

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Київський національний торговельно-економічний університет

Кафедра міжнародного публічного права

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

**«Міжнародно-правове регулювання економіки спільної участі у сфері
пасажирських перевезень»**

Студента 2 курсу,
групи 12м,
денної форми навчання
спеціальності
«Міжнародне право»

Велієв Тогрул Ханверді
огли

*підпис
студента*

Науковий керівник
д.ю.н.,
доцент

Дешко
Людмила
Миколаївна

*підпис
керівника*

Гарант освітньої
програми
д.ю.н.,
доцент

Дешко
Людмила
Миколаївна

*підпис
гаранта*

Київ-2018

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ЕКОНОМІКИ СПІЛЬНОЇ УЧАСТІ У СФЕРІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	7
1.1. Поняття економіки спільної участі як нової бізнес моделі та економічної діяльності.....	7
1.2. Економіка спільної участі у сфері пасажирських перевезень.....	21
РОЗДІЛ 2. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЕКОНОМІКИ СПІЛЬНОЇ УЧАСТІ В СФЕРІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА НАДНАЦІОНАЛЬНОМУ РІВНІ.....	35
2.1. Регулювання діяльності економіки спільної участі з перевезень пасажирів в ЄС.....	35
2.2. Досвід держав-учасниць ЄС з регулювання внутрішньодержавних пасажирських перевезень з використанням інформаційно-диспетчерських платформ.....	53
РОЗДІЛ 3 ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЕКОНОМІКИ СПІЛЬНОЇ УЧАСТІ У СФЕРІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ	
3.1. Правове регулювання діяльності підприємств економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень в Україні	63
3.2. Правове регулювання перевезення пасажирів учасниками економіки спільної участі на прикладі законодавства України.....	70
3.3. Вдосконалення правового регулювання економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень.....	77
ВИСНОВКИ.....	84
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	89

ВСТУП

Актуальність теми. Багатостороння система міжнародної торгівлі пройшла складний процес розвитку, в умовах якого до середини ХХ століття поступово виникло усвідомлення того, що світове господарство не може ефективно функціонувати без вироблення державами спільних правил поведінки та механізмів їх реалізації. Обмін завжди був складовою життя людини, а розвиток науково-технічного прогресу дозволив побудувати нові бізнес-моделі з розподілу надлишкових ресурсів. Глобалізація та розвиток економіки в світі сприяв розширенню варіації видів послуг, нині послуги перевезення пасажирів є чи не найпопулярнішою та доступнішою послугою. Завдяки поєднанню надлишкових ресурсів, у вигляді транспортного засобу, та попиту на перевезення було сформовано нову бізнес-модель, що дозволяє всіх охочим приймати участь у користуванні послугами перевезення на основі економіки спільної участі.

Економіка спільної участі в сфері пасажирських перевезень поширилась по всьому світі. Все більше людей використовують економіку спільної участі для отримання послуг перевезення. Новизна явища економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень потребує проведення наукового дослідження задля визначення меж правового регулювання таких відносин. Без встановлення норм правового регулювання економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень неможливо визначити обсяг прав та обов'язків, якими наділені сторони. Учасники економіки спільної участі позбавлені правового захисту своїх прав як споживачів. Наявність правового регулювання економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень зможе гарантувати учасникам економіки спільної участі можливість правового захисту у разі порушення його прав.

Головною **метою** даного дослідження є визначення меж правового регулювання економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень.

Виходячи з поставленої мети, в дослідженні було визначено наступні завдання:

- 1) виявити особливості економіки спільної участі, як бізнес-моделі;
- 2) сформулювати сутність економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень;
- 3) виявити особливості правового регулювання діяльності економіки спільної участі з перевезень пасажирів на наднаціональному рівні Європейського Союзу;
- 4) розробити пропозиції з запозичення досвіду держав-членів Європейського Союзу з регулювання внутрідержавних пасажирських перевезень з використанням інформаційно-диспетчерських платформ;
- 5) виявити норми національного законодавства України на основі яких здійснюється правове регулювання діяльності підприємств економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень в Україні;
- 6) виявити норми законодавства України, що можуть застосовуватись для правового регулювання перевезення пасажирів учасниками економіки спільної участі;
- 7) сформулювати рекомендації для змін на законодавчому рівні щодо регулювання економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, які виникають при правовому регулюванні економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень.

Предметом дослідження є правове регулювання економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень.

Методи дослідження. Методологічну основу дослідження складає система підходів і методів, способів і засобів наукового дослідження в сфері правового регулювання надання послуг в рамках ЄС. В основу роботи покладено філософсько-світоглядні підходи, а саме принципи та закони діалектики, відповідно до яких система правових норм в сфері надання послуг між європейськими державами пізнається як мінлива структура. Широко

використовується історико-правовий та порівняльно-правовий методи. Системний та герменевтичний методи застосовувалися для визначення системи джерел права ЄС та з'ясування змісту міжнародних договорів, нормативно-правових актів ЄС та рішень Суду ЄС в зазначеній сфері. Знайшли своє застосування і інші методи юридичної науки, зокрема, нормативний, структурний, формально-логічний (аналіз та синтез), а також прийоми узагальнення юридичної практики та метод прогностичного дослідження при вивченні можливих меж правового регулювання економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень.

Ступінь дослідженості теми. Економіці спільної участі, її реалізації в сфері перевезень пасажирів та правовому регулюванню таких відносин присвячено публікації таких вітчизняних та закордонних фахівців: Kozik J., Katz V., Nowag, J., Paulius Jurcys, Prof. Shinto Teramoto, Erica de la Harpe, Salman Dostmohammad, Tshidi Hagan, Heidi Dittmann, Вјцрп А. Kuchinke, Caroline Cauffman, Jan Smits, Н. Головецкий, В. Гребеник., Т. Чумаков та інших.

Наукова новизна полягає в тому, що ця робота є комплексним аналізом явища економіки спільної участі, як бізнес-моделі та способу надання послуг перевезення пасажирів. Уточнено поняття та сутність економіки спільної участі. Проведено правовий аналіз відносин, що виникають при реалізації економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень. Обґрунтовано неможливість застосування норм міжнародного права до економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень, адже на сучасному етапі розвитку бізнес-моделі вона застосовується виключно до внутрішньоміських перевезень пасажирів. В даній роботі вперше було проведено аналіз практики Європейського Союзу щодо визначення економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів та правового регулювання такої бізнес-моделі. Також в роботі досліджено практику держав-учасниць Європейського Союзу щодо правового регулювання економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень. Досліджено норми національного законодавства України, які можуть бути застосовані до відносин з перевезення пасажирів на основі

економіки спільної участі. Було запропоновано перелік можливих змін до яких потрібно вдатися аби економіка спільної участі в сфері пасажирських перевезень отримала належне правове регулювання з боку українського законодавства.

Практичне значення одержаних результатів. Вкладені у кваліфікаційній роботі дослідницькі положення, практичні пропозиції та рекомендації можуть використовуватися:

- У навчальному процесі – при викладенні курсів «Господарське право», «Цивільне право» у підготовці лекцій, дослідницьких посібників, наукових журналів та методичних матеріалів.

- У правотворчій діяльності – з метою визначення норм вітчизняного законодавства, що застосовується до економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень та внесення змін до вже чинного законодавства задля покращення правового регулювання економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень в Україні.

- У науково-дослідницькій роботі – як основа подальшої розробки дослідження правового регулювання економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень.

Структура роботи. Випускна кваліфікаційна робота складається зі вступу, 3 розділів, 7 підрозділів, висновків та списку використаних джерел із 79 найменування. Загальний обсяг роботи – 90 сторінок.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ЕКОНОМІКИ СПІЛЬНОЇ УЧАСТІ У СФЕРІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Поняття економіки спільної участі як нової бізнес моделі та економічної діяльності

Найбільш взаємопов'язаними є поняття “товари” та “послуги”. Для розмежування цих понять Суд ЄС наголошує, що якщо газета “Файненшел Таймс” надсилається з Лондона до Франкфурта, в такому випадку має місце вільний рух товару, якщо ж ця газета надсилається факсом – йдеться про вільний рух послуг. В такий самий спосіб телевізійний сигнал є “послугою”, а прилади та апарати, які використовуються для його поширення є “товарами”. Своєю чергою, не можна назвати “послугою” виробництво товару, бо його результатом є матеріальна річ, а от лотерейний квиток є лише підтвердженням надання послуги.

Для того, щоб зрозуміти що є об'єктом національних обмежень - “послуги” чи “товари”, Пітер Олівер та Малколм Джарвіс за критерій беруть можливість їх відчуття на дотик: “товари відчутні на дотик, а послуги – ні” [24, с.35]. Але, використовуючи зазначений критерій, можна дійти висновку, що електрика відноситься до категорії послуг. Практика ж Суду ЄС свідчить про інше. Зокрема, в рішенні у справі *Almelo v. Energiebedrijf Ijsselmij* [32] Суд ЄС стверджує, що електрика є “товаром”, обгрунтовуючи це положення тим, що така думка вже закріпилась як у праві ЄС [32], так і в законодавстві держав-членів.

Від закріпленої в установчому договорі правової основи для укладання міжнародних угод ЄС залежать сфера та напрями співробітництва сторін угоди, що великою мірою визначає форми та ступінь впливу права Євросоюзу на правопорядки країн, з якими укладено угоди. Переважна більшість угод

укладається на підставі ст.ст. 133, 181, 308 і 310 Договору про заснування ЄС, кожна з яких може застосовуватися з метою визначення правових засад для укладання міжнародної угоди самостійно або разом з якоюсь іншою з цих статей. Вибір сторін між угодами, укладеними відповідно до ст.ст. 133 або 310 Договору про заснування ЄС, своєю основою має політичне підґрунтя, оскільки особливої різниці на практиці між ними не існує. Рішення про відповідний вибір відображає значення, що його Співтовариство надає міжнародній угоді. На практиці розширення зовнішньої компетенції ЄС привело до того, що ст. 133 Договору про заснування ЄС створює правові засади для укладання практично всіх угод, які регулюють торговельні відносини між ЄС і третіми країнами.

Важливу роль у цьому відіграв Суд ЄС, що розтлумачив положення ст. 133 Договору про заснування ЄС та поширив її дію на торгівлю не тільки товарами, а й послугами. У думці *Opinion 1/78 International Agreement on Natural Rubber* Суд ЄС зробив висновок, що транскордонне надання послуг, яке не передбачає пересування осіб (у тому числі громадян третіх країн) із цією метою, підпадає під концепцію спільної торговельної політики. Таким чином, ст. 133 Договору про заснування ЄС є правовою основою для укладання будь-якої міжнародної угоди з третіми країнами у випадках, коли предмет і цілі цієї міжнародної угоди підпадають під тлумачення спільної торговельної політики. Проте, якщо суттєвий елемент міжнародної угоди випадає зі сфери ст. 133, то Співтовариство не має повноважень укладати угоду самостійно, спираючись на засади цієї статті. У цих випадках для укладення такої угоди необхідно шукати додаткову правову основу. У разі її відсутності акт Ради щодо укладання міжнародної угоди має бути анульований, як було зазначено в думці Суду ЄС *1/78 International Agreement on Natural Rubber*.

Ринок послуг є чи не найстарішим видом взаємодії між людьми, він зародився майже одночасно з торгівлею. Однак тисячі років існування призвели до утворення найрізноманітнішого обсягу послуг, які можна отримати.

Вдосконалились і шляхи надання послуг. Так, світ поступово завойовує нова бізнес-модель з надання послуг – економіка спільної участі.

Економіка спільної участі (далі – ЕСУ) описує тип бізнесу, побудований на розподілі ресурсів – дозволяючи клієнтам отримувати доступ до товарів, коли це необхідно. І хоча обмін речами чи надання їх в тимчасове користування завжди був звичайною практикою серед друзів, родичів та сусідів та в останнє десятиліття дана концепція перейшла від загально людської практики до вигідної бізнес-моделі.

Економіка спільної участі представляє собою нову «промислову революцію», яка здатна полегшити отримання послуг. І хоча всі попередні промислові революції були направлені на спрощення виробництва товарів, однак сучасні потреби споживачів обумовлюють перевагу попиту на послуги в протиположності до попиту на товари. Попит на послуги став фактором для пошуку нових можливостей на спрощення у наданні та отриманні послуг.

Розглядаючи зміст концепції економіки спільної участі потрібно звернутись до джерел звідки вона бере початок. Країною походження концепції спільної участі вважають США, адже саме там вперше було запропоновано застосування даного терміну. В оригіналі термін носить назву *sharing economy* (з англ. – обмін економікою, спільне споживання). Оригінальне значення терміну передбачає як раз спільне користування ресурсом без права власності на нього, тоді як український переклад втілює в собі спільну співпрацю надавача послуг з їх споживачем. Даний переклад є не зовсім повним втіленням його змісту, термін «спільне споживання» був би набагато доречнішим, однак «економіка спільної участі» вже розглядається як основний переклад поняття.

Так, поняття економіки спільної участі зародилось на початку 2000-их і виникнення даного поняття можна пов'язати з початком глобальної фінансово-економічної кризи. Криза спричинила зростання цін на товари та подорожчання вартості послуг. Підвищення цін призвело до пошуку споживачами нових можливостей для економії, люди були не готові відмовитись від звичного способу життя. І, як наслідок, самі споживачі знайшли вихід з такого

становища. Так, першим прототипом економіки спільної участі стало явище, під час якого звичайні люди віддавали свої речі в тимчасове користування незнайомцям за певну плату. В даному виді відносин потрібно враховувати, що в користування передавались речі, якими люди володіли та не використовували, а особа, яка отримувала річ мала потребу у використанні, однак не мала даної речі у володінні. Саме ці два фактори і породили новий вид відносин – тимчасову передачу речей (товарів) у користування за визначену плату. Саме на основі цієї ідеї і були утворені компанії, які і є представниками економіки спільної участі.

Перше використання терміну «sharing economy» приписують професору Гарвардської юридичної школи Лорансу Лессінгу, який в своїх дослідженнях запропонував почати дискусію щодо впливу соціальних відносин на вартість товарів чи послуг [19]. В розумінні професора Лессінга sharing economy (або ж економіка спільної участі) описує поняття взаємодії між людьми, одні з яких мають активи, але не використовують їх, та все ж готові поділитися даними активами з іншими людьми для задоволення потреб останніх [73].

Так дослідження професора Лессінга відображують готовність звичайних людей надавати в користування свої речі за заниженою ціною, в порівнянні до компаній, що спеціалізуються на наданні речей у оренду. Головним фактором в таких відносинах виступають саме суспільні зв'язки, тобто такі елементи соціальної співпраці як довіра та взаєморозуміння. А отже, появу економіки спільної участі можна пояснити не тільки економічним обґрунтуванням вигідності такої співпраці, а й ще соціальною готовністю.

Офіційно sharing economy, як концепцію нової соціально-економічної моделі, було запропоновано економістами Рейчел Ботсман і Ру Роджерсом в публікації під назвою «What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption» в 2010 році. Економіка спільної участі у їх розумінні представляла собою ідею того, що споживачу вигідніше і зручніше платити за тимчасовий доступ до продукту ніж володіти ним [73].

Передумови до появи економіки спільної участі були ще за довго до формування поняття ЕСУ на науковому рівні. Так поява приватної власності обумовила початок боротьби за ресурси, однак завжди були ті, хто володіли ресурсами у надлишку. Надлишок і призвів до обміну, обмін переріс у торгівлю. Сучасний економічний стан призвів до усвідомлення людьми, що не обов'язково володіти річчю, щоб використовувати її. Саме ця ідея і лежить в основі економіки спільної участі. Спеціалізація та підвищення ефективності виробництва дали нам доступ до незліченних товарів та послуг. Результатом цього є те, що ми володіємо занадто великою кількістю речей, які нам не потрібні або, які ми не використовуємо часто, чи не використовуємо взагалі.

Ще однією причиною появи економіки спільної участі є вичерпність ресурсів та стрімкий ріст чисельності населення Землі, особливо в останнє століття. Розвиток науки, медицини та міжнародного права призвів до зменшення кількості війн та конфліктів у світі, а також до збільшення тривалості життя людини, що і призвело до збільшення населення планети і, як наслідок, до більшого (надмірного) використання ресурсів. Та поява економіки спільної участі свідчить про готовність людей змінювати звичне розуміння споживання, що допоможе вирішити загальнолюдські проблеми.

Економіка обміну стала альтернативою сьогодення, оскільки люди мають багато продуктів і ресурсів, які вони мають однак постійно не використовують, що дає змогу ділитися ресурсом з іншими людьми. З іншого боку, існує інша частина суспільства, яка навіть не бажає володіти певними ресурсами, і економіка спільної участі дозволяє їм мати доступ до ресурсів, коли у них виникає така потреба. Економіка спільної участі найбільшого попиту отримала в транспортній сфері і в оренді житла. Економіка спільної участі сприяє використанню існуючих ресурсів, а не створенням нових, що може внести величезний внесок у стійке економічне зростання [20]. Це дозволяє поєднувати попит та пропозицію різним способом, коли люди володіють ресурсами, які використовуються лише частково, та інших людей, що бажають частково використовувати ресурси, але не бажають володіти ними. Розповсюдження

інформації про можливість обміну ресурсами створює шлях для попиту та пропозиції, щоб забезпечити можливість сполучення та використання ресурсів. Економіка спільної участі використовує ресурси в повній мірі без збільшення попиту на нові ресурси, тим самим сприяючи сталому розвитку.

Однак всі вище згадані фактори самі по собі не призвели б до появи економіки спільної участі, в її звичному розумінні, якби не науковий прогрес у вигляді всесвітньої мережі Інтернет. Інтернет став частиною повсякденного життя людей і направлений на спрощення життя людей. І саме залучена до отримання послуг технологічних платформ і становить особливість економіки спільної участі. Онлайн платформа виступає в якості посередника, який сприяє обміну та надає механізм зворотного зв'язку.

Онлайн платформи оформленні у вигляді мобільного додатку, що знаходиться у вільному доступу для всіх користувачів, завдяки технологічному прогресу, що призвів до широкого поширення смартфонів. Суб'єктами, що здійснюють господарську діяльність на основі економіки спільної участі є компанії, що є власниками мобільного додатку, які вони або розробили, або купили право власності на нього.

Технологічні платформи розроблені саме таким чином щоб зводити надавача послуг з їх отримувачем на пряму без залучення для цього посередника, в звичному розумінні цього терміну. Така особливість економіки спільної участі і виділяє її в порівнянні з іншими надавачами послуг, адже фактично компанії, що працюють на основі економіки спільної участі не пропонують ніяких послуг, вони лише надають платформу для їх пошуку. Платформа зводить споживачів послуг та надавачів послуг, пропонуючи користувачам лише найвигідніші для них варіанти.

Економіка спільної участі стосується спільного споживання та, як правило, такий вид бізнес-моделі організований навколо технологічної платформи, яка полегшує обмін товарами, активами та послугами між людьми через різноманітний і динамічний набір секторів.

Першочергово економіка спільної участі бере початок з онлайн спільнот для посилення, як доступ до рівнозначного обміну з спільного використання товарів і послуг. Нині ж термін «економіки спільної участі» більш широко використовується для опису будь-яких операцій з продажів, проведених через інтернет-ринки.

Найбільш популярними представниками ЕСУ є Airbnb у сфері тимчасової домівки для мандрівників, або служби спільного використання автомобілів – Uber і Lyft. Саме на основі цих додатків можна простежити проблеми з якими зіштовхується ЕСУ та яким чином відбувається правове регулювання їх діяльності.

Протягом останніх кількох років спостерігається зростання економіки спільної участі, або ж «спільного споживання» (від англ. - collaborative consumption) чи «стрімкої економіки» (від англ. - gig economy) – завдяки покращенню та розширенню у використанні соціальних медіа та технологій у повсякденному житті. Економіка спільної участі може бути застосована у будь-якій галузі економіки та на даний час найбільш корисним та прибутковим втіленням економіки спільної участі є транспортна галузь, особливо в сфері внутрішньоміських перевезень.

Особливістю економіки спільної участі, як економічної системи є взаємодія таких трьох складових як: нових комунікаційних технологій, нових джерел влади та нового режиму перевезення. Саме завдяки взаємодії цих елементів відбувається зростання економічного попиту на послуги, які можна отримати за допомогою економіки спільної участі.

Економіку спільної участі не можна розглядати без дослідження поняття «peer-to-peer», що є обов'язковою складовою ЕСУ та її особливістю. Peer-to-peer це поняття, що передбачає рівний обмін, і дослівно перекладається як рівний рівному. Економіка спільної участі базується на одноранговій мережі, де всі учасники є рівними. Однорангові мережі об'єднують багатьох потенційних продавців або працівників з багатьма потенційними покупцями або роботодавцями.

