

**ЦИВІЛЬНЕ ПРАВО І ПРОЦЕС; СІМЕЙНЕ ПРАВ;
МІЖНАРОДНЕ ПРИВАТНЕ ТА МІЖНАРОДНЕ ПРАВО;
ГОСПОДАРСЬКЕ ТА ГОСПОДАРСЬКЕ ПРОЦЕСУАЛЬНЕ ПРАВО**

УДК 347.122

**ПРАВОВІ АСПЕКТИ ЗАХИСТУ ПРАВ ПАСАЖИРІВ-ПІЛЬГОВИКІВ
ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ**

Голенко І. П.

суддя Господарського суду Луганської області, тел.: (099) -24-48-575, e-mail: igolko0081@gmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4870-1741>

**LEGAL ASPECTS OF PROTECTION OF THE RIGHTS OF
PRIVILEGED PASSENGERS IN ROAD TRANSPORT**

Golenko I.

Judge of the Commercial Court of Luhansk region, тел.: (099) -24-48-575, e-mail: igolko0081@gmail.com
ORCID ID - <https://orcid.org/0000-0002-4870-1741>

Анотація. В умовах розвитку соціальних інститутів важливого значення набуває ефективний механізм захисту суб'єктивних прав учасників цивільних правовідносин. Особливо, це стосується захисту суб'єктивних прав представників соціально незахищених верств населення. У цьому контексті відносини з перевезення пасажирів автомобільним транспортом є яскравим прикладом. Зокрема, у сфері відносин з перевезення пасажирів автомобільним транспортом це безпосередньо стосується пасажирів, які користуються державними пільгами і дотаціями. Суб'єктивні права пасажирів-пільговиків на практиці систематично порушуються представниками перевізників, які здійснюють перевезення автомобільним транспортом. Відбувається це через соціальний конфлікт, закладений в основах радянського законодавства: перевізники на сьогоднішній день не отримують необхідні дотації з місцевих і державних бюджетів за надання послуг таким пасажиром, їх витрати на забезпечення свого бізнесу зростають, у той же час, в умовах політичних та соціальних криз, кількість пасажирів-пільговиків тільки збільшується. Захист суб'єктивних прав пасажирів-пільговиків відповідно до умов національного законодавства здійснюється в судовому порядку. Одночасно з цим, пасажир не завжди можуть довести факт надання їм послуг конкретним перевізником. Дана проблема особливо гостро виявляє себе при здійсненні перевезень особами, які не мають необхідних дозволів і ліцензій. Для вирішення зазначеної проблеми автором розроблено пропозицію, згідно з якою необхідно обладнати салони автомобільного транспорту засобами фото- і відеофіксації. У подальшому, на думку автора, це спростить доведення вини перевізника, в разі звернення пасажиром-пільговиком до суду для захисту своїх суб'єктивних прав. З метою практичної реалізації зазначеної пропозиції автором запропоновано шляхи щодо вдосконалення окремих норм національного законодавства.

Ключові слова: правові аспекти захисту, правовідносини, договір, перевезення автомобільним транспортом, пасажир, пільговий пасажир, пільга.

Формул: 0, рис.: 0, табл.: 0, бібл: 16

Annotation. In the context of the development of social institutions, the effective mechanism of protecting the subjective rights of participants in civil relations is of great importance. This is especially true for the protection of the subjective rights of representatives of socially disadvantaged groups. In particular, in the sphere of relations for the transporting of passengers by road, this directly concerns passengers using state benefits and subsidies. Subjective rights of privileged passengers in practice are systematically violated by representatives of transport carriers engaged in road transport. This is due to a social conflict which underlies in the foundations of Soviet law: transport carriers today do not receive the necessary subsidies from local and state budgets for providing services to such passengers, their expenses for providing their business increase, at the same time, in the context of political and social crises, the number of privileged passengers is only increasing. The protection of subjective rights of privileged passengers in

accordance with national legislation is carried out in court. At the same time, passengers cannot always connect the fact of providing for them service with personality of individual transport carrier. This problem is especially acute when transporting service is providing with persons who do not have the necessary permits and licenses. To solve this problem, the author has developed a proposal, which consists in equipment of automobile vehicles salons with photo and video fixation gadgets. In the author's opinion, it will make simpler to prove the transport carrier's guilt if the privileged passengers goes to court to protect their subjective rights. With the aim of practical implementation of this proposal, the author worked out some ways for improving certain norms of national legislation.

