персональних даних відповідно до сформульованої мети їх обробки, висловлене в письмовій формі або у формі, що дає змогу зробити висновок про надання такої згоди. У сфері електронної комерції (до якої загалом

можна віднести й сферу перевезень з використанням транспортних агрегаторів) згода може бути надана під час реєстрації в інформаційно-комунікаційній системі суб'єкта електронної комерції у спосіб проставлення відповідної відмітки [292].

Враховуючи викладене, згода на обробку персональних даних має відповідати таким вимогам:

- добровільність (відсутність прямого або опосередкованого примусу при її наданні);
- поінформованість (отримання суб'єктом достовірної інформації щодо того, ким та з якою метою будуть оброблятися його персональні дані, кому будуть передаватися, які саме дані, а також про права такої особи);
- дотримання форми надання згоди (умови згоди на обробку персональних даних можуть бути викладені у формі єдиного письмового документа, викладеного доступною для суб'єкта персональних даних мовою, що підписується ним особисто або його законним представником, у електронній формі проставивши відмітку про надання згоди, або усно);
- безумовність волевиявлення (згода не повинна викликати сумнівів в її однозначності і володілець повинен мати змогу підтвердити її наявність упродовж усього часу здійснення обробки персональних даних).

Як вже зазначалося, важливим принципом захисту персональних даних є пропорційність обсягу персональних даних суб'єкта меті обробки таких даних, тобто обробку повинні проходити лише ті дані, обробка яких необхідна для досягнення безпосередньої мети. Що ж до мети збору даних, то положеннями користувацьких угод транспортних агрегаторів зазвичай зазначаються такі цілі збору та обробки персональних даних:

- виконання умов договору про надання послуг з організації перевезення пасажирів; розміщення замовлень з метою передачі персональних даних партнерам транспортного агрегатора з метою виконання останніми відповідних замовлень; забезпечення роботи служби

підтримки клієнтів; забезпечення функціонування та керування обліковим записом (акаунтом) користувачами; забезпечення комунікації з клієнтами та водіями; виконання вимог закону (юридичні цілі) щодо обробки та передачі даних компетентним органам згідно чинного законодавства України [168];

- покращення функціоналу відповідного мобільного додатку; оптимізація маршрутів перевезення; розроблення та впровадження стандартів обслуговування [166];

- підвищення рівня безпеки та захисту наших користувачів і сервісів; надання підтримки користувачам; дослідження та розробки; можливість для користувачів спілкуватись одне з одним; маркетинг і реклама; надсилання користувачам інших повідомлень (не пов'язаних із рекламою); у зв'язку із судовим провадженням [167].

Відповідно до ст.6 Закону України «Про захист персональних даних» метою обробки персональних даних має бути сформульована в законах, інших нормативно-правових актах, положеннях, установчих чи інших документах, які регулюють діяльність володільця персональних даних, та відповідати законодавству про захист персональних даних. Відповідно до п.2 ч.1 відповідної статті обробка персональних даних здійснюється відкрито і прозоро із застосуванням засобів та у спосіб, що відповідають визначеним цілям такої обробки [185].

Збір та обробка персональних даних повинні здійснюватися для конкретних і законних цілей, визначених за згодою суб'єкта персональних даних, або у випадках, передбачених законами України, в порядку, встановленому законодавством. Згідно законодавства, незаконною є обробка даних про фізичну особу, які є конфіденційною інформацією, без її згоди, крім випадків, визначених законом, і лише в інтересах національної безпеки, економічного добробуту та прав людини.

Відповідно до ч.8. ст.6 Закону України «Про захист персональних даних» персональні дані можуть оброблятися у формі, що допускає ідентифікацію суб'єкта персональних даних, не довше, ніж це необхідно для

законних цілей, в яких вони збиралися або надалі оброблялися. Подальша обробка персональних даних в історичних, статистичних чи наукових цілях може здійснюватися за умови забезпечення їх належного захисту [185]. У даному контексті постає резонне питання щодо доцільності зберігання даних користувача інформаційної системи транспортного агрегатора після видалення облікового запису з будь-яких причин. Так, наприклад, користувацькою угодою сервісу Bolt передбачено, що у випадку видалення акаунта клієнтом «незважаючи на те, що ваші дані буде видалено, ми все ще зберігатимемо таку інформацію як рахунки-фактури та платіжну інформацію, щоб відповідати законодавству та відповідно до нашої Політики конфіденційності» [165].

Окремо необхідно дослідити питання визначення однозначності згоди фізичної особи на обробку власних персональних даних. Так, під згодою суб'єкта персональних даних слід розуміти добровільне волевиявлення фізичної особи (за умови її поінформованості) щодо надання дозволу на обробку її персональних даних відповідно до сформульованої мети їх обробки, висловлене в письмовій формі або у формі, що дає змогу зробити висновок про надання згоди. Як зазначають дослідники, у сфері віртуальних відносин згода суб'єкта персональних даних може надаватися під час реєстрації в інформаційно-телекомунікаційній системі шляхом проставлення відмітки про надання дозволу на обробку своїх персональних даних відповідно до сформульованої мети їх обробки [161].

Однак необхідно наголосити на тому, що згода під час реєстрації в інформаційно-телекомунікаційній системі шляхом проставлення відмітки про надання дозволу на обробку своїх персональних даних можлива лише за умови, що конкретна інформаційно-телекомунікаційна система не створює можливостей для обробки персональних даних до моменту проставлення відмітки. Дане питання є спірним щодо транспортних агрегаторів, адже ще на стадії завантаження додатку транспортного агрегатора відповідна інформаційно-телекомунікаційна система може отримувати доступ до

платіжної інформації своїх потенційних клієнтів, а отже, й до окремих даних суб'єктів персональних даних без їх згоди. Дане питання вирішується включенням відповідних положень до політики конфіденційності магазину додатків, з якого планується викачування відповідного програмного забезпечення додатку та наданням відповідної інформації при користуванні магазином додатків та встановленні відповідного додатку.

У контексті захисту персональних даних зазвичай йдеться про юридичну відповідальність в інформаційній сфері, підставами виникнення якої є вчинення «інформаційного правопорушення», яке являє собою окремий міжгалузевий вид правопорушення, що охоплює протиправні діяння, певним чином пов'язані з інформацією [91, с.52].

Вирішуючи питання щодо юридичної відповідальності транспортних агрегаторів за порушення вимог щодо захисту персональних даних, слід відзначити, що заходи такої юридичної відповідальності можуть бути різними. Так, законодавством передбачено кримінальну, адміністративну, цивільно-правову, дисциплінарну або іншу юридичну відповідальність за відповідні інформаційні правопорушення. Як відзначає В. Настюк, практичне застосування юридичної відповідальності в даній сфері «досить слабе, відсутні конкретні механізми застосування і дотримання законодавства на практиці, існують труднощі щодо накладення стягнень за його порушення, відсутня систематизація дій правоохоронних органів щодо здійснення своїх обов'язків і прав в інформаційній сфері» [148].

У контексті даного дослідження найбільш актуальним є дослідження саме цивільно-правової відповідальності порушників у сфері захисту персональних даних. Враховуючи найбільше значення саме компенсаційної функції юридичної відповідальності для власника персональних даних, слід приділити окрему увагу саме цьому виду юридичної відповідальності.

Як відзначає О. Тихомиров, цивільному праву не притаманна «жорстка» конструкція юридичної відповідальності як основного охоронного засобу, адже цивільно-правова відповідальність є важливим, але

не єдиним інструментом цивільного права, що забезпечує охорону приватних правовідносин (належне здійснення суб'єктивних цивільних прав та виконання цивільних обов'язків, а в разі завдання шкоди – максимально ефективне відновлення становища особи, права якої порушено). Саме через це цивільно-правова відповідальність завжди розглядається вченими у взаємозв'язку і співвідношенні з іншими заходами захисту цивільних прав, наслідками порушення зобов'язань, способами забезпечення виконання зобов'язань цивільно-правовими санкціями, заходами примусу, деліктними зобов'язаннями, акцесорними (додатковими) зобов'язаннями [148, с.43].

Цивільно-правова відповідальність передбачає певні негативні наслідки для суб'єкта правовідношення у сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів (фізичної, юридичної особи) внаслідок порушення ним майнових та/або особистих немайнових прав іншої особи, що призвело до завдання останній шкоди (майнової та (або) моральної).

Під метою цивільно-правової відповідальності зазвичай розуміють відновлення порушеного цивільного права або інтересу, компенсація шкоди, завданої цивільним правопорушенням, відшкодування збитків та/або моральної шкоди. Слід також відзначити, що факт притягнення особи до інших видів відповідальності (кримінальної, адміністративної, дисциплінарної) не позбавляє суб'єкта персональних даних можливості захистити своє цивільне право.

До засад цивільно-правової відповідальності за порушення у сфері захисту персональних даних належать положення чинного законодавства, що встановлюють права на відшкодування в разі порушення прав власників персональних даних, а також відповідні їм обов'язки відповідальності. Порушення цивільного інформаційного права, як і будь-якого іншого цивільного права, надає особі право звернутися за його захистом до суду та на законних підставах відновити своє становище або отримати відшкодування збитків, моральної шкоди тощо (ст. 16 ЦК України). Цей загальний механізм захисту цивільних прав законом деталізовано як щодо

інформації в цілому (ст. 200 ЦК України, ст. 30 Закону України «Про інформацію»), так і стосовно персональних даних (Закон України «Про захист персональних даних»).

Аналізуючи практику притягнення до відповідальності за порушення вимог законодавства у сфері захисту персональних даних робимо висновок про її неоднозначність та складність притягнення порушників до відповідальності.

Практика притягнення до адміністративної відповідальності за незаконне поширення персональних даних представлена такими рішеннями національних судів:

- Рішення Шевченківського районного суду м. Києва у справі № 761/23532/20, згідно матеріалів якої тимчасово виконуючим обов'язки президента Національної академії державного управління (НАДУ) при Президентові України за місцем роботи було вчинено правопорушення, а саме розголошено на веб-сайті НАДУ наказу «Про затвердження Плану заходів щодо погашення заборгованості в гуртожитку готельного типу Національної академії», в додатку до якого викладено список мешканців гуртожитку, із зазначенням їх прізвищ та ініціалів, місця роботи і місця проживання, що проживають у ГТТ № 2 НАДУ та мають заборгованість за фактично надані послуги з проживання станом на 29.04.2020 р., чим відповідна посадова особа порушила вимоги ч.3 ст. 10, ч.1 ст. 24 Закону України «Про захист персональних даних», за що передбачена адміністративна відповідальність, згідно з ч.4 ст. 188-39 КУпАП. За результатами розгляду справи суд визнав винним тимчасово виконуючого обов'язки президента Національної академії державного управління у вчиненні адміністративного правопорушення [175].

До аналогічних висновків прийшли і судді Київського апеляційного суду попри доводи сторони захисту, яка наполягала на тому, що вищезазначений наказ не містить дані, за якими особи можуть бути конкретно ідентифіковані, як і додаток до наказу містить прізвище та ініціали, що не дозволяє ідентифікувати особу. Крім того, серед обґрунтувань апеляційної скарги вказувалося на той факт, що НАДУ є бюджетною установою, а інформація по розрахунках, витрачанням та надходженню бюджетних коштів є публічною та становить суспільний інтерес, а отже, порядок доступу до персональних даних третіх осіб визначений у ст. 16 Закону України «Про захист персональних даних» не було порушено.. Суд апеляційної інстанції залишив рішення першої інстанції незмінним [173].

- Постанова Соснівського районного суду м. Черкаси від 04 липня 2019 року у справі № 712/7293/19, згідно якої було притягнуто до відповідальності депутата Черкаської міської ради, який отримав від Черкаської міської ради відомості (персональні дані) щодо громадянки у зв'язку з виконанням службових (депутатських) обов'язків, а саме, Будівельний паспорт будівництва об'єкта, та в подальшому оприлюднив їх у соціальній мережі «Фейсбук», що у свою чергу призвело до незаконного доступу до них невстановленого кола осіб та безпідставного втручання у її приватне життя, чим було порушено ч. 3 ст.10 та ч. 1 ст.24 Закону України «Про захист персональних даних» [174]. Мотивація та суть рішення в подальшому були підтримані й у суді апеляційної інстанції попри доводи сторони захисту щодо того, що ним було ініційоване звернення із депутатським запитом до розпорядника інформації – Черкаської міської ради, та отримано відповідь на вказаний запит, в якому не містилося жодних застережень щодо конфіденційності, заборон на поширення інформації. Тому, на

думку апелянта, вказані дані є публічними та не містять ознак конфіденційності.

