

ПИТАННЯ ТЕОРІЇ

УДК 347.426.6:351.811.123(477)

Харитонов Євген Олегович,

доктор юридичних наук, професор,
член-кореспондент Національної академії правових наук України,
завідувач кафедри цивільного права
Національного університету «Одеська юридична академія»

Харитонова Олена Іванівна,

доктор юридичних наук, професор,
член-кореспондент Національної академії правових наук України,
завідувач кафедри права інтелектуальної власності та корпоративного права
Національного університету «Одеська юридична академія»

ПРОБЛЕМИ ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ, ЗАВДАНОЇ В РЕЗУЛЬТАТІ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Постановка проблеми. До найбільш поширених випадків виникнення шкоди належить завдання її під час дорожньо-транспортних пригод (ДТП), тобто подій, що сталися під час руху транспортного засобу, внаслідок яких загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки [1]. Кількість їх є досить значною, про що свідчить статистика щодо жертв дорожньо-транспортних подій. Найбільш високі в Європі показники смертності на дорогах у Румунії (98 осіб на мільйон жителів) і Болгарії (96 осіб на мільйон жителів). Найнижчі – у Швеції (25 осіб на мільйон жителів) і Великій Британії (27 осіб на мільйон жителів). Стурбована таким станом речей комісар ЄС із транспорту Віолета Булк навесні цього року анонсувала наміри Європейської комісії встановити більш суворі стандарти безпеки для нових автомобілів (системи екстреного гальмування, контролю смуги тощо) із метою зробити дорожній рух безпечнішим [2].

Зазначена проблема є актуальною й для України, де значною є кількість потерпілих у ДТП та обсяг завданої при цьому шкоди. І хоча, як повідомив перший заступник начальника Департаменту патрульної поліції України Олексій Білошицький, у 2018 році зареєстровано на 12 406 ДТП менше, ніж було зареєстровано попереднього року, але й досі щодня на дорогах країни гине в середньому 9 людей [3].

Однак, оскільки наша країна не належить до лідерів із виробництва автомобілів, оптимальними шляхами вирішення проблеми підвищення

безпеки дорожнього руху є не технічні новації, а ефективне використання організаційних і правових засобів. Якщо, скажімо у ЄС переймаються проблемами оптимізації виклику при ДТП екстрених служб (так, із 31 березня 2018 року відповідно до Закону про запровадження системи eCall задля зниження смертності на дорогах, схваленого Європарламентом у 2015 році, на всіх нових моделях легкових автомобілів і легких фургонів, що виготовлятимуться в ЄС, виробники повинні встановлювати пристрої з виклику екстрених служб – eCall. Завдяки цьому аварійні служби автоматично дізнаватимуться про ДТП, рятувальники матимуть змогу відразу визначати тип і розмір рятувальної операції, швидше прибувати на місце події, що зменшить наслідки травм для постраждалих [4]), то для України актуальним є забезпечення дисципліни учасників дорожнього руху, прав та інтересів потерпілих у ДТП.

В Україні відсутній спеціальний закон, який регулює цивільні відносини, що виникають унаслідок ДТП. Натомість у таких випадках застосовуються норми Цивільного кодексу України (далі – ЦК України), котрі потребують додаткового тлумачення, тим більше, що ними недостатньо чітко скореговані положення законодавчих актів, котрі спеціально регулюють відносини учасників дорожнього руху.

Стан дослідження теми. Попри те, що проблема відшкодування шкоди, завданої в дорожньо-тран-

спортних пригодах, досліджувалася вітчизняними правознавцями (С. Приступа [5], Ю. Лесько [6]), низка її аспектів потребує вивчення й вирішення з урахуванням потреб сьогодення. Це пов'язано з тим, що увагу дослідників привертала переважно проблеми завдання шкоди під час взаємодії транспортних засобів і меншою мірою – питання відшкодування шкоди, якої зазнали володільці транспортних засобів та інші учасники дорожнього руху.

