

**ТРАНСПОРТНА ПОСЛУГА ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ ПАСАЖИРА З ІНВАЛІДНІСТЮ****TRANSPORT SERVICE WHEN TRANSPORTING A PASSENGER WITH A DISABILITY**

**Шишка Р.Б., д.ю.н., професор,**  
професор кафедри адміністративного права, інтелектуальної власності та цивільно-правових дисциплін  
*Київського університету інтелектуальної власності та права*  
*Національного університету «Одеська юридична академія»*  
<https://orcid.org/0000-0002-0532-1909>

**Сліпченко С.О., д.ю.н., професор,**  
професор кафедри цивільно-правових дисциплін  
*Харківського національного університету внутрішніх справ*  
<https://orcid.org/0000-0001-8891-7152>

У статті проведено дослідження відносин у сфері захисту прав пасажирів з інвалідністю, які виникають за договором перевезення пасажирів. Визначено, що транспортна послуга в цивілістиці розглядається як об'єкт цивільних прав та як спосіб здійснення особистих немайнових прав людини: права на вільний вибір місця проживання та його зміну та права на свободу пересування. В теорії договорів вона розглядається як предмет договору перевезення пасажирів. Визначено наявність наукової дискусії, яка ґрунтується на двох протилежних, але взаємопов'язаних теоріях, - теорії дій та теорії благ, що породжує закономірне питання щодо предмету договору перевезення пасажирів як дії з надання блага чи розуміння таким благом самої дії, корисної для пасажирів та споживаної в процесі її надання? Визначено, що складності, породжені інвалідністю особи, ускладнюють здійснення пасажиром з інвалідністю належних їй особистих немайнових прав, зокрема, права на вільний вибір місця проживання та право на свободу пересування при користуванні транспортом за договором перевезення пасажирів (надаваної перевізником транспортної послуги). Обґрунтовано, що надання транспортної послуги пасажиром з інвалідністю має відповідати критеріям доступності та інклюзивності, виходячи з індивідуальних потреб та можливостей такого пасажирів. Забезпечення такої доступності має покладатися на перевізників та замовників транспортних послуг, включно органи місцевого самоврядування на основі принципів рівності та безбар'єрності. Зроблено висновок, що категорія «транспортної послуги» потребує подальших досліджень в контексті вирішення проблеми забезпечення прав пасажирів з інвалідністю, що є особливо актуальним в умовах протистояння збройній агресії РФ та подолання її наслідків, в контексті глобальної проблеми забезпечення та захисту прав людини.

**Ключові слова:** транспортна послуга, договір перевезення пасажирів, пасажир з інвалідністю, інклюзивність, доступність, рівність, забезпечення прав, об'єкт цивільних прав, право на свободу пересування.

The article researches relations in the sphere of protection of the rights of passengers with disabilities, which arise under the contract of carriage of a passenger. It was determined that the transport service in civil studies is considered as an object of civil rights and as a way of exercising personal non-property rights of a person: the right to freely choose a place of residence and change it, and the right to freedom of movement. In the theory of contracts, it is considered as the subject of a passenger transportation contract. The presence of a scientific discussion based on two opposite, but interrelated theories, the theory of actions and the theory of goods, has been identified, which raises a natural question regarding the subject of a contract of carriage of a passenger as an action to provide a good or to understand by such a good the action itself, useful for the passenger and consumed in the process of providing it? It was determined that the difficulties caused by a person's disability make it difficult for a passenger with a disability to exercise his or her personal non-property rights, in particular, the right to freely choose a place of residence and the right to freedom of movement when using transport under a passenger transportation contract (transport service provided by the carrier). It is substantiated that the provision of transport service to a passenger with a disability must meet the criteria of accessibility and inclusiveness, based on the individual needs and capabilities of such a passenger. Ensuring such accessibility should be entrusted to carriers and customers of transport services, including local governments, based on the principles of equality and accessibility. It was concluded that the "transport service" category needs further research in the context of solving the problem of ensuring the rights of passengers with disabilities, which is especially relevant in the conditions of confronting the armed aggression of the Russian Federation and overcoming its consequences, in the context of the global problem of ensuring and protecting human rights.