Key words: legal relations, law relations, contract, transporting by road, passenger, privileged passenger, privilege.

Formulas: 0, fig.: 0, tabl.: 0, bibl.: 16

Постановка проблеми. Пасажири-пільговики, як фізичні особи, які мають право користування певними пільгами згідно із законодавством, є вразливішими серед учасників відносин щодо перевезення пасажирів автомобільним транспортом. Порушення їх прав трапляється досить часто на стадії виконання учасниками зазначених відносин відповідного договору. Причиною того є антагонізм між інтересами цих пасажирів та перевізників у легальному врегулюванні цих відносин ще за радянських часів. Зокрема, забезпечення прав пасажирів-пільговиків на пересування на той період часу з боку держави здійснювалося за допомогою встановлення системи пільг та дотацій, які також мали виконувати державні підприємства, що мало вираження, зокрема, у наданні провізної послуги автомобільним транспортом пільговику безоплатно.

Зі встановленням у державі пріоритетів приватного сектору економіки більша частина цих підприємств була реорганізована в юридичні особи приватного права або набули статусу фізичних осіб-підприємців на основі приватної форми власності. Проте, започаткована у радянському законодавстві система пільг щодо певної категорії громадян та їх парадигма залишилася без змін. Такі пільги наразі є, але здійснити право на них досить складно: обмежена кількість перевізників для проїзду, не компенсуються витрати на такі перевезення або взагалі, або лише частково, проявляється свавілля персоналу перевізника.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Відносини щодо прав на

пільги та їх забезпечення і здійснення в приватно-правовому порядку порушувалися низкою вчених в адміністративно-правовому, соціально-правовому, господарсько-правовому, управлінському аспектах.

Не вирішені раніше частини проблеми. Проте досі не узгоджено їх з приватно-правовою парадигмою здійснення права на пільги при перевезеннях пасажирів. Досі не склалося цільного консюмерно спрямованого механізму захисту прав пасажирів-пільговиків.

Формулювання цілей статті. Незважаючи на наявність наукових досліджень, присвячених тематиці транспортних перевезень, відносини щодо перевезення пасажирів автомобільним транспортом на самостійному рівні не розглядалися. Тож дослідження стану наукових розробок, а також положень законодавства у цьому напрямі й становить мету статті.

Виклад основного матеріалу дослідження. Основна проблема полягає в тому, що перевізники не отримують колись забезпечених державою дотацій та компенсацій на перевезення пасажирів-пільговиків. Тож вони стали «нести тягар» зазначеної системи пільг, фактично, обізнано відмовляючись від певного доходу. Вони мають низку матеріальних проблем, які пов'язані зі здійсненням ними комерційної діяльності. По-перше, мова йде про сплату податків, обов'язкових платежів за офіційні дозволи, ліцензії, заробітної плати найманим працівникам, орендної плати за користування транспортом та інші зобов'язання. По-друге, систематично зростає частина розходів перевізника, до яких слід віднести

підвищення цін на паливно-мастильні матеріали, оновлення автопарку та підвищення його якості (вимоги суспільства до комфорту змушують перевізників закуповувати автомобільні транспортні засоби іноземного виробництва), підвищення цін на запчастини. Перевізники намагаються покрити власні збитки за допомогою підвищення провізної плати, чому заважає тарифна система встановлення провізної плати. Тож не всі перевізники нею задоволені. Так, окремі перевізники прямо просять відмінити пільги, підвищити плату за одну поїздку до трьох євро, як у Європі, обіцяючи за це якісну та безпечну послугу з перевезення [1]. Як наслідок, перевізники не бажають здійснювати державну політику щодо здійснення перевезень громадян на пільговій основі, а пасажир-пільговики вимушені безперестанно боротися з масовими порушеннями своїх прав, що мають місце з боку представників перевізників (водії, кондуктори та ін.). Таким чином, правові аспекти захисту суб'єктивних прав пасажирів-пільговиків у межах відносин щодо перевезення пасажирів автомобільним транспортом є досить актуальними на сьогоднішній день. З цієї причини їх дослідження й складає мету цієї статті.