Мета статті. Наведені обставини зумовили визначення мети статті як дослідження актуальних проблем відшкодування шкоди, завданої в результаті дорожньо-транспортних пригод, зі встановленням при цьому загальних засад відшкодування шкоди, завданої під час використання транспортних засобів (автомобілів), а також особливостей відшкодування шкоди, завданої під час використання автомобілів.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. *Загальні засади відшкодування шкоди, завданої під час використання автомобілів (транспортних засобів).* Традиційно вважається, що транспортні засоби (зокрема автомобілі) за своєю сутністю є джерелом підвищеної небезпеки. Такий підхід нібито випливає з положень частини першої статті 1187 ЦК України, яка передбачає, що джерелом підвищеної небезпеки є діяльність, пов'язана з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів, механізмів та обладнання, використанням, зберіганням хімічних, радіоактивних, вибухо- і вогнебезпечних та інших речовин, утриманням диких звірів, службових собак і собак бійцівських порід тощо, яка створює підвищену небезпеку для особи, що цю діяльність здійснює, та інших осіб.

Однак варто зауважити, що частина 1 статті 1187 ЦК України містить перелік не об'єктів, які становлять підвищену небезпеку, а видів діяльності, пов'язаних із використанням, зберіганням або утриманням певних об'єктів. При цьому не обов'язково має бути наявність усіх названих видів діяльності у сукупності. Скажімо, джерелом підвищеної небезпеки може бути діяльність, пов'язана з використанням транспортного засобу (велосипеда, самоката), але його зберігання такої небезпеки не створює.

Оскільки безпосередньо в законі вказівка на те, які саме види діяльності, стосовно яких саме об'єктів і у яких саме випадках становлять підвищену небезпеку, відсутня, важливого значення набуває визначення ознак такого джерела. Зокрема, їх урахування дає можливість визначати,

у яких випадках діяльність, пов'язана з автомобілями, може вважатися джерелом підвищеної небезпеки.

На підставі аналізу п. 4 Постанови Пленуму Верховного Суду України № 6 від 27 березня 1992 року «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» можна визначити ознаки джерела підвищеної небезпеки. Ними є наявність шкідливих/небезпечних властивостей об'єктів, що використовуються; неможливість повного контролю за такими об'єктами з боку людини; велика ймовірність завдання шкоди в процесі використання таких об'єктів.

Іноді віднесення діяльності до джерела підвищеної небезпеки може бути зумовлене не тільки якісними, але й кількісними критеріями. Наприклад, категорія «транспортний засіб», згідно з п. 1.10 Правил дорожнього руху, розуміється широко – як кожний пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також установлений на ньому спеціального обладнання чи механізмів. Натомість використання транспортних засобів із двигунами малої потужності може бути не пов'язане з підвищеною небезпекою.

Отже маємо враховувати, що не кожне використання транспортного засобу є джерелом підвищеної небезпеки. Так, Ю. Лесько пропонує розрізняти транспортні засоби – джерела підвищеної небезпеки; звичайні транспортні засоби. На його думку, до транспортних засобів – джерел підвищеної небезпеки належать пристрої, що рухаються за допомогою енергії, яка виробляється за допомогою встановленого на них механічного двигуна з робочим об'ємом понад 50 куб. см або мають інше джерело надходження енергії (електродвигун понад 3 кВт), підлягають державній реєстрації й обліку у відповідних державних установах; керування ними здійснюється за наявності спеціального дозволу [6, с. 7].

Звідси випливає висновок, що транспортні засоби слід поділяти на ті, використання яких становить підвищену небезпеку, і ті, що підвищену небезпеку не становлять.

Правовим наслідком такого висновку є теза, що володільці транспортних засобів – джерел підвищеної небезпеки відшкодовують завдану шкоду на засадах статті 1187 ЦК України, тоді як володільці транспортних засобів, що не є джерелом підвищеної небезпеки, відповідають за завдання шкоди на загальних засадах (стаття 1166 ЦК України «Загальні підстави відповідальності за завдану майнову шкоду»).

відносини цивільно-правовим договором. При цьому водій ще був зареєстрований як ФОП для мінімізації оподаткування.

Якщо штатний водій підприємства потрапляє в ДТП і завдає шкоду третій особі, вважається, що такий водій виконує свої трудові обов'язки, і таку шкоду має відшкодувати підприємство. Водій згідно з трудовим законодавством відповідає перед підприємством лише середньомісячним заробітком, незважаючи на те, що заподіяна ним шкода може бути істотно більшою.