Отже, виокремлення економіки спільної участі, як нового типу організації економічної діяльності можна обумовити такими факторами:

- 1) економічна обумовленість – бажання економити на побутових потребах;
- 2) соціальна довіра, а саме готовність людей віддавати свою власність у тимчасове користування незнайомцям;
- 3) демографічний та ресурсний фактор – перенаселення Землі, і як наслідок необхідність збереження навколишнього середовища та розумного використання ресурсів;
- 4) поширення інформаційних технологій, таких як смартфон та швидкісний доступ до інтернету, популяризація онлайн-спільнот.

Саме одночасне поєднання бажання людей економити та наявність можливостей для задоволення їх потреб і посприяло тому, що підприємці почали вести господарську діяльність на основі нової бізнес-моделі – економіки спільної участі.

Визначити зміст поняття економіки спільної участі є доволі проблематично, адже відповідно до українського перекладу не зрозуміло, що потрібно розуміти під таким явищем. Поняття ЕСУ складається з двох елементів: 1) економіка; та 2) спільна участь. Тому для кращого розуміння змісту поняття потрібно розглядати його складові окремо.

Термін «економіка» походить від грецьких слів *oikos* – дім, домашнє господарство та *nomos* – закон, правило і означає мистецтво керування домашнім господарством [77, С.8]. В сучасному ж розумінні під економікою потрібно розглядати систему відносин по використанню ресурсів в господарській діяльності.

Складову визначення ЕСУ – «спільна участь» важко зрозуміти без розгляду визначення на мові оригіналу, а саме його частинки «sharing». Так, «sharing» в оригіналі означає частину розділену між декількома людьми, або така, що належить декільком людям [22]. А отже, означає спільну власність, але, а ж ніяк, не спільну участь, як в українському перекладі. Таку неточність можна пояснити тим, що ЕСУ передбачає користування ресурсом, який

належить іншій людині, але не володіння ним. І хоча право власності включає в себе володіння, користування та розпорядження, у випадку ЕСУ надається лише складова користування майном.

«Спільну участь» можна тлумачити як спільне користування річчю як її власником, так і особою в тимчасове користування, якій вона надана, тобто і власник, і споживач разом приймають участь у користуванні річчю. Так, власник речі надає іншій особі за винагороду річ, що є його власністю, у тимчасове користування, однак зберігає за собою повне право власності на річ, однак не може реалізувати таку складову даного права як користування, адже дана можливість передана ним іншій особі.

З наукової точки зору економіка спільної участі є спірним поняттям, адже воно руйнує класичне розуміння права власності. В простому розумінні право власності – це закріплення приналежності майна певним особам. В науковій літературі поняття право власності розкривають, як сукупність норм, які регулюють підстави та умови виникнення права власності на певні блага. Дане право передбачається та гарантується законодавством і включає в себе право власника володіти, користуватися та розпоряджатися майном [71, С. 151].

В економіці спільної участі власник майна передає його в тимчасове користування іншій особі, тобто дозволяє, щоб інша особа реалізовувала право на користування. Власник майна залишає за собою право володіти та право розпоряджатися майном. Адже тільки реалізувавши право на володіння він може передати річ іншій особі і визначити долю майна, що і становить право розпорядження. Однак, право користування передбачає можливість вилучати з майна корисні властивості [71, С. 151], тому передавши майно за грошову винагороду в тимчасове користування іншій особі власник реалізує своє ж право на користування майном. А отже, при передачі майна на основі економіки спільної участі весь зміст поняття права власності над майном (володіння, користування та розпорядження) залишають у власника і реалізуються виключно ним, однак з дозволу власника право користування частково реалізується іншою особою. В даному випадку над майном

реалізується право користування двома різними суб'єктами, при чому один з них не є власником майна. Реалізація право користування відбувається зовсім по різному кожним суб'єктом. Так, власник вилучає з майна користь на основі підприємницької діяльності, а особа, що придбала тимчасове право користуватися річчю на основі власних потреб. Такий вид відносин, що виникають схожий на оренду, однак має певні відмінності. Відмінність полягає у тому, що користування річчю може відбуватись одночасно, як і власником, так і споживачем. Так, наприклад, при застосування економіки спільної участі у сфері перевезення пасажирів, споживач отримує у користування від власника автомобіль для переміщення, однак він отримує тільки послугу з перевезення, яку надаватиме власник автомобіля. В такому випадку власник автомобіля розглядатиметься як орендар і одночасно перевізником.

Отже, економіка спільної участі є методом організації економічної діяльності на основі розподілу різних ресурсів. Головна ідея економіки спільної участі полягає у наданні споживачам можливості використовувати власність (майно), що надана іншими, без встановлення права власності на неї. Концепція передбачає, що люди надають ресурси або робочу силу у вільному доступі для всіх бажаючих. І хоча економіка спільної участі зародилась на основі обміну продуктами та популярність отримала саме в сфері обміну послугами.

В основі економіки спільної участі з обміну послуг містяться такі складові, як:

- володіння певним ресурсом та готовність ділитися, обмінюватись ним;
- інформування громадськості про можливість обміну (спільної участі);
- наявність можливості, як у власника ресурсу, так і у потенційного користувача обирати: тобто власник залишає за собою право вибору споживача, якому він пропонує свій ресурс, і споживач має можливість обрати надавача послуг, що його найбільш влаштовує.

Обов'язковим елементом економіки спільної участі є використання онлайн платформ, а також те, що послуги та ресурси надаються в обмін на винагороду, яка проявляється у вигляді продажу послуги або лізингу активу.

Економіка спільної участі, як новий вид господарської діяльності керується такими принципами:

- максимізація економічного ефекту від використання вже наявних ресурсів;
- можливість отримання доходу від власних ресурсів, що не використовуються постійно;
- довіра учасників процесу [56].

В основу економіки спільної участі закладено зниження витрат на пошук інформації та транзакції. Технологічні платформи виключають можливість отримання достатньої інформації щодо продукту чи послуги, таким чином значно спрощують доступ до ринку усіх учасників, що бажають надати чи отримати продукт чи послугу. Технологічну платформу пропонують споживачу всі можливі варіанти, виділяючи з них найбільш підходящий варіант. Платформа спрощує питання оплати продукту чи послуги, адже є посередником, що проводить розрахунок між споживачами додатку.

Економіка спільної участі, як економічній системі, притаманні такі характеристики:

1) Обмін на базі ринку, що підтримується платформою. Такі платформи майже завжди супроводжують попит, відповідають потребам споживачів послуг та надають певну цифрову форму довіри.

2) Високий рівень споживання капіталу та активів. Економіка спільної участі створює можливості для використання активів, навичок та часу на рівнях, близьких до їх повної потужності. Паралельно це дозволяє збільшити частку споживання за рахунок різних моделей оренди та без необхідності володіння окремими активами. Наприклад, замість того, щоб володіти другим автомобілем, багато людей можуть замість цього брати участь у «спільній участі» на ринку, використовуючи платформу Lyft або Uber.

3) Народні «мережі» замінюють централізовані установи та капіталістичні ієрархії. Значна частина пропозиції капіталу та робочої сили походить від

децентралізованих та неоднорідних натовпів постачальників, які мають різні масштаби та завдання.

4) Розмивання ліній між особистим та професійним. Постачання послуг через платформи економіки спільної участі часто комерціалізується та підбирає рівномірні послуги, раніше така діяльність розглядалася як «особиста».

5) Розмивання ліній між повністю оплачуваною та повсякденною роботою, між незалежною та залежною роботою, між роботою та дозвіллям. Багато традиційних робочих місць, що передбачають повний робочий день витісняються різноманітними безробітними робочими угодами, починаючи від контрактної роботи на замовлення та володіння мікро-бізнесом, що характеризується незмінним рівнем часу зобов'язань, деталізацією, власником капіталу, економічною залежністю та підприємницькою діяльністю [56].

Економіка спільної участі є новим та мало дослідженим явищем, переважно через те, що ще не можливо чітко визначити чи вона є вже повністю сформованою і чи має вона перспективу для майбутнього. Так, економіка спільної участі варто розглядати як новий вид економічної діяльності, що базується на технологічному прогресі та спільному споживанні. Економіка спільної участі є сформованим явищем, хоча і не має чіткого регулювання з боку держави.

Економіка спільної участі представляє собою покращений вид економічної діяльності, адже надає споживачам економічні вигоди шляхом надання покращеного вибору та більшої ефективності на ринку.

Перевагою економіки спільної участі є те, що вона дозволяє усім охочим отримати прибуток завдяки своїй власності, яку вони не використовують, задля цього їм не потрібно займатися підприємницькою діяльністю та ставати бізнесменами. І для цього їм не потрібно звертатися до посередників, варто лише встановити на мобільний телефон спеціальний додаток, що є онлайн-платформою для пошуку споживачів, які зацікавлені в користуванні

продуктами, чи в отриманні послуг. Для потенційних споживачів процедура пошуку продукту чи послуги є такою ж.

Економіка спільної участі дозволяє економити в першу чергу завдяки тому, що вона надає споживачам можливість уникнути покупки продуктів, які не потрібні їм для постійного використання. Послуги, які вони можуть отримати завдяки економії спільної участі є значно дешевшими, адже надаються не підприємцями, а таким ж людьми як вони.

Для осіб, що надають свою власність у користування економіка спільної участі дозволяє заробити тільки на тому, що вони володіють чимось, але не користуються на постійній основі. Так, у разі покупки автомобіля, який власник не використовує часто, він може надавати його в користування іншим і тим самим заробляти гроші на тому що просто володіє ним, також це допоможе швидше окупити дороговартісні покупки.

Економіка спільної участі допомагає залучати до ринку послуг звичайних людей, а не тільки підприємців, що породжує конкуренцію і, як наслідок, може сприяти зниженню вартості послуг. Конкуренція породить боротьбу на ринку за споживачів, а отже вплине і на покращення якості послуг, що надаються. А також, дозволяє споживачам обирати надавача послуг на власний вибір, а не піддаватися монополістам на ринку послуг.

В сфері транспортних послуг економіка спільної участі відіграє роль фактору, що дозволяє зменшити забруднення навколишнього середовища через надмірну кількість автомобілів. Так, основна ідея економіки спільної участі направлена на спільне споживання, а отже і на спільне використання транспортних засобів. Так, одним із найпопулярніших додатків є BlaBlaCar, яка є платформою, що допомагає знайти попутників у поїздку, що допомагає розділяти дорожні витрати водію, а пасажиру економити на подорожі.

Однак, незважаючи на всі переваги, що надає економіка спільної участі, вона може надати і значної шкоди. Так, можливість тимчасового користування певним ресурсом чи продуктом призведе до зниження попиту на купівлю ресурсів чи продуктів, як наслідок відбуватиметься зниження виробництва, що

в свою чергу призведе до закриття виробництва через економічну невивідність і, як наслідок, звільнення працівників виробництва.

Так, породження конкуренції від економіки спільної участі є позитивним фактором для споживачів, однак є негативним для підприємців. Однак, послуги та товари, які можна отримати завдяки онлайн-платформ є набагато дешевшими у порівнянні з ціною, що пропонують підприємці. Так, Uber, що є представником економіки спільної участі у сфері пасажирських перевезень, встановлює такі умови на ринку внутрішньоміських перевезень, що всі інші перевізники не мають можливості конкурувати з ним. Що також призводить до втрати водіями їх робочих місць.

Найбільших збитків від економіки спільної участі несе держава. Поширення економіки спільної участі призводить до того, що люди не купляють речі у постійному користуванні якими вони не зацікавлені або які їм не по кишені, як наслідок, держава отримуватиме менше доходів від податку на додану вартість.

Через залучення онлайн-платформ надання послуг та обмін ресурсами відбувається не на основі підприємницької діяльності, і надавач послуг не платить жодних податків за таку діяльність. Як наслідок, держава втрачає потенційних платників податків. Наприклад, при перевезенні пасажирів на основі економіки спільної участі, ні перевізник, ні пасажир не платять податків державі за таку діяльність. Єдиним платником податків в таку випадку є компанія, що володіє додатком і отримує відсоток за кожне перевезення, яке вона допомогла влаштувати. Але через те, що такі компанії отримують не більше 25% від і так дешевої послуги сума податків, що сплачуватиме компанія буде набагато менше ніж та, яку могла отримати держава від класичних перевізників. Також, залучення до перевезення непрофесійних водіїв, а звичайних людей, які володіють автомобілями, призводить до того, що водії не платять податків за надання послуг перевезення, адже така діяльність не є їх офіційною роботою. Користування додатками призводить до того, що люди не бажають купувати автомобілі, коли вони мають можливість отримати послугу

перевезення за розумну плату в зручний для них час. І хоча зменшення кількості автомобілів є корисним для екології, однак є недоліком для держави, яка може витребувати податки на транспортні засоби.

Аби уникнути цього державі потрібно встановити контроль над економічною діяльністю на основі економіки спільної участі, а також доповнити вітчизняне законодавство положеннями, під регулювання яких підпадала б діяльність на основі економіки спільної участі.

Однак саме встановлення контролю з боку держави над економікою спільної участі може призвести до того, що через витребування державою податків за послуги отримані завдяки онлайн-платформ може призвести до їх подорожчання.

І хоча економіка спільної участі є новим видом економічної діяльності, що направлена на полегшення пошуку дешевших послуг чи товарів у тимчасове користування, однак її поширення у світі не може відбуватись скрізь однаково. Така складова економіки спільної участі як соціальна довіра є її обов'язковою умовою для впровадження такої бізнес-моделі. Саме тому економіка спільної участі так легко прижилася у високорозвинених державах світу. Так, в Україні, де рівень соціальної довіри є набагато нижчим ніж, наприклад, в Європі, використання онлайн-платформ для пошуку житла чи таксі є доволі непопулярним.

Економіка спільної участі не є тимчасовим явищем і поширюватиметься по всьому світі з різними темпами. Державам потрібно зробити вибір, або сприяти її розповсюдженню і тим самим надати власним громадянам кращі ринки товарів та послуг і отримувати більші надходження від нової бізнес-моделі, чи ж чинити опір економіці спільної участі з цілю захистити вже існуючі внутрішні ринки. Так чи інакше економіка спільної участі вже проникла в повсякдення життя людей. Яким би явищем економіка спільної участі не була, вона все ж потребує правового регулювання, особливо в транспортній сфері, адже вона є найпопулярнішою і від неї залежить людське життя та здоров'я.

1.2. Економіка спільної участі у сфері пасажирських перевезень

Найбільшій популярності економіка спільної участі знайшла в транспортній сфері. Транспортна сфера в економіці спільної участі включає в себе: перевезення пасажирів; оренду транспортних засобів, сюди належить оренда автомобілів, електрокарів, мото- та велотранспорту та інших засобів перевезення; пошук попутчиків в дорогу і відповідно водія для спільних поїздок; а також пошук водія для власного автомобіля з ціллю отримання послуги разового перевезення та багато іншого. Транспортна сфера є обширною та постійно розвивається, адже люди постійно шукають шляхи для полегшення власного життя, особливо в сфері перевезення.

Поява економіки спільної участі сприяла до перегляду позиції споживачів щодо послуги перевезення. Цьому свідчить той фактор, що за останні десять років саме перевезення пасажирів на основі економіки спільної участі здобуло найбільш швидкого розвитку та попиту серед споживачів.

В сфері перевезень пасажирів факторами, що лягли в основу розвитку до популяризації економіки спільної участі, є:

- поширеність смартфонів, технологічний аспект;
- перехід до відновлюваних джерел енергії, екологічний аспект;
- зростання прихильності споживачів у прийнятті нових форм мобільності, соціальний аспект.

Саме одночасна поява даних факторів стала причиною появи попиту на перевезення пасажирів з використанням економіки спільної участі, що у свою чергу спричинило появу достатньої кількості надавачів таких послуг, а отже і більшої кількості нових пропозицій на ринку перевезення пасажирів.

Зростання кількості пропозицій з перевезення пасажирів сприяло зростанню довіри споживачів до даної сфери послуг, а також до економіки спільної участі в цілому. Додатки, що пропонують пошук автомобіля для отримання одноразового перевезення були першопроходьцями на ринку послуг. Саме позитивне сприйняття споживачами такого виду економічної

діяльності дозволило розвитку ринку послуг на основі економіки спільної участі.

Входження на ринок транспортних послуг економіки спільної участі можна пов'язати з розвитком транспортного сектору та появою нових можливостей. Так довіра споживачів, наявність технологічних платформ та тенденція уникнення власності на авто стали факторами розвитку та розширення транспортного сектору.

До перевезення пасажирів на основі економіки спільної участі в іноземних наукових працях відносять:

- спільні поїздки (наприклад, додатки Uber; Lyft).
- обмін автомобілями (наприклад, Zipcar; Car2Go).
- обмін приватними автостоянками (наприклад, Parkhound; Monkeyparking)

[46]. Однак, тільки першу категорію прийнято розглядати як перевезення пасажирів.

В класичному розумінні під перевезенням пасажирів потрібно розглядати переміщення людей за допомогою різних видів транспорту. А отже, під перевезенням пасажирів можливо розглядати будь-яке переміщення осіб за допомогою транспортного засобу.

З правової точки зору під перевезенням пасажирів потрібно розглядати правове зобов'язання на основі договору з перевезення пасажирів. Договір перевезення пасажирів передбачає, що одна сторона, яка є перевізником, зобов'язується перевезти другу сторону – пасажирів, до пункту призначення, а пасажир в свою чергу зобов'язується сплатити плату за проїзд [ЦКУ]. Тому під перевезеннями пасажирів на основі економіки спільної участі потрібно розглядати тільки ті поїздки в яких є перевізник і пасажир, адже саме наявність таких двох суб'єктів і становить відносини з перевезення пасажирів. Тому всі інші види послуг перевезення на основі економіки спільної участі такі як обмін автомобілями чи оренда автомобіля, що знаходиться в приватній власності, не можливо віднести до перевезення пасажирів, адже в таких відносинах відсутній суб'єкт перевізника. Однак, якщо під перевізником розглядати власника

транспортного засобу, що надав його для того, щоб пасажир дістався до пункту призначення, і в результаті заплатив за надану власником послугу, то до сфери перевезення пасажирів можна віднести й інші послуги з перевезення. В даному випадку власник автомобіля сприяє тому, щоб пасажир досяг пункту призначення, хоч фактично він не надає послуг перевезення, та його дії сприяють кінцевому результату перевезення пасажирів. Та даний погляд щодо віднесення категорії таких відносин до перевезення пасажирів не отримав достатнього дослідження та висвітлення в наукових публікаціях.

Відмінність економіки спільної участі у сфері перевезення пасажирів від звичного таксі можна пояснити процедурними розбіжностями. Так, онлайн-платформи пропонують своїм користувачам пошук, виклик та оплату таксі або приватних водіїв. Для пошуку транспорту користувачам додатку необхідно: 1) увійти в додаток; 2) ввести пункт посадки та висадки; 3) додаток прорахує вартість поїздки на основі відстані між двома пунктами і повідомить про суму потенційного пасажира; 4) запропонує перелік найближчих до пасажира вільних водіїв; 5) після обрання водія, додаток самостійно інформує його про місце, де йому необхідно підібрати пасажира і кінцевий пункт призначення; 5) після досягнення пасажиром пункту призначення відбувається автоматичне перерахування коштів за проїзд на рахунок водія. Така процедура звільняє осіб, що потребують послуг перевезення від необхідності зв'язуватися з інформаційно-диспетчерською службою і контактувати з водієм. Саме спрощення процедури пошуку, виклику та оплати послуг перевезення і є основним чинником популярності економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів.

Досліджуючи економіку спільної участі в сфері перевезення пасажирів варто розглядати такі додатки: Uber, Lyft, Нахі та інших представників даного виду економічної діяльності. Саме ці додатки направлені на пошук водія з автомобілем для отримання послуги перевезення. Uber є найпопулярнішим представником економіки спільної участі не тільки в сфері перевезення

пасажирів, а й загалом. Саме додаток Uber став першим втіленням економіки спільної участі на практиці.

Популярність онлайн-платформ з пошуку таксі можна обумовити завдяки таким перевагам, що вони надають:

- 1) мобільний додаток знаходиться у вільному доступі, а отже, ним може скористатись будь-яка людина, що має мобільний телефон;
- 2) зменшується час, який витрачається на виклик таксі та його очікування;
- 3) додаток дозволяє знайти таксі, що знаходиться поблизу, а отже водію не потрібно долати великі відстані для посадки пасажирів, як наслідок зменшуються затрати на паливо, що є корисним, як для водія, так і для екології;
- 4) майбутнім пасажирів надається можливість обрати транспортний засіб та водія, що їх влаштуватиме, шляхом оцінки його рейтингу в додатку;
- 5) плата за проїзд обчислюється ще до моменту замовлення автомобіля, відповідно до відстані посадки та висадки пасажирів;
- 6) розрахунок за проїзд здійснюється відразу після досягнення пасажиром пункту призначення, розрахунок відбувається автоматично у безготівковій формі шляхом зняття коштів з рахунку пасажирів на рахунок водія;
- 7) дані водія та пасажирів є засекреченими, що дозволяє захистити особисту інформацію;
- 8) полегшує пошук таксі в нових невідомих містах, країнах, що допомагає усунути мовний бар'єр.

