

УДК 347.44:656.072

Сергій Кострюков,доцент кафедри цивільного та господарського права
Державного ВНЗ «Національний гірничий університет»

ПРАВОВИЙ СТАТУС ПАСАЖИРА ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ МІСЬКИМ ЕЛЕКТРИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ*

Стаття присвячена аналізу прав і обов'язків пасажирів при перевезенні міським електричним транспортом.

Ключові слова: міський електричний транспорт, пасажир, правовий статус пасажирів.

Важливою складовою транспортної системи України є міський електротранспорт, задача якого полягає у безперервному та ефективному забезпеченні перевезень громадян трамваями, тролейбусами, поїздами метрополітену на маршрутах (лініях) відповідно до вимог життєзабезпечення населених пунктів.

Міський електротранспорт функціонує у 53 містах України, в тому числі — в усіх обласних центрах, за винятком м. Ужгорода. Трамвай і тролейбус діє у 18 містах, лише трамвайне сполучення — в 6 і тролейбусне — в 29 містах. У Криму функціонує міжміська тролейбусна лінія Сімферополь—Алушта—Ялта загальною протяжністю 93 км, у містах Києві та Кривому Розі поряд із звичайними функціонують швидкісні трамвайні лінії. На частку міського електротранспорту припадає 65% міських пасажироперевезень [1].

Основними відзнаками міського електротранспорту є його висока екологічність, провізна спроможність та доступність всім верствам населення [2]. Питанням правового регулювання перевезень пасажирів міським електротранспортом в Україні майже не приділялось уваги. Тому правовідносини, що виникають із правового регулювання діяльності підприємств електротранспорту в Україні, заслуговують на дослідження.

Ця проблема є дуже актуальною ще і тому, що більшість мешканців міста принаймні один-два рази на день користуються послугами міського електротранс-

порту, тому необхідно знати, які ж права має пасажир цього виду транспорту, та які обов'язки повинен виконувати.

Серед вітчизняних вчених дослідженнями правовідносин, пов'язаних із правовим регулюванням перевезень пасажирів, займалися І. В. Булгакова, В. К. Гіжевський, Е. Ф. Демський, О. В. Клепікова, М. Л. Шелухін, але безпосередньо правовим регулюванням перевезень пасажирів на міському електротранспорті досліджень не вистачає.

Метою роботи є дослідити правовий статус пасажирів міського електротранспорту, тобто визначити його права та обов'язки.

Завданнями дослідження є: визначити основні поняття, розглянути історію розвитку міського електротранспорту, визначити правовий статус пасажирів міського електротранспорту згідно з чинним законодавством та перспективи подальшого вдосконалення регулювання цього питання.

Ще в XIX ст. дослідники усвідомлюють, що основним способом вирішення проблеми перенаселення міст є будівництво віддалених від центра жилих кварталів, існування яких неможливе без організації зручного, швидкого й дешевого засобу сполучення [3]. Одним із рішень цієї проблеми і став міський електричний транспорт. На межі XIX—XX століть найпоширенішим засобом швидкого пересування в місті був трамвай, який і сьогодні залишається найдоступнішим видом громадського транспорту. Згодом

* Рекомендовано до друку кафедрою цивільного та господарського права Державного ВНЗ «Національний гірничий університет».

запроваджується тролейбусне сполучення, і пізніше — метрополітен.

Трамвай — наземний рейковий вид міського транспорту, переважно вуличний. Вагон чи поїзд з кількох вагонів цього виду транспорту, в одному з яких (здебільшого) чи в кількох є двигуни, живляться від підвісної контактної мережі.

Першу в світі діючу трамвайну лінію було побудовано та введено в експлуатацію в Торонто (Канада) в 1885 р. Першим містом у Російській імперії, де було впроваджено трамвайний рух, та другим у Європі став Київ [4].

Тролейбус — безрейковий пасажирський електротранспортний засіб, який живиться від дводрової контактної мережі через струмознімачі штангового типу та використовується переважно в містах.