- Постанова Броварського міськрайонного суду Київської області у справі № 361/1579/20 [171], згідно матеріалів якої головою правління садового товариства було поширено в загальному чаті месенджеру Viber заяву потерпілої, яка містила інформацію про адресу, телефонний номер та електронну адресу заявниці. Обвинувачена не визнала свою вину, натомість пояснила, що розголошена нею інформація й раніше була відома всім учасникам чату, а тому в її діях відсутній склад адміністративного правопорушення. Суд не погодився з цією позицією та зазначив, що навіть у разі необхідності ознайомлення інших учасників товариства зі змістом звернення потерпілої перед оприлюдненням персональні дані особи мають бути заретушовані, а заявниця – знеособлена [110].

Як бачимо, притягнення порушників, особливо посадових та службових осіб до адміністративної відповідальності має успіх у випадках дійсно обґрунтованих заяв до Представника Уповноваженого Верховної Ради України з прав людини у сфері захисту персональних даних. Однак аналогічне не можна підтвердити й щодо притягнення до цивільно-правової відповідальності

Прикладом можуть слугувати рішення судів у справі № 127/13877/19, згідно матеріалів якої, група позивачів звернулася з позовом до АТ «Укрпошта» в особі Вінницької дирекції АТ «Укрпошта» з метою зобов'язати останню вчинити дії та відшкодування моральну шкоду. Позовні вимоги обґрунтовалися тим, що при наданні послуг АТ «Укрпошта» самовільно обробляє їх персональні дані, самовільно вносить у розрахункові квитанції повідомлення про надання ними згоди на обробку персональних даних, примушує називати номер мобільного телефону для

здійснення відправлення листа, посилки чи бандеролі тощо, мотивуючи це вимогою автоматизованої комп'ютерної програми.

На думку позивачів, такі дії відповідача є протиправними, порушують Конституцію України, Закон України «Про захист персональних даних», а саме вимоги щодо обробки персональних даних за згодою власника. Так, позивачами було зазначено про категоричну заборону обробки їх персональних даних і ненадання своєї згоди на обробку персональних даних в автоматизованих системах. Крім того, було зауважено, що відсутність добровільної згоди не дає АТ «Укрпошта» права обробляти їх персональні дані, а отже, дані дії є неправомірним втручанням в їх особисте життя з боку держави, що також визначено в постанові Великої Палати ВС від 19 вересня 2018 року у справі № 806/3265/17.

Позивачами доводилося право вимагати надавати поштові послуги поштовим оператором, використовуючи традиційні методи посвідчення особи – на паперових носіях без застосування автоматизованих систем (реєстрів), і для здійснення конкретної мети: надання поштових послуг, таких як прийом комунальних та інших платежів, виплати пенсій, соціальних та інших виплат, переказів, універсальних поштових послуг тощо. Крім того, наголошувалося на відсутності дозволу обробляти їх персональні дані, а також на відсутності дозволу передавати персональні дані позивачів третім особам, банківським установам для відкриття рахунків, у тому числі карткових.

Незаконною позивачі також вважали відмову від надання послуг відповідачем при ненаданні такої згоди, а також відмови в наданні послуги, якщо не вказується номер мобільного телефону власника персональних даних. У судовому засіданні було також наголошено, що з моменту виникнення спірних відносин, відповідач не вжив жодних заходів щодо відновлення порушеного права позивачів, що стало підставою для звернення до суду з даним позовом та компенсації моральної шкоди.

Окрім відновлення власного права, позивачами доводилося також право на отримання моральної компенсації, адже, на думку останніх, моральна шкода полягала у спричиненні душевних страждань, застосуванні примусу, порушенні спокою (так, наприклад, вимога зазначити номер мобільного телефону ставила позивачів у безвихідне становище, оскільки у деяких позивачів телефон взагалі відсутній, а чинним законодавством не передбачено обов'язку громадянина мати мобільний телефон) [206].

Судом у результаті розгляду справи було прийнято рішення, згідно якого позов було задоволено частково. Так, АТ «Укрпошта» було зобов'язано видалити (знищити) персональні дані позивачів з електронних баз даних (інформаційно-телекомунікаційних системах за отриманими послугами, надання яких передбачало обробку персональних даних) АТ «Укрпошта»; зобов'язано при наданні послуг (з прийому платежів, виплат, переказів, універсальних поштових послуг) здійснювати ідентифікацію особи за паспортними даними та обробляти персональні дані без використання засобів автоматизації, виключно для надання відповідної послуги. Одночасно з цим, вимоги щодо відшкодування моральної шкоди було визнано недоведеними [206]

Однак у результаті апеляційного оскарження було винесено нове рішення [172]. Основними доводами для зміни судового рішення в апеляційній скарзі позивачів були такі: «суд дійшов помилкового висновку про відмову в задоволенні позову про визнання дій відповідача протиправними з тих підстав, що позивачі мають право на відкликання згоди на обробку персональних даних, оскільки згоди на обробку персональних даних відповідачем при надання послуг позивачі не надавали. Відповідач підтверджує факт самовільної обробки персональних даних позивачів без їх згоди та належного інформування їх про це. На поштових відділеннях, де позивачі користувалися послугами АТ «Укрпошта», не було розміщено умов обробки персональних даних. Оператори не інформували позивачів про обробку персональних даних відповідно до Закону України

«Про захист персональних даних». Відповідач незаконно вніс персональні дані позивачів до електронної бази та незаконно володіє ними» [172].

У свою чергу, в апеляційній скарзі АТ «Укрпошта» просило скасувати рішення суду першої інстанції в частині задоволених позовних вимог та ухвалити нове, яким слід відмовити в задоволенні позову. Представник АТ «Укрпошта» аргументував власні вимоги тим, що позивачами не доведено, що персональні дані, які отримані відповідачем, обробляються незаконно чи недостовірно, тоді як право позивачів щодо знищення своїх персональних даних є пред'явлення вмотивованої вимоги щодо зміни або знищення своїх персональних даних будь-яким володільцем та розпорядником персональних даних, якщо ці дані обробляються незаконно чи є недостовірними.

Судом апеляційної інстанції було встановлено, що вимога позивачів про визнання дій АТ «Укрпошта» щодо самовільного внесення персональних даних в електронні реєстри щодо самовільного внесення в розрахункові квитанції повідомлення про надання ними згоди на обробку персональних даних, якої вони не надавали щодо примусу вказувати номер мобільного телефону задоволенню не підлягає, оскільки позивачами не доведено, що їх персональні дані при наданні послуг відповідачем були отримані самовільно і незаконно. Оскільки позивачі підтвердили, що вони замовляли і отримували послуги АТ «Укрпошти», надаючи свої персональні дані, а доказів того, що відповідач здійснював таку обробку всупереч їх волі та в порушення статті 6, 7, 12, 13, 14 Закону України «Про захист персональних даних», немає, суд дійшов висновку, що підстав для задоволення вимог про визнання дій АТ «Укрпошта» протиправними, немає [172].

Таким чином, суд апеляційної інстанції поклав необхідність доказування незаконності обробки та використання персональних даних на самого суб'єкта персональних даних, що з практичної точки зору виглядає неможливим, адже передбачає необхідність доступу до технологічних

можливостей оператора поштового зв'язку. Крім того, слід зауважити, що у випадках зловживань правами транспортними агрегаторами або у випадках прямих порушень законодавства у сфері захисту персональних даних фактично неможливим буде доведення вини транспортного агрегатора щодо розповсюдження тих чи інших персональних даних клієнтів транспортних агрегаторів. Крім того, транспортні агрегатори у змозі накопичувати значний масив даних щодо переміщень своїх клієнтів, фінансової інформації, інформації щодо покупок тощо. На жаль, на даний момент немає правил, що регулювали б належний спосіб розпорядження такою інформацією.

Д.Гета за результатами свого дослідження у сфері захисту персональних даних підкреслює, що захист персональних даних не вичерпується лише заходами юридичної відповідальності. Автор дотримується позиції, що захист персональних даних повинен розглядатися ширше [52, с.72], адже це корелюється з положеннями ст. 1 Закону «Про захист персональних даних», згідно якої цим нормативно-правовим актом регулюються правові відносини, пов'язані із захистом і обробленням персональних даних, і він спрямований на захист основоположних прав і свобод людини й громадянина, зокрема права на невтручання в особисте життя у зв'язку з обробленням персональних даних [185]. Так, законодавцем впроваджений додатковий механізм врегулювання питань, що стосуються порушення обробки персональних даних. Згідно п. 5, 6 та 11 ст. 8 Закону, суб'єкт персональних даних має право:

- пред'являти володільцю персональних даних вмотивовану вимогу з запереченням проти обробки своїх персональних даних;
- пред'являти вмотивовану вимогу щодо зміни або знищення своїх персональних даних будь-яким володільцем та розпорядником персональних даних, якщо ці дані обробляються незаконно чи є недостовірними;
- відкликати згоду на обробку персональних даних [158].

Враховуючи міжгалузевий характер правового регулювання відносин у сфері захисту персональних даних, слід звернути увагу на тезу, висловлену І. Сопілком, згідно якої захист персональних даних полягає у вмінні балансувати між інформаційною відкритістю та закритістю, між двома прагненнями: максимально розширити доступ громадян до невтаємниченої публічної інформації (державної, наукової, освітньої, персональної тощо) і водночас максимально захистити інформацію приватного змісту [4, с. 69].

В умовах тих викликів, що провокує військова агресія проти України, важливим також є вирішення питання особливостей здійснення обробки чи збирання, а також розповсюдження персональних даних з баз транспортних агрегаторів в умовах воєнного стану. Як зазначається у фаховій літературі, «в умовах введеного в Україні воєнного стану захист персональних даних від випадкових втрати або знищення, від незаконної обробки, в тому числі незаконного знищення чи доступу до персональних даних, захист державних інформаційних ресурсів, ІТ-систем об'єктів критичної інфраструктури, державних реєстрів, які містять персональні дані є вкрай важливими. Обробка персональних даних має здійснюватися з урахуванням ... положень законодавства України. Така обробка має бути пропорційною та здійснюватися для конкретних і законних цілей» [292].

Можливість тимчасового обмеження прав і свобод людини і громадянина, а також прав і законних інтересів юридичних осіб передбачена ст. 8 Закону України «Про правовий режим воєнного стану», в той час як воєнний стан зумовлює надання відповідним органам державної влади, військовому командуванню, військовим адміністраціям та органам місцевого самоврядування повноважень, необхідних для відвернення загрози, відсічі збройної агресії та забезпечення національної безпеки, усунення загрози небезпеки державній незалежності України, її територіальній цілісності [190].

У контексті обмеження прав на таємницю приватного життя важливо відмітити, що згода суб'єкта персональних даних на їх обробку є лише однією з шести правових підстав легітимного використання персональних даних, передбачених статтею 11 Закону України «Про захист персональних даних». Одночасно з цим за наявності підстав, визначених пунктами 2-6 частини першої статті 11 даного Закону, обробка персональних даних здійснюється без згоди суб'єкта персональних даних [185]. До таких підстав відносяться: дозвіл на обробку персональних даних, наданий володільцю персональних даних відповідно до закону виключно для здійснення його повноважень; укладання та виконання правочину, стороною якого є суб'єкт персональних даних або який укладено на користь суб'єкта персональних даних чи для здійснення заходів, що передують укладанню правочину на вимогу суб'єкта персональних даних; захист життєво важливих інтересів суб'єкта персональних даних; необхідність виконання обов'язку володільця персональних даних, який передбачений законом; необхідність захисту законних інтересів володільця персональних даних або третьої особи, якій передаються персональні дані, крім випадків, коли потреби захисту основоположних прав і свобод суб'єкта персональних даних у зв'язку з обробкою його даних переважають такі інтереси.