У цій справі водій не є працівником у розумінні КЗППУ та не може заподіяти шкоду третій особі під час виконання своїх трудових обов'язків як працівник. Тому він несе цивільну відповідальність у повному обсязі й не може перекласти цю відповідальність на підприємство.

Ураховуючи ці обставини, колегія суддів судової палати в цивільних справах Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ України ухвалила таке: касаційну скаргу приватного акціонерного товариства «Страхова компанія «Брокбізнес» задовольнити частково. Рішення Костопільського районного суду Рівненської області від 25 червня 2015 року й ухвалу апеляційного суду Рівненської області від 31 серпня 2015 року скасувати, справу передати на новий розгляд до суду першої інстанції [8].

Друга особливість засад відшкодування шкоди, завданої автомобілем, полягає у визначенні умов відшкодування.

Згідно з частиною 5 статті 1187 ЦК України особа, котра здійснює діяльність, що є джерелом підвищеної небезпеки, відповідає за завдану шкоду, якщо не доведе, що шкоду було завдано внаслідок непереборної сили чи умислу потерпілого. Таким чином, власник (володілець) автомобіля відшкодовує шкоду, завдану під час використання автомобіля, незалежно від вини (як своєї, так і особи, котра безпосередньо завдала шкоди).

Названі вимоги щодо врахування цих умов відповідальності послідовно враховуються судами, про що свідчить приклад, наведений нижче.

В інтересах неповнолітнього був заявлений позов про стягнення матеріальної та моральної шкоди. Обґрунтовувався позов тим, що відповідач, керуючи автомобілем, допустив наїзд на пішохода – батька позивача, і той унаслідок отриманої травми помер на місці ДТП. Неповнолітній утратив годувальника. Винуватець ДТП заперечував проти позову, зокрема, тим, що слідчим було винесено постанову про закриття кримінального провадження за частиною 2 статті 286 Кримі-

нального кодексу України «у зв'язку з відсутністю в його діях порушень ПДД, що спричинило смерть потерпілого». Проте суд першої інстанції задовольнив позов і стягнув підтверджену матеріальну шкоду (витрати на поховання потерпілого) і заявлену моральну шкоду за вирахуванням суми моральної шкоди (12 мін. зарплат), яку за законом повинен відшкодувати страхувальник.

При цьому Тернопільський міськрайонний суд Тернопільської області рішенням від 2 травня 2015 року та Вищий спеціалізований суд України, який ухвалою від 30 травня 2016 року залишив згадане рішення без змін, виходили з положень частини 5 статті 1187 ЦК України, згідно з якими особа, яка здійснює діяльність, що є джерелом підвищеної небезпеки, відповідає за завдану шкоду, якщо вона не доведе, що шкоду було завдано внаслідок непереборної сили чи умислу потерпілого.

Відсутність обвинувального вироку чи наявність постанови слідчого про відмову в порушенні кримінальної справи за статтею 286 Кримінального кодексу України *НЕ звільняє* відповідача від обов'язку доказування своєї невинуватості. Таким чином, закон містить указівку на перерозподіл доказування та зобов'язує саме відповідача довести, що шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки, було спричинено внаслідок непереборної сили чи умислу потерпілого, тобто не з вини відповідача. Разом із тим шкода, завдана джерелом підвищеної небезпеки, завжди є неправомірною та передбачає безвинну відповідальність власника такого джерела. Незалежно від вини фізичної особи відшкодовується й моральна шкода, якщо наявне ушкодження здоров'я внаслідок дії джерела підвищеної небезпеки (частина 2 статті 1167 ЦК України) [9].

Володілець автомобіля може бути звільнений судом від обов'язку відшкодування, якщо шкода була завдана внаслідок дії непереборної сили, під якою слід розуміти, зокрема, надзвичайні чи невідворотні за цих умов події (пункт 1 частини 1 статті 263 ЦК України), тобто ті, що мають зовнішній характер [10]. Для цього володілець має довести таке: 1) наявність обставини непереборної сили; 2) її надзвичайний характер; 3) неможливість попередити її за тих умов; 4) причинний зв'язок між обставинами непереборної сили й завданою шкодою. У підсумку ризик невідшкодування шкоди покладається на самого потерпілого.