Правове регулювання розглядуваних відносин з позиції національного цивільного законодавства закріплено на основі договірних зобов'язань. Так, положеннями ст. 911 ЦК України передбачено загальну систему суб'єктивних прав, які має пасажир згідно з договором перевезення. Специфіку захисту зазначених суб'єктивних прав положеннями ЦК України не передбачено.

Аналіз транспортного законодавства, зокрема, Законів України «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», Статуту автомобільного транспорту УРСР, Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту свідчить про те, що їх змістом не визначені питання захисту прав учасників досліджуваних відносин, зокрема, пасажирів-пільговиків. Узагалі видається,

що з огляду на організаційний та координаційний характер наведених нормативно-правових актів, деталізація напрямів захисту прав учасників відносин щодо перевезень пасажирів автомобільним транспортом не є їх головним завданням.

З урахуванням того, що пасажир є фізичною особою, а договір щодо перевезення пасажирів автомобільним транспортом є видом споживчих договорів, на ці відносини також розповсюджуються положення Закону України «Про захист прав споживачів». Характерною рисою цього нормативно-правового акта є його спрямованість саме на захист учасників відповідних відносин (ст. 5). Проте, змістом цього нормативно-правового акта не передбачено специфіку захисту прав пасажирів, зокрема, пасажирів-пільговиків у межах відносин щодо перевезення пасажирів автомобільним транспортом. Звідси, правові основи захисту суб'єктивних прав пасажирів-пільговиків не мають достатнього легального забезпечення на рівні національного законодавства.

Основною підставою захисту суб'єктивних прав пасажирів-пільговиків є їх типові порушення. Так, на стадії виконання договору щодо перевезення пасажирів автомобільним транспортом загальна кількість скарг пасажирів-пільговиків зводиться до негідного та хамського поводження з ними представників перевізника (водії, кондуктори), несприйняття ними документів таких пасажирів, що підтверджують їх право на певну пільгу, зауваження з боку представника перевізника на те, що всі пільгові місця у транспортному засобі вже зайняті та ін. Матеріали судової практики мають цілу низку спорів за участю сторін пільговик-пасажир та перевізник, глобальна мережа Інтернет налічує безліч скарг щодо випадків порушення перевізниками та їх представниками прав пасажирів, зокрема пасажирів-пільговиків [2]. Розглядувана проблема у країні загострилася зі стрімким збільшенням пільговиків, починаючи з 2014 року. Маємо на увазі ветеранів

антитерористичної операції, бойових дій та ін. Тож тенденція розповсюдження більшої кількості пільгових прав на пасажирів автомобільного транспорту має тенденцію зростання. Свідченням цьому є окремі проекти національних нормативно-правових актів [3].

Слід звернути увагу, що майже всі вітчизняні та зарубіжні комплексні теоретичні розробки з тематики перевезення пасажирів автомобільним транспортом [4, с. 138 – 155; 5, с. 160 – 186; 6, с. 140 – 168] у своєму складі окремо виділяють аспекти юридичної відповідальності, зокрема, щодо юридичної відповідальності сторін, яка обумовлена певним договором. Аналіз цих робіт свідчить про те, що зазначені аспекти стосуються різних, за своєю правовою сутністю, проблем, що, у свою чергу, обумовлено специфікою певних відносин щодо перевезення, видом транспорту або видом здійснення перевезення, рівня та видів соціальних загострень, які трапляються при реалізації цих відносин на практиці та ін. Водночас, питанням захисту суб'єктивних прав пасажирів-пільговиків у їх складі окремої уваги майже не приділяється. Такий стан правової доктрини у сегменті розглядуваного аспекту підкреслює актуальність проведення цього дослідження.