По суті така підстава для обробки персональних даних як захист життєво важливих інтересів суб'єкта персональних даних може застосовуватись у виняткових випадках за умови об'єктивної неспроможності особи надати згоду на обробку персональних даних (наприклад, перебування без свідомості) у поєднанні з необхідністю надати їй допомогу для захисту життєво важливих інтересів.

Слід також відзначити, що у випадках, коли обробка персональних даних є необхідною для захисту життєво важливих інтересів суб'єкта персональних даних, обробка персональних даних без відповідної згоди можлива лише до моменту, коли отримання такої згоди стане можливим.

Таким чином, навіть в умовах воєнного стану мова йде саме про тимчасове обмеження цивільних прав осіб у сфері захисту персональних даних.

Отже, підсумовуючи вищевикладене, приходимо до висновку, що законодавство у сфері захисту персональних даних споживачів послуг транспортних агрегаторів є недосконалим, що пояснюється такими факторами як реєстрація транспортних агрегаторів за межами вітчизняної юрисдикції; можливість обробки та збирання персональних даних клієнтів ще на стадії до встановлення мобільного додатку; незбалансованість приватних інтересів водіїв або клієнтів та публічного інтересу щодо розкриття персональних даних користувачів транспортних агрегаторів з метою попередження різного роду правопорушень та захисту прав третіх осіб у відповідних правовідносинах.

Пропонується визначити підстави та межі цивільно-правової, адміністративної та кримінальної відповідальності за порушення вимог законодавства щодо захисту персональних даних, що повинно здійснюватися в межах встановлення особливого правового режиму регулювання відносин у сфері здійснення перевезень з використанням транспортних агрегаторів.

ВИСНОВКИ

За результатами дослідження було отримано наступні результати та сформовано наступні висновки:

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 кардинально інші відносини.

Процес так званої «уберізації» економіки (в тому числі сфери перевезень всіма видами транспорту вантажу, пасажирів та багажу) зумовлює актуалізацію цивільно-правового аспекту правового регулювання відносин в сфері перевезень.

Сучасні мобільні додатки розширюють можливості пошуку суб'єктів договірних відносин, полегшують комунікацію та скорочують відстань між сторонами цивільних договорів. Однак, вищеназвані 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.

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 та інноваційність самої сфери суспільних відносин, що виникають підчас 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.

Правовідносини карпулінгу (райдшерингу) 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 вищеназваних відносин є бажання пасажирів здійснити поїздку з одного місця до іншого, ототожнення даних відносин з відносинами шерингу автомобільної поїздки виглядає неможливими за рядом обставин. Так, головним критерієм розрізнення відносин карпулінгу (райдшерингу) від класичних цивільних відносин в сфері перевезень є режим їх правового регулювання. Так, 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.

Відносини шерингу автомобільної поїздки можуть бути віднесені до правовідносин в сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів, врегульованих цивільно-правовими нормами. Важливим є реалізація принципу розумності при формуванні ціни договору райдшерингу, адже у випадках шерингу автомобільної поїздки ціна не повинна бути вище ніж витрати на здійснення такої поїздки.

За час існування транспортних агрегаторів в Україні (навіть в їх протовигляді телефонних сервісів та офлайнних транспортних бірж)

законодавцем здійснювалися спроби врегулювання відповідних відносин, але кожен раз не вдавалося досягнути компромісу між захистом прав учасників ринку перевезень, публічними інтересами щодо забезпечення оподаткування та контролю за діяльністю перевізників та забезпеченням комфорту клієнтів та свободи підприємництва перевізників.

В межах дослідження доведено важливість визначення правового статусу транспортних агрегаторів на сучасному етапі розвитку відносин в сфері перевезення пасажирів та вантажів. Так, правовий статус транспортних агрегаторів визначається на договірних засадах долучення користувача до агрегатора та зумовлюється його роллю в безпосередніх відносинах між замовником та виконавцем послуги перевезення.

Сучасні транспортні агрегатори самовизначають себе, як інформаційно-диспетчерські платформи, представлені у вигляді мобільних додатків та/або онлайн-сервісів, основним завданням яких є обмін інформацією між водіями (самостійними підрядниками) та потенційними замовниками транспортних послуг. Констатуємо, що попри визначення власного статусу як мережевої онлайн платформи для створення і розміщення оголошень про поїздки з метою спільного використання транспортного засобу та невизнання себе стороною жодної угоди, укладеної між користувачами платформи з метою розподілення витрат, пов'язаних з поїздкою, або будь-якої угоди між пасажиром та організацією-перевізником з приводу надання послуг з перевезення, правовий статус транспортного агрегатора передбачає надання посередницьких функцій.

Окрім інформаційних та консультаційних послуг транспортний агрегатор може забезпечувати комунікацію між користувачами платформи за допомогою власного комунікаційного інструменту, запобігаючи зайвого поширення персональних або контактних даних користувачів. Одночасно з цим агрегатор може брати на себе додаткові зобов'язання з перевірки та підтвердження відомостей про суб'єкта перевезення, збереження даних звітів про перевезення, відгуків про діяльність транспортної компанії тощо.

Серед факторів, що визначають специфіку юридичної відповідальності в сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів, визначено наступні: комплексний характер діяльності щодо здійснення відповідних перевезень, адже попри їх фактичне здійснення в реальному житті, значна частина процесу організації, оплати та контролю відповідних перевезень здійснюється за допомогою засобів електронної комунікації або взагалі передбачає використання інформаційно-телекомунікаційних систем, які не передбачають участі людини; ускладнений суб'єктний склад відповідних відносин з огляду на безпосередню участь транспортних агрегаторів в формуванні істотних умов договору перевезення вантажу, пасажирів або багажу з використанням транспортних агрегаторів; наднаціональний міжнародний характер діяльності транспортних агрегаторів, які можуть бути створені та зареєстровані в межах однієї національної юрисдикції, а здійснювати свою діяльність в одній чи декількох країнах з відповідною адаптацією до норм національних законодавств.

Транспортні агрегатори, які виключно надають інформаційні послуги, за загальним правилом не несуть відповідальності перед клієнтами за якість та умови надання самих товарів та послуг, які пропонуються на їх платформі.

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.

Межі цивільної відповідальності транспортного агрегатора залежать від того, чи є він посередником, надає інформаційні послуги або є безпосереднім виконавцем за договором перевезення. Крім того правовий статус та межі можливої відповідальності залежать від специфіки правового

регулювання конкретної сфери перевезень, в межах якої здійснює свою діяльність агрегатор.

Згода під час під час реєстрації в інформаційно-телекомунікаційній системі шляхом проставлення відмітки про надання дозволу на обробку своїх персональних даних можлива лише за умови, що конкретна інформаційно-телекомунікаційна система не створює можливостей для обробки персональних даних до моменту проставлення відмітки. Дане питання є спірним щодо транспортних агрегаторів, адже ще на стадії завантаження додатку транспортного агрегатора відповідна інформаційно-телекомунікаційна система може отримувати доступ до платіжної інформації своїх потенційних клієнтів, а отже й до даних суб'єктів персональних даних без їх згоди. Дане питання вирішується включенням відповідних положень до політики конфіденційності магазину додатків, з якого планується викачування відповідного програмного забезпечення додатку та наданням відповідної інформації при користуванні магазином та встановленні відповідного додатку.

У договорі перевезення пасажирів, багажу або вантажу з використанням транспортних агрегаторів сторонам надається можливість самостійно визначити в договорі підстави та межі відповідальності за порушення зобов'язань, якщо це не суперечить чинному законодавству. Таке право закріплено у ст. 920 ЦК України, де вказано, що в разі порушення зобов'язань, передбачених договором перевезення, сторони несуть відповідальність, визначену у договорі, якщо інше не встановлено Цивільним кодексом України, іншими законами або транспортними кодексами. Поряд з цим, умовами самого агрегатора може передбачатися відповідальність за порушення умов користувацької угоди або правил перевезення, встановлених агрегатором.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain SL: Court of Justice of the European Union, Judgment in Case C-434/15. URL: <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2017-12/cp170136en.pdf>
2. Baldi S., Michailidis I., Ntampasi V., Kosmatopoulos E.B., Papamichail I. and Papageorgiou M. (2015). Simulation-based synthesis for approximately optimal urban traffic light management. *In American Control Conference (ACC)*. 2015. P. 868-873.
3. California court rules for Uber, Lyft in ride-hailing case. URL: <https://apnews.com/article/california-uber-lyft-ride-hailing-employees-independent-contractors-91a763cdad6ac7f57b10bca58293e47c>
4. Case: Dunway v. New York, 442 U.S. 200 (1979). URL: <http://supreme.justia.com/us/442/200>
5. Code des transports de France (02.12.2010). URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/anchCode.do?cidTexte=LEGITEXT000023086525&dateTexte=20101202>.
6. David P.A. Clio and Economics of QWERTY. *American Economic Review*. 1985. Vol. 75. N 2. P. 332-337.
7. Gilmore G. The Death of Contract. Ohio, 1995. 182 p.
8. Mak V. Who Does What in European Private Law and How is It Done? An Experimentalist Perspective. *Tilburg Private Law*. Working Papers Series. 2017. №.5. P. 1-19.
9. Mey N. Legal requirements you need to know to launch a ride sharing service. URL: <https://sparelabs.com/en/blog/legal-requirements-ride-sharing>
10. Pyers Z., Steele K. Ridesharing Law and Liability. ABA Book Publishing, 2020. 242 p.
11. Rayle L., Dai D., Chan N., Cervero R., Shaheen S. Just a better taxi? A survey-based comparison of taxis, transit, and ride-sourcing services in San Francisco. *Transport Policy*. 2016. № 45. P. 168-178.

12. Rechtbank amsterdam; Afdeling privaatrecht – team kanton; zaaknummer: 8937120 CV EXPL 20-22882; vonnis van: 13 september 2021; 25/33494. URL:

<https://uitspraken.rechtspraak.nl/#!/details?id=ECLI:NL:RBAMS:2021:5029&showbutton=true&keyword=uber>

13. Rules for Enforcement Action against Non-Compliance of Transactions on Alibaba.com. URL: <https://rule.alibaba.com/rule/detail/3310.htm?spm=a271m.8038972.1999288231.2.a6d6c16ubeGFW>

14. Teboul B. Uberisation : économie déchirée? Editions Kawa, 2015. URL: <https://www.amazon.com/Uberisation-%C3%89conomie-d%C3%A9chir%C3%A9e/dp/2367780501>

15. Teubner G. Networks as Connected Contracts. Oxford, 2011. 314 p.

16. The service provided by Uber connecting individuals with non-professional drivers is covered by services in the field of transport: Court of Justice of the European Union press release No 136/17 Luxembourg, 20 December 2017. URL: <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2017-12/cp170136en.pdf>

17. The uberization and digitization of the world lead to the disappearance of the salaried world. URL: <https://newsrnd.com/news/2022-07-15-%22the-uberization-and-digitization-of-the-world-lead-to-the-disappearance-of-the-salaried-world%22.rkbWhpTAs9.html>

18. Tout savoir sur les règles du covoiturage. URL: <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A15032>

19. Uber B.V. Умови й положення. URL: <https://www.uber.com/legal/ru/document/?name=general-terms-of-use&country=ukraine&lang=uk>

20. Uber будет показывать водителям пункт назначения и стоимость поездки в 24 городах США до приема заказа. URL: <https://habr.com/ru/news/653947/>
21. Uber прекращает деятельность в Греции. URL: <https://korrespondent.net/business/companies/3958733-Uber-prekraschaet-deiatelnost-v-hretsyy>
22. Агрегатор. Матеріал з Вікісловника. URL: <https://uk.wiktionary.org/wiki/агрегатор>
23. Аземша І.Б. Особливості формування інституту юридичної відповідальності в Україні. *Часопис Київського університету права*. 2012. № 2. С. 44-47.
24. Антощук Л., Олійник Ю. Економіка спільної участі у сфері пасажирських перевезень : приборкання податком і регулюванням. *Юрліга*. 2017. URL: https://jurliga.ligazakon.net/analytics/163824_ekonomka-splno-uchast-u-sfer-pasazhirskikh-perevezen--priborkannya-podatkom--regulyuvannyam
25. Базові аспекти цифровізації та їх правове забезпечення : монографія / [К. В. Єфремова, Д. І. Шматков, В. П. Кохан та ін.]; за ред. К. В. Єфремової. Харків: НДІ прав. забезп. інновац. розвитку НАПрН України, 2021. 180 с.
26. Барбашин С. Електронні документи: використання у господарській діяльності та суді. URL: <https://www.hsa.org.ua/blog/elektronni-dokumenty-vykorystannya-u-gospodarskij-diyalnosti-ta-sudi/>
27. Безклубий І. До питання про підстави виникнення грошового зобов'язання. *Право України*. 2004. № 4. С. 57–60.
28. Безлюдько І. Система договорів перевезення за новим законодавством України. *Право України*. 2005. № 9. С. 46–50.
29. Бондар П.В. До питання правової ідентифікації відносин шерінгу автомобільної поїздки. *Сучасні проблеми правової системи та державотворення в Україні* : Матеріали міжнародної науково-практичної

конференції, м. Запоріжжя, 25–26 лютого 2022 року. Запоріжжя: Запорізька міська громадська організація «Істина», 2022. С. 14-16.