Крім того, відповідно до статті 1193 ЦК України не відшкодовується шкода, якщо її було завдано внаслідок умислу потерпілого. Наявність такої умислу в потерпілого встановлює суд.

Цивільне законодавство не містить визначення поняття умислу, але доктрина й судова практика виходять із того, що умисел – це таке неправильне ставлення особи до її неправомірних дій, коли вона усвідомлювала їх протиправність, передбачала настання шкідливих наслідків і прагнула їхнього настання. Як роз'яснив Вищий спеціалізований суд України, під умислом потерпілого слід розуміти, зокрема, таку його протиправну поведінку, коли потерпілий не лише передбачає, але й бажає чи свідомо допускає настання шкідливого результату (наприклад, суїцид) [7].

Зауважимо, що в разі завдання шкоди під час використання автомобіля має значення як умисел, так і груба необережність потерпілого. Але якщо умисел потерпілого згідно з частиною 1 статті 1193 ЦК України є підставою для звільнення власника автомобіля від обов'язку відшкодування шкоди, то груба необережність потерпілого може бути лише підставою для зменшення розміру відшкодування (частина 2 статті 1193 ЦК України).

Оскільки поняття грубої необережності цивільне законодавство не містить, виникає необхідність розмежування простої та грубої необережності.

Цивілістична доктрина й судова практика в цьому питанні керуються такими міркуваннями: якщо людина не дотримується високих вимог, пред'явлених до особи, яка здійснює певний вид діяльності, то вона допускає просту необережність; у тих випадках, коли особа не дотримується навіть мінімальних вимог уважності й обережності, зрозумілих кожному, вона допускає грубу необережність [10, с. 97]. У таких випадках очевидним є оціночний характер визначення наявності грубої чи простої необережності. Істотне значення має суб'єктивний фактор: те, що в одному випадку визнається грубою необережністю, в іншому може вважатися необережністю простою. Стабільна судова практика із цього питання не склалася, унаслідок чого суттєвого значення набуває розсуд судді, який може врахувати перебування потерпілого в нетверезому стані, нехтування правилами безпеки руху тощо.

Згадана норма ЦК України передбачає два випадки, коли може мати місце груба необережність потерпілого: 1) наявність грубої необережності потерпілого за відсутності вини особи, яка завдала шкоди; 2) наявність як грубої необережності потерпілого, так і вини особи, котра завдала шкоди. В останньому випадку розмір відшкодування зменшується залежно від ступеня вини

(грубої необережності як потерпілого, так і особи, яка завдала шкоди).

Винятки із цього правила можуть бути встановлені законом.

Так, вина потерпілого не враховується під час вирішення питання про відшкодування додаткових витрат, передбачених частиною 1 статті 1195 ЦК України «Відшкодування шкоди, завданої каліцтвом або іншим ушкодженням здоров'я» (ця норма передбачає, що під час завдання фізичній особі шкоди каліцтвом або іншим ушкодженням здоров'я потерпілому має бути відшкодований заробіток (дохід), утрачений ним унаслідок втрати чи зменшення професійної чи загальної працездатності, а також відшкодовані додаткові витрати, викликані необхідністю посиленого харчування, санаторно-курортного лікування, придбання ліків, протезування, стороннього догляду тощо); відшкодування шкоди, завданої смертю годувальника (частина 3 статті 1193 ЦК України); у разі відшкодування витрат на поховання (частина 3 статті 1193 ЦК України).

Крім названих випадків, відповідно до положень частини 4 статті 1193 ЦК України суд може зменшити розмір відшкодування шкоди, завданої фізичною особою, залежно від її матеріального становища, крім випадків, коли шкоду завдано вчиненням злочину. Для застосування цієї норми необхідні такі умови: 1) відповідачем є фізична особа; 2) відшкодування шкоди в повному розмірі неможливе через відсутність у відповідача коштів, або воно поставить відповідача в скрутне матеріальне становище; 3) завдання шкоди не кваліфіковане як злочин.

Особливості відшкодування шкоди, завданої під час зіткнення автомобілів.

При цьому необхідно розрізняти дві правові ситуації: 1) завдання шкоди самим володільцем автомобілів; 2) завдання внаслідок взаємодії автомобілів шкоди іншим особам.

