

ПРАКТИЧНА ЦИВІЛІСТИКА

УДК 347.4

DOI <https://doi.org/10.32782/chc.v047.2022.5>

Кривенко Юлія Василівна

кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри цивільного права

Національного університету «Одеська юридична академія»

ORCID ID: 0000-0001-7506-0786

ОКРЕМІ ПИТАННЯ ЩОДО ЦИФРОВІЗАЦІЇ ПОСЛУГ ТАКСІ

Постановка проблеми. Розширення сфери застосування громадського транспорту є однією з актуальних тенденцій розвитку сучасної транспортної системи, тому необхідно забезпечити високу надійність його функціонування, а також посилити привабливість порівняно з індивідуальним транспортом. Важливу проміжну роль між індивідуальним транспортом та транспортом загального користування відіграє перевезення таксі та питання цифровізації послуг перевезення.

Слід зазначити, що сучасний етап розвитку економіки та соціальної сфери у світі та в нашій країні характеризується значним рівнем проникнення цифровізації в усі сфери життя. Однією з перших галузей, яка «зазнала на собі» впливу цифровізації, є транспорт. Так само як і в усьому світі, на ринок традиційного таксі України прийшли агрегатори послуг таксі зі своїми мобільними технологіями. Слід зазначити, що й раніше на традиційному ринку таксі також була конкуренція, найдешевші компанії таксі обслуговували клієнтів із середнім рівнем доходу. Деякі фірми використовували більш просунуті послуги, такі як подача престижних статусних автомобілів, підвищений комфорт, індивідуальний підхід. Вони обслуговували клієнтів із вищими доходами та призначали високі ціни на свої послуги. Але останніми роками на ринку таксі з'явилися компанії Uber та Uklon, Bolt, On Taxi, 838 і українці, які мають смартфони, стали частіше користуватися сервісними послугами цих онлайн-компаній.

Маючи технологічну силу і фінансові переваги транснаціональних корпорацій, технологічні таксі готові витратити чимало коштів, щоб домінувати на ринку традиційних таксі. Особливо на початку свого входу на ринок компанії таксі з мобільними

додатками пропонують дуже низькі тарифи, компенсують втрати для водіїв, запускають великі акції зі знижками, і навіть приймають замовлення нижче собівартості, щоб зайняти панівне становище на ринку.

Цивільний кодекс України у главі 64 «Перевезення» для опосередкування пасажирських перевезень передбачає два види договорів: договір перевезення пасажирів та багажу (ст. 910) та договір фрахтування для перевезення пасажирів (ст. 912) [1]. Відносини щодо фрахтування легкового таксі в умовах бурхливого розвитку інформаційно-комунікаційних технологій та індивідуальної підприємницької діяльності у сфері надання транспортних послуг у значній частині не набули належної правової форми.

Стан дослідження даної теми. Загальні положення щодо цивільно-правового регулювання договору перевезення були проаналізовані в дисертаційному дослідженні О. Нечепуренка [2]. Г.В. Самойленко досліджував питання цивільно-правового аналізу та правову характеристику, надав оцінку роботи Uber та BlaBlaCar їх ролі та місцю в механізмі автономного регулювання перевезень пасажирів таксі [3, 29–34].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Аналіз літературних джерел підтверджує, що незважаючи на ряд вітчизняних досліджень які присвячені питанням правового регулювання та роботи у сфері регулювання договору перевезення таксі, дане питання потребує подальшого вивчення та правового регулювання.

Основною метою статті є аналіз інноваційних змін перевезення таксі у зв'язку з появою цифрових інструментів та необхідністю належного правового регулювання.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Ринок таксомоторних перевезень у нашій країні останнім часом зазнав фундаментальних змін. Причиною цього стали два глобальні фактори:

1. Поява у нас у країні на ринку таксомоторних перевезень агрегаторів та вітчизняних мобільних платформ, які зруйнували звичні загальноприйняті до цього бізнес-моделі галузі. Прийом та розподіл замовлень та організація перевезень, включаючи фактично тарифне регулювання, перейшли від таксопарків до агрегаторів.

2. Через роки повної дерегульованості почався новий етап формування легальних таксомоторних перевезень. Незважаючи на популярність цифрових платформ, що надають послуги таксі, цей тип діяльності не врегульований на законодавчому рівні. При цьому правові питання, що виникають у низці країн, призводять до заборони таких платформ. Основною причиною заборони діяльності таких платформ є їх невідповідність існуючим вимогам до традиційного таксі, наприклад, невиконання вимоги про наявність ліцензії.

Концептуальним недоліком чинної системи є те, що «Дозвіл» на здійснення перевезень видається юридичній особі або індивідуальному підприємцю з прив'язкою до конкретного транспортного засобу. Далі, згідно з алгоритмом процедур, транспортний засіб з «Дозволом» переходить до фізичної особи, яка юридично до таксомоторної діяльності може не мати жодного відношення.