Всі ці переваги, що надають мобільні додатки і стали причиною популяризації економіки спільної участі у сфері перевезення пасажирів. В результаті зростання попиту на послуги зростає і пропозиція на їх надання. Як наслідок, на ринок перевезення пасажирів входить все більше представників ЕСУ, які пропонують послуги з перевезення, що відповідають потребам користувачам різних країн. Нині нараховується більше 25 аналогів первинним додаткам для пошуку таксі, найпоширенішими є: Nailo (Великобританія, Ірландія, Іспанія, Сінгапур, Японія), Grabtaxi (країни Південно-Східної Азії), Easy Taxi (Латинська Америка), Taxify (Східна Європа), Careem (Північна

Африка та Середній Схід), Яндекс.Такси (колишні країни СРСР), Uklon (Україна та Грузія), Didi Dache (Китай), Ola Cabs (Індія) та багато інших [55]. Всі ці додатки існують завдяки врахуванню досвіду роботи Uber, а також на основі заповнення прогалін, які мав додаток.

На основі дослідження діяльності Uber можливо простежити усі особливості економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень. Так як Uber є першопроходцем на ринку перевезення пасажирів, саме йому довелося зіштовхнутися з складнощами на шляху завоювання ринку.

Розвиток та поширення економіки спільної участі стало фактором для входження на ринок перевезення пасажирів великої кількості приватних перевізників. Як наслідок, посилюється конкуренція на ринку послуг перевезення. Так, наприклад, водії Uber зіштовхуються з сильним супротивом з боку «класичних» таксі, через надання споживачами (пасажирами) перевазі водіям Uber над водіями таксі.

В результаті поширення Uber таксисти виходять на протести та мітинги з вимогою до влади втрутитись в регулювання ринку внутріміських перевезень пасажирів. Тому в багатьох країнах світу де Uber пропонує свої послуги влада намагається обмежити або повністю заборонити діяльність Uber та схожих йому додатків з ціллю захисту ліцензованих таксистів та пасажирів.

Найбільшого супротиву Uber отримав в країнах Європи [52]. Причини до заборони дозволяють виділити недоліки, які притаманні економіці спільної участі в сфері перевезення пасажирів. Так, основною причиною до заборони є недобросовісна конкуренція з боку водіїв Uber. Під недобросовісною конкуренцією потрібно розуміти будь-які дії у конкуренції, що суперечать правилам, торговим та іншим чесним звичаям у підприємницькій діяльності [62]. У випадку з водіями Uber недобросовісна конкуренція проявляється в наданні послуг перевезення за нижчою ціною ніж пропонують офіційні перевізники (ліцензовані таксисти), а також допуск до перевезення пасажирів не ліцензованих водіїв. Так в 2017 році в Італії за рішенням суду була заборонена діяльність Uber в країні з посиланням на чинне національне

законодавство, однак вже через місяць апеляційний суд скасував це рішення, під заборною залишились два інших сервіси додатку [12]. Італійські законодавці повинні переглянути законодавчу базу про конкуренцію на ринку послуг та встановити більш чіткіші норми, щодо визначення конкуренції та її регулювання.

Однак Uber та схожі до нього додатки несуть загрозу не тільки для водіїв таксі, що не належать до їх мережі, а й для водіїв-партнерів. Так, всі водії, що шукають клієнтів через мобільний додаток не є офіційно працевлаштованими. Адже вони надають послуги з перевезення пасажирів не на основі офіційного працевлаштування в компанії, а виключно на основі індивідуальної підприємницької діяльності. І хоча, такий вид заробітку має свої переваги, адже водії можуть самі обирати свої робочі часи, й можуть працювати у вільний від офіційної роботи час та все ж при такому виді «працевлаштування» вони втрачають гарантований державою захист. Так без офіційного працевлаштування вони самі повинні сплачувати страхові внески та відрахування до пенсійних фондів. Не будучи офіційно працевлаштованими держава не гарантує захист їх трудових прав.

Запобігти цьому можна шляхом зарахування водіїв Uber до працівників на неповний робочий час, однак застосовувати це необхідно виключно до тих водіїв чий робочий час на тиждень становить більше 40 годин. Таким чином можна захистити водіїв для кого перевезення пасажирів є основним заробітком, а не разовим підробітком. Однак, такі дії суперечать основній ідеї діяльності компанії, а саме зведення водіїв, що надають послуги перевезення з клієнтами, що потребують надання таких послуг. Також, можна запропонувати водіям реєструватись у якості індивідуальних підприємців (фізичних осіб-підприємців), в такому випадку вони будуть зобов'язані самостійно здійснювати всі відрахування.

Головною причиною супротиву таксистів діяльності Uber та схожих додатків є те, що водії, які надають послуги перевезення не є ліцензованими водіями. В даному випадку необхідно або переглядати норми законодавства

щодо таксі та діяльності з перевезення пасажирів, або ж зобов'язати водіїв, що шукають клієнти на основі додатку отримувати офіційні ліцензії таксистів. В будь-якому варіанті на законодавчому рівні необхідно врегулювати питання діяльності економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень, як суб'єкта господарювання, так і як надавача послуг перевезення пасажирів.

Розвиток економіки спільної участі з перевезення пасажирів гальмує надмірне регулювання з боку держави, відмінність в якості пропонованих послуг та необхідність дозволу з боку держави на входження ЕСУ на внутрішні ринки транспортних послуг. Саме ці аспекти є основними бар'єрами на поширенні ЕСУ з перевезення пасажирів та створення єдиного спільного транспортного сектору на ринку послуг.

Щоб запобігти цьому доцільним є створення цілісних транспортних стратегій, які передбачатимуть обмін варіантами і спільну співпрацю з державними органами. А отже, більшості держав світу необхідно оновити законодавчу базу в сфері транспортних перевезень з урахуванням нових секторів ринку транспортних послуг, а також створити належний механізм контролю за даними перевезеннями. Хоча, такі дії можуть і зашкодити роботі мобільних платформ з пошуку транспорту.

Поширення економіки спільної участі у сфері перевезення пасажирів не потребує додатковій розбудові інфраструктури, адже всі нині існуючі системи необхідні для транспортування побудовані з врахуванням саме потреб автомобілістів. Також економіка спільної участі в сфері пасажирських перевезень сприяє розвитку мобільності особливо в тих містах де не розвинута інфраструктура міського публічного пасажирського транспорту, саме завдяки додаткам можна знайти доступний транспорт, що пропонує послуги перевезення за розумну плату.

Свідченням, що економіка спільної участі з перевезення пасажирів, беззаперечно, є складовою ринку послуг і вона не є тимчасовим явищем слугує те, що нею зацікавилась страхова галузь. Так, німецький страховий гігант Munich Re та японський лідер SOMPO інвестували в страт-ап Slice Labs Inc.,

який запускає технологію, що пропонує платну страхову платформу, створену на вимогу, за допомогою якої можна швидко та легко розміщувати нові страхові продукти, які працюють набагато краще, пропонують більш глибоке залучення клієнтів та надають ширший масив варіантів для клієнтів [31].

Зацікавленість з боку впливових страхових компаній призвело до того, що в цілому світі страхові компанії вкладають свої гроші в компанії, які здійснюють свою діяльність на основі економіки спільної участі. Прикладами цього є China Pacific Insurance, що інвестували в додаток Metromile, який пропонує новий вид страхування – страхування орендованого автомобіля відповідно до відстані, яку проїхало авто [68]. Економіка спільної участі не тільки спрощує отримання послуг, а ще є стимулом для розроблення та втілення нових ідей в реальності.

Та страхові компанії не тільки інвестують в нові ідеї, що представляють економіку спільної участі, а ще й співпрацюють з вже широко популярними представниками економіки спільної участі. Так, Admiral Group plc крупна страхова компанія Британії пропонує свої послуги користувачам додатків easyCar та Rentacar, Zurich Insurance Group Ltd швейцарський лідер в галузі страхування є постійним партнером Uber, Airbnb і Relendo [28]. Бажання страхових компаній бути гарантами діяльності технологічних платформ свідчить про те, що економіка спільної участі стала складовою економічної діяльності і саме вона виступає найбільш потенційною сферою в майбутньому.

Економіка спільної участі з перевезення пасажирів є цікавим об'єктом для страхової галузі. Адже при перевезенні пасажирів за допомогою додатків, як і при класичних перевезеннях є перевізник та пасажир, але у випадку ЕСУ додається ще третя сторона, що не приймає участі в перевезенні та все ж залишається частиною відносин – додаток, або ж технологічна платформа. При звичайному перевезенні пасажирів відбувається страхування а ж трьох суб'єктів: перевізника, пасажирів та компанії, що фактично звела їх. Так, компанії економіки спільної участі у сфері перевезення пасажирів залучають до перевезення тільки тих водіїв, що застрахували себе і свій автомобіль.

Економіка спільної участі в сфері перевезення пасажирів стала стимулом до появи нового виду страхування – страхування водіїв тільки під час здійснення ними діяльності з перевезення пасажирів. Так водії UberEats і Deliveroo при приєднанні до співробітництва з даними компаніями отримують також страхування від їх компанії партнера Zego [28].

Страхування водіїв, що надають послуги з перевезення пасажирів на основі економіки спільної участі, слугує фактором довіри з боку споживачів їх послуг. Головною особливістю економіки спільної участі у сфері перевезення пасажирів було те, що водії мали свободу та гнучкість у здійсненні діяльності з перевезення та саме це і стало головним недоліком в пошуку транспорту за допомогою мобільних платформ. Адже без страхування постачальники послуг мають менший стимул в наданні послуг через платформи за рахунок можливості більш «класичного» працевлаштування, що гарантує безпеку завдяки наявності страхування.

Саме задля забезпечення попиту серед водіїв до співпраці з мобільними платформами компанія Uber, уклала угоду зі страховим гігантом Аха, щоб забезпечити водіїв-партнерів Uber по всій Європі страхуванням «під час поїздки», дане страхування покриває медичну допомогу, госпіталізацію, травмування, смерть та інвалідність, а також страхування «поза поїздкою», що гарантує водіям покриття витрат на лікування хвороби та травм отриманих не при наданні послуг перевезення. Так, водії автоматично підпадають під страхування Аха при приєднанні до Uber, як водії-партнери.

Однак, водії, що стають частиною економіки спільної участі беруть на себе ризик, адже отримуючи страхове покриття від компаній-партнерів, вона можуть втратити свої приватні страхові поліси на автомобілі, бо перевезення пасажирів відноситься до використання транспортного засобу для комерційних цілей, що повністю суперечить індивідуальним страховим полісам.

Перевагою економіки спільної участі у сфері перевезення пасажирів є те, що застосування додатку для пошуку водіїв сприяє тому, що водії повинні працювати на репутацію. Адже, після кожної поїздки пасажир оцінює надану

йому послугу і цим складає рейтинг водія, що в результаті впливає на кількість потенційних пасажирів. Тоді, як оцінити послуги перевезення наданні класичними таксі не можливо і у разі надання неякісних послуг у пасажирів немає можливості вплинути на подальшу діяльність таких водіїв.

Боротьба за клієнтів сприяє покращенню розвитку сектору перевезення пасажирів, так завдяки посиленню конкуренції, можна отримати такі переваги, як:

- більш сприятливе ставлення водіїв до пасажирів, адже в відносинах перевезення пасажирів головним виступає саме пасажир, а не водій;
- водії приділяють більше уваги контролю за чистотою в салоні автомобіля;
- застаріли автомобілі не придатні для перевезення пасажирів, не застосовуються для перевезень. Даний критерій є корисним не тільки для пасажирів, а й для екології, адже нові моделі автомобілів більше відповідають сучасним стандартам захисту навколишнього середовища;
- на вулицях міста зменшується кількість заторів, завдяки зменшенню кількості автомобілів на дорогах міста.

Дані фактори свідчать, що економіка спільної участі в сфері перевезення пасажирів є позитивним явищем. І держава повинна сприяти її розвитку та поширенню, а не обмежувати. Бо хоч нині вона і становить загрозу, у вигляді надмірної конкуренції, класичним таксистам, саме за представниками економіки спільної участі майбутнє.

Транспортний сектор наразі характеризується як великими можливостями, так і проблемами. З одного боку, впровадження нових технологій, нових гравців та зміна поведінки споживачів забезпечують сектор потенційно можливим перетворенням у якість системи для розробки нових бізнес-моделей, а для різних режимів - більш конкретні відповіді на виклики щодо екологічної стійкості та скорочення викидів вуглецю в секторі. З іншого боку, такі фактори, як поточний депресивний економічний клімат, дефіцит ресурсів та системна інерція, гальмують здатність галузі ефективно реагувати на ці можливості,

затримуючи впровадження технологій, які дозволять транспортному сектору досягти цілі екологічної стійкості та скорочення викидів [33].

Підвищення попиту на економіку спільної участі з перевезення пасажирів призвело до появи нових секторів транспортних послуг. Так, в останні роки на ринку транспортних послуг спостерігається попит на такі послуги:

- 1) прокат скутерів, так додатками, що пропонують такі послуги є: Bird, LimeBike та Spin, що працюють переважно на Західному узбережжі США;
- 2) прокат автобусів на вимогу, наприклад com (раніше відомий як ShareTheBus), що діє на території США та Канади, а також Bussi, що популярний в Мексиці;
- 3) спільні авіап перевезення, додатками, що надаються такі послуги є JetSmarter, SurfAir, Wingly та інші.

І хоча нині важко судити про приналежність даної категорії послуг до економіки спільної участі з перевезення пасажирів, однак ринок послуг, в тому числі транспортних, розвивається стрімкіше ніж будь-коли до цього раніше, а отже і визначати його межі в даний момент є неможливим.

Особливістю економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень є те, що відносини, які виникають між учасниками даної бізнес-моделі не визначаються як послуги перевезення. Так, відносини, що виникають між користувачами інтернет-платформ не породжують послуги перевезення пасажирів в звичному розумінні.

Суть економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень полягає в тому, що водій та пасажир реалізують послугу перевезення при здійсненні спільної поїздки (спільної участі). Послуга перевезення пасажира при економіці спільної участі відбувається при передачі водієм свого автомобілю у користування іншій особі. Однак з певною особливістю: за кермом автомобілю залишається власник транспорту, а реалізація права на користування споживачем додатку відбувається шляхом визначення пункту призначення до якого його доставить власник автомобілю. По прибутті до місця призначення користувач додатку сплачує водієві за послуги надання транспортного засобу.

Хоча з правової точки зору відносини між учасником економіки спільної участі (водієм) та користувачем інтернет-платформи (пасажиром) повністю відповідають змісту договірному зобов'язанню з перевезення пасажирів, а отже є послугою з перевезення пасажирів. Таким чином економіка спільної участі в сфері перевезення пасажирів є просто новим способом реалізації послуги перевезення пасажирів з використанням нової бізнес-моделі. Відмінність перевезення пасажирів на основі економіки спільної участі від перевезення пасажирів класичними таксистами полягає в тому, що останні надають такі послуги на основі офіційної ліцензії на введення господарської діяльності з перевезення пасажирів, а водії-учасники економіки спільної участі здійснюють перевезення пасажирів без ліцензії. Надання послуг з перевезення пасажирів учасниками економіки спільної участі можливе без ліцензування водіїв, адже водії фактично не надають послуг перевезення, а передають свій автомобіль в тимчасове користування розділяючи поїзду разом з пасажиром (користувачем інтернет-платформи).

Питання правового регулювання діяльності економіки спільної участі в сфері перевезення є актуальним, адже стрімке поширення такого виду економічної діяльності не повинно залишатись не врегульованим, через складність визначення категорії нової бізнес моделі. Перевезення пасажирів є найприбутковішою галуззю транспортного сектору і так як до категорії суб'єктів таких відносин належить велика кількість осіб, повинна існувати правова база захисту їх інтересів та прав.

Застосування економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень виключно на внутрішньому ринку унеможливило міжнародно-правове регулювання таких послуг. Через застосування перевезень пасажирів на основі економіки спільної участі до внутрішньоміських перевезень в даному колі відносин неможливо виділити ні суб'єкта, ні об'єкта, ні іноземного елемента через, які необхідно було звертатись до міжнародного права задля правового регулювання подібних відносин.

Коло суб'єктів в економіці спільної участі в сфері пасажирських перевезень належить до внутрішнього ринку пасажирських перевезень. Тому правове регулювання послуг перевезення пасажирів на основі економіки спільної участі може відбуватись тільки на національному рівні. Міжнародне право можна застосовувати для проголошення єдиної політики держав щодо економіки спільної участі, або вироблення єдиних стандартів для регулювання такої діяльності. Однак, якщо раніше на рівні міжнародного права не було проголошено жодних подібних стандартів для регулювання внутрішніх перевезень пасажирів, то ймовірно стосовно економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень такі стандарти проголошеними не будуть.

Застосовувати міжнародно-правове регулювання до економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень стане можливим тільки після виходу даної бізнес-моделі на рівень міжнародних перевезень пасажирів.

РОЗДІЛ 2

Правове регулювання економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень на міждержавному рівні

2.1. Регулювання діяльності економіки спільної участі з перевезень пасажирів в ЄС

Амстердамський договір (набрав чинності в 1999 р.) наділив Співтовариство правом вести міжнародні переговори та укласти угоди про послуги та про торгівлю комерційними аспектами інтелектуальної власності шляхом прийняття Радою Євросоюзу одноголосного рішення після отримання пропозиції від Комісії та консультування з Парламентом ЄС (Європарламентом).

Ніщський договір (набрав чинності у 2001 р.) значною мірою змінив та доповнив положення Установчого договору про СТП. Унаслідок цих змін та доповнень, по-перше, ЄС, відповідно до зміненої ст. 133(5), здобуло право ведення переговорів та укладання угод у сфері торгівлі послугами та комерційними аспектами інтелектуальної власності «тією мірою, якою на ці угоди не поширюється дія інших параграфів ст. 133, та з урахуванням параграфа 6 ст. 133». Щодо цих договорів Рада Євросоюзу отримала право приймати рішення як кваліфікованою більшістю голосів, так і одноголосно. По-друге, Ніщська редакція Установчого договору додала до ст. 133 параграф 6, відповідно до якого Рада не може самостійно укласти торговельну угоду, що містить положення, які виходять за рамки внутрішніх повноважень Співтовариства, особливо ті положення, що тягнуть за собою гармонізацію законів та підзаконних актів держав-членів у сферах, у яких Установчий договір виключає таку гармонізацію. До таких угод віднесено: угоди у сфері

торгівлі культурними та аудіовізуальними послугами, послугами у сфері освіти, соціальним та медичним обслуговуванням людей.

Очевидно, що, відповідно до Установчого договору та рішень Суду ЄС, на обсяг повноважень Співтовариства у сфері СТП впливає предмет торгівлі. Так, якщо предметом торгівлі є товари, то ЄС самостійно визначає та веде спільну торговельну політику, укладає тарифні і торговельні угоди, встановлює та застосовує заходи захисту й спільний митний тариф. З другого боку, якщо предметом торгівлі є послуги та комерційні аспекти інтелектуальної власності, то Співтовариство поділяє компетенцію з державами-членами під час укладання угод та застосування заходів захисту.

Водночас слід зважати на виняток із правила про виключну компетенцію ЄС у сфері зовнішньої торгівлі товарами, встановлений у ст. 134 Установчого договору. Відповідно до цього положення, держави-члени ЄС мають право застосовувати національні заходи захисту у формі обмеження імпорту товарів із третіх країн у випадках відхилення торговельного потоку або економічних труднощів в одній чи декількох державах-членах, які спричинені різницями в заходах торговельної політики. Це право держав-членів стало предметом розгляду в Суді ЄС у згадуваній справі *Donckerwolke*. У цій справі Суд зазначив, що ст. 115 (нова ст. 134) Установчого договору запобігає економічним труднощам, які можуть виникнути внаслідок існування різних національних торговельних політик, наділивши Комісію ЄС правом дозволяти державам-членам застосовувати заходи захисту (у тому числі заходи, які порушують принцип вільного руху товарів, що походять із третіх країн, але перебувають у вільному обігу в одній із держав-членів ЄС). Водночас, підтвердивши виключну природу повноважень ЄС у сфері СТП, Суд наголосив на тому, що ст. 115 (нова ст. 134) Установчого договору спричиняє незавершеність цієї природи.

Спори існують також навколо предмета спільної торговельної політики. Предмет СТП становить торгівля товарами, послугами, комерційними

аспектами інтелектуальної власності, вугіллям та сталлю, а також атомною енергією. Так, ст. 133 Установчого договору відносить до предмета спільної торговельної політики торгівлю товарами, послугами та комерційними аспектами інтелектуальної власності. Відповідно до Установчого договору та рішень Суду ЄС, торгівля товарами належить до виключної компетенції Європейського співтовариства в рамках СТП. З другого боку, Установчий договір ЄС не містить визначення терміна «товар» або «продукція». У 1968 р. цю прогалину заповнив Суд ЄС, визначивши термін «товар» у Справі №7/68 *Commission v. Italy* як будь-що, що можна оцінити грошима і що є об'єктом торговельної операції. Згодом Суд включив у це визначення: золоті та срібні колекційні монети, які не є законним засобом платежу; товари та матеріали, які постачаються з метою надання послуг; звукові записи, фільми, апаратуру та іншу продукцію, використовувану для розповсюдження телевізійних сигналів; сміття, що не переробляється і має негативну економічну вартість; електроенергію. Водночас визначення терміна «товар» не застосовується до матеріальних предметів, що підпадають під інші свободи внутрішнього ринку ЄС. Зокрема, товаром не можна вважати: банкноти, що є законним засобом платежу; лотерейні білети, оскільки вони підпадають під положення Установчого договору про капітал та послуги; телетрансляцію або передачу телевізійних сигналів, що підпадають під положення Установчого договору про послуги.