У разі завдання шкоди внаслідок взаємодії автомобілів їхнім володільцям питання про відшкодування вирішується на загальних засадах (тобто з урахуванням вини учасників цих відносин). Зокрема, відповідно до правил частини 1 статті 1188 ЦК України можливі три варіанти розподілу обов'язків відшкодування шкоди: 1) якщо шкоду завдано одній особі з вини іншої особи, то вона відшкодовується винною особою; 2) за наявності вини лише особи, якій завдано шкоди, вона їй не відшкодовується; 3) за наявності вини всіх осіб, діяльністю яких була завдана шкода, розмір відшкодування визначається у відповідній частині

залежно від обставин, що мають істотне значення (пункт 3 Постанови Пленуму Верховного Суду України № 6 від 27 березня 1992 року). Суд має визначати ступінь вини осіб, які завдали шкоди, у процентному відношенні, урахувавши всі обставини, пов'язані із завданням шкоди, зокрема форму вини щодо порушення Правил дорожнього руху [1].

На практиці часто йдеться про «обопільну вину», хоча такий термін законодавством не передбачається. Цей вираз є розмовним і вживається в побуті щодо ситуації, коли два учасники дорожнього руху винні у вчиненні однієї дорожньо-транспортної пригоди.

Таку ситуацію можна проілюструвати прикладом. 21.11.2008 року о 22-50 водій тролейбуса «П143-Т» № 526 по вул. Мельникова у м. Києві перед зміною напрямку руху не переконався, що це буде безпечним для інших учасників руху, і не дав дорогу автомобілю «Шевроле». Відбулося зіткнення, унаслідок якого транспортні засоби отримали пошкодження. Також мала місце вина водія автомобіля «Шевроле», котрий не обрав безпечну швидкість і виїхав на смугу зустрічного руху, перетнувши подвійну суцільну лінію дорожньої розмітки, унаслідок чого зіткнувся з тролейбусом «П143-Т» № 526 (справа № 3-52494\08).

У цьому разі оформлення обопільної вини відбувається за аналогією зі звичайною ДТП. Різниця тільки в тому, що на усіх водіїв складається протокол про адміністративне правопорушення, і в усіх водіїв тимчасово вилучається посвідчення водія до набрання законної сили постановою у справі про адміністративне правопорушення. Як правило, суд розглядає питання про притягнення до адміністративної відповідальності учасників ДТП окремо, позаяк йому передаються дві адміністративних справи. Якщо жоден з учасників не оспорує свою вину, приймаються дві постанови про притягнення до адміністративної відповідальності по одній ДТП.

Такий порядок вирішення справ названої категорії критикують за тривалість процедури, зумовленої тим, що учасникам ДТП потрібно пройти додатковий судовий розгляд справи для визначення ступеня вини. В умовах завантаженості судової системи це потребує багато часу. Тому практики пропонують судовий порядок визначення ступеня вини сторін ДТП замінити вчиненням стандартних дій [11].

Певний резон у таких пропозиціях є. Однак спрощення процедури встановлення ступеня вини може потягти за собою порушення прав

учасників ДТП. Слід зазначити також, що судова практика займає іншу позицію із цього питання. Так, в узагальненні судової практики розгляду спорів про компенсацію шкоди, завданої внаслідок ДТП, зробленому в Чернівецькому районному суді Вінницької області, наголошується, що саме суд визначає ступінь вини осіб, які завдали шкоди, у процентному відношенні та враховує всі обставини, пов'язані із завданням шкоди [12]. Тому це питання, на нашу думку, потребує додаткового вивчення на базі ґрунтового статистичного аналізу.

У разі завдання шкоди внаслідок взаємодії автомобілів іншим особам згідно з положенням частини 2 статті 1188 ЦК України особи, що спільно завдали шкоди, зобов'язані її відшкодувати незалежно від їхньої вини. Володільці автомобілів, які спільно завдали шкоди, несуть солідарну відповідальність незалежно від своєї вини (стаття 1190 ЦК України). Підставами для звільнення володільців автомобілів від обов'язку відшкодувати шкоду іншим особам є дія непереборної сили чи умисел потерпілого (стаття 1187 ЦК України). Також ураховується груба необережність потерпілого та матеріальне становище фізичної особи, якій належить автомобіль (стаття 1193 ЦК України).