Останнім часом з'явилося багато служб таксі, завуальованих під транспортні компанії, диспетчерські служби, служби замовлення, навіть транспортні клуби. Ця «нездорова» конкуренція призводить до зменшення ціни та зниження якості обслуговування.

Агрегатор як базова інфраструктура таксомоторного ринку, за своєю суттю, є цілком свідомою диспетчерською службою, яка працює з колом таксопарків. Агрегатори споживають ефективніше завантаження автомобільного таксопарку з накопиченням доз за призначенням «хто ближче», зниженням порожнього пробігу.

Даний порядок виглядає так: на агрегатор інформації про послуги легкового таксі надходить замовлення фрахтувальника, який пропонується фрахтувальникам, які користуються цим агрегатором; фрахтувальник, що зацікавився замовленням, приймає його до виконання, повідомляючи при цьому свої умови (у тому числі за часом і ціною надання послуги), які через агрегатор передаються фрахтувальнику; фрахтувальник або вимушено погоджується із запропонованими

фрахтувальником умовами поїздки, або відмовляється від замовлення. Таким чином, публічна оферта відсутня, у фрахтувальників немає обов'язку прийняти замовлення до виконання, ніхто не може бути примушений до укладання договору, можливості перевірити забезпечення рівних умов договору для відповідних категорій фрахтувальників немає. Цілком очевидно, що прийняття замовлення та прийняття замовлення до виконання перетворюються на дії, що здійснюються двома різними суб'єктами, кожен з яких може сприйматися фрахтувальником як сторона укладеного договору.

Агрегатори виявляють контроль за підключенням до своїх послуг та стимулюють збільшення частки легального таксі.

Агрегатори формують рейтинг водіїв за якістю виконання замовлень та відгуками клієнтів та перерозподіляють замовлення на користь водіїв, забезпечуючи кращу якість послуг, водночас безпека може знижуватися за рахунок низької вартості послуг, що впливає на технічний стан транспортних засобів та надійність водіїв.

Агрегатори, по суті, є біржею, на якій відбувається балансування пропозиції та попиту на послуги таксі, при цьому ціноутворення не є можливим та регульованим [4; 23].

Дослідження системи обліку пасажирських перевезень легковим таксі дозволяє виявити та сформулювати низку проблем у цій галузі, які тією чи іншою мірою пов'язані з якістю перевезень. Зокрема, є проблема реєстрації агрегаторів таксі.

Реальність така, що на сьогоднішній день агрегатори таксі не відповідають за те, що сталося (або не сталося) із пасажиром під час поїздки. Відповідальності за ДТП за участю водія, який приїхав на виклик, вони також не зустрічали, тому зверталися до безпритульних у разі аварії.

Позиція агрегаторів таксі: вони лише є агентами, які надають послуги юридичній особі (таксопарку) чи індивідуальному підприємцю. Виникають у разі серйозних неприємностей, наприклад, дорожньо-транспортної пригоди.

Вєвропейських країнах робота таксі (Німеччина, Великобританія) – ускладнена постійними перевітками та тимчасовими заборонами: штучне обмеження кількості видаваних ліцензій на послуги таксі, така практика використовується з 1834. В даний час у багатьох країнах (США, Франції та ін) зберігається подібна система квотування ринку таксі. Це призводить до штучного обмеження числа таксі і, як наслідок, високої вартості отримання нової ліцензії або придбання її на «вторинному ринку».

Застосування традиційного законодавства про таксі до агрегаторів таксі також можливо, наприклад у ряді штатів США діяльність Uber регулюється як транспортна компанія. Наразі у 45 штатах США прийнято законодавство, яке регулює нові бізнес-моделі послуг пасажирських перевезень. Так, у Колорадо, Каліфорнії, Іллінойсі та інших штатах США райд-шеринг та райд-сорсинг-платформи відносять до категорії транспортних мережевих компаній (Transportation Network Companies, TNC). TNC не включає послуги пасажирських перевезень за договором або послуги компаній традиційного таксі. Відповідно до Закону штату Колорадо про регулювання TNC, транспортною мережевою компанією визнається підприємство, яке здійснює свою діяльність у Колорадо та надає водіям цифрову платформу для надання послуг пасажирського перевезення. Передбачається, що TNC не володіє, не розпоряджається та не контролює особисті автомобілі водіїв – користувачів платформи. Водії платформ не є співробітниками TNC. До категорії TNC належать такі райд-сорсинг-компанії, як Uber, Lyft та інші аналогічні платформи. Тобто агрегатори таксі в штатах США зобов'язані отримувати ліцензії транспортної компанії, а також дотримуватись низки вимог, пов'язаних зі страхуванням водіїв, їх навчанням та ін.[5]