30. Бондар П.В. Особливості цивільно-правової відповідальності за порушення умов договору перевезення з використанням транспортних агрегаторів. *Правові новели*. 2022. № 18. С. 240-245. URL: http://www.legalnovels.in.ua/journal/18_2022/35.pdf

31. Бондар П.В. Поняття та види суб'єктів цивільних правовідносин в сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів. *Проблеми розвитку суспільства та держави: сучасні наукові виклики* : матеріали всеукр. наук. конф. молодих вчених (м. Одеса, 2 грудня 2022 р.) [Електронне видання] / укл.: В.С.Кучерявенко, А.С.Давтян ; за ред.: Н.Д. Маслій, К. І. Спасової; Рада молодих вчених при Одес. обл. держ. адмін. Одеса, 2022. С. 61-64. URL: <https://hdl.handle.net/11300/24138>

32. Бондар П.В. Правова ідентифікація відносин шерінгу автомобільної поїздки. *Юридичний науковий електронний журнал*. № 9. 2022. С. 656-659. URL: http://www.lsej.org.ua/9_2022/162.pdf

33. Бондар П.В. Цивільно-правова характеристика відносин шерінгу автомобільної поїздки у воєнний час. *Сталий розвиток суспільства та держави: сучасні виклики та напрямки розвитку* : матер. Всеукр. наук. конф. молодих вчених (м. Одеса, 18 листоп. 2022 р.) / уклад.: В. С. Кучерявенко, Л. С. Бондарчук. І. С. Радковська [та ін.] ; за ред. М. Р. Аракеяна, К. І. Спасової. Одеса, 2022. С. 59-62. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/23909>

34. Бондар П.В. Щодо питання дотримання транспортними агрегаторами законодавства в сфері захисту персональних даних. *Часопис цивілістики*. 2023. № 48 С. 54-59. URL: <http://clj.nuoua.od.ua/archive/48/7.pdf>

35. Брижко В.М. Організаційно-правові питання захисту персональних даних: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. К. 2004. 251 с.

36. Бубіна А. І. Деякі особливості відшкодування шкоди, завданої здоров'ю внаслідок дорожньотранспортної пригоди. *Актуальні проблеми держави і права*. 2011. Вип. 59. С. 507–511.
37. Буяджи Г. Проблемні питання визначення правової природи трасту. *Підприємництво, господарство і право*. 2017. № 5. С. 10-16.
38. Бычков А. Правовые аспекты деятельности агрегаторов. *Новая бухгалтерия*. 2017. № 8. URL: <https://www.eg-online.ru/article/351452/>
39. В Києве аферист под видом помощи по доставке экипировки для ВСУ обманул волонтеров на полмиллиона гривен. URL: <https://news.pn/ru/criminal/271812>
40. В Украине могут запретить популярное среди криворожан мобильное приложение вызова такси. 2019. URL: <https://1kr.ua/news-49041.html>
41. Валуєва Л.В., Бабін Б.В. Юридична відповідальність на морському транспорті: навчальний посібник. Одеса: 2014. 184 с.
42. Васечко Л.О., Носа І.Ю. Правове регулювання ринку автомобільних пасажирських перевезень в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. №4. URL: http://lsej.org.ua/4_2022/55.pdf
43. Витік даних у США та ЄС. URL: <https://axon.partners/uk/blog/vytik-danyh-u-usa-ta-eu/>
44. Витрянский В.В. Понятие и виды договора перевозки. Система договоров перевозки. *Хозяйство и право*. 2001. № 1. С. 60–75.
45. Відловська І. Договори перевезення: на що звернути увагу сторонам? URL: https://jurliga.ligazakon.net/aktualno/10657_dogovori-perevezennya-na-shcho-zvernuti-uvagu-storonam--
46. Відповідальність за розповсюдження недостовірної інформації. URL: <https://minjust.gov.ua/m/vidpovidalnist-za-rozpovsyudjennya-nedostovirnoi-informatsii>

47. Вінник О. Право цифрової економіки: монографія. К.: НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф.Г. Бурчака НАПрН України, 2021. 350 с.
48. Волік В.В. Правове регулювання транспортної діяльності в Україні: навч.-метод. посібник. Маріуполь: МДУ, 2020. 195 с.
49. Волкова А.В. Механізм правового регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом. *Юридичний Вісник*. 2014. № 1 (30). С. 96-100.
50. Володовська В., Дворовий М. Права людини онлайн: Порядок денний для України. Київ: ГО «Лабораторія цифрової безпеки», 2019. 56 с.
51. Гвоздович Д. Транспортные биржи – будущее транспортно-экспедиторской и логистической отрасли? *Trans.eu*. 2014. URL: <https://www.trans.eu/ru/blog/transportnye-birzhi-budushhee-transporta/>
52. Гета Д.С. Сутність і значення захисту персональних даних працівника. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. URL: <https://dspace.univd.edu.ua/server/api/core/bitstreams/5018d982-87a3-4152-ace1-33166d69d3bb/content>
53. Голенко І.П. Договір перевезення пасажирів автомобільним транспортом. *Юридичний вісник: Повітряне і космічне право*. 2014. № 2. С. 109-114.
54. Голенко І.П. Правове регулювання цивільних відносин, пов'язаних з перевезенням пасажирів автомобільним транспортом : автореф. дис. ...канд. юрид. наук : 12.00.03. Харків, 2021. 24 с.
55. Горбенко О. Вантажні автомобільні транспортні біржі в Україні: поточний стан і тенденції. URL: <https://logist.fm/publications/vantazhni-avtomobilni-transportni-birzhi-v-ukrayini-potochniy-stand-i-tendenciyi>
56. Горбенко О. Вантажні автомобільні транспортні біржі в Україні. Logistics Management Center. 2017. URL: <https://logistics-ukraine.com/2017/09/18/%d0%b2%d0%b0%d0%bd%d1%82%d0%b0%d0%b6%d0%bd%d1%96->

%d0%b0%d0%b2%d1%82%d0%be%d0%bc%d0%be%d0%b1%d1%96%d0%bb
 %d1%8c%d0%bd%d1%96-
 %d1%82%d1%80%d0%b0%d0%bd%d1%81%d0%bf%d0%be%d1%80%d1%82
 %d0%bd%d1%96-%d0%b1/#more-446

57. Горбенко О.В. Вантажні автомобільні транспортні біржі в Україні: поточний стан і тенденції розвитку. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України*. 2017. Вип. 4. С. 9-15.

58. Гринюк Р.Ф., Деркач Е.М. Щодо правового статусу окремих суб'єктів транспортної діяльності. *Правничий часопис Донецького університету*. 2019. №2. С. 66-76.

59. Гришко А. Уберизація органів державної влади: консолідація інноваційних підходів взаємодії з громадянами в умовах трансперентної діяльності органів державної влади. *Молодий вчений*. 2021. № 1 (89). URL: <https://molodyivchenyi.ua/index.php/journal/article/view/148>

60. Гришко У. Договір перевезення пасажирів та багажу як різновид споживчого договору. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 12. С. 12-16.

61. Гришко У. Особливості відповідальності перевізника за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів. *Цивільне право і процес*. 2018. № 11. URL : <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2018/11/4.pdf>.

62. Гришко У. Особливості цивільно-правової відповідальності перевізника за порушення прав споживачів транспортних послуг. *Підприємництво, господарство і право*. 2016. № 6. С. 4-8.

63. Губина Є. ВР ухвалила новий закон про захист прав споживачів: додали відповідальність маркетплейсів та прайс-агрегаторів. URL: <https://mezha.media/2023/06/12/verkhovna-rada-ukhvalyla-zakon/>

64. Гудкова А. Uber, Bolt, Wolt и другие: в какую ловушку могут попасть работники электронных платформ, и чем может помочь ЕС. URL: <https://www.delfi.lt/ru/news/politics/uber-bolt-wolt-i-drugie-v-kakuyu-lovushku->

mogut-popast-rabotniki-elektronnyh-platform-i-chem-mozhet-pomoch-es-92444131

65. 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_Strategii_innovats_rozvytku_ekonomiky.pdf

66. 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>

67. Данилова І.О. Щодо окремих історико-правових передумов становлення і розвитку транспортного права. *Часопис Київського університету права*. 2020. № 2. С. 269-273.

68. Дем'янець С. Правове врегулювання захисту прав споживачів. URL: https://minjust.gov.ua/m/str_8244

69. Деркач Е.М. Правове забезпечення сталого розвитку транспортної системи України. *Економіка та право*. 2020. № 4 (59). С. 24–34.

70. Деркач Е.М. Правове регулювання господарської діяльності в сфері транспорту: теоретичні та прикладні проблеми: автореф. дис... докт. юрид. наук: 12.00.04. К., 2021. 35 с.

71. Деркач Е.М. Правове регулювання господарської діяльності в сфері транспорту: теоретичні та прикладні проблеми: дис. ... докт. юрид. наук: 12.00.04. URL: http://www.iepd.kiev.ua/wp-content/uploads/2020/07/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B5%D1%84%D0%B5%D1%80%D0%B0%D1%82_%D0%94%D0%B5%D1%80%D0%BA%D0%B0%D1%87_%D0%95.%D0%9C.1.pdf

72. Деркач Е.М. Щодо врахування європейських перспектив у правовому забезпеченні транспортної політики України. *Право і суспільство*. 2017. №4. С. 76-83.

73. Дешко Л.М. Правове регулювання UBER в Україні. *Порівняльно-аналітичне право*. URL: <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/713752.pdf>

74. Дискусія: Уберизація юридичних послуг. *Український юрист*. 2015. №5. URL: <https://jurist.ua/?article/1076>

75. Діють під виглядом «BlaBlaCar» і крадуть усі гроші з карти: шахраї виграли нову схему обману. URL: <https://apostrophe.ua/ua/news/society/2022-07-01/deystvuyut-pod-vidom-blablacar-i-voruyut-vse-dengi-s-kartyi-moshenniki-pridumali-novuyu-shemu-obmana/273116>

76. Договір перевезення вантажу. URL: https://wiki.legalaid.gov.ua/index.php/%D0%94%D0%BE%D0%B3%D0%BE%D0%B2%D1%96%D1%80_%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D0%B7%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F_%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D1%82%D0%B0%D0%B6%D1%83

77. Драпайло Ю.З. Правове регулювання господарських відносин у морських портах: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. 12.00.04. 2013. 19 с.

78. Дяковський О. С. Визначення поняття даних як правової категорії: сучасні проблеми та шляхи вирішення. *Інформація і право*. 2017. № 3. С. 51–56.

79. Дякулич О., Бек М. Монополія без шашечки. *Юридична газета*. 2019. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/antimonopolne-konkurentne-pravo/monopoliya-bez-shashechki.html>

80. Дяченко О. Реформа таксі – рух по колу. *Економічна правда*. 2021. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2021/07/2/675543/>

81. Єсімов С.С. Окремі аспекти адаптації національного транспортного законодавства до вимог Європейського Союзу у

транспортній сфері. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. Юридичні науки. 2014. № 801. С. 29-34.