**Key words:** transport service, contract of carriage of a passenger, passenger with a disability, inclusiveness, accessibility, equality, provision of rights, object of civil rights, right to freedom of movement.

**Постановка проблеми.** В умовах, коли внаслідок збройної агресії достатньо велика кількість наших військових та цивільного населення отримали ушкодження здоров'я, включно каліцтва, здійснення ними особистих немайнових прав, зокрема права на вільний вибір місця проживання та свободу пересування, є ускладненим. Вирішення завдання забезпечення здійснення ними своїх прав має комплексний характер і не повинне обмежуватися нормативною регламентацією (декларуванням) питань реабілітації, зокрема, протезування, яке сприяє відновленню мобільності людини, а має поєднувати внутрішні (здатність людини здійснювати належні їй права без сторонньої допомоги) та зовнішні (доступність середовища існування людини, зокрема, транспорту та транспортної інфраструктури для здійснення зазначених прав). Водночас, важливим чинником залишається формування ефективного механізму забезпечення прав осіб з інвалідністю за договором перевезення пасажирів з інвалідністю. Вирішення цього завдання неможливе без правового аналізу

транспортної послуги як правової категорії, тим більше що вона і є предметом договору перевезення пасажирів.

Водночас механізм правового регулювання цивільних відносин, у тому числі і договірних, напряму залежить від властивостей їх об'єктів та засади розумності і справедливості. Складно забезпечити перевезення осіб з обмеженою рухливістю на транспортних засобах, які не обладнані спеціально. Також не зрозуміла відмова від вказівки пріоритетних місць в перевізних засобах. Це вказує на актуальність дослідження того, що собою представляє об'єкт цивільних прав у договорі перевезення, перевезення пасажирів, зокрема, пасажирів з інвалідністю.

**Стан дослідження проблеми.** Дослідженню категорії «транспортна послуга», як об'єкту цивільного права, присвятили свою увагу: А. Волкова, Т. Гриняк, В. Попов, А. Яновицька, Г. Самоїленко, І. Лукасевич-Крутник та ін. Родова категорія «послуга» була предметом досліджень В. Васильєвої, А. Герц, О. Дзери, Н. Кузнецової, В. Луця, Р. Майданика, В. Скрипник, І. Спасибо-Фатєєвої,

Н. Федорченко та ін. Категорія «об'єкт цивільних прав» як абстракція найвищого рівня була предметом інтересу Н. Голубевої, Ю. Заїки, К. Косака, О. Кохановської, В. Скрипник, І. Спасибо-Фатєєвої, С. Шимон, О. Шишки та ін. Разом з тим, визнаючи всю теоретичну та практичну цінність проведених досліджень, вбачається, що і донині у цивілістиці відсутня ґрунтовна та повноцінна теорія, яка б переконливо давала можливість визначитись із розумінням такої послуги, як транспортна послуга (послуга з перевезення пасажирів), її сутності, природи, правового режиму тощо. Існуючі погляди досить різноманітні, і більшість із них, по суті, є продовженням (розвитком) тих точок зору, що існують у цивілістичній теорії щодо послуг та об'єктів цивільного права в цілому.

**Мета, завдання та методологія дослідження.** Метою статті є визначення поняття транспортної послуги та надання її правової характеристики як об'єкту цивільних прав у договорі перевезення пасажирів з інвалідністю. Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити наступні завдання: встановити сутність та природу перевезення пасажирів, як послуги та його підвиду – перевезення пасажирів з інвалідністю; виявити її істотні ознаки; сформулювати загальне поняття перевезення, як об'єкта цивільних прав.

Для вирішення окреслених завдань буде використано у якості основного методу наукового пошуку *метод* дедукції.

**Виклад основного матеріалу.** Визначення поняття перевезення, як транспортної послуги, а послуги, як об'єкта цивільних прав (цивільних правовідносин) є на перетині ряду цивільно-правових проблем.

По-перше, надання (отримання) послуг з перевезення пасажирів тісно переплітається зі здійсненням таких особистих немайнових прав фізичної особи, як право на вільний вибір місця проживання та його зміну (ч. 2 ст. 310 ЦК України) і право на свободу пересування (ст. 313 ЦК України). Тому актуальним постає питання співвідношення та пріоритету здійснення особистих немайнових прав, як абсолютних і майнових прав із надання послуги, як відносних, зобов'язальних.