У рамках СТП торгівля послугами (на відміну від торгівлі товарами) підпадає під спільну компетенцію ЄС та його держав-членів. Відповідно до ст. 50 Установчого договору, «послугами» є послуги, що їх надають зазвичай за винагороду, тією мірою, якою вони не підпадають під дію положень про свободу пересування людей, товарів та капіталу.

Послугами, зокрема, є: діяльність промислового характеру; діяльність торговельного характеру; діяльність ремісників; діяльність осіб вільних професій. Торгівля послугами є предметом СТП, виходячи з того, що, по-перше, ст. 133 Установчого договору ЄС передбачає торгівлю послугами. По-

друге, у Висновку 1/94 Суд ЄС зазначив, що, оскільки СТП має відкритий характер, торгівля послугами не може бути виключена з предмета ст. 113 (нова ст. 133) Установчого договору, хоча тільки окремі обмежені аспекти ГАТС підпадають під СТП. Водночас Суд наголосив, що спільна торговельна політика ЄС не стосується послуг, пов'язаних із вільним рухом фізичних та юридичних осіб. По-третє, у доктрині торгівлю послугами відносять до предмета СТП. З другого боку, науковці звертають увагу на той факт, що під СТП не підпадає міжнародна торгівля, пов'язана з рухом фізичних та юридичних осіб.

Міжнародні угоди, що регулюють торгівлю між Співтовариством і третіми країнами, є інструментом СТП та основою її договірному механізму. Співтовариство укладає міжнародні двосторонні та багатосторонні договори або угоди в межах своєї зовнішньої компетенції. Обсяг цієї компетенції дає підстави для класифікації міжнародних договорів, які є частиною права Євросоюзу. Зокрема, дослідники виокремлюють такі види цих договорів: договори, укладені між ЄС з одного боку і третіми країнами – з другого; договори, укладені між ЄС та його державами-членами з одного боку і третіми країнами – з другого; договори, укладені між державами-членами ЄС з одного боку і третіми країнами – з другого.

Складність питання про обсяг повноважень Співтовариства укладати міжнародні угоди в рамках СТП пов'язана з тим, що Установчий договір прямо не передбачає наділення ЄС виключною та/або спільною компетенцією укладати такі угоди. Питання про обсяг компетенції Європейського співтовариства укладати міжнародні угоди у зазначеній сфері Суд ЄС розглянув у Висновку 1/94, у якому постановив, що відповідно до ст. 113 (нова ст. 133) Установчого договору Співтовариство має виключну компетенцію укладати ГАТТ, але має спільну з державами-членами компетенцію укладати ГАТС, ТРІПС та Угоду про утворення СОТ. Тим самим Суд вказав на існування як виключної, так і спільної компетенції Співтовариства укладати міжнародні угоди у сфері СТП.

На обсяг повноважень ЄС щодо укладання угод у сфері СТП впливає предмет останньої. Так, Співтовариство самостійно, керуючись виключною компетенцією, укладає міжнародні угоди, що регулюють торгівлю товарами. Водночас міжнародні угоди, що регулюють торгівлю послугами та комерційними аспектами інтелектуальної власності, воно укладає в рамках спільної компетенції. Це правило встановлене в ст. 133(6) Установчого договору, відповідно до якої згадані угоди у сфері торгівлі потребують спільної згоди держав-членів ЄС і укладаються Співтовариством та його державами-членами спільно.

Поділ повноважень між ЄС і його державами-членами, коли об'єкт міжнародної угоди підпадає під спільну компетенцію Співтовариства та його держав-членів, є однією з особливостей участі ЄС у міжнародних договірних відносинах. Міжнародні угоди, укладені між ЄС та його державами-членами з одного боку і третіми країнами – з другого, належать до категорії змішаних угод, що є складними з правового погляду й суперечливими – з політичного.

Правова основа для укладання ЄС міжнародних угод закладена в ст.ст. 133, 181, 300 та 310 Договору про заснування Європейського співтовариства. Кожна з цих статей може застосовуватися з метою визначення правових засад для укладання міжнародної угоди окремо або разом з іншою з цих статей.

Ст. 133 Установчого договору є базовою статтею для укладання міжнародних угод у сфері спільної торговельної політики. Вона слугує правовою основою для укладання Співтовариством міжнародних угод у випадках, коли предмет або цілі угоди підпадають під сферу дії СТП; однак, якщо предмет або цілі угоди виходять за рамки ст. 133, виникає потреба в додатковій правовій основі. Такою основою для угод, що, зокрема, стосуються зовнішньої торгівлі, є ст. 181 (співпраця з метою сприяння розвитку) та ст. 310 (асоціація) Установчого договору.

Ст. 133 Установчого договору передбачає детальну процедуру для укладання Співтовариством угод із третіми країнами, що стосуються торгівлі товарами, послугами і торговельними аспектами інтелектуальної власності.

В силу особливостей економіки спільної участі в сфері перевезень пасажирів правове регулювання відносин, що виникають при її реалізації є доволі не визначеним. Переважно через те, що економіка спільної участі в сфері перевезень пасажирів є доволі новим явищем, а також через те, що вона передбачає нове «гібридне» перевезення пасажирів.

Економіка спільної участі в сфері перевезень пасажирів застосовується тільки до перевезень пасажирів в середині міста, тобто внутрішньоміських перевезень. А в силу того, що міжнародне право стосується тільки відносин, що виходять за межі державних кордонів, не можливо передбачати міжнародно-правового регулювання економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень. Тому, при дослідженні питання щодо регулювання економіки спільної участі в сфері перевезень пасажирів на міждержавному рівні можна звертатись тільки до практики Європейського Союзу, який в сучасних реаліях є єдиним утворенням, що певною мірою визначає економіку спільної участі в сфері перевезення пасажирів.

З моменту входження економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів на ринки Європейського Союзу наднаціональне утворення не вдавалось до спроб на правову рівні закріпити таку діяльність аби належним чином її регулювати. Адже, економіка спільної участі була новим явищем в сфері перевезення пасажирів і було не зрозуміло, яку саме діяльність компаній, що працюють на основі економіки спільної участі потрібно регулювати. Спірним залишалось питання і про вид послуг, які надає така компанія. Тому в рамках Європейського Союзу не відбувались жодні законотворчі процедури щодо економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів. Так, уся ініціатива в цій сфері була передана Суду Європейського Союзу, який за допомогою тлумачення вже чинного права дозволив визначити вектор у

визначенні політики до економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів.

Вперше в рамках Європейського Союзу було визначення ставлення до економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів у рішенні по справі *Asociación Profesional Elite Taxi v. Uber Systems Spain*. Справа була передано до розгляду Суду ЄС відповідно до його повноважень з забезпечення та дотримання права ЄС «у тлумаченні та застосуванні» державами-членами.

Справа стосувалась тлумачення положень статті 56 Договору про функціонування Європейського Союзу, статті 1 Директиви Європейського Парламенту та Ради 98/34 / ЄС від 22 червня 1998 року, про процедуру надання інформації в галузі технічних стандартів і регламентів, а також правил надання послуг в інформаційному суспільстві, статті 3 Директиви 2000/31 / ЄС Європейського Парламенту та Ради від 8 червня 2000 р, про деякі правові аспекти інформаційних послуг, зокрема електронної комерції, на внутрішньому ринку («Директива про електронну комерцію») та статей 2 та 9 Директиви 2006/123 / ЄС Європейського Парламенту та Ради від 12 грудня 2006 р. про послуги на внутрішньому ринку.

Запит було подано у провадженні *Asociación Profesional Elite Taxi* («Elite Taxi») – професійної асоціації водіїв таксі в Барселоні (Іспанія) та *Uber Systems Spain SL*, дочірньої компанії *Uber Technologies Inc.*. Суть спору полягала в тому, що компанія Uber за допомогою платного сервісу (мобільного додатку), допомагала у пошуку водіїв для внутрішньоміських перевезень, однак водії-партнери Uber мали лише власний транспортний засіб і не належали до професійних водіїв, тобто ліцензованих таксистів.

При вирішенні суті спору Суд ЄС вдався до тлумачення положень правових джерел ЄС. Так, судом було надано визначення «сервісу» відповідно до Директиви 98/34: «будь-яка служба інформаційного суспільства, тобто будь-яка послуга, що зазвичай забезпечується за винагороду, на відстані електронними засобами та за індивідуальним запитом одержувача послуг» [13<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62015CJ0434>]. 3 даного

визначення можна виділити три такі важливі складові, як: надання послуги на відстані, за допомогою електронних засобів та за індивідуальним запитом одержувача послуг. Отже, визначення сервісу можна тлумачити як надання послуги з посередництва через передання даних за індивідуальним запитом.

Суть спору полягала в наступному: 29 жовтня 2014 року «Elite Taxi» подала позов до Комерційного суду № 3 міста Барселони щодо діяльності «Uber Systems Spain», яка на їх думку порушує діюче законодавство Іспанії своєю діяльністю порушуючи добросовісність конкуренції визначеною Законом «Про недобросовісну конкуренцію» від 10 січня 1991 року. Водії «Uber Systems Spain» надавали послуги перевезення пасажирів без отримання спеціальної ліцензії на здійснення такої діяльності. А також, здійснювали пошук пасажирів за допомогою онлайн платформи, що можна розглядати як недобросовісну конкуренцію, адже водії не мали можливості вдаватись до такої процедури.

Комерційний суд міста Барселони визначив, що жодна зі сторін спору при перевезенні пасажирів не мала відповідних ліцензій та дозволів передбачених Положенням про служби таксі в районі метрополітену Барселони від 22 липня 2004 року [16]. А отже, обидві сторони при здійсненні діяльності порушували місцеве законодавство, тому претензія з боку «Elite Taxi» хоч і є обґрунтованою, однак сторона не може вимагати припинення діяльності водіїв Uber Systems Spain через їх незаконність, бо і сама здійснює (здійснювала) перевезення пасажирів без дотримання норм місцевого законодавства.

При розгляді спору Комерційний суд міста Барселони не зміг визначити чи діяльність «Uber Systems Spain» порушує існуючі норми конкуренції. Адже, до моменту передачі спору для вирішення до Суду, ні іспанськими нормативно-правовими актами, ні правом Європейського Союзу не було визначено до якої категорії належать послуги, що надає Uber Systems Spain. Також, не було визначено загалом, які послуги надаються економікою спільної участі у сфері перевезення пасажирів: інформаційні чи послуги перевезення. Саме задля встановлення сфери послуг Uber Комерційний суд міста Барселони звернувся до Суду Європейського Союзу. При зверненні Комерційний суд міста Барселони

до Суду ЄС було реалізоване право (положення) закріплене в статі 267 Договору про функціонування Європейського Союзу, а саме «Коли питання про тлумачення установчих Договорів та актів інститутів, органів чи установ Союзу ставиться перед юрисдикційним органом держави-члена, даний орган, якщо вважає, що рішення з цього питання є необхідним для вирішення ним справи по суті, може запросити Суд Європейського Союзу винести своє рішення з цього питання [59]». Отже, таке звернення до Суду ЄС було подано для тлумачення положень джерел ЄС з ціллю визначення чіткої приналежності послуг економіки спільної участі в сфері перевезень пасажирів до категорії ринку послуг.

Основними питаннями економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів, що потребують визначення Судом ЄС є (стали):

1) Визначення діяльності Uber відповідно до пункту 2 (d) статі 2 Директиви 2006/123, як такої, що належить до категорії транспортних послуг. В даному випадку діяльність Uber можна кваліфікувати як надання послуг посередництва між власником автомобіля та потенційним пасажиром за допомогою онлайн платформ, адже дана платформа в подальшому виступає засобом з'єднання між сторонами, а отже є складовою відносин з перевезення пасажирів.

2) У разі ідентифікації юридичної природи послуг Uber як інформаційних послуг, компанії буде підпадати під регулювання норм статті 56 Договору про функціонування Європейського Союзу та Директив 2006/123, 2000/31. Дані норми передбачають обмеження надання послуг.

3) Визначення діяльності Uber (та подібних компаній) як надання інформаційних послуг не можливо розглядати як недобросовісну конкуренцію по відношенню до водіїв таксі. Адже, в такому випадку послуги Uber Systems Spain та послуги Elite Taxi належать до різних категорій, тому діяльність Uber неможливо розглядати як таку, що породжує недобросовісну конкуренцію у зв'язку з наданням послуг на різних секторах ринку. В такому випадку заборона Uber надавати послуги може розглядатись як порушення принципу підприємницької діяльності.

Юрисдикція Суду ЄС не поширюється на вирішення спору між Uber Systems Spain та Elite Taxi, однак до Суду ЄС звернулись з ціллю визначення юридичної класифікації послуг, що надаються Uber Systems Spain, що належить до його повноважень.

В своєму рішенні Суд ЄС ідентифікував Uber Systems Spain, як «службу в галузі транспорту», а отже послуги надані такої службою можна кваліфікувати як перевезення пасажирів. В своєму рішенні Суд витлумачив межі послуг в галузі транспорту, а саме: «не тільки транспортні послуги самі по собі, а й будь-яку послугу, яка, по суті, пов'язана з будь-яким фізичним актом переміщення осіб або товарів від одного місця до іншого за допомогою транспортного способу» [13]. Отже, переміщення особи між пунктом посадки та пунктом висадки повинно розглядатись як транспортні послуги. Важливою складовою в даних відносинах виступає факт оплати такого переміщення (перевезення).

Визначення Судом ЄС Uber Systems Spain, як транспортної служби можна пояснити через таку особливості економіки спільної участі: при завершенні перевезення пасажира мобільний додаток, а отже і його власник Uber Systems, отримує кошти за надання послуг перевезення, відраховує свій відсоток за наданні ним послуги, і вже потім надсилає більшу частину оплати на рахунок водія, що надав послугу. Отже, пасажир платить за надання послуг саме онлайн-платформі, а не водію за послуги перевезення, в такому випадку немає причин розглядати діяльність Uber Systems Spain як іншу аніж надання послуг перевезення. Навіть при випадках готівкового розрахунку, водій зобов'язаний передати компанії, що здійснює діяльність на основі економіки спільної участі та яка допомогла знайти пасажира, відсоток від суми оплати за послуги перевезення, тим самим підтверджуючи зв'язок між водієм та компанією економіки спільної участі в наданні послуг перевезення пасажирів.

Послуги перевезення є договірним закріпленням зобов'язань сторін, відповідно до яких одна сторона зобов'язується надати послуги перевезення, а друга сплатити за надання таких послуг [72]. Проте у випадку з економікою спільної участі, саме компанія, що діє на основі такої бізнес-моделі при

безготівковому розрахунку отримує оплату за послуги перевезення. В такому разі онлайн-платформи можна розглядати як учасника відносин перевезення, адже саме по відношенню до неї пасажир виконує свої зобов'язання відповідно до договору перевезення.

Рішенням Суду було визначено, що до діяльності Uber Systems Spain повинні застосовуватись положення статті 58 Договору про функціонування Європейського Союзу, яка визначає надання послуг в транспортній сфері, а отже діяльність Uber Systems Spain та інших представників економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень повинна підпадати під дію розділу про VI транспорт; статті 2 (2) (d) Директиви 2006/123.

Своїм рішенням Суд ЄС остаточно визначив, що Uber Systems Spain та інші компанії, що здійснюють свою діяльність на основі економіки спільної участі у сфері перевезення пасажирів належать до транспортних служб. Тому, будь-яке подальше регулювання діяльності економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів на національному чи наднаціональному рівні повинно відбуватись як регулювання інших внутрішньоміських перевізників, тобто таксі. А отже, всі компанії, що надають послуги перевезення пасажирів за допомогою онлайн платформ повинні дотримуватись законодавчих норм з регулювання діяльності транспортних служб.

Визначення Судом ЄС юридичної природи відносин, що виникають при реалізації економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів породило прецедент в європейському праві. А отже, рішення ЄС по справі Uber Systems Spain та Elite Taxi визначило подальший вектор розвитку політики ЄС щодо економіки спільної участі, принаймні в сфері перевезення пасажирів. Адже, рішення та висновки Суду ЄС є правозастосовними, а й правотворчими.

Важливість визначення економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів як нового шляху реалізації послуг перевезення пасажирів було підтверджено в справі The tribunal de grande instance de Lille проти Uber France SAS C-320/16 до Суду ЄС. Суть справи полягала в проханні про надання попереднього рішення, направленою Вищим судом міста Ліль (Франція) до

Суду ЄС щодо тлумачення положень статті 1 та статті 8 (пункту 1) Директиви Європейського Парламенту та Ради 98/34 / ЄС від 22 червня 1998 року, про процедуру надання інформації в галузі технічних стандартів і регламентів, а також правил надання послуг в інформаційному суспільстві з поправками, внесеними Директивою Європейського Парламенту та Ради від 20 липня 1998 р. 98/48 / ЄС, та статті 2 (2) (d) Директиви 2006/123 / ЄС Європейського Парламенту та Ради від 12 грудня 2006 року Про послуги на внутрішньому ринку. Отже, запит було подано задля визначення приналежності положень директив до діяльності на основі економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів, яку не було визначено в справі Uber Systems Spain та Elite Taxi.

Однак з урахуванням прецедентного рішення винесеного Судом ЄС послуги Uber та подібних йому підприємств необхідно розглядати як послуги, що надає транспортна компанія, а отже такі послуги варто кваліфікувати як транспортні послуги, а саме послуги перевезення пасажирів. Тому посилання на послуги Uber France SAS, як на такі, що стосуються інформаційного сектору ринку послуг є таким, що не відповідає практиці Суду ЄС. Тому вже після подання запиту його зміст був перекваліфікований, а саме: «Чи стаття L. 3124-13 Транспортного кодексу, зміни до якого були внесені законопроектом № 2014-1104 від 1 жовтня 2014 року щодо таксі та транспортних засобів приватного перевезення пасажирів, являє собою новий технічний регламент, який не є неявним і пов'язаним з одним або декількома службами інформаційного суспільства, у значенні [57], такого, що відповідно до статті 8 цієї Директиви повинен (регламент, тобто нова редакція статті) бути попередньо переданим на ознайомлення Європейській Комісії чи вона (стаття) підпадає під дію статті 2 [(2)] (d) Директиви 2006/123, що виключає транспорт» [14<https://eurlex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/?qid=1539881135104&uri=CELEX:62016CJ0320>].

Отже, запит було кваліфіковано як роз'яснення державної політики щодо економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів.

Запит було подано у провадженні в кримінальному процесі щодо приватного обвинуваченні та в цивільному позові проти Uber France SAS

стосовно його незаконної організації системи непрофесійних водіїв, які використовували власний транспортний засіб для перевезення пасажирів в межах міста. Uber France SAS звинувачувалась у спонуканні та допомозі здійсненні професійної діяльності в сфері внутрішньоміських перевезень пасажирів водіїв, які відповідно до законодавства Франції не були наділені правом на таку діяльність.

При розгляді справи Суд ЄС підтвердив вже закріплене у своєму попередньому рішенні ставлення до визначення ролі транспортних служб, що здійснюють діяльність на основі економіки спільної участі. Так, Судом було визначено, що служба «UberPop» отримує від пасажирів сплату за послуги перевезення і вже потім розраховується з перевізником, а отже є посередником у відносинах перевезення пасажирів.

Суд ЄС дійшов висновку з цього питання, зокрема, що посередницька служба Uber France SAS не підпадає під дію Директиви 2006/123, оскільки послуги у сфері транспорту є одними з тих, що прямо виключаються з сфери дії цієї Директиви відповідно до пункту 2 (d) статті 2 [14]. А отже, законодавство Франції щодо економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів не можна класифікувати як правило щодо публічних інформаційних послуг значених у статті 1 Директиви 98/34. Тому не підлягає під обов'язкове попереднє повідомлення Комісії щодо положень законів, які направлені на обмеження діяльності в сфері торгівлі задля захисту споживачів, передбаченому першим підпунктом статті 8 (1) Директиви 98/34. Адже, у даному випадку Франція не обмежує право Uber France SAS у здійсненні діяльності з перевезення пасажирів, а лише захищає потенційних пасажирів від отримання послуг перевезення від некваліфікованих водіїв.

Своїм рішенням Суд ЄС закріпив прецедент відповідно до якого регулювання діяльності економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів повністю належить до внутрішньої компетенції держави.

Втручання Європейського Союзу в регулювання ринку послуг визначається статтею 90 Договору про функціонування Європейського Союзу.