82. Забронюйте таксі з/до аеропорту. Простий і зручний трансфер до та з вашого помешкання. URL: https://www.booking.com/taxi/index.uk.html?aid=1662764&label=brand-Yid6oHCg4weOSse9KsChuAS543180097591&sid=1c7daa485faf5f9595b865353f17f332&tmpl=landing_pages%2Ftaxi&lang=uk&soz=1&lang_click=other&cdl=ru&lang_changed=1

83. Загальні відомості. Як стати водієм-партнером Uber в Україні. URL: <https://www.uber.com/ua/uk/drive/requirements/>

84. Заставний П. Відповідальність сторін за порушення умов договору перевезення: цивільно-правовий аспект. URL: <http://appj.wunu.edu.ua/index.php/appj/article/view/916>

85. Земскова О.В. Цивільно-правова відповідальність за договором перевезення небезпечних вантажів. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. №3. С. 21-25.

86. Інтерв'ю з Головою Комітету Верховна Рада України продовжить оновлення Кодексу законів про працю України у 2023 році. Опубліковано 15 лютого 2023, о 14:18. URL: https://komspip.rada.gov.ua/news/main_news/75824.html

87. Іспанія оштрафувала Glovo на майже 80 мільйонів євро через порушення трудового законодавства. *Європейська правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2022/09/22/691778/>

88. Как Uklon, Uber и Bolt предлагают легализовать рынок такси в Украине. Анализ законопроекта. URL: <https://autoconsulting.ua/article.php?sid=44352>

89. Как летать дешево: Топ-7 агрегаторов авиабилетов. URL: <https://hi-tech.ua/article/kak-letat-deshevo-top-7-agregatorov-aviabiletov/>

90. Кантон Женева и UBER так и не договорились по условиям труда. URL: <https://www.swissinfo.ch/rus/business/кантон-женева-и-uber-так->

и-не-договорились-по-условиям-труда/47980072?utm_campaign=swi-rss&utm_source=unet&utm_medium=rss&utm_content=o

91. Кирилюк А.В. Поняття та види інформаційних правопорушень. *Часопис цивілістики*. 2017. Вип. 26. С. 51-55.

92. Кирпичев А. Агрегаторы товаров и услуг как новые субъекты коммерческого права. URL: <https://scholar.archive.org/work/nj62wrevmrecvpou6p5j5bloci/access/wayback/https://aprp.msal.ru/jour/article/download/755/718>

93. Кисіль В. Чи має власник онлайн-майданчика відповідати за продаж підрбок. URL: <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=f6594a14-dc53-4131-9aeb-51f0c7cf7e19>

94. Клепікова О.В. Правова організація транспортної системи України: монографія. Київ: Видавництво Ліра-К, 2019. 444 с.

95. Клепікова О.В. Правова природа договору морського перевезення вантажів. *Вісник Вищого арбітражного суду України*. 2000. № 3(11). с. 222 – 226.

96. Клепікова О.В. Правова природа коносамента. *Підприємництво, господарство і право*. 2001. № 10. С. 29-32.

97. Клепікова О.В. Предмет і метод правового регулювання відносин, що виникають у сфері перевезення вантажів морським транспортом. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Юридичні науки*. 2001. Вип. 41. С. 72-74.

98. Клепікова О.В. Сталійний, контрсталійний та надконтрсталійний час як правові категорії. *Вісник господарського судочинства*. 2002. № 4. С. 183-190.

99. Клепікова О.В. Транспортне право України як підгалузь господарського права. *Адміністративне право і процес*. 2015. № 2 (12). С. 134-141.

100. Коваленко Ж.А. Система пасажирських перевезень в Україні. *Сервісна економіка в умовах глобальної конкуренції: правовий та інституційний виміри*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 15–16 лист. 2017 р.). URL: <https://knute.edu.ua/file/NjY4NQ==/af79a21f34e2148f973df0f0ce5d32c1.pdf>
101. Ковалів М. та ін. Особливості правових відносин, які виникають в мережі Інтернет. *Traektoriâ Nauki = Path of Science*. 2021. Vol. 7. № 3. С. 1001-1007.
102. Кодинець А. О. Правова природа договору в системі цивільно-правових категорій: доктринальні традиції та сучасне розуміння. *Актуальні проблеми держави і права: зб. наук. пр.* 2018. Вип. 80. С. 72-79.
103. Колодін А. О. Цивільно-правова відповідальність за невиконання чи неналежне виконання договору чартеру (фрахтування) : дис...доктора філос. Одеса, 2022. 209 с.
104. Комісарова О. Бельгійський суд заборонив у Брюсселі таксі Uber. URL: <https://suspilne.media/184356-belgijskij-sud-zaboroniv-u-brusseli-taksi-uber/>
105. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про використання електронних повідомлень в міжнародних договорах від 23.11.2005. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_e71#Text
106. Коноваленко Д. Відшкодування шкоди у справах про розголошення персональних даних. *Юридична газета*. 2018. № 42 (644). URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/inshe/vidshkoduvannya-shkodi-u-spravah-pro-rozgoloshennya-personalnih-danih.html>
107. Конспект лекцій з дисципліни «Транспортне право» (для студентів 1 курсу денної і заочної форм навчання за напрямом 1004 – «Транспортні технології» спеціальностей 6.100402 – «Транспортні системи», 6.100401 – «Організація і регулювання дорожнього руху», 6.100403 – «Організація перевезень і управління на транспорті», 6.050208 – «Логістика») / укл.: В. І. Петраш. Харків: ХНАМГ, 2008. 159 с.

108. Конституція України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>
109. Королев И. Uber у порога: как агрегаторы такси влияют на движение в городах. *Эконс*. 1 сентября 2021. URL: <https://econs.online/articles/opinions/uber-u-poroga/>
110. Кострікова Є. Захист персональних даних: вектор розвитку судової практики. *Юридична газета*. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/inshe/zahist-personalnih-danih-vektor-rozvitku-sudovoyi-praktiki.html>
111. Кочеров М. Електронне повідомлення – реклама чи оферта? *Ліга Закон*. 2019. URL: [https://uz.ligazakon.net/#/articles/EA012772 2/2](https://uz.ligazakon.net/#/articles/EA012772%202)
112. Кравчук И.М. Особенности правового регулирования дистанционных административных услуг. *Правовой журнал «Legea si Viata»*. 2015. С. 61-65.
113. 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>
114. Кривенко Ю.В. Окремі питання щодо цифровізації послуг таксі. *Часопис цивілістики*. 2022. Вип.47. URL: <http://clj.nuoua.od.ua/archive/47/5.pdf>
115. Криськов А.А. Конспект лекцій з дисципліни «Правові основи підприємницької діяльності на автотранспорті». Тернопіль: «ФОП Паляниця В.А.», 2015. 56 с.
116. Крицька Л. Аналіз онлайн-бірж перевезень вантажів Східної Європи. URL: https://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/lib/40136/2/III_MNPK_2022_Krytska_L-Analysis_of_online_freight_114-116.pdf

117. Кудінська І. Робота на платформах: регулювати не можна залишити. URL: <https://loyer.com.ua/uk/robota-na-platformah-regulyuvaty-ne-mozhna-zalyshyty/>
118. Кузьменко Г.В. Вплив нестандартних форм зайнятості на правове регулювання трудових відносин в Україні. *Право і суспільство*. 2022. № 5. URL: http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2022/5_2022/17.pdf
119. Кукшинова О., Черниш Ю. Особливості адміністративної відповідальності за правопорушення на морському транспорті. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право*. 2021. № 67. URL: <http://visnyk-pravo.uzhnu.edu.ua/article/view/250243>
120. Куракін О.М. Структура механізму правового регулювання. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право*. 2015. Вип. 35(2.1). С. 41-44.
121. Кутателадзе О.Д. Підстави виникнення зобов'язань за римським приватним правом і сучасним цивільним законодавством України : автореф. дис. канд. юрид. наук 12.00.03. 2006. 20 с.
122. Куценко Р. Гарантії захисту персональних даних працівників в Україні. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. №1. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2018/1/13.pdf>
123. Кушим Б.О., Сілантьєва Ю.О. Аналіз діяльності транспортних бірж в Україні. *Транспортні системи та технології перевезень*. 2019. №17. С. 22-27.
124. Кушим Б.О., Сілантьєва Ю.О. Посередницька діяльність при здійсненні міжнародних автомобільних перевезень вантажів. *Сучасні тенденції розвитку науки: Матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції (м. Чернівці, 21-22 грудня 2018 р.)*. Чернівці, 2018. С. 92-93.
125. Лагутіна І.В. Юридичний механізм забезпечення особистих немайнових трудових прав працівників: автореф. дис. ...д-ра. юрид. наук: спец. 12.00.05. Одеса, 2015. 41 с.

126. Латиш І. Чому Європа відмовляється від Uber Shuttle, який запустили в Києві? *Чесно*. 2019. URL: <https://www.chesno.org/post/3706/>
127. Латыш И. «Нелегалы» Uber Shuttle. *Экономическая правда*. 2019. URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/publications/2019/10/15/652558/>
128. Лекція до теми «Юридична відповідальність» для студентів 1 курсу факультету № 4 спеціальності 262 «Правоохоронна діяльність». 29.08.2016. 13 с.
129. Лісіца Т. ЗЕД: Посередницькі договори. Вісник «Офіційно про податки». 2017. №39 (943). URL: <http://www.visnuk.com.ua/uk/publication/100006049-zed-poserednitski-dogovori>
130. Лотиш А. Каршерінговий бізнес: актуальні юридичні питання. URL: <https://blog.liga.net/user/alotish/article/38821>
131. Лукасевич-Крутник І. Поняття та правова характеристика договорів із надання транспортних послуг. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 12. С. 21-26.
132. 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>
133. Лукасевич-Крутник І.С. Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг у цивільному праві України: автореф. дис. ... доктора. юрид. наук: 12.00.03. Тернопіль, 2019. 43 с.
134. Майданик Р. А. Цивільне право: Загальна частина. Вступ у цивільне право: підручник. К.: Алерта, 2012. 472 с.
135. Максименко Ю. Інформаційні правопорушення: поняття та ознаки. URL: <https://goal-int.org/informacijni-pravoporushennya-ponyattya-ta-oznaki/>
136. Маріц Д.О. Право на анонімність як невід'ємне право людини. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 2 (264). С. 160-165.
137. Матвєєва А. В. Міжнародне транспортне право як підгалузь міжнародного приватного права. *Scientific achievements of modern society* :

Abstracts of the 4th International scientific and practical conference, (December 4-6, 2019). Cognum Publishing House, Liverpool, United Kingdom, 2019. Pp. 800-807.

138. Матвеева А. Ринок транспортних послуг: поняття, учасники та об'єкти. *Вісник Академії правових наук України*. 2011. № 1. С. 135–143.

139. Маценк О.М. Економіко-правові основи використання каршерингових бізнес-моделей в Україні. URL: https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/80478/1/Matsenko_mer_1_2020.pdf

140. Машуков Р.О. Право власності садівницького товариства та його членів : монографія. Луганськ: СПД Резніков В.С., 2011. 280 с.

141. Михайлов С.В. Анонимность в Интернете. *Журнал Суда по интеллектуальным правам*. 2017. № 17. С. 26-32.

142. Мінченко А.О. Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні: дис... канд. юрид.наук: 12.00.03. Київ, 2011. 221 с.

143. Міняйло Д.Г. Адаптація законодавства України до законодавства ЄС у сфері забезпечення прав пасажирів з інвалідністю за договором перевезення. *Правова позиція*. 2022. № 4 (37). С. 151-158.

144. Мішкоров О. Загальні положення й особливості відшкодування деліктної шкоди. *Юрист і Закон*. 2016. № 40. URL: <https://uz.ligazakon.ua/ua/magazine/900386>

145. Міщенко А.В. Історичне місце і функції перевезень у структурі економіки України. *Проблеми законності* : респ.міжвідом. наук. зб. 2006. Вип. 84. С. 19–25.