По-друге, саме поняття об'єкта цивільних прав є доволі дискусійним у цивілістиці. А існуючі в юриспруденції точки зору нерідко виглядають суперечливими, їх обґрунтування не послідовними та конфліктують між собою. Очевидно, що це створює проблему дослідження окремих видів об'єктів цивільних прав, застосування методу дедукції в ході наукового пошуку, визначення специфіки механізму правового регулювання відносин, що виникають щодо тих чи інших благ.

По-третє, не менш складним є і визначення послуги, як об'єкта цивільних прав, її природи та сутності, що ускладнює встановлення меж застосування терміну перевезення, як одного з видів послуг.

В четвертих, такий об'єкт тісно пов'язаний з придатністю транспортних засобів для перевезення окремих категорій осіб з обмеженими можливостями.

Зважаючи на те, що категорії «об'єкт цивільних прав», «послуга» та «послуга перевезення» (застосовуємо категорію «транспортна послуга») утворюють між собою певну систему, яка поділяється на поняття вищого, середнього та нижчого рівнів, то співвідношення між ними має підпорядковуватися діалектиці загального, особливого й окремого. Використовуючи зазначену тріаду діалектичних категорій, необхідно визнати, що об'єкт цивільних прав є поняттям вищого рівня (загальне). Послуга представляє собою поняття середнього рівня (особливе), відповідно, транспортна послуга – поняття нижчого рівня (окреме). Враховуючи ту обставину, що загальне містить у собі ознаки особливого, а особливе містить ознаки окремого, то, відповідно до законів логіки, загальне має містити ознаки окремого. Саме таке співвідношення між елементами тріади і дозволяє застосувати до даної тріади метод

дедукції та, рухаючись від загального до окремого, встановити сутність, природу та істотні ознаки такої послуги, як перевезення.

Так, незважаючи на те, що і наразі в юридичній літературі можна зустріти прихильників різних точок зору щодо сутності об'єкта цивільних прав, з прийняттям Цивільного кодексу України (далі ЦК України) моністична теорія «об'єкт-благо» отримала свого визнання державою, шляхом включення її до тексту Закону. Таке твердження базується на тлумаченні змісту ст. 177 ЦК України. Зокрема, в наведеній нормі вираз «інші матеріальні та нематеріальні блага» є узагальнюючим, по відношенню до всього перерахованого попередньо, а тому, застосовуючи метод логічного перетворення норми шляхом її спрощення, отримуємо наступне поняття – «об'єктами цивільних прав є ... блага».

Таким чином, на даному етапі дослідження, можна припустити, що і перевезення (транспортна послуга), як об'єкт цивільних прав, є благом.

Не потребує пояснення те, що перевезення є одним із видів послуг, що визначає її як транспортну послугу та дає можливість виявити її родові ознаки, сутність та природу. У той же час, не зважаючи на те що послуга неодноразово ставала предметом дослідження, донині відсутнє її єдине доктринальне поняття. Тому необхідно ще раз звернутися до її поняття та визначитись із його розумінням, оскільки в різних нормативних актах воно розкривається по-різному, що призводить до правової невизначеності.

Так, в теорії цивільного права можна виділити дві основні точки зору. Це послуга як дія (діяльність) [1, с.241; 2, с.108; 3, с. 38] та послуга як благо [4, с. 65; 5].

Представники першої точки зору стверджують, що даний об'єкт представляє собою дію або діяльність (далі за текстом – дія), вчинену на замовлення, яка не має уречевленого результату та невіддільна від послугонадавача. Такі дії, якщо вони «доцільні» та спрямовані на задоволення потреб замовника, є цінністю [3, с. 40], тобто мають корисні властивості, містять у собі корисний ефект. Разом з тим, не зважаючи на поширеність даної позиції, більш детальний аналіз вказує на її вразливість та внутрішню неузгодженість.