Перша тролейбусна лінія була відкрита у передмісті Берліна Галензе (Halensee) 29.04.1882 р. Контактні проводи розташовувалися на досить близькій відстані, і від сильного вітру відбувалися короткі замикання. Тому перші тролейбуси не були цілком безпечними. Рух першої в Києві та Україні тролейбусної лінії було відкрито 05.11.1935 р.

Метрополітен — рейковий вид міського пасажирського транспорту із власним колійним розвитком, який улаштовується в тунелях, на поверхні і на естакадах.

Завдяки економічному, політичному, культурному розвитку в Великобританії, вже в середині XIX ст. назріла необхідність вирішити проблему росту пасажиропотоку в столиці. Одним із рішень було організувати рух у підземних тунелях міста, що дозволяло повною мірою використовувати швидкість, надійність та зручність руху, оскільки тут відсутні перетини шляхів та зустрічні потоки транспорту і пішоходів. Перша в світі лінія підземної залізниці була побудована в Лондоні фірмою Metropolitan Railways (звідси пішла назва «метрополітен»). Вона відкрилася 10.01.1863 р. Довжина цієї першої ділянки метрополітену із 7 станцій складала 3,6 км [5]. Поїзди тут рухалися за допомогою паровозів. В Україні метрополітен з'явився майже на 100 років пізніше. В 1960 р.

почав діяти Київський метрополітен, в 1975 р. — Харківський, в 1995 р. — Дніпропетровський. Метрополітен завдяки своїй ізолюваності забезпечив набагато вищу швидкість і безпеку перевезення пасажирів порівняно з іншими видами міського електротранспорту, а також дозволив заощаджувати міську територію.

Одним із прикладів першого правового регулювання перевезень міським електротранспортом можна назвати обов'язкову постанову Єкатеринославського губвиконкому по відділу міського комунального господарства від 07.12.1922 р., яка була видана з метою упорядкування пасажирського руху трамвая. Вона містила 16 пунктів.

Міська влада в 30-х роках XX ст. своїми розпорядженнями намагалась регламентувати поведінку громадян при користуванні громадським транспортом. Так на зупинках мали створюватися черги, пасажири зобов'язані були заходити лише через задні двері, а виходити через передні. Пільговим категоріям пасажирів дозволялось заходити через передні двері [6].

Хоча тогочасні постанови здебільшого закріплювали обов'язки пасажирів, не закріплюючи їх права, вже тоді закладалися основні принципи правового статусу пасажирів міського електротранспорту, що діють і досі (обов'язок платити за проїзд, дотримуватись громадського порядку).

Розглянемо загальні положення правового статусу пасажирів міського електротранспорту. Згідно зі ст. 1 Закону України «Про міський електричний транспорт» [7], пасажир — це особа, яка користується транспортним засобом, перебуваючи в ньому, але не причетна до керування ним.

Правовий статус пасажирів міського електротранспорту, тобто сукупність його прав та обов'язків, визначається Цивільним кодексом України (далі — ЦКУ) [8], Законом України «Про міський електричний транспорт» [9], постановою Кабінету Міністрів України (далі — постанова КМУ) «Про затвердження Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом» [10], наказом Міністерства регіонального роз-

витку, будівництва та житлово-комунального господарства України «Про затвердження Правил користування трамваем і тролейбусом у містах України» [11], наказом Міністерства інфраструктури «Про затвердження Правил користування Дніпропетровським метрополітемом» [12].

Згідно з ЦКУ перевезення є послугою, тобто одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажира) до пункту призначення, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд. Укладення договору перевезення пасажиром підтверджується видачею квитка, форма якого встановлюється відповідними транспортними правилами. Отже, договір перевезення пасажиром на міському електротранспорті є укладеним з моменту придбання пасажиром квитка для проїзду в міському тролейбусі чи трамваї або жетону для проїзду на метро.

ЦКУ у ст. 911 закріплює основні права пасажирів за договором перевезення.