ЄС вправі визначати загальну транспортну політику задля досягнення цілей визначених Договором про функціонування Європейського Союзу. Однак, стаття 91 визначає рамки такої транспортної політики, відповідно до яких законодавча процедура інституційними органами ЄС може стосуватись виключно наступних положень:

- загальних правил, що застосовуються до міжнародних транспортних перевезень, які здійснюються з території або на територію держави-члена або проходять через територію однієї або кількох держав-членів;
- умов допуску перевізників-нерезидентів до національних транспортних перевезень в державі-члені;
- заходів, що дозволяють поліпшити безпеку транспортних перевезень;
- будь-яких інших корисних положень [59].

Однак з норм статті не можливо визначити до якої категорії має належати економіка спільної участі в сфері перевезення пасажирів. Так, як економіка спільної участі в сфері перевезення пасажирів застосовується виключно на ринку внутрішньоміських перевезень до неї не можливо застосувати положення щодо міжнародних транспортних перевезень. Допуск перевізників-нерезидентів до національних транспортних перевезень може частково зачіпати перевезення пасажирів на основі економіки спільної участі, однак встановити відповідність такого зв'язку є неможливим. Переважно через те, що послуги перевезення пасажирів на основі економіки спільної участі повинні надавати виключно власники транспортного засобу, а внутрішня політика дозволяє допускати до внутрішньоміських перевезень тільки транспортні засоби зареєстровані в державі надання послуг. Заходити, що дозволяють поліпшити безпеку транспортних перевезень не стосуються регулювання перевезення пасажирів, а тільки визначають умови надання таких послуг. Отже, встановлення транспортної політики в сфері перевезень пасажирів за допомогою економіки спільної участі можливе лише при реалізації положення про «будь-яких інших корисних положень». Проте відсутність в даному положенні чітких рамок унеможливує звертатись до нього, як до чіткої норми для встановлення умов

регулювання економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів. Тому, розроблення єдиної транспортної політики щодо економіки спільної участі в рамках Європейського Союзу є можливим, але у випадку доведення корисності для Союзу та держав-учасниць від спільної транспортної політики по відношенню до економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень.

Ще до визначення компаній, що працюють на основі економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів до транспортних компаній, Європарламент підняв питання про врегулювання економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень задля забезпечення захисту прав споживачів, прав працівників, податкових зобов'язань та чесної конкуренції. Необхідність в розробленні чіткої та збалансованої стратегії полягає в тому, що 17% споживачів (станом на червень 2017 року) послуг перевезення пасажирів звертаються до компаній економіки спільної участі задля отримання послуг перевезення.

Задля підтвердження свого рішення депутатами Європарламенту 15 червня 2017 року була прийнята необов'язкова резолюція «Про інтернет-платформи та єдиний цифровий ринок» [7] відповідно до якої депутати погодились з необхідністю врегулювання важливих сфери похідні від економіки спільної участі, в тому числі і щодо перевезення пасажирів, в силу відмінностей положень на національному, місцевому рівнях та в прецедентному праві держав-учасниць Союзу.

Резолюція включає рекомендації депутатів Європарламенту щодо:

- 1) розмежування індивідуальних осіб, залучених до надання послуг на основі економіки спільної участі, та тих надає послуги як вид господарської діяльності;
- 2) інформування громадян ЄС, як споживачів: держави-учасниці повинні інформувати споживачів про правила, що застосовуються до кожної транзакції та їх відповідні права; інтернет-платформи повинні запровадити ефективні системи для розгляду скарг та вирішення спорів;
- 3) Комісія Євросоюзу повинна якнайшвидше прояснити відповідальність платформ економіки спільної участі;

4) прав працівників : чесні умови праці та адекватний захист трудових прав повинні бути гарантовані для всіх працівників у галузі економіки спільної участі; працівники повинні також мати можливість передавати та накопичувати електронні оцінки та огляди користувачів (споживачів), які є їх «цифровою ринковою вартістю»;

5) оподаткування підприємств та осіб, що надають послуги на основі (за допомогою) економіки спільної участі повинно здійснюватись аналогічно, як і до традиційних надавачів таких послуг; Європарламент закликає держав-членів не опиратись на традиційну систему оподаткування, а застосовувати до нової бізнес-моделі й нові механізми, що покращуватимуть податкове законодавство.

Рекомендації Європарламенту містять ефективні критерії розрізнення надавачів послуг на основі економіки спільної участі та ліцензованих надавачів послуг перевезення пасажирів.

Визначення перевезення пасажирів на основі економіки спільної участі як частини складової ринку таксі змінило погляд на політику Єдиного цифрового ринку, розробкою котрого займалась Європейська Комісія. Адже, тепер діяльність компаній, що надають в користування онлайн платформу для пошуку водія чи пасажира розглядається не як надання інформаційних послуг, а послуг перевезення. Тому, тепер не можливо віднести економіку спільної участі в сфері перевезення пасажирів до кола відносин, що повинен регулювати Єдиний цифровий ринок. А отже, у розроблені єдиної політики щодо сфери перевезення пасажирів на основі економіки спільної участі повинно відбуватись виключно в рамках транспортної політики.

Ринок таксі ретельно регулюється на національному рівні по всій Європі. Регулювання ринку таксі зазвичай включає правила частки перевізників на ринку, якість послуг та ціни на них, які виступають бар'єрами для контролю ринку перевезення пасажирів, одночасно поєднуючи пропозиції та попит. Такі обмеження є законними через недопущення надмірної кількості перевізників, а також для захисту суспільних інтересів. Однак, сучасний розвиток наукових технологій потребує лібералізації та адаптації регулювання перевезення

пасажирів відповідно до нової реальності ринку. Нові моделі надання послуг, такі як економіка спільної участі в сфері перевезення пасажирів, змушують держав вдаватись до процесу лібералізації ринку перевезення пасажирів. І хоч, серед пасажирів домінує тенденція про надання перевазі новим способам внутрішньоміських перевезень (за допомогою мобільних додатків), однак держави-члени Європейського Союзу не поспішають змінювати своє законодавство щодо таксі. Відсутність єдиного ставлення до нової моделі пасажирських перевезень породжує правову невизначеність, а також викривлення конкуренції.

Саме задля усунення такого недоліку Європейська комісія, відповідно до своїх повноважень, повинна ініціювати питання про створення єдиної європейської регулятивної бази. Така база обов'язково повинна охоплювати економіку спільної участі у сфері перевезення пасажирів, прибирання межі між такими перевізниками та перевізниками на таксі, а також внутрішньоміські перевезення пасажирів за допомогою різних транспортних засобів. Завдяки створення єдиної правової бази стане можливим відновлення рівноправних умов на ринку перевезення пасажирів.

Окрім вище згаданих норм до економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів можна тлумачити положення Договору про функціонування Європейського Союзу щодо правил конкуренції. Відповідно до положень статті 86 Договору: «суб'єкти господарювання, яким довірено бути операторами послуг загального економічного інтересу, чи які мають характер прибуткової монополії, підпадають під дію положень цього Договору, зокрема правил конкуренції, тією мірою, якою застосування таких правил не заважає, *de jure* чи *de facto*, виконувати особливі завдання, що їм їх доручено» [58http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_017]. А отже у разі зайняття перевізниками, що працюють на основі моделі економіки спільної участі, особливо у вигляді єдиного перевізника, наприклад Uber, більшої частини ринку внутрішньоміських перевезень пасажирів це підпадатиме під правила

конкуренція визначені Угодою про заснування ЄС. Комісія ЄС зможе втрутитись в таке порушення принципу конкуренції.

Однак, дане положення можна трактувати і по відношенню до економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів. Таке трактування можливе у випадку, якщо увесь внутрішньоміський ринок перевезення пасажирів буде представлений єдиним перевізником (суб'єктом господарювання) і доступ до ринку для перевізників, що працюють на основі економіки спільної участі буде обмежений шляхом встановлення додаткових бар'єрів у вигляді отримання відповідної ліцензії та інше.

До прийняття Судом ЄС рішення про кваліфікацію компаній економіки спільної участі в сфері перевезень як транспортних компаній, діяльність економіки спільної участі а рамках Європейського Союзу обмежувалась наступним:

- Стратегія єдиного ринку, що прийнята в жовтні 2015 року, як наслідок Комісія ЄС оголосила про розробку «Європейської програми економіки спільної участі, включаючи вказівки щодо того, як існує законодавство ЄС застосовується до бізнес-моделей економіки спільної економіки», в рамках Стратегії єдиного ринку.

- З вересня 2015 року по січень 2016 року було проведено громадську консультацію в державах-членах в рамках Стратегії внутрішнього ринку для товарів і послуг, метою якої було зібрати думки державних органів, підприємців та окремих осіб.

- У березні 2016 року в рамках Євробарометру було проведення опитування щодо платформ економіки спільної участі.

- У червні 2016 року Європейська комісія опублікувала «Європейську програму щодо економіки спільної участі».

- У червні 2017 року Європейський парламент прийняв резолюцію про економіку спільної участі.

Отже, до винесення Судом рішень про кваліфікування компаній економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень як транспортних компаній, в

рамках ЄС проводились виключно інформативні дії з визначення меж економіки спільної участі.

2.2. Досвід держав-учасниць ЄС з регулювання внутрідержавних пасажирських перевезень з використанням інформаційно-диспетчерських платформ

Відсутність на міжнародному рівні норм щодо регулювання економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень зумовлює звертатись до національного регулювання, як єдиного наявного по відношенню до економіки спільної участі. Більшість держав Європейського континенту, в тому числі держави-члени Європейського Союзу, стали ринком для надання послуг перевезення пасажирів на основі моделі економіки спільної участі. Так, як Європейським Союзом визначено, що ринок внутрішньоміських перевезень пасажирів підпадає виключно під національне регулювання, при дослідженні правового регулювання економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів варто розглянути досвід держав-учасниць ЄС. Так, як Україна обрала для себе шлях євроінтеграції, досвід «великих» країн Європейського Союзу допоможе визначити державну політику щодо економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів.

Загалом, держави-члени ЄС не мають жодного спеціального законодавства, що регулює транспортний сектор, який є однією з складових галузей економіки спільної участі. Тому загальною є тенденцією застосування існуючого внутрішнього транспортного законодавства для таксі та приватних перевізників. Правила, що регулюють таксі та економіку спільної участі в сфері перевезення пасажирів, значно відрізняються між державами-членами. У багатьох країнах тарифи для таксистів та тарифи для водіїв учасників економіки спільної участі, а також кількісні обмеження, вимоги до компетенції водіїв, критерії до стану автомобілів, а також страхування та відповідальність за дорожньо-транспортні пригоди є відмінними в кожній окремій країні.

У зв'язку з тим, що економіка спільної участі є новим явищем на ринку пасажирських перевезень, більшість держав намагаються заборонити діяльність компаній що працюють на основі моделі економіки спільної участі. Основними причинами заборони діяльності онлайн-платформ для пошуку та виклику таксі стали:

- застосування бізнес-моделі економіки спільної участі розглядалось як нечесна конкуренція;
- невідповідність транспортних засобів чи водіїв до вимог законодавства щодо внутрішньоміського перевезення пасажирів.

В деяких державах-членах ЄС національні суди використовували чинне транспортне законодавство задля визначення правового статусу неліцензованих перевізників та бізнес-моделей, які є посередником для пасажирських перевезень. Через відсутність на законодавчому рівні положень щодо перевезення пасажирів на основі економіки спільної, така діяльність була кваліфікована, як протиправна, і врешті решт була забороненою.

Франція є однією з перших держав, яка вдалась до закріплення правового регулювання внутрідержавних пасажирських перевезень з використанням інформаційно-диспетчерських платформ. І хоча така нормотворча діяльність була обумовлена не бажання належним чином визначити межі діяльності економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів, а захисти класичних перевізників – таксистів. 1 жовтня 2014 року Франція прийняла *Thйvenoud Law*, який регулює умови та вимоги до таксі та перевезення з найманням водіїв. Цей закон змінює положення Транспортного Кодексу, який встановлює правові рамки для надання таких послуг. Так, закон визначає служби таксі, як такі чиї водії здійснюють посадку та висадку пасажирів у спеціально відведених для цього місцях, пошук потенційних клієнтів дозволений тільки на спеціальних зупинках. Відповідно до цієї законодавчої норми діяльність інформаційно-диспетчерських платформ не є забороненою, а лише вимагає здійснювати перевезення пасажирів відповідно до норм закону.

Закон Thevenoud, оновлює правила конкуренції для таксомоторних компаній та приватних водіїв (категорія служб, що не належать до таксі, відома як «voitures de tourisme avec chauffeur» або «VTCs») [8]. Закон також заборонив послуги Uberpop, яка є найдешевшим сервісом Uber і залучає до перевезення пасажирів водіїв, що не належать до професійних таксистів, що фактично вилучає їх з визначеної законом класифікації перевізників.

Загалом Закон «Thevenoud», вимагає дотримання таких норм в сфері внутрішньоміських перевезень пасажирів: щоб автомобілі, які здійснили послуги перевезення повертались на відповідну базу; обрахування вартості поїзди повинно відбуватись на основі загальновизначених тарифах; обмеження використання програмного забезпечення (мобільних додатків) для пошуку клієнтів на вулиці; заборонили неліцензійні послуги, тобто заборону допущення до перевезення пасажирів осіб без наявної ліцензії на таку діяльність [15]. Такі дії з боку Франції не можна розглядати як порушення умов Договору про функціонування ЄС щодо конкретності, адже державною не встановлюються додаткові бар'єри для ведення діяльності з перевезення пасажирів.

Незадоволеність з боку перевізників, що шукають пасажирів за допомогою мобільного додатку призвела до заперечення конституційності положень цього закону в Конституційній раді [2]. Запит представників економіки спільної участі було надано до розгляду Конституційній раді, яка прийняла рішення у травні 2015 року, відповідно до якого Суд визнав недійсним перше оскаржуване положення про заборону допуску до перевезення пасажирів тільки ліцензованих перевізників – таксистів, вважаючи, що закон таким чином необґрунтовано порушив свободу підприємницької діяльності і рівність перед законом [8]. Але суд захистив два інші положення, аргументуючи, що вони були виправдані інтересами уряду щодо збереження громадського порядку, зокрема, охорони правопорядку, боротьби з заторами на вулицях міста і зайняття рядів призначених для громадського транспорту не були непропорційними в світлі цих цілей. Конституційна рада підтримала заборону

діяльності Uberpop через допуск до перевезення пасажирів непрофесійних водіїв. Отже, французьке законодавство не забороняє діяльності компаній, що працюють на основі економіки спільної участі, а лише вимагає від них надавати послуги перевезення пасажирів на рівні класичних таксистів. Регулювання економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень в Франції відбувається як і класичних таксистів, таке регулювання є можливим після прирівнення учасників ЕСУ до таксистів і встановлення для них ідентичних вимог для здійснення професійної діяльності.

Після визначення законодавцем норм, відповідно до яких надавати послуги перевезення пасажирів можуть виключно ліцензовані перевізники Uber продовжувала експлуатувати недорогий сервіс UberX у Франції, дотримуючись будь-яких необхідних вимог до ліцензування, а також інших послуг, таких як UberGreen, що використовують електричні та гібридні транспортні засоби, і UberBerline, що пропонує сервіс преміум-класу.

Досвід Франції свідчить, що в разі встановлення на національному рівні вимог про ліцензування учасників економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень, то компанії ЕСУ будуть залучати виключно ліцензованих водіїв до перевезення пасажирів, задля збереження ринку надання своїх послуг, навіть, якщо такі дії суперечитимуть політиці компаній.

Окрім, правового регулювання питання про ліцензування водіїв, які надають послуги перевезення пасажирів законодавством Франції також регулюється питання оподаткування діяльності інтернет-платформ, що належать до економіки спільної участі. В 2016 році був прийнятий новий Фінансовий акт № 2015-1785 від 29 грудня 2015 року, який передбачає внесення змін до статті 242 bis Податкового кодексу Франції, а також статті 171 АХ Додатку II цього кодексу й статті L.114-19-1 французького Кодексу соціального страхування [44]. Відповідно до нових положень держава вимагає від онлайн-платформ надання чіткої, зрозумілої та прозорої інформації про податкові та соціальні зобов'язання користувачів, які здійснюють комерційні транзакції через такі платформи. До 2019 року працює механізм за яким з

настанням звітнього періоду представники онлайн-платформ повинні своїм користувачам надавати (надсилати) повну інформацію для внесення її в податкові звіти (декларації). В потенціалі така інформація повинна буде надходити відразу до податкових та соціальних органів влади, проте такий механізм залишається не визначеним на процедурному рівні.

Разом з Францією однією з перших держав, що підняли питання правового регулювання діяльності економіки спільної участі в сфері перевезень пасажирів стала Іспанія. Так, правове не визначення режиму, який повинен застосовуватися до економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів, призвело до звернення до Суду ЄС щодо тлумачення такої діяльності, що в результаті породило прецедентне право стосовно регулювання внутрідержавних пасажирських перевезень з використанням інформаційно-диспетчерських платформ у вигляді мобільних додатків.

Положення іспанського законодавства (Law 16/1987, on the Organization of Land Transport and the Royal Decree 1211/1990 on Land Transport Management) щодо наземного транспорту передбачають, що регіональні уряди (тобто автономні громади) можуть створювати власні норми стосовно внутрішньоміських перевезень пасажирів незалежно від національної політики в транспортній сфері, якщо їх географічний обсяг не перевищує регіон. Усі Автономні округи взяли на себе ексклюзивну компетенцію щодо внутрішньо регіональних автомобільних транспортних послуг. Крім того, у випадку з таксі, муніципалітети можуть прийняти власні правила [35]. Отже, в Іспанії на законодавчому рівні закріплена компетенція автономних громад приймати власні нормативно-правові акти щодо регулювання діяльності економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів.

Однак, більшість державних адміністрацій в Іспанії, замість того, щоб прийняти більш гнучкий та послідовний регуляторний підхід, застосували старі регуляторні режими до нових технологій та секторів ринку транспортних послуг, тим самим захищаючи традиційний сектор таксі.

Після прийняття Судом ЄС рішення про віднесення економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів до категорії транспортних служб, стало неможливим прикривати діяльність таких служб принципом свободи служби в контексті «послуг інформаційного суспільства». Що призвело до прийняття національними судами Франції, Бельгії та Німеччині рішення про заборонену бізнес-моделі пасажирських перевезень на основі економіки спільної участі. Адже, віднесення перевезень пасажирів на основі економіки спільної участі до кола правових відносин з ринку транспортних послуг, зробило всіх водіїв, що шукають пасажирів за допомогою мобільного додатку, конкурентами класичним таксистам. Прирівнення водіїв, що надають послуги перевезення на основі економіки спільної участі до таксистів, зобов'язує таких водіїв здійснювати свою діяльність відповідно до норм законодавства щодо внутрішньоміського перевезення пасажирів. Недотримання останніми норм чесної конкуренції, шляхом зниження вартості поїздки, може розглядатись як недобросовісна конкуренція, що може призвести до заборони такої діяльності.

Приклад Іспанії дозволяє зробити висновок, що надмірна свобода в правовому регулюванні економіки спільної участі призводить до встановлення бар'єрів для перевізників такої бізнес-моделі, що призводить до заборони такого перевезення пасажирів. Отже, правове регулювання внутрідержавних пасажирських перевезень з використанням інформаційно-диспетчерських платформ повинно відбуватись таким чином щоб сприяти його реалізації на ринку перевезень, однак без створення надмірної конкуренції для класичних таксі.

Багато судів у Німеччині посилались на використання онлайн-платформ як до посередника, що робило їх невід'ємними учасниками послуг перевезення пасажирів. А отже, на платформу можна покласти відповідальність за незаконність надання транспортних послуг, адже платформа залучає до надання таких послуг водіїв. Загалом Німеччина, як і більшість держав-членів ЄС регулює економіку спільної участі в сфері пасажирських перевезень законодавчою базою, що й до класичних внутрішньоміських перевізників

пасажирів. Таке регулювання є можливим при віднесенні учасників економіки спільної участі до числа таксистів. Зарахування водіїв, що надають послуги за допомогою інтернет-платформ до таксистів зобов'язує їх отримувати ліцензію на здійснення діяльності з надання послуг перевезення пасажирів. Надання послуг ліцензованими перевізниками є врегульованими відносинами, а отже правове регулювання економіки спільної участі здійснюється тільки по відношенню до ліцензованих перевізників.

У Нідерландах розглядаються питання реформування служби таксі, сектора водіння та оренди автомобілів (тимчасової передачі в користування). Швеція ініціювала опитування, присвячене оцінці таксі та розподілу послуг у рамках існуючого законодавства. У цьому контексті оцінюються можливі пропозиції щодо перегляду та виправлення законодавства, що застосовується до спільних поїздок.