По-перше, якщо послуга – це дія, то не зовсім зрозуміло про яку невіддільність іде мова, адже очевидно, що дії завжди невіддільні від особи, яка їх вчиняє. Те ж що створюється в результаті такої діяльності (результат, створений продукт, «корисний ефект») представники даної точки зору до самої послуги не відносять. Але тоді виходить, що дії в правовідносинах вчиняються заради самих дій, без їх спрямування на створення (виникнення) корисного ефекту, навіть потенційного.

По-друге, якщо загально визнано, що послуга споживається під час її надання, а послуга – це дія, то не зовсім зрозуміло як одна особа може споживати дію іншої особи, адже вона невіддільна від послугонадавача. Більше того, потребує пояснення і можливість надати за договором однією особою іншій свої дії. Я можна надати комусь свої дії? Адже послуга надається, тобто дії мають не вчинятися, а надаватися.

По-третє, послуга є об'єктом зобов'язань, а відповідно до ч. 1 ст. 509 ЦК України, зобов'язання – це правовідношення, в якому боржник зобов'язаний вчинити на користь кредитора певну дію. Причому, така дія (обов'язок вчинити дії), як елемент змісту зобов'язальних правовідносин, має бути спрямована саме на об'єкти цивільних прав, а не сама на себе. Підтвердження цьому знаходимо в змісті наведеної норми, аналіз якої дозволяє розуміти вираз «вчинити... певну дію», як: передати майно, тобто передати об'єкт цивільних прав; виконати роботу, у сенсі створення уречевленого об'єкту цивільних прав; надати послугу, тобто надати об'єкт цивільних прав; сплатити гроші, тобто «сплатити» об'єкт цивільних прав тощо.

Таким чином, якщо зобов'язання – це правовідношення, в якому боржник зобов'язаний вчинити певну дію, спрямовану на об'єкт цивільних прав, а послуга, як об'єкт – це дія, то визначення зобов'язання з надання послуг мало б виглядати наступним чином: це правовідносини, в якому боржник зобов'язаний вчинити певну дію, спрямовану на свою ж дію. Очевидно, що подібне визначення було б алогічним оскільки вказувало б на дію, яка має бути спрямована сама на себе.

Більше того, розглядаючи послугу як дію, необхідно відмовитися від класичного, науково усталеного розуміння структури цивільних правовідносин, що складається з трьох елементів (об'єкт, зміст, суб'єкти). Адаже, якщо дію послугодавця (відповідно до предмету нашого дослідження, - перевізника) розглядати об'єктом, то зникає такий елемент, як зміст (обов'язок вчинити певну дію та, відповідно, кореспондуюче йому право). Якщо ж вона все ж таки становить елемент змісту правовідносин, то тоді буде відсутнім об'єкт, оскільки одна й та ж дія не може одночасно слугувати і об'єктом, і елементом змісту одного й того правовідношення. А безоб'єктних та беззмістовних правовідносин, як відомо, не існує.

Вбачається, що більш обгрунтованою виглядає друга, з наведених вище, точка зору.

По-перше, така позиція повністю узгоджується зі ст. 177 ЦК України, в якій під об'єктом цивільних прав розуміється благо [6, с. 80-84]. А раз послуга – це об'єкт, то і вона є благом, тобто, представляє собою об'єктивну реальність, яка завдяки своїм корисним властивостям здатна задовольняти потреби послугоотримувача та доступна йому.

По-друге, при дотриманні позиції щодо послуги як блага, залишається незмінним класичне та науково усталене уявлення про структуру цивільних правовідносин. Адаже тоді маємо зобов'язання, в якому є: суб'єкти – послугодавець та послугоотримувач (за договором перевезення пасажирів перевізник та пасажир); обов'язок вчинити певні дії («надати»), та кореспондуюче йому право вимоги, тобто зміст; об'єкт (благо), на який мають спрямовуватися дії боржника (транспортна послуга, яка надається).