Розглядаючи питання відшкодування шкоди, завданої при ДТП, слід звернути увагу на те, що згадані вище норми ЦК України визначають засади відповідальності (обов'язку відшкодування шкоди) володільця джерела підвищеної небезпеки. Однак при цьому залишається поза увагою, по-перше, та обставина, що учасниками ДТП можуть бути не лише володільці автомобілів, і, по-друге, що при ДТП шкода може бути завдана власне автомобілю (і не обов'язково іншим автомобілем чи транспортним засобом).

Зокрема, згідно зі статтею 14 Закону «Про дорожній рух» [13], учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів. До учасників дорожнього руху належать водії та пасажери транспортних засобів, пішоходи, велосипедисти, погоничі тварин. Звідси випливає, що учасниками ДТП (зокрема особою, діями якої завдана шкода) може бути будь-хто з наведеного переліку. Оскільки частина з них (фактично всі, крім водіїв) не здійснює діяльність, яка становить підвищену небезпеку для оточуючих, то їх відповідальність за завдану майнову шкоду настає на загальних засадах, установлених статтею 1166

ЦК України. При цьому якщо водій, винний у ДТП, не є володільцем автомобіля, завдану ним шкоду відповідно до статті 1187 ЦК України відшкодовує володільця автомобіля, який потім набуває права зворотної вимоги (регресу) до водія (стаття 1191 ЦК України). У цьому разі водій відповідає перед володільцем автомобіля на загальних засадах.

Відповідно до цих засад майнова шкода, завдана особистим немайновим правам, майну фізичної або юридичної особи, відшкодовується в повному обсязі особою, яка її завдала, якщо вона не доведе, що шкоди завдано не з її вини.

Шкода, завдана правомірними діями, відшкодовується у випадках, установлених цим Кодексом та іншим законом. До таких випадків, зокрема, належить відшкодування шкоди, завданої у стані крайньої необхідності (стаття 1171 ЦК України).

Згідно з частиною 1 статті 1171 ЦК України, шкода, завдана особі у зв'язку з учиненням дій, спрямованих на усунення небезпеки, що загрожувала цивільним правам чи інтересам іншої фізичної або юридичної особи, якщо цю небезпеку за тих умов не можна було усунути іншими засобами (крайня необхідність), відшкодовується особою, яка її завдала.

Проте, ураховуючи обставини справи, суд може обрати інше рішення. Як впливає з положень частини 2 статті 1171 ЦК України, суд має право:

1) покласти обов'язок відшкодування шкоди на особу, в інтересах якої діяла особа, яка завдала шкоди у стані крайньої необхідності;

2) зобов'язати особу, в інтересах якої вчинялися дії, і особу, яка завдала шкоди у стані крайньої необхідності, відшкодувати шкоду в певній частці;

3) звільнити частково від відшкодування шкоди особу, яка її завдала, і особу, в інтересах якої вчинялися дії в стані крайньої необхідності (тобто залишити частково шкоду на потерпілому);

4) звільнити повністю від відшкодування шкоди особу, яка її завдала, і особу, в інтересах якої вчинялися дії в стані крайньої необхідності (тобто повністю перекласти негативні наслідки завдання шкоди на потерпілого).

Порівнюючи положення статті 1171 ЦК України та статті 1187 ЦК України, слід звернути увагу на те, що одним із варіантів рішення суду згідно зі статтею 1171 ЦК України може бути звільнення від обов'язку відшкодування шкоди особи, яка завдала її в стані крайньої необхідності, і особи, в інтересах якої вчинялися дії в стані крайньої необхідності, тоді як стаття 1187 ЦК України пе-

редбачає звільнення володільця автомобіля від обов'язку відшкодування шкоди лише в разі наявності непереборної сили. На нашу думку, це означає, що дії у стані крайньої необхідності звільняють від обов'язку відшкодування шкоди водія, але не володільця автомобіля.

Як зазначалося вище, при ДТП шкода не обов'язково має бути завдана джерелом підвищеної небезпеки (транспортним засобом або автомобілем). Натомість сам власник автомобіля може понести збитки від завдання шкоди автомобілю іншими об'єктами. Зокрема, така ситуація виникає під час завдання шкоди при ДТП внаслідок неналежної якості дорожнього покриття.