Виходячи з положень національного законодавства, видається можливим констатувати, що пріоритетним засобом захисту прав пасажирів, як споживачів, надається суду. Так, згідно з ч. 1 ст. 22 Закону України «Про захист прав споживачів», захист прав споживачів, передбачених законодавством, здійснюється судом.

Важливим аспектом при захисті суб'єктивних прав учасників цивільних відносин судом є докази: їх надання сторонами, долучення до справи, їх прийняття судом до уваги при винесенні рішення. Так, згідно з ч. 1 ст. 77 ЦПК України, належними є докази, які містять інформацію щодо предмета доказування. При цьому, сторони мають право

обґрунтовувати належність конкретного доказу для підтвердження їхніх вимог або заперечень (ч. 3 зазначеної статті). При зверненні з позовом до суду пасажир-пільговик до перевізника основним доказом юридичного факту – наданої (ненаданої, наданої не у повному обсязі або неналежним чином) послуги є квиток. Проте, не всі особи, що здійснюють перевезення пасажирів автомобільним транспортом, мають такий проїзний документ. Мова йде про випадок користування транспортом перевізника, що не має відповідних дозволів та ліцензій – так звані «нелегали». З юридичного погляду, останні не можуть мати назву «перевізник». Як зазначається у матеріалах преси, «... нелегальні пасажирські перевезення на автотранспорті досягли катастрофічних масштабів: пасажири ризикують життям, а держава втрачає мільйони гривень. Нелегали не мають дозволів на перевезення пасажирів, не несуть відповідальності за технічний стан транспорту, не перевіряють стан здоров'я водіїв ...» [7]. Тож у даному випадку постає проблема доказування факту надання послуги пасажир-пільговик, який має певні скарги або зауваження. Дійсно, наведена ситуація ускладнюється тим, що всі свідки після залишення таким пасажиром транспорту зникають разом із певним транспортом. Представники перевізника у випадках, коли самі є правопорушниками, не можуть бути свідками для надання усних доказів проти себе, в інших – просто не бажають. Більшість свідків-пасажирів не хочуть дати показання, які можуть бути доказами у певній справі у суді через власну зайнятість та нездатність пасажиром-пільговиком зацікавитися останніх затратити свій час на судовий процес, що їх не стосується. Тож при судовому захисті суб'єктивних прав пасажирів-пільговиків у межах відносин щодо перевезення пасажирів автомобільним транспортом має місце проблема доказування вини перевізника.

Вважаємо, що шляхом вирішення цієї проблеми є використання досягнень

технічного прогресу. Так, наразі електронна техніка здатна бути розташованою в будь-яких соціальних містах (це стосується різноманітних засобів відеофіксації: відеокамери, вебкамери та ін.). Автотранспортні засоби у цьому випадку не становлять винятку. Такий захід, як бізнес-ідея, не є новим.

Наразі перевізники обладнують комерційний автомобільний пасажирський транспорт, переслідуючи мету організації бізнесу та фінансового контролю: відстеження отриманих коштів водіями й контролерами у відповідності до перевезених пасажирів. Водночас, такі заходи у контексті дослідження можна розглядати також як спосіб самозахисту цивільних прав пасажирів, зокрема пільговика, досудового врегулювання спорів, що виникають з аспектів виконання зобов'язань у цій галузі між пасажиром-пільговиком та перевізником. Так, окремі керівники підприємств автоперевізників комерційного призначення, які обладнанні засобами відеофіксації, зазначають про механізми зворотного зв'язку «пасажир-перевізник», вказуючи про можливість пасажирів зв'язатися з перевізником по гарячій лінії, залишити коментарі та побажання на особистому сайті автоперевізника, на сайтах у соціальних мережах [8].