І саме завдяки такому підходу об'єкт цивільних прав (послуга), як і кожен інший елемент правовідносин (зміст, суб'єктний склад), набуває відокремлену від інших елементів функціональну самостійність, та зовнішній характер, по відношенню до інших елементів. Зокрема, послуга (відповідно, транспортна послуга), як благо – це те, що надається, на що мають спрямовуватися певні дії. Тому такі дії не можуть бути віднесені до об'єктів, оскільки вони мають спрямовуватися на щось зовнішнє стосовно самих себе. Це прямо передбачено ч. 1 ст. 509 ЦК України, у якій зазначається, що «... одна сторона (боржник) зобов'язана...» не просто вчинити дію, а «надати послугу». Тобто, має бути не сама дія (не тільки дія заради дії), а те, що боржник надає кредиторю. Відповідна норма міститься і в ч. 1 ст. 901 ЦК України, де зазначено: «За договором про надання послуг одна сторона (виконавець) зобов'язується... надати послугу...», а ч. 1 ст. 910 ЦК України: «За договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення...». Як можна помітити, в наведених нормах йдеться про те, що виконавець, зокрема, перевізник, має надати щось чи зробити. Це «щось» і є об'єктом цивільних прав (послугою).

У свою чергу, обов'язок вчинити певні дії, які ч. 1 ст. 509 та ч. 1 ст. 901 ЦК України позначені словом «надати», представляє собою елемент змісту зобов'язання (правовідносин) та вказує на його функціональну самостійність, по відношенню до того, що має бути наданим (по відношенню до об'єкта). Фактичні ж дії (надання), вчинені в межах суб'єктивних обов'язків – це не що інше,

як виконання обов'язків, процес перетворення поведінки з юридично необхідної на фактичну [7, с. 18-20]. Тобто, вчинення дій (надання) – це те, завдяки чому кредитор отримує (може отримати) доступ до такого блага, як послуга, для того щоб мати можливість її споживати та задовольняти свою потребу.

Наведене свідчить, що послуга та обов'язок її надати, як і дії з його виконання (надання), носять зовнішній стосовно один одного характер. Незважаючи на те, що послуга, як зазначається в юридичній літературі, є невіддільною від послугодавця, а її надання відбувається безпосередніми діями останнього, вбачається, що не має потреби додатково пояснювати зовнішній характер цього об'єкта відносно особи, яка його надає та особи, яка його споживає (у нашому випадку пасажира). Зовнішній характер об'єкта узгоджується й із його філософським розумінням, відповідно до якого трактування об'єкта надається у протиставленні суб'єкту.

Таким чином, саме як благо, послуга і транспортна послуга, зокрема, здатна розглядатися елементом структури цивільних правовідносин, яка традиційно вважається триланковою. Г.В. Самойленко обгрунтував, що особливістю транспортної послуги з перевезення пасажирів є те, що вона, як послуга, що надається перевізником, за його значних фінансових затрат (вартості транспортної засоби та витрат на його експлуатацію та обслуговування), має немайновий характер, оскільки задовольняє особисту немайнову потребу пасажирів у переміщенні. З цього ним зроблений висновок про немайнову природу такого «блага» [8, с. 75].

Як благо послуга набуває відокремлену від інших елементів функціональну самостійність, та зовнішній характер, по відношенню до інших елементів. А з урахуванням того, що в зобов'язаннях з надання послуг інші дії, відмінні від надання послуг, відсутні, то вони (дії, які вчиняються або мають вчинятися боржником в межах свого обов'язку) не можуть бути віднесені до об'єктів цих правовідносин.

Зроблений висновок дозволяє співвіднести поняття блага та транспортної послуги, як загальну категорію та особливу і поширювати ознаки першої на другу. Причому, такі ознаки не тільки логічно розкривають сутність послуги як загальної категорії та її виду транспортної послуги, а й, на відміну від їх застосування до дії, як послуги, роблять їх зрозумілими та внутрішньо узгодженими.

Так наприклад, послуга, як і будь-яке благо, має представляти собою об'єктивну дійсність, наділену корисними властивостями. При цьому користь розуміється як полегшення, допомога, підтримка, поліпшення, вигода, благополуччя. Очевидно, що послуга наділена такими властивостями і це ніким не ставиться під сумнів. Завдяки своїм корисностям вона здатна задовольняти потреби учасників цивільних відносин. Наприклад, послугоотримувач. Саме тому щодо такого блага й виникають зобов'язання.