У Фінляндії відбувається всебічна реформа Закону про транспорт. Керівні принципи, що перебувають в процесі становлення, спрямовані на полегшення кількісних обмежень на ліцензії на таксі, а також на розширення доступу до коло послуг для всіх операторів та налагодження існуючих правил відповідно до нових бізнес-моделей. Сутність реформи становить те, що щоб непрофесійні короткі (внутрішньоміські) пасажирські перевезення здійснювались на основі фіксованої вартості таких послуг.

Деякі держави-члени ЄС, такі як Велика Британія та Ірландія, вимагають отримання попереднього дозволу працювати в транспортному секторі з використанням платформ, що надають посередницькі послуги.

У Сполученому Королівстві здійснення внутрідержавних пасажирських перевезень з використанням інформаційно-диспетчерських платформ почалось з 2012 року, коли на території королівства вперше запрацювала онлайн-платформа для пошуку таксі – Uber. У зв'язку з тим, що Uber належить до перших онлайн-платформ, що працюють на глобальному рівні, саме їй довелося зіштовхнутися з визначенням правового регулювання перевезення пасажирів. Визначення режиму, що застосовується до перевезення пасажирів за

допомогою економіки спільної участі відбулося на основі рішення винесеного Верховним судом Великої Британії по спору між Uber та місцевою державною асоціацією таксистів «Transport for London».

Суть справи полягала у визначенні водіїв Uber як таких, що надають внутрішньоміські послуги перевезення пасажирів, а отже їх приналежність до таксистів. Через відсутність прецедентів на які міг би послатись суд, він вдався до тлумачення норм Закону про транспортні засоби приватного прокату від 1998 року. Стаття 11 Закону визначає таксометр як «пристрій для розрахунку вартості проїзду, яка стягується у зв'язку з кожною поїздкою, відповідно до пройденої відстані чи часу, що минув з початку поїздки (або їх поєднання) [78]». А отже, мобільна програма Uber, яка працює на основі інформації з GPS-даних, що відправляє на сервер, розташований за межами фактичного транспортного засобу, не можна визначати як таксометром. Суд встановив, що, хоча правила про перевезення на таксі не застосовуються до Uber, однак дана онлайн-платформа повинна дотримуватись правил, встановлених для наймання приватних транспортних засобів відповідно до Закону про транспортні засоби приватного прокату. Своім рішенням суд встановив, що навіть не відповідність технічної характеристики транспортних засобів до норм встановлених законодавством для таксі, однак через факт надання водіями економіки спільної участі послуг з перевезення пасажирів зумовлює їх дотримуватись норм вітчизняного законодавства.

В 2017 році Апеляційний суд з трудових питань Лондону у справі Uber v. Aslam виніс рішення відповідно до якого визначив Uber Britania Ltd. офіційним роботодавцем всіх водіїв-партнерів компанії [6]. Відповідно до такого рішення всі водії Uber наділенні повним обсягом прав працівників, що працюють повний робочий день. А отже, наділенні можливістю звернення до суду у разі порушення їх трудових прав. Сполучене королівство є першою державою Європейського Союзу, яка підняла питання про трудові права водії, що працюють на основі економіки спільної участі.

Досвід Велико Британії свідчить, що регулювання діяльності перевізників бізнес-моделі економіки спільної участі можливе навіть при невідповідності їх характеристик до вимог законодавства про таксі. А також, що відносини між водіями, які надають послуги перевезення та компаніями, що працюють на основі економіки спільної участі при повному робочому дні водія повинні розглядатися як трудові. Тобто, діяльність водіїв з надання послуг перевезення пасажирів на постійній основі повинна розглядатись як повна трудова зайнятість. А надавачем такої зайнятості виступає компанія економіки спільної участі, що є відповідальною за пошук пасажирів для водія, а отже для здійснення професійної діяльності. В такому випадку компанія, що працює на основі економіки спільної участі є відповідальною за дотримання трудових прав водіїв з якими співпрацює.

Перші платформи економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів запрацювали в Бельгії в 2014 році. Та вже через рік були заборонені Комерційним судом Брюсселя. Причина для заборони таких перевезень була ідентичною до практик більшості національних судів Європи, а саме не ліцензована діяльність водіїв при здійсненні перевезень пасажирів. У разі небажання законодавцями заповнювати прогалину щодо відсутності норм, які визначали б межі правового регулювання, онлайн-платформам необхідно залучати виключно водіїв, що мають ліцензію на надання послуг внутрішньоміського перевезення пасажирів.

Визначення правового статусу онлайн-платформ, що сприяють у пошуку водія і пасажирів, відповідно, знову було розглянуте в рамках судового процесу *Uber Belgium BVBA v. Taxi Radio Bruxellois*. Головне питання, що розглядається, було таким же, як і в багатьох інших процесах, чи слід застосовувати до Uber ті ж правил, що стосується послуг місцевих таксі. Uber визначав свою діяльність як надання інформаційних послуг, а послуги перевезення надаються приватними водіями, яких вони допомагають знайти. Через суперечливість у визначенні правового статусу Uber і подібних компаній, Брюссельський окружний господарський суд, де розглядалась справа, вирішив

звернутись до Суду ЄС щоб прояснити питання про те, чи відповідає справа принципу пропорційності застосовувати ті ж правил до Uber, що й до послуг таксі. ЄС відповів на запит Брюсельського суду не надавши відповіді щодо концепції Uber, однак надав рекомендацію врахувати рішення по справі, що вже знаходиться на розгляді Суду ЄС «Elite Taxi» та «Uber Systems Spain». Однак, Бельгія вирішила не вносити змін до своєї транспортної політики, тому до перевезення пасажирів на основі економіки спільної участі допускаються тільки ті водії, що мають ліцензію на здійснення такої діяльності.

РОЗДІЛ 3

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЕКОНОМІКИ СПІЛЬНОЇ УЧАСТІ У СФЕРІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

3.1. Правове регулювання діяльності підприємств економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень в Україні

На сьогоднішній на українському ринку пасажирських перевезень надають послуги такі представники економіки спільної участі: Uber, Taxify, BlaBlaCar та Uklon. Проте, якщо Uber, Taxify та Uklon передбачають пошук водія для отримання послуг перевезення, то основною діяльністю BlaBlaCar є пошук попутників. І хоч галуззю діяльності BlaBlaCar є пасажироперевезення, та все ж основною його відмінністю від решти компаній sharing economy є те, що BlaBlaCar не отримує оплати за послуги зведення водіїв та пасажирів, а лише виступає платформою для пошуку, а отже, його не можна віднести до транспортної компанії. Тому на сьогоднішній день в Україні перевезення пасажирів на основі економіки спільної участі здійснюють лише Uber, Taxify, та Uklon. А отже, розглядаючи питання правового регулювання економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень необхідно спиратись на їх діяльність та їх правове регулювання.

В Україні компанії, що працюють на основі економіки спільної участі є новим та мало дослідженим явищем. Переважно через те, що вітчизняним законодавцям складно визначити юридичну характеристику їх діяльності. Адже, вони позиціонують себе як платформи для пошуку водіїв та пасажирів відповідно, хоча і виступають посередником у послугах перевезення пасажирів.

Uklon є єдиною вітчизняною компанією на ринку пасажирських перевезень на основі економіки спільної участі. При визначені механізму правового регулювання економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів в Україні необхідно визначити також правове регулювання іноземних компаній, адже

вони складають більшу частину ринку перевезення пасажирів на основі економіки спільної участі.

Допуск іноземних юридичних осіб до здійснення підприємницької діяльності на території України належить до сфери національно-правового регулювання, адже національне законодавство визначає правосуб'єктність таких юридичних осіб, а отже, і обсяг прав та обов'язків. Тому, відповідно до Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність» вони мають право на території України відкрити представництво (заснувати юридичну особу), що представлятиме інтереси іноземного суб'єкта господарської діяльності в Україні і матиме на це належним чином оформлені відповідні повноваження [63]. Однак, вибір форми присутності іноземної компанії на українському ринку перевезення пасажирів належить виключно компанії.

Іноземні компанії можуть вийти на український ринок внутрішньоміських перевезень такими формами присутності: заснуванням товариств з обмеженою відповідальністю, або відкриттям постійного комерційного представництва. Товариство з обмеженою відповідальністю має переваги над представництвом при представленні іноземного підприємства, що діє на основі економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень:

1) товариство з обмеженою відповідальністю є дочірньою компанією юридичної особи нерезидента, а отже в своїй діяльності діятиме від свого імені, що дозволить захистити іноземну компанію;

2) засновником та власником товариства виступатиме тільки іноземне підприємство, а отже товариство здійснюватиме ;

3) відповідальність обмежуються товариством, материнська іноземна компанія не нестиме відповідальності за діяльність товариства, тоді як в представництві іноземна компанія несе повний обсяг відповідальності;

4) товариство з обмеженою відповідальністю має можливість в подальшому створювати філії та підприємства, що є доцільним для економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень, адже послуги з перевезень

поширюються виключно на внутрішньоміські перевезення, що зумовлює необхідність відкриття в кожному окремому місті структурну одиницю.

Тому, як і іноземні компанії, так і вітчизняні компанії, що здійснюють свою діяльність на основі економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів варто реєструвати свої юридичні особи як товариства обмеженою відповідальністю. Така юридична правосуб'єктність підприємства дозволить їм надавати свої послуги в містах України, шляхом відкриття філії чи підприємства товариства обмеженою відповідальністю. Отже, такі компанії, як Uber та Taxify, можуть пропонувати свої послуги тільки після заснування юридичної особи, яка здійснюватиме на території України діяльність від імені цієї компанії хоча і в інтересах та на основі материнської компанії.

Щодо правового режиму, який буде застосовуватись до даних форм присутності, то стаття 29 Закону України «Про міжнародне приватне право» чітко встановлює, що: «підприємницька та інша діяльність іноземних юридичних осіб в Україні регулюється законодавством України щодо юридичних осіб України, якщо інше не встановлено законом»[65]. Відповідно до цього положення всі іноземні форми присутності отримують національний режим при здійсненні своєї діяльності. А отже, вони прирівняні до всіх вітчизняних підприємств і при здійсненні господарської діяльності, і як юридичні особи перед державою. Тому при розгляді іноземних компаній, що здійснюють на території України свою діяльність на основі бізнес-моделі sharing economy потрібно враховувати, що до них застосовується ідентичне національне законодавство, як і до вітчизняних компаній в цій галузі.

Проте до іноземних компаній sharing economy в Україні застосовують додаткові нормативно-правові акти, а саме ті, що стосуються реєстрації іноземної юридичної особи (товариства з обмеженою відповідальністю чи представництва) та здійснення господарської діяльності:

– Наказ Міністерства зовнішніх економічних зв'язків і торгівлі України №30 «Про затвердження Інструкції про порядок реєстрації представництв іноземних суб'єктів господарської діяльності в Україні»;

– Наказ Міністерства економіки України №888 від 14.08.2009 р. «Про затвердження Стандарту надання адміністративної послуги з реєстрації представництв іноземних суб'єктів господарської діяльності»;

– Постанова Національного банку України №492 «Про затвердження Інструкції про порядок відкриття, використання і закриття рахунків у національній та іноземних валютах» від 12.11.2003 р. та іншими підзаконними нормативно-правовими актами.

– Та інші підзаконні нормативно-правові акти локального призначення.

Після реєстрації товариства з обмеженою відповідальністю чи представництва, як юридичної особи, воно прирівнюється до вітчизняних юридичних осіб, а отже, в своїй діяльності керується нормативно-правовими актами, як і вітчизняні юридичні особи.

Основним національним джерелом, що закріплює норми щодо юридичних осіб, якими і є компанії з перевезення пасажирів на основі економіки спільної участі, є Цивільний Кодекс України. В Кодексі прописані всі питання стосовно компаній sharing economy, як юридичної особи: створення таких компаній та вимоги до них; реєстрація, цивільна правоздатність та дієздатність юридичних осіб; управління; відповідальність та інших пов'язаних з юридичною особою положень. Відповідно до визначення, закріпленого в Кодексі, іноземні компанії, що надають свої послуги на території України повинні розглядатися як представництва чи філії, в залежності від предмету їх діяльності [72]. Отже, всі іноземні компанії діють (реалізують господарську діяльність) в Україні за допомогою створення своїх представницьких органів: товариств з обмеженою відповідальністю чи представництв. Після реєстрації такої форми присутності вони належать до вітчизняних юридичних осіб і наділені рівним обсягом прав та обов'язків, як і вітчизняні юридичні особи.

На прикладі Uber, при реєстрації юридичної особи якої було визначено за основну економічну діяльність «консультування з питань комерційної діяльності й керування» [54], що фактично передбачає послуги з введення

бізнесу, а саме консультативні та управлінські послуги з організаційних питань керування бізнесом, можна зробити висновок, що Uber та інші іноземні компанії sharing economy на території України є виключно представницьким утворенням. А отже, основною діяльністю Убер Україна є представництво іноземного підприємства Убер Інтернешенл, яке і є стороною послуг перевезення пасажирів на основі економіки спільної участі, завдяки наданні у користування мобільного додатку власного розроблення. Тому, діяльність Uber та подібних до нього іноземних компаній в Україні потрібно розглядати, як юридичних осіб, що фактично виконують представницькі функції «головного офісу», тобто вони є дочірніми компаніями.

Після реєстрації форми представництва іноземної компанії та визначення виду господарського товариства до якого він належатиме можна визначити нормативно-правові акти на основі яких, такі представництва здійснюватимуть своє діяльність. Так, представництво Uber в Україні зареєстроване як товариство з обмеженою відповідальністю «Убер Україна», а отже основним джерелом для регулювання його діяльності є Закон України «Про товариства з обмеженою та додатковою відповідальністю» від 2018 року. Окрім, Uber й інші компанії sharing economy в сфері пасажирських перевезень зареєстровані в Україні як товариства з обмеженою відповідальністю. А отже, при визначенні норм вітчизняного законодавства, що регулюють діяльність таких компаній, як юридичних осіб необхідно розглядати норми про товариство з обмеженою відповідальністю, а саме Закону України «Про товариства з обмеженою та додатковою відповідальністю».

Uklon на відміну від інших представників економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень визначає себе як сервіс з надання послуг перевезення пасажирів. І хоча, Uklon визначає за основну діяльність оброблення даних, розміщення інформації на веб-вузлах і пов'язану з цим діяльністю [53], що можна трактувати як надання послуг з оброблення даних за допомогою онлайн-платформ, товариство при здійсненні своєї діяльності також надає послуги таксі, а також виконує функції диспетчерського центру,

що фактично прирівнює товариство до транспортної компанії. Та навіть при визнанні, що Uklon є офіційною службою таксі, завдяки залучення до перевезень пасажирів ліцензованих таксистів, компанія в своїй діяльності надає послуги економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень. Економіка спільної участі в сфері пасажирських перевезень в Uklon працює завдяки прикривання діяльності з перевезення пасажирів неліцензійними перевізниками розділенням вартості поїздки в власником автомобіля, який одночасно виступає водієм при перевезенні пасажирів.

В Україні правове регулювання представників економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень відбувається, як і будь-яких юридичних осіб при здійсненні господарської діяльності. Законодавство України визначає: статус, процедуру реєстрації та здійснення діяльності, визначеної як основної підприємств економіки спільної участі.

Правове регулювання діяльності відносин пов'язаних з перевезенням пасажирів регулюється відповідно до Цивільного кодексу України на інших нормативно-правових актів. Перевезення пасажирів, як вид господарської діяльності підлягає обов'язковому ліцензуванню відповідно до Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» від 2 березня 2015 року. Однак, компанії, що працюють на основі економіки спільної участі не визначають перевезення пасажирів, як свою господарську діяльність, тому по відношенню до них неможливо застосувати статтю 164 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо порушення порядку здійснення господарської діяльності.

Отже, компанії економіки спільної участі при здійсненні діяльності пов'язаної з наданням технології перевезень на замовлення користуються прогалинами в законодавстві аби не їх діяльність не розглядалась як господарська і відповідно не підлягала контролю з боку держави, а також оподаткуванню.

Законодавче регулювання компаній економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень в Україні неможливе без визначення статусу таких

компаній у відносинах з перевезення пасажирів. При розгляді відносин з перевезення пасажирів компанії економіки спільної участі виступають в якості посередника. Як посередник компанії виконують наступні функції: приймають замовлення від потенційного пасажирів на транспортні послуги з перевезення пасажирів та їх багажу; передають інформацію про необхідність надання послуги самостійно обираючи потенційних водіїв; інформують замовника послуг про параметри обслуговування; здійснює переказ оплати на рахунок перевізника у випадку безготівкового розрахунку. Відповідно до функцій, які для себе визначає компанія економіки спільної участі у відносинах з перевезення пасажирів її можна кваліфікувати як інформаційно-диспетчерську службу. Фактично компанії надають інформаційно-диспетчерські послуги під час користування послугами з перевезення пасажирів. Однак, факт оплати поїздки за допомогою мобільного додатку (інтернет-платформи) робить компанії економіки спільної участі не просто інформаційно-диспетчерською службою, а посередником в послугах перевезення пасажирів. Проте новизна бізнес-моделі економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень не дозволяє віднести її до суб'єктів визначених законодавством.

В законодавстві відсутнє визначення інформаційно-диспетчерської служби виклику таксі, тому не можливо кваліфікувати компанії, що діють в рамках економіки спільної участі як такі служби. Поки на законодавчому рівні не буде заповнено дану прогалину такі компанії як Uber, Taxify, та Uklon в Україні не можуть розглядатися як інформаційно-диспетчерські служби виклику таксі, а послуги які вони надають розглядатимуться виключно як інформаційні.

3.2. Правове регулювання перевезення пасажирів учасниками економіки спільної участі на прикладі законодавства України

Законодавством України визначаються норми відповідно до яких регулюється дві складові економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень: правове регулювання діяльності юридичної особи, що належить до економіки спільної участі; правове регулювання діяльності з внутрішніх перевезень пасажирів водіями, з якими співпрацює (залучає) компанія. Якщо законодавча база в повному обсязі визначає норми про діяльність компаній економіки спільної участі, як юридичних осіб, то питання про правове регулювання пасажирських перевезень на основі такої бізнес моделі є нерегульованим. Основною причиною такої прогалини є відсутність визначення юридичної категорії до якої повинні належати учасники економіки спільної участі.

Послуги, які надають водії учасники економіки спільної участі вони не визнають як надання послуг перевезення, а тільки як відносини з передання в користування свого транспортного засобу через інтернет платформу в тимчасове користування за окрему плату. Користування транспортного засобу відбувається разом з власником автомобіля, який одночасно виступає водієм. Через таку особливість відносин з перевезення пасажирів неможливо визначити норми законодавства, які повинні застосовуватись до того виду послуг-відносин. Адже, у випадку перевезення пасажирів на основі економіки спільної участі відбувається фрахтування автомобіля.

З правової точки зору відносини між учасником економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень та користувачем інтернет-платформи можна кваліфікувати як послуги перевезення пасажирів. Відносини, що виникають між водієм та користувачем онлайн-платформ належать до послуг перевезення, через такі зобов'язання сторін: перевезення особи; оплата такою особою наданої їй послуги. Факт оплати виконання власником автомобіля зобов'язань з перевезення робить відносини між учасниками економіки спільної участі

послугами з перевезення пасажирів. Тому, навіть при відсутності визнання з боку учасника економіки спільної участі надання ним послуг перевезення він все таки їх надає відповідно до змісту відносин між ним та користувачем інтернет-платформи.

При визначенні економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень як послуги перевезення пасажирів, учасник такої бізнес-моделі, що відповідальний за перевезення іншої особи в пункт призначення набуває статусу перевізника, або ж водія. Особа, яку перевізник зобов'язується доставити в пункт призначення стає пасажиром.

Зобов'язання сторін, що виникають при реалізації економіки спільної участі передбачають, що одна сторона зобов'язується перевезти іншу в пункт призначення, тоді як друга сторона зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд (таку послугу). Правовідносини, що виникають між водієм учасником економіки спільної участі та користувачем такого сервісу відповідають характеристиці договірною зобов'язання визначеного Цивільним кодексом України. Адже, відповідно до визначення зобов'язань закріпленого в статті 509 Цивільного кодексу України, відносини, що виникають між сторонами економіки спільної участі з перевезення пасажирів є правовідношеннями в яких на кожному зі сторін покладено ряд зобов'язань. Зобов'язання сторін виникають як похідні від реалізації послуги перевезення пасажирів. Так, водії виступають як сторона, що зобов'язується надати послугу перевезення, а користувачі онлайн-платформи як пасажирів, що зобов'язуються оплатити надану послугу. Тому відповідно до змісту зобов'язань сторін при реалізації економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень їх відносини можна кваліфікувати як перевезення пасажирів.

Послуги перевезення пасажирів регулюються главою 64 Цивільного кодексу України. Відповідно до статті 910 Кодексу надання послуг перевезення пасажирів відбувається на основі договору про перевезення пасажирів та багажу. Укладання договору про перевезення є важливою складовою при пасажирських перевезень. Адже, відповідно до статті 9 Цивільного Кодексу

виникнення цивільних прав та обов'язків відбувається на підставі договору [72]. Тому без укладання договору про перевезення пасажирів сторони економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень не закріплюють свої зобов'язання, а отже і похідні права при пасажирських перевезеннях.