Фотовідеоматеріали відповідають вимогам, які ставляться стосовно доказів нормою ч. 1 ст. 76 ЦПК України. Проте, з їх використанням, як таких, у судовому процесі постає таке питання: більшість таких технічних засобів є електронними засобами, тож вони є електронними носіями інформації. У зв'язку з цим у цивілістиці слушно зауважується про недосконалість чинного законодавства у галузі використання електронних доказів. Тому окремі автори наголошують на необхідності внесення змін до ст. 34 Закону України «Про нотаріат» та доповненні положення ЦПК України ст. 100-1 під назвою «Оригінал та копія електронного доказу» з відповідним змістом [9, с. 87]. Такі зауваження слід вважати слушними, адже у контексті

даного дослідження вони забезпечать сприйняття судом результатів відеоспостереження, здобутих з відеокамер, що розташовані у салоні певного автотранспорту, як доказів. Водночас, зазначена проблема не виключає інших у цьому аспекті. Так, згідно з положеннями ч. 1 ст. 307 ЦК України, фізична особа може бути знята на фото-, кіно-, теле- чи відеоплівку лише за її згодою. Згода особи на знімання її на фото-, кіно-, теле- чи відеоплівку припускається, якщо зйомки проводяться відкрито на вулиці, на зборах, конференціях, мітингах та інших заходах публічного характеру. Аналіз цієї норми свідчить про те, що «автоматична» згода від фізичної особи надається тільки під час фіксації певних дій та подій під час проведення засобів публічного характеру. Термін «публічний захід» не визначений чинним національним законодавством, тож звернемося до закордонного досвіду. Так, згідно зі ст. 2 Федерального Закону «Про збори, мітинги, демонстрації, ходу і пікетування» [10], публічним заходом є відкрита, мирна, доступна кожному, що проводиться у формі зборів, мітингу, демонстрації, ходи або пікетування, або в різних поєднаннях цих форм акція, здійснювана з ініціативи громадян, політичних партій, інших громадських об'єднань і релігійних об'єднань, у тому числі з використанням транспортних засобів. Приймаючи таку позицію за основу, зауважимо, що змістом терміна «публічний захід» не охоплюється категорія «громадське місце», яким, на наш погляд, є салон автомобільного пасажирського транспорту (таксі, маршрутного таксі, автобусу та ін.). Таким чином, розміщення засобів відеофіксації у транспорті автоперевізника може мати місце тільки до того моменту, поки хтось з пасажирів не поскаржиться на це самому перевізникові або до компетентних органів, адже такі дії з боку перевізника слід розглядати як втручання в особисте життя пасажирів.

Згідно з положеннями ст. 1 Закону України «Про заходи щодо попередження

та зменшення вживання тютюнових виробів і їх шкідливого впливу на здоров'я населення» [11], громадським місцем є частина (частини) будь-якої будівлі, споруди, яка доступна або відкрита для населення вільно чи за запрошенням, або за плату постійно, періодично або час від часу, в тому числі під'їзди, а також підземні переходи, стадіони. Схожу позицію щодо тлумачення зазначеного терміна містить п. 2 Розділу 1 Наказу Міністерства оборони України від 10.10.2016 № 515 «Про затвердження Інструкції про організацію патрульно-постової служби Військовою службою правопорядку у Збройних Силах України» [12]. Однак, у юридичній літературі слушно робиться наголос на тому, що легальне визначення терміна «громадське місце» не є повним. Зокрема, А. В. Жбанчик при класифікації видів громадських місць визначає транспорт як громадське місце за сутністю [13, с. 141]. Приєднуючись до цього підходу, вважаємо, що салони автомобільного пасажирського транспорту, як публічні місця, потребують обладнання їх системами відеоспостереження з метою забезпечення їх усіма напрямками безпеки та попередження порушень умов договору щодо перевезення пасажирів автомобільним транспортом відносно пасажирів, зокрема пасажирів-пільговиків. Так, у матеріалах преси зазначається, що при обладнанні засобами відеофіксації автомобільного комерційного транспорту закріплюються факти відправлення та прибуття транспорту, здійснювані зупинки, кількість пасажирів та ін. [14]. Видається, що суспільство в особі громадян, що є пасажирями-пільговиками автомобільного транспорту, позитивно сприйме такі заходи. Тим більш, що з метою забезпечення своїх суб'єктивних прав з такими проханнями вони самі іноді звертаються до органів влади й перевізників [15]. Тож правове регулювання цих відносин потребує встановлення на легальному рівні норми, яка б забезпечувала «автоматичну» згоду фізичної особи-пасажира на відеофіксацію