Як і будь-який об'єкт, послуга повинна бути доступна учасникам зобов'язань з надання послуг. І такою ознакою також наділена послуга. Адаже завдяки їй замовник може споживати дане благо та як наслідок, задовольняти свою потребу. Саме ця обставина дозволяє критично поставитися до можливості споживання транспортної послуги особами з інвалідністю. Об'єктивно, що вони перебувають у нерівному положенні у порівнянні з людьми (пасажирів), які не мають вад, притаманних особам з інвалідністю. Принцип рівності, закріплений в ст. 1 ЦК України дозволяє екстраполювати його як вимогу щодо рівності людей у доступності зазначеної транспортної послуги як блага, у рівності доступності його споживання. Тож відкритим наразі є питання не скільки рівності прав учасників цивільних, і транспортних та споживчих відносин, зокрема, скільки їхніх рівних можливостей, які не обмежуються дискримінаційними чи бар'єрними (як відсутності рівної

доступності) факторами. Зазначене дає підстави для висновку щодо необхідності запровадження різного режиму такого блага (транспортної послуги) з урахуванням індивідуальних особливостей людей (пасажирів) (мається на увазі наявність особливих потреб осіб з інвалідністю). Загальна кауза такого диференційованого підходу різних правових режимів має бути орієнтована на формування чи створення безбар'єрних умов рівного користування транспортною послугою як благом для задоволення своїх прав на вільний вибір місця проживання та свободи пересування.

Зважаючи на те, що всі об'єкти цивільних прав поділяються на матеріальні та нематеріальні, послуги традиційно відносять до нематеріальних благ. Їх нематеріальність вказує на те, що таке благо не має фізичної субстанції, не належить до предметів матеріального світу, не окреслюється властивостями форми, розміру, кольору, структури. На відміну від матеріальних благ, які сприймаються лише органами людського чуття, відповідно до правил дихотомії, нематеріальні повинні характеризуватися, як такі, що не сприймаються органами людського чуття або сприймаються не органами людського чуття, а значить – свідомістю. Інколи науковці хибно визнають оплатність договорів про надання послуг, зокрема, транспортних послуг (з перевезення пасажирів) як грошовий еквівалент, який визначає об'єкт як майнове благо (майно). Погодимося, що грошова оцінка і «матеріальність» об'єкта як об'єкта матеріального світу, зокрема, речей та майна, не тотожні. Тому такі висновки з точки зору формальної логіки є хибними.

О.Р. Шишка звернув увагу, що в ЦК України щодо категорії «послуга» в контексті вирішення питання віднесення її до «матеріальних» чи «нематеріальних» благ відсутня правова визначеність. Дійсно, а ні в Главах 13-14, які присвячені матеріальним благам, а ні в Главі 15 ЦК України, присвяченій нематеріальним благам, про послуги не згадується, а тлумачення окремих положень ЦК України, зокрема, ст. 177 ЦК України взагалі дає підстави для висновку про матеріальність послуги [9, с. 183], а відтак, і послуги транспортної. Тлумачення дає змогу зробити висновок про те, що послуга є матеріальним благом, оскільки у главі 15 ЦК України, яка має назву «Нематеріальні блага», окремої норми про неї не існує.

Зважаючи на те, що послуга, в тому числі транспортна послуга, споживається в процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності (її надання), то очевидно, що вона відноситься до споживних благ.

Послуги можуть бути охарактеризовані й за допомогою інших ознак, але навіть наведених достатньо щоб сформулювати їх загальне поняття наступним чином: послуга – це нематеріальне благо, яке споживається одночасно з його наданням. Як благо послуга представляє собою об'єктивну дійсність, наділену корисними властивостями.

З огляду на вищенаведене, логічно дійти висновку, що перевезення, як послуга, – це нематеріальне майнове благо, яке споживається одночасно з його наданням. Як благо, перевезення представляє собою об'єктивну дійсність, наділену корисними властивостями, де корисність розуміється полегшенням, допомогою, підтримкою, поліпшенням, вигодою, благополуччям.