Засади вирішення цього питання визначені у статті 9 Закону України «Про дорожній рух», що визначає компетенцію власників автомобільних доріг, вулиць тощо чи уповноважених ними органів у сфері дорожнього руху, установлюючи їхні обов'язки розробляти програми та здійснювати заходи щодо розвитку, удосконалення, ремонту й утримання в безпечному для дорожнього руху стані доріг, вулиць та ін. У разі невиконання цих обов'язків названі особи та їхні органи повинні компенсувати витрати власникам транспортних засобів, якщо дорожньо-транспортні пригоди сталися з причин незадовільного експлуатаційного утримання автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, за рішеннями судових органів.

Хоча наведене положення Закону існує досить давно, але тільки останнім часом почала формуватися достатньо стабільна судова практика із цього питання.

31 травня 2018 року Верховний суд у ході розгляду справи № 373/1281/16-ц, у якій власник Renault Lodgy вимагав компенсацію 38,4 тис. грн. від Переяслав-Хмельницької міської ради, прийняв рішення, котрим обов'язок відшкодування збитку, завданого транспортному засобу, поклав на структуру, на балансі якої знаходиться розбита дорога. Значення цього рішення, на думку практикуючих юристів, полягає в тому, що ним підтверджена чітка позиція судів, згідно з якою відповідальність несе не «Укравтодор», не якась інша обслуговуюча компанія, а фактичний власник. Він повинен підтримувати дорогу в адекватному стані й платити, якщо не робить цього.

Але звертається увага й на те, що, попри існування аналогічних судових рішень у минулому, їхнє виконання може гальмуватися відсутністю коштів на це в регіональній структурі, яка відповідає за стан дороги. У бюджеті міста чи області може не бути статті витрат «на судові

виплати», і тоді місцеві керівники не можуть дозволити виплату, оскільки матиме місце «нецільове використання коштів». Їхній дозвіл може бути кваліфікований як посадовий злочин, що лякає чиновників [14].

Отже, констатуємо позитивне значення наявності такої норми та позиції Верховного суду, слід зазначити, що багато пов'язаних із цим питань залишаються проблемними. Це стосується й ситуації з визначенням суб'єкта, зобов'язаного відшкодувати таку шкоду, і визначення умов відшкодування, і питання, хто має право на відшкодування, та ін. Так, якщо у статті 9 Закону України «Про дорожній рух» ідеться про «компенсацію витрат власникам», то у його статті 16 зазначається, що «водій має право <...> на відшкодування збитків, завданих унаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху». Відповідно до п. 2.12 «в» Правил дорожнього руху право на відшкодування збитків, завданих унаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних

переїздів вимогам безпеки дорожнього руху, має *власник транспортного засобу* (хоча цей пункт міститься в розділі 2 Правил, який називається «Обов'язки і права водіїв механічних транспортних засобів»). Очевидно, ці питання ще чекають роз'яснення Верховним судом.

Одним із актуальних питань відшкодування шкоди, завданої під час ДТП, є взаємини між потерпілим, особою, що завдала шкоди, і страховальником. Однак це тема для самостійного дослідження, якій має бути присвячена окрема стаття.