Закон України «Про міський електричний транспорт» у ст. 6 вказує, що права та обов'язки пасажирів, порядок проїзду і його оплати визначаються Правилами користування міським електричним транспортом, які затверджуються у межах відповідних повноважень центральним органом виконавчої влади з питань житлово-комунального господарства і центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту і які повинні гарантувати пасажиром право на одержання:

- якісних і безпечних транспортних послуг відповідно до цього Закону;
- своєчасної та достовірної інформації стосовно транспортних послуг;
- компенсації згідно із законодавством заподіяної під час користування міським електричним транспортом шкоди.

Взаємовідносини перевізників і пасажирів під час надання транспортних послуг регламентуються Правилами користування трамваем і тролейбусом [13] та Правилами користування метрополітемом [14], які затверджуються у порядку, встановленому законодавством (ст. 4 постанови КМУ «Про затвердження Правил

надання населенню послуг з перевезення міським електротранспортом» [15]).

Право на проїзд у міському електротранспорті надає придбаний разовий квиток, закомпостований абонементний талон, проїзний квиток тривалого користування, жетон, картка або інше посвідчення, що дає право на пільговий проїзд згідно з чинним законодавством. Закомпостований абонементний талон або разовий квиток дає право на одну поїздку в межах кінцевих зупинок маршруту в одному напрямку. Оплата вартості проїзду та перевезення багажу здійснюється незалежно від відстані проїзду та ваги багажу згідно з установленим тарифом.

Крім прав, передбачених ЦКУ, відповідно до Правил користування трамваем і тролейбусом у містах України (п. 5. Обов'язки та права пасажирів) [16], Правил користування Дніпропетровським метрополітемом (п. 4. Обов'язки та права пасажирів) [17], пасажир має додаткові права та обов'язки.

Хоча нормативно-правовими актами закріплено права та обов'язки пасажирів, на сьогодні існує потреба вдосконалення правового регулювання перевезень пасажирів на міському електротранспорті як однієї зі складових житлово-комунального господарства України, так і транспортної системи України.

Значно погіршилася регулярність руху міського електротранспорту й культура обслуговування пасажирів [18]. Через недостатність трамвайних вагонів і тролейбусів, а також вагонів метро, великі інтервали їх руху, особливо в години пік, на зупинках створюються великі черги, що зумовлює значну перевантаженість міського електротранспорту та зниження якості надання послуг. Необхідно збільшити кількість транспорту, який обслуговуватиме місто, та прискорити інтервал руху, привести вагони та тролейбуси у відповідність до сучасних норм безпеки, провести оцінку технічного стану рухомого складу, який вичерпав встановлений термін експлуатації, та порядок його технічного обслуговування й ремонту.

Також потребують удосконалення правовідносини з приводу безбілетних пасажирів з урахуванням міжнародного досвіду монетизації пільг і введення су-

часних технічних засобів контролю кількості перевезених пасажирів [19]. Так, у багатьох країнах замість введення пільг на проїзд у міському електротранспорті держава компенсує витрати на користування електротранспортом певним категоріям населення.

Крім того, можна вдосконалити систему оплати за користування електротранспортом. Так, наприклад, у Лондоні перед будь-якою поїздкою на міському електротранспорті необхідно придбати квиток — старт-картку (на зразок кредитної картки, на рахунку якої лежать гроші), а при посадці активізувати його (а в метро ще й при висадці). Гроші на картку можна перерахувати у касах, автоматах, подзвонивши по телефону або через Інтернет. Вартість однієї поїздки залежить від часу доби та способу оплати. Таким чином контролюється кількість пасажирів, які скористалися послугами міського електротранспорту, пасажиром не потрібно кожен раз купувати квиток — плата за проїзд просто перераховується з картки, крім того для різних категорій населення (діти від 5 до 10, діти від 10 до 16, студенти) існують різні види карток, які різняться вартістю проїзду. Аби уникнути передавання таких «пільгових» карток іншим особам, дитячі та студентські картки — це спеціальні картки з фотографіями.

На жаль, сьогодні страхування від нещасних випадків на транспорті не поширюється на пасажирів електротранспорту міських маршрутів. Внесення відповідних змін до Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних

випадків на транспорті створило б гарантії відшкодування шкоди, завданої пасажиром при настанні нещасного випадку. Договір страхування міг би підтверджуватися наявністю квитка.