Разом з тим, визначення родових ознак перевезення створює необхідність пошуку його видових відмінностей. Тут необхідно повністю погодитись із виказаною в юридичній літературі думкою, що істотною видовою ознакою, яка відрізняє досліджувані послуги від інших є їх цільове спрямування, або мета [10, с. 25], тобто той корисний ефект, який сподівається отримати замовник, зокрема, пасажир від транспортної послуги. В нашому дослідженні таким цільовим спрямуванням надання транспортної послуги з перевезення пасажирів (метою, корисним ефектом) є його переміщення у просторі за допомогою транспортного засобу.

Надання транспортної послуги пасажирів з інвалідністю має відповідати критеріям доступності та інклюзивності, виходячи з індивідуальних потреб та можливостей такого пасажирів. Забезпечення такої доступності має покладатися на перевізників та замовників транспортних послуг, включно органи місцевого самоврядування на основі принципів рівності та безбар'єрності.

**Висновки.** Транспортна послуга з перевезення пасажирів є нематеріальним благом, яке споживається одночасно з його наданням. Як благо, перевезення представляє собою об'єктивну дійсність, наділену корисними властивостями, де корисність розуміється полегшенням, допомогою, підтримкою, поліпшенням, вигодою, благополуччям. Істотною видовою ознакою, яка відрізняє перевезення пасажирів від інших послуг – це їх цільове спрямування (мета, корисний ефект, який сподівається отримати). І таким корисним ефектом є переміщення фізичних осіб у просторі за допомогою транспортних засобів.

Зроблені висновки вказують на необхідність та перспективи подальших наукових досліджень перевезення, як об'єкта цивільних прав. Зокрема, необхідно встановити: види перевезення пасажирів та особливі ознаки кожного з них; здатність такої послуги залучатися до цивільного обороту та ступінь її оборотоздатності [11, с. 129-132; 12]; особливості укладення договорів з перевезення пасажирів; забезпечення виконання обов'язків та захист прав учасників таких договорів.

Особливого значення та актуальності в умовах воєнної агресії проти України та після її припинення набуває необхідність проведення глибинних досліджень щодо забезпечення та захисту прав осіб з інвалідністю за договором перевезення пасажирів.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Федорченко Н. В. Загальні проблеми зобов'язань по наданню послуг. *Держава і право*. 2002. Випуск 17. С. 237–242.
2. Ємел'янчик С. Послуга в цивільному праві. *Підприємництво, господарство і право*. 2005. № 3. С. 105–108.
3. Скрипник В. Л. Послуги як особливий об'єкт цивільних прав. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція*. 2018. № 36. Том 2. С. 38–41.
4. Резнікова В. В. Сутність категорії «послуга»: аналіз існуючих концепцій. *Вісник господарського судочинства*. 2009. № 1. С. 58–68.
5. Гейнц Р. М. Послуга як об'єкт цивільних прав за Цивільним кодексом України. *Актуальні проблеми вдосконалення чинного законодавства України*. 2012. Вип. 30. С. 86–93. URL : [http://nbuv.gov.ua/UJRN/apvchzu\\_2012\\_30\\_12](http://nbuv.gov.ua/UJRN/apvchzu_2012_30_12).
6. Сліпченко С. О. Поняття об'єкта цивільного права за ЦК України. *Право України*. 2007. №12. С. 80–84.
7. Кот О. О. Здійснення та захист суб'єктивних цивільних прав: проблеми теорії та судової практики : моногр. К. : Алетра, 2017. 494 с.
8. Самойленко Г.В. Нормативне закріплення прав пасажирів як складник механізму їх забезпечення. *Приватне та публічне право*. 2019. № 4. С. 75-80.
9. Шишка О.Р. Правова невизначеність послуги як об'єкта цивільних прав. *Право і безпека*. 2021. №2 (81). С.182-187. DOI: <https://doi.org/10.32631/pb.2021.2.5>.
10. Лукасевич-Крутник І. Поняття та правова характеристика договорів із надання транспортних послуг. *Підприємництво, господарство і право*. № 12. 2018. С. 21–26.
11. Сліпченко А.С. Сутність та ознаки цивільного обороту. *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Серія «Право»*. 2017. Вип. 23. С. 129-132.
12. Сліпченко А.С. Поняття об'єктів цивільного обороту. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2022. № 2 (97). С. 81-93. DOI : <https://doi.org/10.32631/v.2022.2.07>.