її дій у публічному місці – салоні певного автомобільного транспорту перевізника. Авжеж, така згода потрібна й від представника перевізника – водія, кондуктора та ін. Практичний шлях урегулювання даного аспекту вбачається у внесенні відповідних змін до положень ч 1. ст. 307 ЦК України, а саме, доповнити її зміст словами «публічне місце» після слів «... та інших заходах публічного характеру». Зміст ч 1. ст. 307 ЦК України пропонуємо викласти таким чином:

«Фізична особа може бути знята на фото-, кіно-, теле- чи відеоплівку лише за її згодою. Згода особи на знімання її на фото-, кіно-, теле- чи відеоплівку припускається, якщо зйомки проводяться відкрито на вулиці, на зборах, конференціях, мітингах та інших заходах публічного характеру, публічних місцях».

У зв'язку з наведеним, слід зауважити, що відповідної примітки потребує й спеціальне законодавство. Так, з урахуванням недосконалості законодавства, що спрямоване на забезпечення досліджуваних відносин, нами було обґрунтовано позицію щодо проєктування та прийняття окремого нормативно-правового акта спеціальної дії – Кодексу України «Про перевезення пасажирів автомобільним транспортом» [16, с. 127]. Звідси, зміст зазначеного проєкту Кодексу України, на наш погляд, має містити норму відсильного характеру. Тож пропонуємо закріпити у положеннях зазначеного проєкту Кодексу України норму такого змісту:

«Салон автомобільного транспорту, яким здійснюється перевезення пасажирів, незалежно від цільового призначення та напрямку перевезення є публічним місцем».

Висновки. Видається, що зазначені заходи покращать ситуацію у межах забезпечення та захисту суб'єктивних прав пасажирів-пільговиків, а саме: полегшать доказування у певному випадку захисту своїх прав пасажиром-пільговиком у суді, сприятиме зменшенню кількості «нелегалів», вирішенню проблеми персоналізації представника перевізника-

правопорушника (водія, кондуктора) та конкретизації вчинених ними протиправних дій. Більше того, це також підвищить рівень дисципліни з боку самих пасажирів і попередить нанесення останніми шкоди майну перевізника. Водночас, звернемо увагу на те, що правило щодо обладнання салонів автомобільного транспорту, якими здійснюється перевезення пасажирів, не може нести імперативний характер. Це пояснюється тим, що не всі види перевезення пасажирів автомобільним транспортом є комерційними та прибутковими, зокрема, маємо на увазі перевезення пасажирів у режимі «автостоп». У зв'язку з цим, пропонуємо закріпити у Розділі «Права перевізника» проекту Кодексу України «Про перевезення пасажирів автомобільним

транспортом» норму, згідно з якою перевізник має право обладнати салон автомобільного транспорту, яким здійснюється перевезення пасажирів, засобами відеофіксації.

Порушення суб'єктивних прав пасажирів-пільговиків, які впливають з відповідного договору, на практиці мають масовий характер, що можна пояснити тим, що у більшості випадків представники перевізника свідомо порушують права пасажирів-пільговиків, усвідомлюючи їх фізичні вади, соціально не захищену позицію, недостатню правову обізнаність та ін. Тож подальшого вивчення потребує механізм забезпечення суб'єктивних прав такої категорії населення, його легальне визначення. У цьому й убагацьється перспектива подальших досліджень.