На підставі вищевикладеного можна дійти таких висновків. Міський електричний транспорт і в умовах ринкової економіки залишається найбільш ефективним, економічним, екологічним і доступним видом транспорту, його послугами користується переважна частина населення будь-якого міста. ЦКУ та Закон України «Про міський електричний транспорт» закріплюють загальні права та обов'язки пасажирів при перевезенні міським електротранспортом, спеціалізовані права та обов'язки пасажирів при перевезенні міським електротранспортом наведені у відповідних підзаконних актах.

Хоча загальний правовий статус пасажирів досить чітко визначений у відповідних нормативно-правових актах, на сьогодні існує потреба вдосконалення правового регулювання перевезень пасажирів міським електротранспортом з метою відповідності сучасним вимогам якості, безпеки та комфорту перевезень.

Тож, повне, якісне та своєчасне перевезення пасажирів міським електротранспортом повинно, перш за все, визначатись у нормативних актах та реалізовуватись на практиці. Це дозволить по-новому підійти до вирішення питання оптимізації перевезень пасажирів у великих містах України.

ПРИМІТКИ

1. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://uk.wikipedia.org/wiki>.
2. Сидоренко Ю. В. Дослідження тенденцій розвитку міського електротранспорту країн СНД / Ю. В. Сидоренко // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2010. — № 30. — С. 57—60.
3. Сапронов О. Історія, стан і перспективи розвитку міського електротранспорту в Україні / О. Сапронов // Освіта і управління. — 2007. — Т. 10. — № 3/4. — С. 145—150.
4. Там само. — С. 147.
5. Там само. — С. 148.
6. Борисенко М. Міський транспорт у контексті життя городян України 20—30 років ХХ ст. / М. Борисенко // Пам'ять століть. Планета. — 2008. — № 3 (72). — С. 224—232.
7. Закон України «Про міський електричний транспорт» № 1914-IV від 29.06.2004 р.
8. Цивільний Кодекс України від 16.01.2003 р.
9. Закон України «Про міський електричний транспорт» № 1914-IV від 29.06.2004 р.

10. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил надання населенню послуг з перевезення міським електротранспортом» № 1735 від 23.12.2004 р.
11. Наказ Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України «Про затвердження Правил користування трамваем і тролейбусом у містах України» № 329 від 09.10.2006 р.
12. Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Правил користування Дніпропетровським метрополітемом» № 1119 від 22.12.2004 р.
13. Наказ Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України «Про затвердження Правил користування трамваем і тролейбусом у містах України» № 329 від 09.10.2006 р.
14. Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Правил користування Дніпропетровським метрополітемом» № 1119 від 22.12.2004 р.
15. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил надання населенню послуг з перевезення міським електротранспортом» № 1735 від 23.12.2004 р.
16. Наказ Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України «Про затвердження Правил користування трамваем і тролейбусом у містах України» № 329 від 09.10.2006 р.
17. Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Правил користування Дніпропетровським метрополітемом» № 1119 від 22.12.2004 р.
18. Вірченко В. В. Проблеми реалізації реформування міського електричного транспорту України / В. В. Вірченко // Коммунальное хозяйство городов. — К. : Техника, 2003. — Вып. 53. — С. 161—166.
19. Чеканова Л. Г. Аналіз стану та перспектив розвитку міського наземного електричного транспорту / Л. Г. Чеканова, О. Ю. Палант, Т. Б. Кушнір // Коммунальное хозяйство городов. — К. : Техника, 2009. — Вып. 92. — С. 150—153.

Кострюков Сергей. Правовой статус пассажира при перевозке городским электрическим транспортом.

Статья посвящена анализу прав и обязанностей пассажира во время перевозки городским электрическим транспортом.

Ключевые слова: городской электрический транспорт, пассажир, правовой статус пассажира.

Kostruykov Sergiy. The legal status of a passenger during transportation by urban electric transport.

The article is devoted to the analysis of rights and duties of passenger at transportation by urban electric transport.

Key words: urban electric transport, passenger, legal status of passenger.