146. Міщенко І.В. Транспортне право України: навчально-методичний посібник (для студентів денної та заочної форми навчання). Національний університет «Одеська юридична академія». Одеса, 2020. 62 с.

147. Наконечна Т. В. До питання правового регулювання договорів перевезення вантажів транспортними організаціями. *Право та державне*

управління. 2019. URL: http://www.pdu-journal.kpu.zp.ua/archive/1_2019/tom_2/39.pdf

148. Настюк В.Я. Загальноправова характеристика адміністративної відповідальності за адміністративні правопорушення. *Інформація і право*. 2013. № 1(7). С. 151–157.

149. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України: у 2-х т. – 3-тє вид., перероб. і доп. / за ред. О.В. Дз-ри (кер. авт. кол.), Н.С. Кузнєцової, В.В. Луця. Київ: ЮрінкомІнтер, 2008. Т. II. 1088 с.

150. Недійсність електронного правочину. URL: https://protocol.ua/ru/nediysnist_elektronного_pravochinu_5/

151. Нечипуренко О. М. Цивільно-правове регулювання перевезень таксі : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Одеса, 2008. 20 с.

152. Нечипуренко О.М., Резніченко С.В., Самойленко Г.В. Цивільно-правове регулювання перевезень пасажирів таксі: монографія. Одеса: ОДУВС, 2010. 227 с.

153. Ніколаєнко І.Р. Захист прав пасажира за договором перевезення у міському та приміському сполученні. URL: <https://www.wunu.edu.ua/svr/disertacia/nikolaenko/dysertacia.pdf>

154. Одесская служба такси набирает волонтеров-водителей, чтобы помогать обеспечивать тероборону едой и медикаментами. *Думская*. 2022. URL: <https://dumskaya.net/news/odesskaya-sluzhba-taksi-nabiraet-volonterov-vodi-160495/>

155. Олійник Д.І., Коніжай Ю.Р. Система концептуальних підходів ЄС до розвитку цифрових інфраструктур. URL: http://journals.iir.kiev.ua/index.php/ec_n/article/view/3795

156. Омельчук О. С., Бондар П.В. Правова природа договірних відносин перевезення з використанням транспортних агрегаторів. *Часопис цивілістики*. 2021. № 43. С. 27-35. URL: <http://clj.nuoua.od.ua/archive/43/6.pdf>

157. П'єцух М. Безпека BlaBlaCar. Як застрахуватися від ненадійних попутників. *Українська правда*. URL: <https://life.pravda.com.ua/society/2016/04/7/210749/>

158. Павлюк І., Калічак В. Чи реально притягти до відповідальності за порушення захисту персональних даних в Україні? *Юридична газета*. URL: <https://yur-gazeta.com/dumka-eksperta/chi-realno-prityagti-do-vidpovidalnosti-za-porushennya-zahistu-personalnih-danih-v-ukrayini.html>

159. Павлюк С.М. Щодо договірної регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. *Правничий часопис Донецького університету*. 2019. № 1. С. 54-62.

160. Пацурія Н. Окремі питання цифровізації відносин щодо захисту прав та законних інтересів споживачів небанківських фінансових послуг. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 3. С. 196-204. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2020/8/33.pdf>

161. Персональні дані: використання, захист і відповідальність – що потрібно знати. *Юрліга*. URL: https://jurliga.ligazakon.net/news/201367_personaln-dan-vikoristannya-zakhist--vdpovdalnst---shcho-potrбно-znati#:~:text=Цивільним%20кодексом%20визначено%2C%20що%20фізична,зберігати%2C%20використовувати%20і%20поширювати%20інформацію

162. Перший в Європі гібридний швидкісний пасажирський пором представила компанія Uber Boat. URL: <https://pro-mobility.org/svit/pershyj-v-yevropi-gibrydnyj-shvydkisnyj-pasazhyrskyj-porom-predstavyla-kompaniya-uber-boat/>

163. Петрицький А.Л. Правові та організаційні засади захисту персональних даних: дис. ... канд. юрид. наук: спец.12.00.07. К. 2015. 223 с.

164. Печений О. Деякі проблем застосування аналогії в цивільному праві. *Вісник академії правових наук України*. № 2 (49). С. 108–119.

165. Підтримка Bolt. URL: <https://bolt.eu/uk-ua/support/articles/360017309739/>

166. Повідомлення про конфіденційність для пасажирів та водіїв Bolt. URL: [https://bolt.eu/uk-ua/privacy/privacy-for-riders/#:~:text=Персональні%20дані%20пасажира%20розкриваються%20тільки,замаскований\)%20і%20дані%20геолокації%20пасажира](https://bolt.eu/uk-ua/privacy/privacy-for-riders/#:~:text=Персональні%20дані%20пасажира%20розкриваються%20тільки,замаскований)%20і%20дані%20геолокації%20пасажира)

167. Політика конфіденційності Uber. URL: <https://www.uber.com/legal/ru/document/?country=united-states&lang=uk&name=privacy-notice>

168. Положення про обробку та захист персональних даних Uklon. URL: <https://uklon.com.ua/wp-content/uploads/2022/09/protection-ofpersonal-data.pdf>

169. Посередник: Академічний тлумачний словник (1970—1980). URL: <http://sum.in.ua/s/poserednyk>

170. Посередницькі договори в підприємця. OSTAPP journal. URL: <https://journal.ostapp.com.ua/uk/articles/post/posredniceskie-dogovory-u-predprinimatela>

171. Постанова Броварського міськрайонного суду Київської області від 09.04.2020 р. у справі № 361/1579/20. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/88698313>

172. Постанова Вінницького апеляційного суду від 30.06.2020 р. у справі № 127/13877/19. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/90109587>

173. Постанова Київського апеляційного суду від 18.12.2020 р. у справі 761/23532/20. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/94663887>

174. Постанова Соснівського районного суду м. Черкаси від 04.07.2019 р. у справі № 712/7293/19. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/82822611>

175. Постанова Шевченківського районного суду м.Києва від 15.09.2020 р. у справі 761/23532/20. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/91799128>

176. Права пасажирів у літаках ЄС: за що виплатять компенсацію? URL: <https://kosht.media/prava-pasazhyriv-u-litakakh-yes-za-shcho-vyplatiat-kompensatsiiu/>

177. Правила розрахунків за перевезення вантажів (ст. 62 Статуту) : наказ Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644. *Офіційний вісник України*. 2000. № 48. С. 162. Ст. 2108.

178. Прайс агрегаторы цен товаров в Украине: 15 площадок для размещения. URL: <https://advermedia.ua/blog/prajs-agregatory-ukrainy-rassmatrivaem-plyusy-i-minusy/>

179. Приленський І.Г. Особливості цивільно-правової відповідальності пасажирів за договором перевезення повітряним транспортом в Україні. *Часопис цивілістики*. 2021. Вип. 43. С. 46-51.

180. Прищепа Я. Уряд США позивається проти Uber через дискримінацію людей з інвалідністю. URL: <https://suspilne.media/180063-urad-ssa-pozivaetsa-proti-uber-cerez-diskriminaciju-ludej-z-invalidnistu/>

181. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>

182. Про електронні документи та електронний документообіг: Закон України від 22.05.2003 № 851-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/851-15#Text>

183. Про електронну комерцію: Закон України від 03.09.2015 № 675-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/675-19#Text>

184. 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>

185. Про захист персональних даних: Закон України від 01.06.2010 № 2297-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2297-17#Text>

186. Про захист прав споживачів: Закон України від 10.06.2023 № 3153-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3153-20#Text>

187. Про захист прав споживачів: Закон України від 12.05.1991 № 1023-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1023-12#Text>

188. Про легалізацію діяльності служб таксі (агрегаторів) на території України: Петиція. URL: <https://petition.president.gov.ua/petition/132636>

189. 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>

190. Про правовий режим воєнного стану: Закон України від 12.05.2015 № 389-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text>

191. Про судову практику розгляду цивільних справ про визнання правочинів недійсними: Постанова Верховного суду України від 06.11.2009 № 9. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0009700-09#Text>

192. Про судову практику у справах про захист гідності та честі фізичної особи, а також ділової репутації фізичної та юридичної особи: Постанова Пленуму Верховного Суду України №1 від 27 лютого 2009 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v_001700-09

193. Про судову практику у справах про захист гідності та честі фізичної особи, а також ділової репутації фізичної та юридичної особи: Постанова Верховного суду України від 27.02.2009 № 1. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v_001700-09#Text

194. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України; Стратегія від 30.05.2018 № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>

195. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року: Розпорядження КМУ від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р. Верховна рада України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>

196. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>

197. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 01.07.2004 № 1955-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text>
198. Про ціни і ціноутворення: Закон України від 21.06.2012 № 5007-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5007-17#Text>
199. Проект Закону України «Про перевезення на таксі та перевезення на замовлення» від 16.10.2012 № 11354. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/JF8RE00A>
200. Прокопенко В. Як укласти e-contract. *Юридична газета*. 2020. №19 (725). URL: <https://yur-gazeta.com/dumka-eksperta/yak-uklasti-econtract.html>
201. Публічна оферта для пасажирів (Договір надання безкоштовних інформаційних послуг). URL: <https://taxi838.ua/ua/oferta-pass/>
202. Публічна оферта для перевізників (Договір надання інформаційних послуг). URL: <https://taxi838.ua/ua/oferta-driver/>
203. Публічний договір (оферта) про надання інформаційних послуг від 01.08.2018 року користувачам мобільного додатку «OnTaxi Driver». URL: <https://ontaxi.com.ua/legal/public-offer>
204. Публічний договір оферти на короткостроковий прокат автомобіля (каршеринг) «Getmancar». URL: <https://getmancar.com/doc/offer.pdf>
205. Радкевич О.П. Цивільно-правова охорона і захист персональної інформації в мережі інтернет: дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2014. 167 с.
206. Рішення Вінницького міського суду Вінницької області від 03.02.2020 р. у справі № 127/13877/19. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/87308345>
207. Рішення Деснянського районного суду міста Чернігова від 22.08.2011 р. Справа № 2/2506/2870/11. Офіційний портал судових рішень [Електронний ресурс]. <http://reyestr.court.gov.ua/Review/179523148>.

208. Рішення Індустріального районного суду м. Дніпропетровська від 16.11.2018 р. у справі № 202/2387/18. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/78078408>

209. Рішення Червоноградського міського суду Львівської області від 18 квітня 2011 року. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/152024819>.

210. Рогач О.Я. Зловживання правом як результат розсуду в праві. *Форум права*. 2010. № 4. С. 760–765. URL: <http://www.nbu.gov.ua/e-journals/FP/2010-4/10rojrvp.pdf>.

211. Рогач О.Я. Категорія зловживання суб'єктивним правом з позицій радянського права. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*: Серія Право. 2009. Вип. 12. С. 68–72.

212. Рогач О.Я. Класифікація меж здійснення суб'єктивних прав. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*. 2011. № 3. С. 140–149.

213. Рогач О.Я. Поняття меж здійснення суб'єктивних прав в контексті дослідження категорії зловживання правом. *Форум права*. 2011. № 2. С. 786–791. URL: <http://www.nbu.gov.ua/e-journals/FP/2011-2/11rojdzp.pdf>

214. Рогач О.Я. Суб'єктивне право та інтерес. *Науковий вісник Ужгородськ. нац. ун-ту*: Серія Право. 2006. Вип. 5. С. 31–34.

215. Розізнана І.В. Підстави та умови відшкодування упущеної вигоди за порушення договірних зобов'язань. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія : Право. 2014. Вип. 28(1). С. 152–157.

216. Рощина Н.В. Перспективи економіки спільної участі. *Інвестиції: практика та досвід*. 2017. № 22. С. 19–21. URL: http://www.investplan.com.ua/pdf/22_2017.pdf#page=19

217. Рябова К.О. Особливості правового статусу підприємств транспорту *Юридичний вісник*. 2018. № 1 (46). URL:

http://www.law.nau.edu.ua/images/Nauka/Naukovij_jurnal/2018/statji_n_1_46_2018/24.pdf

218. 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.