Договорів між водіями учасниками економіки спільної участі та їх пасажирями має публічний характер. Цивільний кодекс України визначає публічним договором таким «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» [72]. За договором перевезення пасажирів на основі економіки спільної участі одна сторона підприємець (ним може бути і водій) бере на себе обов'язок надавати послуги перевезення пасажирів на однакових для всіх користувачів мобільного додатку умовах.

Проте, головним питанням в економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень є визначення особи, що буде визначатись як підприємець, що зобов'язується надавати послуги перевезення. Адже, економіка спільної участі не передбачає надання послуг перевезення, а лише пошуку осіб з якими можна розділити вартість поїздки. Хоча такий вид відносин вже давно перейшов з категорії спільної поїздки до послуг перевезення, через те, що власники автомобілів почали у вільний час заробляти на такій моделі перевезення пасажирів. Таким чином вони почали здійснювати діяльність ідентичну таксистам без отримання спеціальної ліцензії. Тому перевезення пасажирів на основі економіки спільної участі є перевезенням пасажирів на таксі звичайними водіями.

Компанії, що діють у рамках економіки спільної участі лише надають технологію перевезень на замовлення, шляхом надання у вільне користування мобільного додатку (інтернет-платформи), який з'єднує водіїв-партнерів і клієнтів. Тому їх не можливо визначати як надавача послуг. Однак, саме такі компанії є стороною з якою потенційні пасажирів укладають договір

перевезення. Адже, компанії відкривають публічний договір щодо надання послуг перевезення пасажирів, і фактично приймають обов'язок надати послугу. Реалізують такий обов'язок шляхом залучення до послуг перевезення водіїв-партнерів.

Коло учасників в економіці спільної участі при перевезенні пасажирів включає до 4 суб'єктів. Головним виступає компанія, що працює на основі економіки спільної участі, саме вона відкриває публічний договір з перевезення пасажирів. З нею пасажир (користувачі додатку) укладають угоду, проте така угода передбачає не надання послуг перевезення, а користування інтернет-платформою. Угода між пасажиром та компанією економіки спільної участі вважається укладеною після прийняття умов користування мобільним додатком.

В подальшому компанія економіки спільної участі укладає угоди з компаніями, що залучатиме (найматиме) водіїв задля реалізації послуги перевезення на основі публічного договору відкритого компанією економіки спільної участі.

Гібридність економіки спільної участі як бізнес-моделі ускладнює можливість чіткого визначення кола відносин та суб'єктів, а також їх зобов'язань при перевезенні пасажирів. Так, компанії, що працюють на основі економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень найкраще розглядати як інформаційно-диспетчерські служби. В такому разі надавачами послуг пасажирських перевезень повинні виступати водії-партнери. Економіка спільної участі є новим способом надання послуг перевезення пасажирів на таксі.

Головною особливістю господарської діяльності економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень є те, що залучення водіїв до перевезення пасажирів відбувається двома способами:

- 1) залучення до перевезення пасажирів перевізників (водіїв), з ліцензіями та без;

- 2) залучення водіїв для перевезення, шляхом укладання угоди з вітчизняними підприємствами в Україні, які «наймають» водіїв.

Таку особливість можна пояснити двома факторами. По-перше, таким чином компанії sharing economy хочуть підтвердити, що вони не надають послуг перевезення пасажирів. По-друге, при непрямому залученні водіїв вони знімають з себе всю відповідальність за їх діяльність у сфері перевезення пасажирів. Тому, важко визначити чи такі компанії ухиляються від своїх обов'язків, чи все ж не надають послуги перевезення. Однак, Суд Європейського Союзу однозначно визначив, що такі компанії отримують кошти від пасажира за кожне перевезення, а вже потім розраховуються з водієм за його послуги, що робить їх компаніями, що надають послуги перевезення. Тому, в Україні всі компанії, що працюють на основі економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень також повинні розглядатись як транспортні компанії. А отже, уся їхня діяльність повинна супроводжуватися нормативно-правовими актами в даній галузі.

На сьогоднішній день економіка спільної участі в сфері пасажирських перевезень застосовується виключно до автомобільних перевезень. Така тенденція обумовлена поширенням автомобільного транспорту і визначенням право власності на такі транспортні засоби. Адже, автомобілі є єдиним пасажирським транспортом володіти яким може кожний. Тому, при дослідженні пасажирських перевезень на основі економіки спільної участі необхідно розглядати саме автомобільні перевезення. Для визначення статусу учасників економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень необхідно посылатись до законодавства щодо автомобільного транспорту, адже саме його застосовують для перевезення пасажирів. Найповнішим нормативно-правовим актом щодо автомобільного транспорту є Закон України «Про автомобільний транспорт».

Пасажирські перевезення на основі економіки спільної участі застосовуються виключно до внутрішньоміських автомобільних перевезень в індивідуальному порядку, тому відповідно до юридичного змісту відносин, що

виникають між перевізником та пасажиром такі відносини можна розглядати як послуги перевезення на таксі. Однак, водії учасники економіки спільної участі не належать до категорії таксистів, адже не мають відповідної ліцензії на пасажирські перевезення, принаймні не повинні її мати аби стати учасником економіки спільної участі. В такому випадку діяльність економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень можна розглядати як нехтування державними вимогами до перевезення пасажирів, а також використання прогалин в законодавстві задля здійснення господарської діяльності з пасажирських перевезень неліцензованими перевізниками, задля уникнення оподаткування такої діяльності.

Чинне законодавство регулює тільки відносини з внутрішньоміського перевезення пасажирів ліцензованими таксистами. Позиціонування водіїв економіки спільної участі як таксистів не відповідає дійсності, адже ні водії, ні транспортний засіб за допомогою, якого надаються послуги перевезення не відповідають вимогам законодавства до автомобільних перевізників пасажирів на таксі, хоча вони і надають ідентичні до таксі послуги.

В Законі України «Про автомобільний транспорт» відсутнє визначення «перевезення пасажирів на таксі» хоча і містить положення про «таксі» та його складових, тому учасників економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень, відповідно до закону, можна кваліфікувати тільки як автомобільних перевізників. Закон відносить до автомобільних перевізників фізичних або юридичних осіб, які здійснюють на комерційній основі чи за власний кошт перевезення пасажирів чи (та) вантажів транспортними засобами [61]. Відповідно до визначення автомобільних перевізників в Законі, до числа перевізників, що здійснюють перевезення пасажирів на основі економіки спільної участі належать і водії, що співпрацюють з компаніями sharing economy, і компанії-партнери sharing economy. Регулювання діяльності з перевезення пасажирів водіями та компанія-партнерами відбувається на одному рівні, адже в сфері пасажирських перевезень вони виступають в якості автомобільного перевізника.

Відмінність між водіями та компаніями партнерами полягає в тому, що компанії розглядаються як автопарки (автомобільні перевізники), а водії як автомобільні самозайняті перевізники. Однак, жодна з категорій не відображує реального юридичного статусу перевізників на основі економіки спільної участі. Адже, категорія автомобільний самозайнятий перевізник передбачає перевезення пасажирів на таксі, але автомобілі, що застосовуються до перевезення водіями економіки спільної участі не підпадають під категорію таксі. Так само як водії, що надають послуги перевезення пасажирів через компанії-партнерів не належать до таксистів, а їх автомобілі до таксі.

Термін «перевезення легковими автомобілями на замовлення» не може застосовуватись до водіїв учасників економіки спільної участі, адже перевезення на замовлення надається на основі письмового договору, що не відповідає реальності відносин між водіями sharing economy та їх пасажирями.

Відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт» до категорії таксі може належати тільки «легковий автомобіль, обладнаний розпізнавальним ліхтарем оранжевого кольору, який встановлюється на даху автомобіля, діючим таксометром, сигнальним ліхтарем із зеленим та червоним світлом, розташованим у верхньому правому кутку лобового скла, і який має нанесені композиції з квадратів, розташованих у шаховому порядку на дверцятах автомобіля з лівого та правого боків, призначений для надання послуг з перевезення пасажирів та їхнього багажу в індивідуальному порядку» [61]. Однак, навіть при відповідності автомобільних транспортів учасників економіки спільної участі до вище зазначених критеріїв надані ними послуги не можна визначати як перевезення пасажирів на таксі.

Відповідно до чинного законодавства перевезення пасажирів автомобільним транспорт, як господарська діяльність підлягає ліцензуванню [64], однак через те, що майже всі компанії представники бізнес-моделі економіки спільної участі в сфері перевезення не надають послуги перевезення в класичному розумінні вони залучають до перевезення пасажирів водіїв готових надавати власний транспортний засіб в тимчасове користування. Тобто

застосовується фрахтування транспортного засобу. Однак, до перевезення пасажирів на основі економіки спільної участі не можна застосовувати положення законодавства щодо договору фрахтування, а саме статті 912 Цивільного кодексу України. Адже, законодавством України передбачено, що договорів фрахтування може застосовуватись тільки до морського, річкового та повітряного транспортних засобів, автомобіль як транспорт не підпадає під таку категорію. Отже, учасники економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень тлумачать свої послуги як такі, що передбачають на тимчасову оренду транспортного засобу для перевезення пасажирів, тим самим

Задля надання транспортного засобу (автомобіля) в оренду не потрібне отримання ліцензії на здійснення такої діяльності. А отже, учасників економіки спільної участі не можливо зобов'язати отримати ліцензії при здійсненні перевезення пасажирів.

3.3. Рекомендації до змін на законодавчому рівні щодо регулювання економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень

Економіка спільної участі в сфері пасажирських перевезень є нерегульованим законодавством явищем в більшості країн світу через новизну такої бізнес-моделі на ринку пасажирських перевезень. Правове регулювання підприємств працюючих на платформах економіки спільної участі є неможливим, адже за офіційну діяльність такі підприємства визначають надання інформаційних послуг, тоді як перевезення пасажирів є неофіційною, похідною діяльністю внаслідок реалізації їх основної послуги – надання технології перевезень на замовлення. Учасники економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень не зобов'язані отримувати ліцензію на надання послуг перевезення на таксі, адже фактично вони їх не надають, хоча і коло відносин, що виникає між ними можна кваліфікувати як реалізацію послуги перевезення пасажирів.

Таким чином, щоб на правовому рівні врегулювати позаштатну діяльність водіїв, які надають послуги перевезення шляхом передання власного автомобіля в тимчасове користування при здійсненні спільних поїздок, на національному рівні необхідно внести зміни щодо визначення статусу таких перевізників, як офіційних надавачів послуг перевезення пасажирів. Прирівнення учасників економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень до таксистів дозволить застосовувати до них положення вже чинного законодавства в сфері перевезення пасажирів, таким чином захищеними будуть як водіїв, що надають послуги, так і їх пасажирів.

Визначити учасників економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень, як таксистів, можливо при закріплення на законодавчому рівні положення про перевезення пасажирів на таксі таким чином, щоб і учасники економіки спільної участі підпадали під категорію перевізників на таксі. Дані поправки є необхідними, адже відносини між учасником економіки спільної участі та користувачами інтернет-платформи є ідентичними до відносин між таксистом та пасажиром. Визначення спільних критеріїв для перевізників на таксі та учасників економіки спільної участі дозволить на законодавчому рівні закріпити обов'язкову реєстрацію водіїв в якості офіційних перевізників.

На розгляді Верховної Ради України знаходиться законопроект який повинен внести зміни на законодавчому рівні аби належним чином визначити межі правового регулювання економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів – Законопроект №3107 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо врегулювання роботи таксі, легкових автомобілів на замовлення та інформаційно-диспетчерських служб». Нововведенням законопроекту є внесення змін до законодавства щодо автомобільних перевезень пасажирів. Основним змінам піддаються положення Закону України «Про автомобільний транспорт».

Відповідно до тексту законопроекту водії учасники економіки спільної участі розглядатимуться як «перевізник легковим автомобілем на замовлення». Дане визначення в повній мірі відобразить юридичний статус водіїв учасників

економіки спільної участі, адже компанії економіки спільної участі надають платформу для пошуку перевізника на замовлення, а отже водії учасники економіки спільної участі можна визначати як перевізників на замовлення. Визначення «перевезення пасажирів легковим автомобілем на замовлення» в Законі України «Про автомобільний транспорт» залишається без змін, а отже перевізник легковим автомобілем на замовлення повинен буде надавати послуги перевезення пасажирів на основі письмового договору, що суперечить змісту публічного договору на основі котрого водії учасники економіки спільної участі надають послуги перевезення пасажирів.

Віднесення учасників економіки спільної участі до категорії «перевізник легковим автомобілем на замовлення» унеможливує кваліфікування як перевізників на таксі. В такому випадку необхідно буде визначати окремі норми для перевезення пасажирів водіями, що надають свої послуги на основі економіки спільної участі. Створення окремих норм для ідентичного кола відносин є недоцільним, адже на законодавчому рівні вже закріплені норми про перевезення пасажирів на засадах ідентичним перевезені пасажирів на основі економіки спільної участі, а саме – «Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» затверджені постановою Кабінету Міністрів України № 176 від 18 лютого 1997 року.

Недоліком законопроекту є віднесення компаній, що здійснюють діяльність на основі економіки спільної участі до числа інформаційно-диспетчерських служб виклику таксі, що фактично суперечить рішенням Суду ЄС про кваліфікування таких підприємств як транспортних компаній, а не інформаційних, адже залучення їх до відносин з перевезення пасажирів не дозволяє розглядати їх як таких. Визначення компаній економіки спільної участі як транспортних компаній дозволить оподатковувати діяльність таких підприємств з надання послуг перевезення. Адже, в такому разі вони повинні будуть відраховувати податки не за інформаційні послуги, а за кожен поїзд надану завдяки інтернет-платформ. В такому разі кількість надходжень до бюджету буде набагато більше.

Позитивним нововведенням законопроекту заміна визначення таксометру з «приладу, призначеного для інформування пасажирів про вартість поїздки та реєстрації параметрів роботи автомобіля-таксі, визначених законодавством» [61] на «реєстратор розрахункових операцій, який додатково забезпечує попереднє програмування тарифів за проїзд та облік вартості наданих послуг з перевезень пасажирів» [69], що фактично дозволяє розглядати під таксометром і мобільний додаток, адже він здійснює такі ж функції як і таксометр: реєструє розрахунок операцій та обраховує вартість поїздки на основі попередньо визначених тарифів та відстані між пунктом посадки та висадки пасажира. Дане визначення дозволить кваліфікувати мобільний додаток як таксометр, а отже наблизить визначення автомобіля на якому надаються послуги перевезення на основі економіки спільної участі до таксі.

Щодо визначення поняття «таксі», то законопроект не передбачає значних змін окрім як внесення електронного таксометру до складу таксі. Ні визначення таксі на основі чинного ЗУ «Про автомобільний транспорт», ні визначення в тексті законопроекту не дозволяють кваліфікувати перевізників, що є представниками економіки спільної участі, як таксистів, а їх транспорт, що використовується для перевезення пасажирів як таксі. Адже, щоб такі автомобільні транспортні засоби були кваліфіковані як таксі їх потрібно додатково оснащувати розпізнавальними знаками, які визначає чинне законодавство для таксі. Тому необхідно внести зміни до тексту закону (законопроекту) щодо визначення таксі, аби автомобілі водіїв учасників економіки спільної участі були прирівняні до таксі, або ж доповнити текст законопроекту новим поняттям, що прирівнюватиме таких водіїв до таксистів.

Україні варто запозичити досвід більшості держав ЄС в яких правове регулювання економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень відбувається шляхом віднесення перевізників такої бізнес-моделі до таксистів. Здійснити таке буде можливим після перегляду визначення таксі закріпленого в Законі України «Про автомобільний транспорт». В поточній редакції Закону таксі визначається як «легковий автомобіль, обладнаний розпізнавальним

ліхтарем оранжевого кольору, який встановлюється на даху автомобіля, діючим таксометром, сигнальним ліхтарем із зеленим та червоним світлом, розташованим у верхньому правому кутку лобового скла, і який має нанесені композиції з квадратів, розташованих у шаховому порядку на дверцятах автомобіля з лівого та правого боків, призначений для надання послуг з перевезення пасажирів та їхнього багажу в індивідуальному порядку» [61]. З визначення необхідно вилучити складові, що не дозволяють прирівняти автомобілі учасників економіки спільної участі до таксі, а саме: «обладнаний розпізнавальним ліхтарем оранжевого кольору, який встановлюється на даху автомобіля ... сигнальним ліхтарем із зеленим та червоним світлом, розташованим у верхньому правому кутку лобового скла, і який має нанесені композиції з квадратів, розташованих у шаховому порядку на дверцятах автомобіля з лівого та правого боків, призначений для надання послуг з перевезення пасажирів та їхнього багажу в індивідуальному порядку» [61]. Складову визначення «композиція з квадратів» можна замінити на «розпізнавальні символи, що підтверджують надання послуг перевезення на таксі». Таким чином до таксистів можна буде відносити всіх учасників економіки спільної участі, що надають послуги перевезення пасажирів на основі офіційного виду зайнятості до таких, що надають послуги перевезення на таксі. Адже, водії, що надають послуги перевезення на основі економіки спільної участі у формі повної робочої зайнятості, оформлюють свої транспортні засоби видимими ознаками, що дозволяють пасажирам кваліфікувати їх як перевізників пасажирів компанії економіки спільної участі з якою вони уклали договір. А водії економіки спільної участі, які надають послуги перевезення як вид підробітки поза межами офіційного працевлаштування не підпадатимуть під визначення «таксистів», а отже не зобов'язані будуть отримувати ліцензії для здійснення разових перевезень пасажирів.

Зміна визначення поняття «таксі» дозволить кваліфікувати водіїв економіки спільної участі як таких, що надають послуги на таксі. В такому разі

учасники економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень не зможуть посилатися на факт того, що вони лише фізичні особи, які у вільний час підвозять людей без оплати за таку «допомогу». Адже, наявність в їх автомобільному транспорті діючого таксометра робить їх водіями, що надають послуги перевезення пасажирів на таксі.

Після внесення змін до поняття «таксі» водії повинні будуть підпадати під норми Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, а саме: «Автомобільний перевізник, автомобільний самозайнятий перевізник, які здійснюють перевезення пасажирів та їх багажу на таксі, повинен дотримуватися вимог законодавства про автомобільний транспорт та захист прав споживачів» [79]. А отже, правове регулювання економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень здійснюватиметься відповідно до таких нормативно-правових актів:

- Закон України «Про автомобільний транспорт»;
- Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності»;
- Закон України «Про захист прав споживачів»
- Постанова Кабінету Міністрів України № 1001 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом»;
- Постанова Кабінету Міністрів України № 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» та інші.

Учасники економіки спільної участі будуть зобов'язувані отримувати ліцензію на надання послуг перевезення пасажирів. Адже, Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності» передбачає, що перевезення пасажирів автомобільним транспортом як вид господарської діяльності підлягає ліцензуванню. Однак, відповідно до пункту 3 Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних

відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом» від 2015 року ліцензуванню підлягають виключно суб'єкти господарювання. Отже, учасники економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень повинні будуть реєструватися, як суб'єкти господарювання перед тим як отримати ліцензію. Таким чином, навіть після спрощення норм законодавства щодо визначення «таксі» процедура ліцензування водіїв економіки спільної участі буде доволі тривалою та обтяжуючою. А отже, процедуру ліцензування перевізників на таксі необхідно спростити для всіх надавачів послуг перевезення пасажирів на таксі: класичних таксистів та учасників економіки спільної участі.

Зобов'язання учасників економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень отримувати ліцензію для надання послуг перевезення дозволить захистити користувачів інтернет-платформи від неякісних та недобросовісних послуг. А також, дозволить кваліфікувати відносини між водієм та пасажиром, як послуги перевезення, відповідно до чого права обох сторін будуть захищені національним законодавством.

Задля належного регулювання економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень необхідно змінити державну політику щодо ставлення до такої бізнес-моделі, не тільки в Україні, а й в інших державах світу. Економіка спільної участі в сфері пасажирських перевезень не є тимчасовим явищем, тому потрібно припинити ставитись до неї в розумінні явища несумісного з перевезеннями пасажирів на таксі. Адже, з правової точки зору вони є ідентичними, окрім як ліцензування перевізників щодо здійснення господарської діяльності з перевезення пасажирів та способу оплати.

Найбільш доцільним є рішення про прирівнення водіїв економіки спільної участі до класичних таксистів, адже таким чином можна буде мінімізувати кількість змін до законодавства про перевезення пасажирів, а також зобов'язати таких водіїв дотримуватись норм чинного законодавства щодо ліцензування діяльності та правил надання послуг перевезення пасажирів.

ВИСНОВКИ

Проведений аналіз правового регулювання економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень дозволив дійти таких висновків:

1. Встановлено, що в рамках спільного ринку ЄС необхідно виокремлювати: внутрішній ринок або чотири свободи руху; право або політику конкуренції; правила гармонізації внутрішнього законодавства держав-членів ЄС; спільні економічні політики. Ці складові відображають оптимальну правову структуру спільного ринку ЄС.