В Україні на сьогодні, є ряд агрегаторів, які надають наступні послуги: виклик таксі он-лайн, виклик машини до визначеного часу, оплата готівкою, обговорення водія в чаті, вибір машин різного класу, можливість одразу вказати кілька адрес, можливість повторити попередній маршрут, можливість самостійно збільшити вартість поїздки, щоб зацікавити водія, страхування пасажирів, кур'єрська доставка, можливість найняти водія для поїздки у власному авто, можливість зустрічі пасажира в аеропорту або на вокзалі з табличкою, можливість поїздки з вихованцем і з багажем, а також можливість вказати специфічні вимоги: водій зі знанням англійської, водій, що не курить, тиша в салоні авто, наявність кондиціонера.

Паралельно із недостатньо нормативно керованим ринком послуг легкового таксі спостерігається активний розвиток відносин щодо організації спільних поїздок з використанням інформаційних платформ операторів сервісу пошуку супутників, таких як, наприклад, BlaBlaCar. На таких мережевих он-лайн платформах користувачі можуть шукати оголошення від водіїв про надання громадянам можливості здійснення спільної поїздки

в обмін на внесок у дорожні витрати. Видається, що все-таки відносинам спільної поїздки більше підходить модель неопублічного договору фрахтування: попутники вносять водієві обумовлену плату, не ділять ризику збитків з водієм, він, як власник джерела підвищеної небезпеки, у зв'язку з наявністю або відсутністю статусу підприємця відповідає перед ними за заповідяну під час поїздки шкоду. Цілком очевидно, що такі побутові правові чини практично не відрізняються від договорів фрахтування легкового таксі, що укладаються за допомогою агрегатів інформації ні з їхнього предмета, ні за рівнем гарантій безпеки пасажирів.

Розглянемо основні проблеми, які є у сфері регулювання агрегаторів таксі.

З розвитком інтернет-технологій, поширенням смартфонів із вбудованою GPS та онлайн-платежем з'явилися нові види послуг у сфері пасажирських перевезень: райд-сорсинг (ride-sourcing, відомий як райд-хейлінг (ride-hailing) та райд-шеринг (ride-sharing)). Для даних послуг використовується багатостороння платформа, учасниками якої є водії та пасажири. Термін «райд-сорсинг» (або ride-hailing) використовується щодо послуг пасажирських перевезень, коли пасажир замовляє поїздку, а водій погоджується здійснити замовлення. До райд-сорсинг-компаній належать такі платформи, як Uber, та ін. Райд-шеринг передбачає, що водій формує запит на поїздку (пошук попутників), будучи одночасно постачальником послуг та користувачем. До райд-сорсинг-платформ відноситься BlaBlaCar.

Насамперед необхідно відповісти на запитання, чи є платформа постачальником послуг бронювання (інформаційних послуг) або ж є транспортною компанією, що здійснює пасажирські перевезення у традиційному сенсі, чи потрібно застосовувати до таких платформ традиційні вимоги регулювання таксі, у тому числі пов'язані з отриманням ліцензії на надання платформою транспортних послуг?

Висновки. Агрегатор є базовою інфраструктурою таксомоторного ринку, за своєю суттю, є цілком свідомою диспетчерською службою, яка працює з колом таксопарків. Таким чином, у багатьох країнах на цифрові платформи з надання послуг пасажирських перевезень поширюються традиційні вимоги щодо регулювання договору перевезення таксі. Тим часом варто зазначити, що регулювання поширюється на райд-сорсинг-послуги, тобто послуги таких платформ, як Бонд, тоді як послуги райд-шерингу, наприклад, платформи BlaBlaCar, не належать до послуг таксі.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Цивільний кодекс України. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2003. №№ 40–44. ст. 356.
2. Нечипуренко О.М. Цивільно-правове регулювання перевезень таксі. *Рукопис*. Одеса. 2008.
3. Самойленко Г.В. Особливості цивільно-правового регулювання перевезень пасажирів, здійснюваних з використанням мобільних додатків Uber та BlaBlaCar. *Підприємництво, господарство і право*. № 9. 2018. С. 29–34
4. Омельчук О. С., Бондар П. В. Правова природа договірних відносин перевезення з використанням транспортних агрегаторів. *Часопис цивілістики : наук.-практ. журн. / редкол.: Є. О. Харитонов (голов. ред.), О. І. Харитонova (заст. голов. ред.), К. Г. Некіт (відп. секр.), чл. редкол.: С. В. Ківалов, В. В. Завальнюк [та ін.]*. Одеса : Гельветика, 2021. Вип. 43. С. 21–26.
5. У США служби таксі вводять додаткові збори для пасажирів через подорожчання пального. URL: <https://forbes.ua/news/u-ssha-sluzhbi-taksi-vvodyat-dodatkovyi-zbori-dlya-pasazhiriv-cherez-podorozhchannya-palnogo-15032022-4645>