219. Самойленко Г.В. Договір перевезення пасажирів: теорія та практика забезпечення прав пасажирів: монографія. Запоріжжя: Статус, 2020. 584 с.

220. Самойленко Г.В. Механізм цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів в умовах сучасних глобалізаційних процесів. *Науковий вісник Ужгородського національного університету: серія: Право*. 2018. Т. 1. Вип. 52. С. 137-140.

221. Самойленко Г.В. Парадигма цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів через призму гармонізації законодавства України до законодавства ЄС. *Jurnalul juridic national teorie și practică*. 2018. № 4 (32). С. 90-95.

222. 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

223. Санникова Л.В. Об объекте обязательственного правоотношения. *Государство и право*. 2004. № 10. С. 57–64.

224. Серьогін В.А. Право на анонімність як елемент приватності. *Науковий вісник Ужгородського національного університету: Серія: Право*. 2014. Вип. 24. Т. 1. С. 154–159.

225. Сірко Р. Окремі аспекти реалізації договору перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні. *Часопис цивілістики*. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/9135/11-14.pdf.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

226. Сірко Р. Окремі аспекти цивільно-правової відповідальності сторін за договором перевезення вантажів залізничним транспортом за законодавством України. URL:

<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:BEaIQYTLi10J:www.jurnaluljuridic.in.ua/archive/2017/2/30.pdf&cd=2&hl=uk&ct=clnk&gl=ua>

227. Скрипін В. Водії-волонтери Bolt зможуть безоплатно переміщувати українців у разі екстреної потреби. ІТС.уа. 2022. URL: <https://itc.ua/news/vodiyi-volonter-i-bolt-zmozhut-bezoplatno-peremishhuvati-ukrayincziv-u-razi-ekstrenoyi-potrebi/>

228. Смуга НОВ. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BC%D1%83%D0%B3%D0%B0_HOV

229. Соколова А. Что такое агрегатор. Объясняем простыми словами. URL: <https://secretmag.ru/enciklopediya/chto-takoe-agregator-obyasnyаем-prostymi-slovami.htm>

230. Соловьева Н. В Украине больше 2 тыс. перевозчиков, но половина не хочет работать в «белую»: зачем BlaBlaCar запустил автобусные перевозки. *MC.today*. 2021. URL: <https://mc.today/v-ukraine-bolshe-200-tys-perevozchikov-no-plovina-ne-hochet-rabotat-v-beluyu-zachem-blablacar-zapustil-avtobusnye-perevozki/>

231. Сопілко І.М. Механізм захисту персональних даних: проблеми та перспективи. *Юридичний вісник*. 2013. № 2(27). С. 66-70.

232. Спасибо-Фатеева І.В. Види об'єктів цивільних прав. *Часопис цивілістики*. 2015. Вип. 18. С. 13-18.

233. Старікова Г. Сучасні підходи до розробки типології неявних знань. *Дослідження з історії і філософії науки і техніки*. 2023. Том 32. № 1. URL: <https://vestnikdnu.dp.ua/index.php/ifnit/article/download/145/152/192>

234. Стасюк О. М., Чмирьова Л. Ю., Федяй Н. О. Ринки вантажних та пасажирських перевезень в Україні: проблеми та тенденції. *Ефективна економіка*. 2020. № 9. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8199>

235. Стахира Г. Речово-правові проблеми природи цифрового контенту. *Підприємництво, господарство і право*. 2017. №11. С. 55-58.

236. Суд у Нідерландах визнав таксистів Uber найманими працівниками. *Економічна правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2021/09/13/677745/>

237. Тарасенко Л.Л. Суб'єкти правовідносин у цифровому середовищі. *Часопис цивілістики*. 2017. Вип. 26. С. 87-92.

238. Титенко В. Новий «захист прав споживачів»: e-commerce варто підготуватись. URL: <https://mind.ua/openmind/20259926-novij-zahist-prav-spozhivachiv-e-commerce-var-to-pidgotuvatis>

239. Тихомиров О.О. Юридична відповідальність за правопорушення в інформаційній сфері : навч. посіб. К.: Нац. акад. СБУ, 2015. 172 с.

240. Традиционные транспортные компании и агрегаторы могут существовать параллельно. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/opinions/traditsionnye-transportnye-kompanii-i-agregatory-mogut-sushchestvovat-parallelno/>

241. Транспортне право України: підруч. для студ. вищ. навч. закл. За ред.. М.Л. Шелухіна. К.: Вид. Дім «Ін Юре», 2008. 893 с.

242. Транспортне право України: навч. посіб. За заг. ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського. К.: Юрінком Інтер, 2002. 416 с.

243. Транспортне право: Конспект лекцій / С.М. Продащук, Д.І. Мкртичян, О.М. Костенніков, В.П. Мельников, Г.Є. Богомазова, О.О. Шапатіна. Харків: УкрДАЗТ, 2014. Ч. 1. 62 с.

244. Транспортне право. URL: https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:5nr93cbG_-cJ:files.khadi.kharkov.ua/laboratoriji/item/download/2441_8ba1f3adb6118c9dfdc5e483948609ac.html&cd=17&hl=uk&ct=clnk&gl=ua

245. Транспортные агрегаторы информации или прямой исполнитель транспортных услуг. *Информационно-логистический сайт com-stil.com*.

2021. URL: <https://com-stil.com/blogs/transportnyie-birzhi-ili-sajt-transportnoj-kompanii>

246. Трансфер в аеропорт / из аеропорта на VIP-автомобиле. URL: <https://www.airbnb.ru/experiences/158373>

247. Тулінова Н. Головні тренди та драйвери розвитку об'єктів медицини в Україні на 2022 рік. URL: <https://zdorovi.agency/trends-medical-business-2022>

248. У Польщі посилять перевірку агрегаторів таксі. URL: <https://taxoport.com/u-polshhi-posilyat-perevirku-agregatoriv-taksi-shtraf-do-1-miljona-zlotih/>

249. У Японії запускають райдшерінг аеротаксі: Joby Aviation, Toyota та ANA Holdings уклали партнерство. URL: <https://itc.ua/news/v-yaponii-zapustyat-rajdshering-aerotaksi-joby-aviation-toyota-i-ana-holdings-zaklyuchili-partnerstvo/>

250. Угода користувача Ларді-Транс. URL: <https://lardi-trans.ua/uk/about/article/12/>

251. Умови використання inDriver. URL: <https://indriver.com/ru/offer/>

252. Умови користування Платформою BlaBlaCar. URL: <https://blog.blablacar.com.ua/about-us/terms-and-conditions>

253. Умови надання послуг Skyscanner. URL: <https://www.skyscanner.com.ua/terms-of-service>

254. Умови надання послуг клієнтам. URL: https://www.booking.com/content/terms.uk.html?aid=1662764&label=brand-Yid6oHCg4weOSse9KsChuAS543180097591&sid=1c7daa485faf5f9595b865353f17f332&tmpl=docs%2Fterms-and-conditions&lang=uk&soz=1&lang_click=other&cdl=ru&lang_changed=1

255. Фалатюк О.С. Адміністративно-правові аспекти розвитку автомобільного транспорту в Україні. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2013. № 1. С. 71–73.

256. Філатова Н. Правочини з використанням електронної форми представлення інформації. *Проблеми законності*. 2017. Вип. 136. С. 40-55.
257. Фінансування креативних індустрій. Львів, 2020. URL: https://uaculture.org/wp-content/uploads/2020/12/7.finansuvannya-kreatyvnyh-industrij_r.pdf
258. Харитонов Є.О., Старцев О.В. Цивільне право України: підручник. Київ: Істина, 2007. 816 с.
259. Ходико Ю.Є. Співвідношення об'єкта цивільних правовідносин (прав) та об'єкта цивільно-правового договору. *Юридична Україна*. 2009. № 3(75). С. 52–57.
260. Царев В. Прогалини в праві – неминучі. *Український юрист*. 2005. № 5 (29). С. 35.
261. Цивільне законодавство України (основні категорії, принципи та концепти): моногр. / авт. кол.; за заг. ред. Є. О. Харитонova. Одеса: Фенікс, 2012. 344 с.
262. Цивільне і сімейне право України: навч.-практ. посіб. / Харитонов Є., Калітенко О., Зубар В. [та ін.] ; за ред Є. Харитонova, А. Дрішлюка. Х., 2013. 640 с.
263. Цивільне право в Україні: Курс лекцій: У 6-ти томах. Т.1. / Р.Б. Шишка (керівник авт. кол.), О.Л.Зайцев, Є.О.Мічурін та ін.; За ред. Р.Б.Шишки та В.А.Кройтора. Харків: Національний університет внутрішніх справ. 2004. 417с.
264. Цивільне право України (традиції та новації): моногр. Авт. кол.; за заг. ред. Є.О. Харитонova, Т.С. Ківалової, О.І. Харитонovoї; наук. ред. Н. Ю. Голубєва. Одеса: Фенікс, 2010. 700 с.
265. Цивільне право України: Академічний курс : підручник : у 2 т. За заг. ред. Я.М. Шевченко. 2-ге вид., доп і перероб. К.: Видавничий Дім «Ін Юре», 2006. Т.1 Загальна частина. 696 с.

266. Цивільне право України. Особлива частина: підручник. За ред. О.В. Дзери, Н.С. Кузнецової, Р.А. Майданика. К.: Юрінком Інтер, 2010. 1174 с.
267. Цивільне право: підручн.: у 2 т., т. 2. В. І. Борисова, Л. М. Баранова, Т. І. Бєгова та ін.; за ред. В. І. Борисової, І. В. Спасибо-Фатєєвої, В. Л. Яроцького. Х.: Право, 2011. 816 с.
268. Цивільне та сімейне право України: підруч. Ред. Є.О. Харитонов, Н.Ю. Голубєва. К.: Правова єдність, 2009. 968 с.
269. Цивільний кодекс України : наук.-практ. коментар (пояснення, тлумачення, рекомендації з використанням позицій вищих судових інстанцій, Міністерства юстиції, науковців, фахівців). За ред. проф. І. В. Спасибо-Фатєєвої. Х. : Страйд, 2011. Т. 5: Право власності та інші речові права. С. 612–622.
270. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 № 435-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40. Ст. 334.
271. Цивільний кодекс України: Коментар. За заг. ред. Є.О. Харитонова, О.М. Калітенко. Х.: Одіссей, 2003. 856 с.
272. Цивільний кодекс України: коментар. Харків: ТОВ Одіссей, 2004. 856 с.
273. Цивільний кодекс України: Наук.-практ. коментар. 3-є вид., перероб. та доп. За ред. Є.О. Харитонова. Х.: Одіссей, 2006.
274. Цивільний кодекс України: науково-практ. комент. [6-е вид.]. За ред. Є.О. Харитонова, Н.Ю. Голубєвої. Х.: Одіссей, 2009.
275. Цивільний кодекс України: науково-практ. коментар. За заг. ред. Є.О. Харитонова, О.І. Харитонової, Н.Ю. Голубєвої. К.: Правова єдність, 2008. 740 с.
276. Цивільний кодекс України: науково-практичний коментар. За заг. ред. Є.О. Харитонова, О.І. Харитонової, Н.Ю. Голубєвої. К.: Алерта; КНТ; ЦУЛ, 2010. 752 с.

277. Цивільний кодекс України: науково-практичний коментар. За ред. розробників проекту Цивільного кодексу України. К.: Істина, 2004. 928 с.

278. Четверта промислова революція: зміна напрямів міжнародних інвестиційних потоків: моногр. За наук. ред. д.е.н., проф. А.І. Крисоватого, д.е.н., проф. О.М. Сохацької. Тернопіль: Осадца Ю.В., 2018. 478 с.

279. Чи вплине карпулінг на суму мого страхування або податків? *Довідковий центр BlaBlaCar.* URL: <https://support.blablacar.com/hc/uk/articles/360014554179-Чи-вплине-карпулінг-на-суму-мого-страхування-або-податків->

280. Что такое платежный агрегатор? URL: <https://blog.easypay.ua/ru/chto-takoe-platezhnyi-agregator/>

281. Чупрін Є.С., Кондратенко Д.В., Гелеверя Є.М. Аналіз та перспективи розвитку транспортної галузі України з позиції автотранспортних підприємств. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство.* 2019. Вип. 24(3). С. 125-130.