Література:

1. Василець Т. Маршрутні зміни: як плани уряду допоможуть пасажирам і чи готові до них перевізники / Т. Василець // СК / Головна / Мультимедіа / Статті / Суспільство. URL: <http://www.slk.kh.ua/multimedia/articles/suspilstvo/marshrutni-zmini-yak-iniciativi-uryadu-dopomozhut-pasazhiram-i-chi-gotovi-do-nix-perevizniki.html> (дата звернення 19.07.2019)
2. Пасажири не знають як захиститися від нахабства водіїв громадського транспорту – Урядовий контактний центр // УКРІНФОРМ (Мультимедійна платформа іномовлення України) / Суспільство / 29.09. 2017 р. URL: <http://surl.li/npxn> (дата звернення 20.09.2019)
3. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо звільнення окремих категорій осіб, які мають право на безплатний проїзд, від стягнення автостанційного збору : проект Закону України від 24.05.2013 № 2141а. URL: http://o4uq.mmyq.ojqwiyi.m5xxmltvme.cmle.ru/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=47125 (дата звернення: 20.07.2019)
4. Нечипуренко О. М. Цивільно-правове регулювання перевезень пасажирів таксі: монографія / О. М. Нечипуренко, С. В. Резніченко, Г. В. Самойленко. Одеса: ОДУВС, 2010. 227 с.
5. Гуржей С. Ю. Перевозка пассажиров городским общественным транспортом : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 – гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право / Уральская государственная юридическая академия / С. Гуржей. Москва, 2007. [Электронный ресурс] Москва : РГБ, 2007. (Из фондов российской государственной библиотеки) URL: <http://diss.rsl.ru/diss/07/0722/070722031.pdf> (дата звернення 20.07.2019)
6. Хеиготова С. Е. Правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом : дис. канд. юрид. наук: 12.00.03 / С. Хеиготова. Ростов-на-Дону, 2007. 196 с.
7. Нелегальні перевізники: кому загроза, кому годівниця // Енергодарська міська рада / Головна / Взаємодія з громадськістю / 09.04.2019 р. URL: <http://surl.li/npxm> (дата звернення 20.07.2019)
8. Фирсова Е. Директор «Мосавтотранс» – о безопасности перевозок и новых автобусах с учебной кабиной / Е. Фирсова // РИАМО / Люди / 21.02.2019 г. URL: <http://surl.li/npxf> (дата звернення 19.07.2019)
9. Чорний О. С. Електронні докази в цивільному процесі: проблеми застосування на практиці / О. С. Чорний, О. І. Антонюк // Вісник студентського наукового товариства ДонНУ імені Василя Стуса. 2018. Т.1 С. 83–88.
10. О собраниях, митингах, демонстрациях, шествиях и пикетированиях : Федеральный Закон от 19.06.2004 № 54-ФЗ / Консультант плюс. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_48103/ (дата звернення 19.07 2019)
11. Про заходи щодо попередження та зменшення вживання тютюнових виробів і їх шкідливого впливу на здоров'я населення: Закон України від 22.09.2005 р. № 2899-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2899-15/ed20121216#n10> (дата звернення: 20.07.2019)
12. Про затвердження Інструкції про організацію патрульно-постової служби Військовою службою правопорядку у Збройних Силах України: Наказ Міністерства оборони України від 10.10.2016 № 515. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1429-16> (дата звернення 20.07.2019)

13. Жбанчик А. В. Поняття «громадські місця» та їх класифікація / А.В . Жбанчик // Право і суспільство. 2011. № 1. С. 138–142.

14. Поездки на автобусах зафіксують відеокamery // ОКА.FM / Новости / Общество / 21.01.2019. URL: <http://www.oka.fm/new/read/social/Poezdki-na-avtobusah-zafiksiryuyut-videokamery/> (дата звернення 20.07.2019)

15. Відеокamery в кабіни водителям автобусов просят установитъ хабаровчане // DVHAB.RU / Хабаровск / Новости / 2018 / 15.12.2018 р. URL: <https://www.dvnovosti.ru/khab/2018/12/15/92437> (дата звернення 20.07.2019)

16. Голенко І. П. Місце відносин щодо перевезень пасажирів автомобільним транспортом в системі цивільного права / І. П. Голенко // Матеріали Міжнародної наукової конференції «Римське право і сучасність» 24.05.2013 р. Одеса, 2013. С. 125-128.