Кривенко Юлія Василівна

ОКРЕМІ ПИТАННЯ ЩОДО ЦИФРОВІЗАЦІЇ ПОСЛУГ ТАКСІ

Стаття присвячена аналізу стану та перспектив цифровізації послуг таксі. У вітчизняній науковій літературі питання, пов'язані з сферою послуг легкового таксі, висвітлено дуже фрагментарно, а питання щодо цифровізації послуг таксі залишаються недостатньо дослідженими. Незважаючи на широке поширення агрегаторів таксі, опубліковано лише невелику кількість робіт, які розкривають основи цифровізації послуг таксі.

Авторка визначає невідповідність чинних правил про договори фрахтування для перевезення пасажирів реальним відносинам, що складаються під час використання агрегаторів інформації. Агрегатор як базова інфраструктура таксомоторного ринку, за своєю суттю, є цілком свідомою диспетчерською службою, яка працює з колом таксопарків. Основними проблемами названо втрату договором фрахтування легкового таксі, укладеним за спрямованим на агрегатор замовленням фрахтувальника, встановлених законом характеристик публічного, а також невирішеність питання про особу, відповідальну за шкоду, заподіяну життю або здоров'ю громадянина, який користується транспортними послугами, що надаються фрахтувальником.

Зроблено спробу проаналізувати досвід зарубіжних країн, а саме : Німеччини, Великобританії, Франції та США, з метою подальшого вдосконалення вітчизняного законодавства.

Авторкою визначено, що у багатьох країнах на цифрові платформи з надання послуг пасажирських перевезень поширюються традиційні вимоги щодо регулювання договору перевезення таксі. Тим часом варто зазначити, що регулювання поширюється на райд-сорсинг-послуги, тобто послуги таких платформ, як Uber, тоді як послуги райд-шерингу, наприклад, платформи BlaBlaCar, не належать до послуг таксі.

Зазначено, що ринок послуг з агрегації таксі швидко набув популярності, повторюючи тенденції розвинутих країн. У більшості країн поява агрегаторів таксі на он-лайн-ринку призвела до трансформації транспортного сектора та, зокрема, ринку послуг таксі. Крім того, онлайн-агрегатори таксі стали однією з перших груп компаній, які впровадили нові методи надання та споживання звичайних послуг (таксі), що дуже вплинуло на активний розвиток послуг, що пропонують цифрову трансформацію.

Ключові слова: перевезення таксі, цифровізація послуг таксі, агрегатори таксі, цифрові платформи.

Kryvenko Yuliia Vasyivna

SEPARATE QUESTIONS REGARDING THE DIGITALIZATION OF TAXI SERVICES

The article is devoted to the analysis of the state and prospects of digitalization of taxi services.

In the domestic scientific literature, issues related to the field of passenger taxi services are covered very fragmentarily, and issues related to the digitalization of taxi services remain insufficiently researched. Despite the widespread use of taxi aggregators, only a small number of works have been published that reveal the basics of the digitalization of taxi services.

The author identifies the inconsistency of the current rules on chartering contracts for the transportation of passengers with the real relations formed during the use of information aggregators. The aggregator as the basic infrastructure of the taxi market is, in its essence, a fully conscious dispatching service that works with a circle of taxi fleets. The main problems are the loss of the charterer's order directed to the aggregator, the loss of the legally established characteristics of a public taxi, as well as the unresolved issue of the person responsible for the damage caused to the life or health of a citizen who uses the transport services provided by the charterer.

An attempt was made to analyze the experience of foreign countries, namely: Germany, Great Britain, France and the USA, with the aim of further improving domestic legislation.

The author determined that in many countries, digital platforms for the provision of passenger transportation services are subject to traditional requirements regarding the regulation of the taxi transportation contract. In the meantime, it is worth noting that the regulation applies to ride-sourcing services, i.e. the services of platforms such as Uber, while ride-sharing services, such as the BlaBlaCar platform, do not belong to taxi services.

It is noted that the market of taxi aggregation services quickly gained popularity, repeating the trends of developed countries.

In most countries, the emergence of taxi aggregators on the online market has led to the transformation of the transport sector and, in particular, the market of taxi services. In addition, online taxi aggregators became one of the first groups of companies to introduce new methods of providing and consuming conventional services (taxi), which greatly influenced the active development of services that offer digital transformation.

Key words: taxi transportation, digitalization of taxi services, taxi aggregators, digital platforms.