282. Шевченко О. Гігономіка як феномен розвитку інформаційного суспільства. *Матеріал виступу на науково-практичній конференції «Інноваційні ідеї в економічній науці: пошуки вирішення сучасних проблем», 19-20 квітня 2018 р.* URL: <http://ekmair.ukma.edu.ua/handle/123456789/14558>

283. Шишка Р.Б. Механізм правового регулювання перевезень. *Юридичний вісник.* 2014. № 3. С. 120-125.

284. Шишка Р.Б., Шишка О.Р. Цивільно-правова відповідальність і деліктне зобов'язання. *Університетські наукові записки.* 2012. № 1. С. 271-280.

285. Шлайфер М.Б. Діджиталізація економіки України в умовах євроінтеграції. *Економіка та суспільство.* 2022. Вип. 45. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1905/1833>

286. Штрафы водителям BlaBlaCar за перевозку пассажиров без лицензии. *Юстикон*. URL: <https://justicon.ua/blog/news/strafy-voditelam-blablacar-za-perevozku-passazirov-bez-licenzii.html>

287. Шульженко Ф.П., Гайдулін О.О., Кундрик Р.С. Транспортне право: Навч. посібник. К.: КНЕУ, 2005. 244 с.

288. Шумило М. Праця на онлайн-платформах (Uber, Uklon, Bolt, Glovo, Raketa etc.): трудові vs цивільні відносини. *Юридична газета*. 2022. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/trudove-pravo/pracya-na-onlaynplatformah-uber-uklon-bolt-glovo-raketa-etc-trudovi-vs-civilni-vidnosini.html>

289. Що таке право особливого роду (sui generis). URL: <https://kopirait.com.ua/pravo-sui-generis/>

290. Що таке рекомендована ціна? *Довідковий центр BlaBlaCar*. URL: <https://support.blablacar.com/hc/uk/articles/360014530379-Що-таке-рекомендована-ціна->

291. Що таке уберизація? URL: <https://shudnenny.koshachek.com/articles/qu-chi-ce-uberizacija-zhittja.html>

292. Щодо захисту персональних даних в умовах воєнного стану. URL: <https://ombudsman.gov.ua/storage/app/media/Воєнний%20стан/Захист%20персональних%20даних/Захист%20персональних%20даних%20в%20умовах%20воєнного%20стану.pdf>

293. Якушев М. Международно-политические проблемы идентификации в Интернете. *Журнал индекс безопасности*. 2013. Том 19. С. 87-102.

294. Яновицька А.В. Правова природа договору транспортного експедирування. *Вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут»*. Політологія. Соціологія. Право. 2018. № 3. С. 176-179.

295. Яновська О.Г. Правова та соціальна природа адвокатської професії. *Вісник кримінального судочинства*. 2015. № 2. С. 108-113.

296. Ясечко С. В. Цивільно-правова відповідальність за порушення права на інформацію: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Х., 2011. 17 с.

ДОДАТКИ

Додаток А

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації

1. Омельчук О. С., Бондар П.В. Правова природа договірних відносин перевезення з використанням транспортних агрегаторів. *Часопис цивілістики*. 2021. № 43. С. 27-35. DOI <https://doi.org/10.32837/chc.v0i43.440> URL: <http://clj.nuoua.od.ua/archive/43/6.pdf>

2. Бондар П.В. Особливості цивільно-правової відповідальності за порушення умов договору перевезення з використанням транспортних агрегаторів. *Правові новели*. 2022. № 18. С. 240-245. DOI <https://doi.org/10.32847/ln.2022.18.35> URL: http://www.legalnovels.in.ua/journal/18_2022/35.pdf

3. Бондар П.В. Щодо питання дотримання транспортними агрегаторами законодавства в сфері захисту персональних даних. *Часопис цивілістики*. 2023. № 48. С. 54-59. DOI <https://doi.org/10.32782/chc.v048.2023.7> URL: <http://clj.nuoua.od.ua/archive/48/7.pdf>

4. Бондар П.В. Правова ідентифікація відносин шерінгу автомобільної поїздки. *Юридичний науковий електронний журнал*. № 9. 2022. С. 656-659. DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-9/162> URL: http://www.lsej.org.ua/9_2022/162.pdf

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації

5. Бондар П.В. Цивільно-правова характеристика відносин шерінгу автомобільної поїздки у воєнний час. *Сталий розвиток суспільства та держави: сучасні виклики та напрямки розвитку* : матер. Всеукр. наук. конф. молодих вчених (м. Одеса, 18 листоп. 2022 р.) / уклад.: В. С. Кучерявенко, Л. С. Бондарчук. І. С. Радковська [та ін.] ; за ред. М. Р.

Аракеляна, К. І. Спасової. Одеса, 2022. С. 59-62. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/23909>

6. Бондар П.В. До питання правової ідентифікації відносин шерінгу автомобільної поїздки. *Сучасні проблеми правової системи та державотворення в Україні* : Матеріали міжнародної науково-практичної конференції, м. Запоріжжя, 25–26 лютого 2022 року. Запоріжжя: Запорізька міська громадська організація «Істина», 2022. С. 14-16.

7. Бондар П.В. Поняття та види суб'єктів цивільних правовідносин в сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів. *Проблеми розвитку суспільства та держави: сучасні наукові виклики* : матеріали всеукр. наук. конф. молодих вчених (м. Одеса, 2 грудня 2022 р.) [Електронне видання] / укл.: В.С.Кучерявенко, А.С.Давтян ; за ред.: Н.Д. Маслій, К. І. Спасової; Рада молодих вчених при Одес. обл. держ. адмін. Одеса, 2022. С. 61-64. URL: <https://hdl.handle.net/11300/24138>

ВІДОМОСТІ ПРО АПРОБАЦІЮ РЕЗУЛЬТАТІВ ДИСЕРТАЦІЇ

Результати дисертаційного дослідження підготовлено і обговорено на кафедрі цивільного права Національного університету «Одеська юридична академія». Основні результати дисертаційного дослідження доповідалися на наукових, науково-практичних конференціях, зокрема на: Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні проблеми правової системи та державотворення в Україні» (м. Запоріжжя, 25–26 лютого 2022 р.); Всеукраїнській науковій конференції молодих вчених «Сталий розвиток суспільства та держави: сучасні виклики та напрямки розвитку» (м. Одеса, 18 листопада 2022 р.); Всеукраїнській науковій конференції молодих вчених «Проблеми розвитку суспільства та держави: сучасні наукові виклики» (м. Одеса, 2 грудня 2022 р.).

«ЗАТВЕРДЖУЮ»

Ректор Національного університету

«Одеська юридична академія»,

Олег ТОДОЩАК

2023 р.



**про впровадження наукових розробок дисертаційного дослідження
Бондаря Павела на тему: «Правове регулювання договірних відносин в
сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів»
в навчальну та науково-дослідну діяльність
Національного університету «Одеська юридична академія»**

Комісія у складі: *голови* – проректора з наукової роботи Національного університету «Одеська юридична академія», професора М. Аракеляна, *членів комісії*: проректора з навчальної роботи Національного університету «Одеська юридична академія», професора Г. Ульянової, начальника навчально-методичного відділу Національного університету «Одеська юридична академія», асистента Л. Кузнецової, декана факультету цивільної та господарської юстиції Національного університету «Одеська юридична академія», доцента Д. Колодіна, завідувача кафедри цивільного права Національного університету «Одеська юридична академія», професора Є. Харитонова, склала цей акт про те, що результати дисертаційного дослідження Бондаря Павела на тему: «Правове регулювання договірних відносин в сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів» на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право» використовуються у навчальному процесі Національного університету «Одеська юридична академія» при викладанні навчальних дисциплін «Цивільне право», «Цивільне та сімейне право», «Цивільне право: теорія і практика», «Сучасні проблеми цивільного права та цивільно-процесуального права», «Практичні аспекти договірних відносин», «Цивільне право в сучасних умовах», «Актуальні питання адаптації цивільного законодавства України до права ЄС», а також у науково-дослідній роботі студентів, аспірантів, науковців.

Так, були враховані положення дисертації про необхідність розширення обсягу матеріалу, що викладається у рамках навчальних дисциплін «Цивільне право», «Цивільне та сімейне право», «Цивільне право: теорія і практика», «Сучасні проблеми цивільного права та цивільно-процесуального права», «Практичні аспекти договірних відносин», «Цивільне право в сучасних умовах», «Актуальні питання адаптації цивільного законодавства України до права

ЄС», зокрема, включити питання щодо підходів до визначення транспортних агрегаторів як суб'єктів цивільних правовідносин в сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів; правової природи відносин в сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів; співвіднесення останніх з традиційними видами цивільних правовідносин; визначення суб'єктів правовідносин в сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів; визначення змісту правовідносин в сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів; правового статус окремих суб'єктів досліджуваних правовідносин та визначити їх роль та місце в даних правовідносинах тощо.

При розробці програми навчальних дисциплін «Цивільне право», «Цивільне та сімейне право», «Цивільне право: теорія і практика», «Сучасні проблеми цивільного права та цивільно-процесуального права», «Практичні аспекти договірної права», «Цивільне право в сучасних умовах», «Актуальні питання адаптації цивільного законодавства України до права ЄС» були враховані висновки дисертаційної роботи, зокрема, 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 та 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.

Крім того, рекомендовано до використання у навчальному процесі наукові праці, основними з яких є наступні публікації:

1. Бондар П.В. Особливості цивільно-правової відповідальності за порушення умов договору перевезення з використанням транспортних агрегаторів. *Правові новели*. 2022. № 18. С. 240-245. URL: http://www.legalnovels.in.ua/journal/18_2022/35.pdf

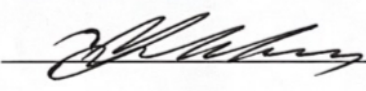
2. Бондар П.В. Щодо питання дотримання транспортними агрегаторами законодавства в сфері захисту персональних даних. *Часопис цивілістики*. 2023. № 48 С. 54-59. URL: <http://clj.nuoua.od.ua/archive/48/7.pdf>

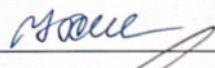
3. Бондар П.В. Правова ідентифікація відносин шерінгу автомобільної поїздки. *Юридичний науковий електронний журнал*. № 9. 2022. С. 656-659. URL: http://www.lsej.org.ua/9_2022/162.pdf

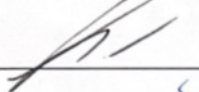
4. Бондар П.В. Цивільно-правова характеристика відносин шерінгу автомобільної поїздки у воєнний час. *Сталий розвиток суспільства та держави: сучасні виклики та напрямки розвитку* : матер. Всеукр. наук. конф. молодих вчених (м. Одеса, 18 листоп. 2022 р.) / уклад.: В. С. Кучерявенко, Л. С. Бондарчук. І. С. Радковська [та ін.] ; за ред. М. Р. Аракеляна, К. І. Спасової. Одеса, 2022. С. 59-62. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/23909>

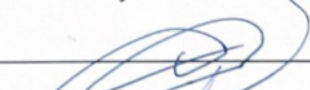
5. Бондар П.В. До питання правової ідентифікації відносин шерінгу автомобільної поїздки. *Шерешевські читання: спадкове право в умовах війни : матеріали Всеукр. наук. конф. (Одеса, 8 грудня, 2022 р.)* [Електронне видання] / за заг. ред. д.ю.н., проф. Є. О. Харитонова ; НУ «Одеська юридична академія». Одеса, 2022. С. URL: <https://hdl.handle.net/11300/25145>

Використання зазначених результатів дозволило більш повно та ґрунтовно викласти матеріали вказаних навчальних дисциплін та надати студентам Національного університету «Одеська юридична академія» відомості правове регулювання договірних відносин в сфері перевезень з використанням транспортних агрегаторів.

Голова комісії:  М. Аракелян

Члени комісії:  Г. Ульянова

 Л. Кузнецова

 Д. Колодін

 Є. Харитонов