References:

1. Vasilec, T, "Route changes: how government plans will help passengers and whether carriers are ready for them", available at: <http://www.slk.kh.ua/multimedia/articles/suspilstvo/marshrutni-zmini-yak-iniciativi-uryadodopomozhut-pasazhiram-i-chi-gotovi-do-nix-perevizniki.html> (Accessed 19 July 2019)

2. The official site of Ukrinform, (2017), "Passengers do not know how to protect themselves from the impudence of public transport drivers", available at: <http://surl.li/npxn> (Accessed 20 July 2019)

3. The project of Law of Ukraine, (2013), "On Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine Concerning the Exemption of Certain Categories of Persons Entitled to Free Travel from the Collection of the Bus Station Fee", available at: http://o4yq.mmyq.ojqwiyi.m5xxmltvme.cml.ru/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=47125 (Accessed 20 July 2019)

4. Nechipurenko, O.M. (2010), *Civil`no pravove reguluvannya perevezennya pasagiriv taksi* [Civil law regulation of transportation of passengers in taxis], ODUVS, Odessa, Ukraine.

5. Gurgej, S.U. (2007), "Transferring passengers by city public transport", Abstract of Ph.D. dissertation, Civil Law and Family Law; International Private Law, Ural`skaya State Law Academy, Russia.

6. Heigotova, S.E. (2007), "The law regulation of transferring passengers by automobile transport", Abstract of Ph.D. dissertation, Civil Law and Family Law; International Private Law, Rostov-na-Donu State Univrsity, Rostov-na-Donu, Russia.

7. The official site of Energodar City Council (2019), "Illegal carries: whom is treat, whom is a feeder?", available at: <http://surl.li/npxm> (Accessed 20 July 2019)

8. Firsova, E. (2019), "Director of "Mosavtotrans" - on the safety of transportation and new buses with a training cabin", available at: <http://surl.li/npxf> (Accessed 19 July 2019)

9. Chornij, O.S. (2018), "Electronic evidence in civil proceedings: problems of application in practice", *Visnuk Students`kogo naukovogo tovaristva DonNu imeni Vasilya Stusa*, vol.1, pp. 83–88.

10. The Federal Law of Russian Federation (2004), "About meetings, rallies, demonstrations, processions and picketing", available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_48103/ (Accessed 19 July 2019)

11. The Verkhovna Rada of Ukraine (2005), The Law of Ukraine " On measures to prevent and reduce the use of tobacco products and their harmful effects on public health", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2899-15/ed20121216#n10> (Accessed 19 July 2019)

12. Ministry of Defence of Ukraine (2016), "On approval of the Instruction on the organization of the patrol service by the Military Law Enforcement Service in the Armed Forces of Ukraine", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1429-16> (Accessed 20 July 2019)

13. Gbanchuk, A.V. (2011), "The definition "public places" and its classification", *Pravo i suspil`stvo*, vol.1, pp.138-142

14. "Travel by bus will be recorded by video cameras" (2019), available at: <http://www.oka.fm/new/read/social/Poezdki-na-avtobusah-zafiksiryuyut-videokamery> (20 July 2019)

15. "Khabarovsk residents are asked to install video cameras in the cabins of bus drivers" (2018), available at: <https://www.dvnovosti.ru/khab/2018/12/15/92437> (Accessed 20 July 2019)

16. Golenko, I.P. (2013), "The place of relations concerning the transportation of passengers by road in the system of civil law", *Rims`ke pravo i suchsnist`* [Rome Law and modernity], Mizhnarodna konferentsiya [International conference], Odessa National University, Odessa, Ukraine, pp. 125-128.

Стаття надійшла до редакції 30.07.2019 року