2. Виявлено особливості економіки спільної участі як бізнес-моделі. Поява економіки спільної участі як нового типу організації економічної діяльності обумовлено економічними, соціальними, ресурсними та технологічними факторами. Економіка спільної участі представляє собою покращений вид економічної діяльності, адже надає споживачам економічні вигоди шляхом надання покращеного вибору та більшої ефективності на ринку. Економіка спільної участі характеризується виключно як бізнес-модель

Економіку спільної участі можна визначити як спільне користування річчю як її власником, так і особою в тимчасове користування, якій вона надана, тобто і власник, і споживач разом приймають участь у користуванні річчю. Так, власник речі надає іншій особі за винагороду річ, що є його власністю, у тимчасове користування, однак зберігає за собою повне право власності на річ, однак не може реалізувати таку складову даного права як користування, адже дана можливість передана ним іншій особі.

3. Сформульовано сутність економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень. Суть економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень полягає в тому, що водій та пасажир реалізують послугу перевезення при здійсненні спільної поїздки (спільної участі). Послуга перевезення пасажирів при економіці спільної участі відбувається при передачі водієм свого автомобілю у користування іншій особі. Однак з певною особливістю: за кермом автомобілю залишається власник транспорту, а реалізація права на користування споживачем економіки спільної участі відбувається шляхом

визначення пункту призначення до котрого його доставить власник автомобілю. По прибутті до місця призначення користувач додатку через інтернет-платформу сплачує водієві за послуги надання транспортного засобу. Хоча з правової точки зору відносини між учасником економіки спільної участі (водієм) та користувачем інтернет-платформи (пасажиром) повністю відповідають змісту договірною зобов'язання з перевезення пасажирів, однак учасники економіки спільної участі позиціонують себе не як перевізників, а як надавачів автомобіля в тимчасове користування. Таким чином економіка спільної участі в сфері перевезення пасажирів є просто новим способом реалізації послуги перевезення пасажирів з використанням нової бізнес-моделі. Відмінність перевезення пасажирів на основі економіки спільної участі від перевезення пасажирів класичними таксистами полягає в тому, що останні надають такі послуги на основі офіційної ліцензії на введення господарської діяльності з перевезення пасажирів, а водії-учасники економіки спільної участі здійснюють перевезення пасажирів без ліцензії. Також, відмінністю є спосіб оплати, так в економіці спільної участі розрахунок за послуги перевезення відбувається тільки за допомогою інтернет-платформи.

4. Проаналізовано правове регулювання діяльності економіки спільної участі з перевезень пасажирів на наднаціональному рівні Європейського Союзу. Вся діяльність в рамках Європейського Союзу стосовно економіки спільної участі носила виключно інформативний характер, а ж до прийняття Судом ЄС рішень по справам пов'язаних з економікою спільної участі в сфері пасажирських перевезень. Своїми рішеннями Суд ЄС визначив приналежність компаній, що здійснюють свою діяльність на основі економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень, до транспортних. А отже, послуги, які вони надають не належать до інформаційних, як визначають компанії, а є транспортними. Однак, навіть з прецедентною практикою питання про регулювання економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень залишається не вирішеним в рамках наднаціонального утворення.

Загалом Європейський Союз не регулює діяльності економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів, залишаючи такі повноваження за національними органами. Однак, ЄС всіляко сприяє розвитку та поширенню економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів на європейському континенті, шляхом визначення основних юридичних норм (положень) щодо такої діяльності на ринку перевезення пасажирів.

5. Досліджено досвід держав-членів Європейського Союзу з регулювання внутрідержавних пасажирських перевезень з використанням інформаційно-диспетчерських платформ. Практика держав-членів Європейського Союзу свідчить, що в усіх країнах до перевізників на основі економічного перевезення застосовуються положення ідентичні до тих, що застосовуються до класичних таксі. При визначенні державної політики щодо економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів держави віддають перевагу інтересам перевізникам на таксі, а не пасажирів внутрішньоміських перевезень.

Відсутність на наднаціональному рівні єдиних стандартів для визначення меж правового регулювання економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів, породжує самостійне визначення державами відносин в даній сфері, що перебувають під державним регулюванням. До таких відносин найчастіше належить легалізація діяльності водіїв з перевезення пасажирів, шляхом застосування до водіїв економіки спільної участі правових норм, що й до класичних таксистів. Як наслідок водії економіки спільної участі зобов'язанні отримувати ліцензії, після чого їх діяльність перебуває під державним контролем. Держави-члени ЄС поступово поширюють межі правового регулювання на питання щодо офіційного працевлаштування водіїв (трудова відносина), страхування водіїв при наданні послуг перевезення, оподаткування такої діяльності та інші.

Досвід держав-членів ЄС свідчить, що для економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів необхідно встановлювати найм'якші норми регулювання. Адже, представники економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів належать до чогось посереднього між традиційними

таксі та звичайними водіями. Однак, таке регулювання не повинно створювати надмірно занижені стандарти надання послуг задля захисту прав та інтересів пасажирів, проте не повинно одночасно створювати додаткових перешкод у доступі до ринку перевезень пасажирів.

6. Виявлено норми національного законодавства України на основі яких здійснюється правове регулювання діяльності підприємств економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень в Україні. На законодавчому рівні регулювання компаній економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів відбувається виключно як юридичних осіб, регулювання їх господарської діяльності як посередника при послугах перевезення пасажирів на таксі буде можливим після внесення змін щодо статусу таких суб'єктів. Тільки після визнання їх діяльності як інформаційно-диспетчерської служби з виклику таксі по відношенню до них буде застосовуватись правові норми пов'язанні з господарською діяльністю, а саме оподаткування їх діяльності як суб'єкта послуг перевезення пасажирів. Однак, такі зміни в законодавстві не матимуть сили поки водіїв економіки спільної участі не буде прирівняно до служби таксі.

7. Досліджено норми законодавства України, що можуть застосовуватись для правового регулювання перевезення пасажирів учасниками економіки спільної участі. Законодавством України регулювання діяльності учасників економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень не відбувається, адже статус таких суб'єктів є не визначеним і жодна з категорій законодавства не відображує повного змісту кола відносин, що виникають при реалізації економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень. Так, відносини між учасниками економіки спільної участі та користувачами інтернет-платформ можна кваліфікувати як послугу перевезення пасажирів. Та надання послуг перевезення відбувається з залученням водіїв, що не відповідають вимогам чинного законодавства. Такі відносини допускаються законодавством тільки через тлумачення відносин між водієм та пасажиром як оренди частини місткості в транспортному засобі задля перевезення пасажирів. В такому випадку до такого кола відносин не застосовуються норми законодавства щодо

перевезення пасажирів, адже всі характеристики перевезення пасажирів на основі економіки спільної участі не відповідають чинним нормам законодавства щодо такої діяльності. Задля встановлення правового регулювання до економіки спільної участі в сфері перевезення пасажирів необхідне внесення змін до чинного законодавства.

8. Сформульовано рекомендації для змін на законодавчому рівні щодо регулювання економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень. Основною причиною відсутності правового регулювання економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень є відсутність визначеної на законодавчому рівні правової категорії, до якої можливо віднести водіїв економіки спільної участі. Після визначення правової категорії під визначення котрої підпадатимуть водії економіки спільної участі, до перевезення пасажирів на основі економіки спільної участі буде можливим застосовувати норми вітчизняного законодавства з перевезення пасажирів.

Для зменшення кількості змін в нормативно-правових актах України після визначення правової категорії водіїв економіки спільної участі в сфері пасажирських перевезень, доцільним є віднесення водіїв економіки спільної участі до категорії таксистів, а їх автомобілі до таксі. Проте чинні норми вітчизняного законодавства передбачають значну кількість вимог для класифікації транспортних засобів водіїв економіки спільної участі як таксі. В такому разі необхідно змінити визначення «таксі» в нормативно-правових актах та спростити норми для визначення транспортного засобу як таксі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИ ДЖЕРЕЛ

1. An introduction to the sharing economy [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://newyork.thecityatlas.org/lifestyle/an-introduction-to-the-sharing-economy/>
2. Avis - Autorit  de la concurrence n  15-A-20 du 22 décembre 2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.autoritedelaconcurrence.fr/pdf/avis/15a20.pdf>
3. Collaborative Economy // European Parliament – Directorate-general for internal policies [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/595338/IPOL_STU\(2017\)595338_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/595338/IPOL_STU(2017)595338_EN.pdf)
4. Collaborative Economy: Market Design and Basic Regulatory Principles [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.ceps.eu/system/files/IEForum62017_3.pdf
5. Does Sharing Mean Caring? Regulating Innovation in the Sharing Economy [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://scholarship.law.umn.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com.ua/&httpsredir=1&article=1356&context=mjlst>
6. Employment appeal tribunal // Jurisdictional points [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a046b06e5274a0ee5a1f171/Uber_V._and_Others_v_Mr_Y_Aslam_and_Others_UKEAT_0056_17_DA.pdf.
7. European Parliament resolution of 15 June 2017 on online platforms and the digital single market (2016/2276(INI)) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P8-TA-2017-0272+0+DOC+XML+V0//EN>
8. European Union Law Working Papers No. 17 Regulating the Sharing Economy at the Legal Frontier: The Case of Uber in the European Union [Електронний

- ресурс]. – Режим доступа: https://www-cdn.law.stanford.edu/wp-content/uploads/2017/02/chapla_eulawwp17.pdf
9. How should we regulate the sharing economy? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.weforum.org/agenda/2014/09/sharing-economy-regulation-disruption/>
10. Increasing the labour market relevance of VET provision and reducing skills mismatches and shortages in the new booming "Sharing Economy" sector // National report: Germany [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.sharingskills.eu/wp-content/uploads/2016/09/SharingSkills_NationalReport_Germany-2.pdf
11. Innovators or Rule Breakers? Regulating Uber, Airbnb & The Sharing Economy [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.otago.ac.nz/law/otago638189.pdf>
12. Italian court lifts Uber ban [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.thelocal.it/20170526/italian-rome-court-lifts-uber-black-ban-taxis-app>
13. Judgment of the EU court in case Asociaciyn Profesional Йlite Taxi V. Uber Systems Spain SL, [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62015CJ0434>
14. Judgment of the EU court in case C-320/16 Uber France SAS [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1539881135104&uri=CELEX:62016CJ0320>
15. Julia Kozik. Regulating Uber in the Light of the Emerging Sharing Economy. Master Thesis. Supervisor: Sandra Sdrav, MA. Tallinn 2017
16. Juzgado de lo Mercantil № 2 Madrid C/ GRAN VIA, N. 52, 1 (in case) De Asociacion Madrile A Del Taxi Contra UBER TECHNOLOGIES INC.
17. Katz V. Regulating the Sharing Economy / Vanessa Katz. // Berkley Technology Law Journal. – Volume Issue 4 Annual Review 2015 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://scholarship.law.berkeley.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com.ua/&httpsredir=1&article=2083&context=btlj>

18. Like uber, but for local governmental policy: the future of local regulation of the “sharing economy” [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.law.gmu.edu/assets/files/publications/working_papers/1501.pdf
19. Measuring the Sharing Economy [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.researchgate.net/publication/303909669_Measuring_the_Sharing_Economy
20. Nowag, J. The Uber-Cartel? Uber Between Labour and Competition Law. Lund Student EU Law Review 2016, 3, pp 95-104
21. Opinion of the European Economic and Social Committee on the ‘Sharing economy and self-regulation’ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52016AE0933>
22. Oxford dictionaries [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://en.oxforddictionaries.com/definition/share>
23. Participation and Sharing Economy: The Spanish Case of #Compartirmola [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.researchgate.net/publication/299425230_Participation_and_Sharing_Economy_The_Spanish_Case_of_Compartirmola
24. Regulating Sharing Economy: 3 Suggestions to Promote Innovation [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://hackernoon.com/regulating-sharing-economy-3-suggestions-to-promote-innovation-396eed7faa4a>
25. Regulating the sharing economy [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.worldfinance.com/strategy/regulating-the-sharing-economy>
26. Regulating the sharing economy: applying the process for creative destruction [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://cappa.ca/wp/wp-content/uploads/2017/06/DostmohammadLong_RegulatingtheSharingEconomy.pdf
27. Sharing economy 2.0: can innovation and regulation work together? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://parisinnovationreview.com/articles-en/sharing-economy-can-innovation-and-regulation-work-together>

28. Sharing economy and its impact on the transportation sector [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.startupbootcamp.org/blog/2018/06/sharing-economy-impact-transportation-sector/><https://www.startupbootcamp.org/blog/2018/06/sharing-economy-impact-transportation-sector/>
29. Sharing Economy and Regulation [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/148665/1/Dittmann-Kuchinke.pdf>
30. Sharing economy: no need for new regulation in Switzerland [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.expertguides.com/articles/sharing-economy-no-need-for-new-regulation-in-switzerland/ARVLL0DW>
31. Slice Launches Its On-Demand Digital Insurer-as-a-Service [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.businesswire.com/news/home/20180125005221/en/Slice-Launches-On-Demand-Digital-Insurer-as-a-Service>
32. Stephany A. (2015) // The Business of Sharing: Making it in the New Sharing Economy
33. Sustainable Transportation Ecosystem: Addressing sustainability from an integrated systems perspective // World Economic Forum 2012 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://sustainabledevelopment.un.org/index.php?page=view&type=400&nr=755&menu=1515>
34. Tax Issues Arise From a New Economic Model: Sharing Economy [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://ijbssnet.com/journals/Vol_8_No_8_August_2017/13.pdf
35. Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services - Note by Spain // directorate for financial and enterprise affairs competition committee // Organisation for Economic Co-operation and Development [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD\(2018\)11/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2/WD(2018)11/en/pdf)
36. The dark side of the sharing economy [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.weforum.org/agenda/2018/01/the-dark-side-of-the-sharing-economy/>

37. The Original Sharing Economy [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.theatlantic.com/business/archive/2017/01/original-sharing-economy/511955/>
38. The regulation of taxi markets in the European Union: a liberalisation forced by technological disruption [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.coleurope.eu/system/tdf/thesis/files/fournereau_thesis_abstract__2014_2015.pdf?file=1&type=node&id=25230&force=
39. The rise of the sharing economy [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-the-rise-of-the-sharing-economy/\\$FILE/ey-the-rise-of-the-sharing-economy.pdf](https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-the-rise-of-the-sharing-economy/$FILE/ey-the-rise-of-the-sharing-economy.pdf)
40. The rise of the sharing economy; Impact on the transportation space [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www2.deloitte.com/us/en/pages/consumer-business/articles/the-rise-of-the-sharing-economy-impact-on-the-transportation-space.html>
41. The Sharing Economy and Its Impact on Transport [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.patrec.uwa.edu.au/__data/assets/pdf_file/0008/3066263/PATREC-Research-Forum-2017-The-Sharing-Economy-and-Its-Impact-on-Transport-Presentation-Slides.pdf
42. The Sharing Economy and the Future of Personal Mobility: New Models Based on Car Sharing [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://timreview.ca/article/1097>
43. The sharing economy and the law [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://cris.maastrichtuniversity.nl/portal/files/8087065/misc37_Sharing_economy_MJ_2016.pdf
44. The Sharing Economy in France: New Tax Obligations in 2017 and 2019 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.bna.com/sharing-economy-france-n73014453435/>
45. The sharing economy is failing for one simple reason – people can't be trusted [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

<https://www.independent.co.uk/voices/uber-airbnb-sharing-economy-people-cant-be-trusted-a7867301.html>

46. The sharing economy issues, impacts, and regulatory responses in the context of the nsw visitor economy [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.nswbusinesschamber.com.au/NSWBC/media/Policy/Tourism/Sharing-Economy-Issues-Impacts-and-Regulatory-Responses-COMBINED-POLICY-9-11-15.pdf>

47. The sharing economy: the emerging debate in Spain by Borja Subrez Corujo [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://e-revistas.uc3m.es/index.php/SLLERJ/article/view/3923>

48. The sharing economy: сдвиг парадигмы [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://logist.fm/publications/sharing-economy-sdvig-paradigmy>

49. The Sharing Economy; Are new online markets creating economic value or threatening consumer safety? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.richmondfed.org/~media/richmondfedorg/publications/research/econ_focus/2014/q4/pdf/cover_story.pdf

50. The sharing economy; New opportunities, new questions [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.oxfordmartin.ox.ac.uk/downloads/GI_215_e_GesamtPDF_01_high.pdf

51. Uber and the Sharing Economy [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://italian-law-journal.scholasticahq.com/article/1154-uber-and-the-sharing-economy>

52. UBER: which countries have banned the controversial taxi app [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.independent.co.uk/travel/news-and-advice/uber-ban-countries-where-world-taxi-app-europe-taxi-us-states-china-asia-legal-a7707436.html>

53. YOUCONTROL //Повне досьє на кожну компанію України : товариство з обмеженою відповідальністю "Уклон" [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://youcontrol.com.ua/contractor/?id=19705277>

54. YOUCONTROL //Повне досьє на кожну компанію України : Убер Україна [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://youcontrol.com.ua/catalog/company_details/40330429/
55. Вместо Uber [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://34travel.me/post/vmesto-uber>
56. Головецкий Н. Фундаментальные основы экономики совместного потребления / Н. Головецкий, В. Гребеник. // Вестник МУ им. С.Ю. Витте. Серия 1. Экономика и управление • № 4 (23)'2017. The Sharing Economy, Digital Innovation, and the Future of Work [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://edworkforce.house.gov/uploadedfiles/sundararajan_-_testimony.pdf
57. Директива № 98/34/ЄС Європейського парламенту і Ради ЄС про процедуру надання інформації в галузі технічних стандартів і регламентів, а також правил надання послуг в інформаційному суспільстві [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_b11
58. Договір про заснування Європейської Спільноти від 25.03.1957 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_017
59. Договір о функционировании Европейского Союза [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eulaw.ru/treaties/tfeu>
60. Економіка спільної участі як чинник соціальних змін [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.sociology.kpi.ua/wp-content/uploads/2016/01/Yusin_M_THE_DIPLOMA.pdf
61. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05 квітня 2001 р. № 2344-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – N 22. – Ст.105
62. Закон України «Про захист від недобросовісної конкуренції» від 07 липня 1996 р. № 236/96-ВР // Відомості Верховної Ради України . – 1996. – №№ 36. – Ст.164
63. Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» від 16 квітня 1991 р. № 959-XII // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1991.– №№ 29. – Ст. 377

64. Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності» від 02 березня 2015 р. № 222-VIII // Відомості Верховної Ради. – 2015. – № 23. – Ст.158
65. Закон України «Про міжнародне приватне право» 23 червня 2005 р. № 2709-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 32. – Ст.422
66. Маріц Д. Договір перевезення пасажирів та багажу на таксі / Д. О. Маріц. // Часопис Київського університету права. – 2015/3. – С. 177–180.
67. Новые контуры цифровизации за рубежом и в России: экономика совместного потребления [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://cyberleninka.ru/article/n/novye-kontury-tsifrovizatsii-za-rubezhom-i-v-rossii-ekonomika-sovmestnogo-potrebleniya>
68. Офіційний сайт metromile [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.metromile.com>
69. Проект Законопроект №3107 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо врегулювання роботи таксі, легкових автомобілів на замовлення та інформаційно-диспетчерських служб» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/1_doc2.nsf/link1/JH2EB00A.html
70. Різниця між тов та представництвом. Порівняльна таблиця [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://pravdop.com/ua/publications/kommentarii-zakonodatelstva/raznica-mezhdu-ooo-i-predstavitelstvom-sravnitel'naya-tablica/>
71. Цивільне право України: навчальний посібник / кол. авторів; за ред. Г.Б. Яновицької, В.О. Кучера. – Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2011. – 468 с.
72. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. № 435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – №№ 40–44. – Ст. 356.
73. Что такое sharing economy: история термина [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://rb.ru/story/share-it/>
74. Чумаков Т. Экономика совместного потребления / Т.В. Чумаков. // Научные исследования экономического факультета. Электронный журнал. Том

8. Выпуск 3.. – С. 1–13. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://archive.econ.msu.ru/sys/raw.php?o=3769&p=attachment>
75. Экономика общего пользования: лучше иметь доступ к благам, чем владеть ими [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.r-reforms.ru/articles/ekonomika-obschego-polzovaniya-luchshe-imet-dostup-k-blagam-chem-vladet-imi.html>
76. Экономика потребления в условиях совместного использования данных: Определяя перспективы новых бизнес-моделей [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.aig.ru/content/dam/aig/emea/russia/documents/brochures/iot3fin.pdf>
77. Экономика. Базовый курс. Учебное пособие для студентов неэкономических специальностей. Под ред. Исаева В.А., Савинского А.В. – М.: Издательство РУДН, 2011. – 197 с.
78. Private Hire Vehicles (London) Act 1998 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1998/34/section/11>
79. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України № 1196 «Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України» від 27.12.2006 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0310-07>