Висновки з дослідження та перспективи подальших розвідок у цьому напрямі. Проведене дослідження дає підстави для висновку, що особливості відшкодування шкоди, завданої в дорожньо-транспортних пригодах, визначаються тим, що діяльність, пов'язана з використанням автомобілів, є джерелом підвищеної небезпеки. У цьому полягають особливості визначення суб'єктів відшкодування, умов виникнення відповідних зобов'язань і підстави звільнення від відповідальності.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. Редакція від 18.07.2018. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п#n16>.
2. У ЄС посилюють стандарти безпеки авто. Закон і Бізнес. 2018. URL: https://zib.com.ua/ua/132576-v_es_posilyuyut_standarti_bezpeki_avto.html.
3. Смертність на дорогах України у 2018-му стала найнижчою за останні 12 років. Високий замок. 2019. URL: <https://wz.lviv.ua/article/383532-smertnist-na-dorohakh-ukrainy-u-2018-mu-stala-nainyzhchoiu-za-ostanni-12-rokiv>.
4. У ЄС автомобілі самі викликають екстрені служби в разі ДТП. Закон і Бізнес. 2018. URL: https://zib.com.ua/ua/132376-u_es_avtomobili_sami_viklikatimut_ekstreni_sluzhbi_v_razi_dt.html.
5. Приступа С. Возмещение вреда, причиненного в результате столкновения автотранспортных средств: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харьков, 1985. 20 с.
6. Лесько Ю. Відшкодування шкоди, завданої внаслідок взаємодії транспортних засобів: автореф. ... дис. канд. юрид. наук. Харків, 2017. 20 с.
7. «Про деякі питання застосування судами законодавства при вирішенні спорів про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки»: Постанова Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ від 01.03.2013 р. № 4. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/VRR00103.html.
8. Водій, який працює за цивільно-правовим договором, а не за трудовим договором, не може де-юре завдати шкоду третій особі під час виконання трудових обов'язків і далі перекласти її відшкодування на роботодавця (ВССУ від 2 грудня 2015 р.). Веб-ресурс «Протокол». 2016. URL: https://protocol.ua/ua/pid_chas_vikonannya_trudovih_obov_yazkiv_i_dali_pereklasti_ii_vidshkoduvannya_na_robotodavtsya/.
9. Умови відповідальності за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки (ВССУ від 30 травня 2016 р. у справі №607/18544/14-ц). Веб-ресурс «Протокол». 2016. URL: https://protocol.ua/ua/za_shkodu_zavdanu_dgerelom_pidvishchenoi_nebezpeki/.
10. Резніченко С., Церковна О. Підстави звільнення від цивільно-правової відповідальності за завдання шкоди: теорія і практика: монографія. Одеса: ОДУВС, 2009. 188 с.
11. Порядок відшкодування шкоди та виплати страхового відшкодування при обопільній вині учасників ДТП. URL: <http://insur-law.com.ua/wp-content/uploads/2012/04/Порядок-відшкодування-шкоди-та-виплати-страхового-відшкодування-при-обопільній-вині-учасників-ДТП.pdf>.
12. Кушнір Б. Якщо при зіткненні постраждав пасажир або пішохід, обов'язок компенсувати шкоду покладається на всіх володільців авто солідарно. Закон і Бізнес. 2019. URL: https://zib.com.ua/ua/113922-yak_kompensuetsya_shkoda_zavdana_vnaslidok_dtp.html.
13. Закон України «Про дорожній рух» від 28.01.1993 р. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 1993. № 31, ст. 338. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.
14. Полонка авто через стан дороги: Верховний суд прийняв історичне рішення. MMR – Motor Media Review – українськомовний автомобільний портал. 2018. URL: <http://mnr.net.ua/autoworld/news/70091>.

Харитонов Євген Олегович, Харитонова Олена Іванівна

ПРОБЛЕМИ ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ, ЗАВДАНОЇ В РЕЗУЛЬТАТІ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

У статті розглядаються питання відшкодування шкоди, завданої в результаті дорожньо-транспортних пригод, зі встановленням при цьому загальних засад відшкодування шкоди, завданої під час використання транспортних засобів (автомобілів), а також особливостей відшкодування шкоди, завданої під час використання автомобілів.

Ключові слова: дорожньо-транспортні пригоди, транспортні засоби, автомобілі, джерело підвищеної небезпеки, відшкодування, відповідальність.

Харитонов Евгений Олегович, Харитонова Елена Ивановна

ПРОБЛЕМЫ ВОЗМЕЩЕНИЯ ВРЕДА, ПРИЧИНЕННОГО В РЕЗУЛЬТАТЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

В статье рассматриваются вопросы возмещения вреда, причиненного в результате дорожно-транспортных происшествий, с установлением при этом общих принципов возмещения вреда, причиненного при использовании транспортных средств (автомобилей), а также особенностей возмещения вреда, причиненного при использовании автомобилей.

Ключевые слова: дорожно-транспортные происшествия, транспортные средства, автомобили, источник повышенной опасности, возмещение, ответственность.

Kharitonov Evgen, Kharitonova Olena

THE PROBLEMS OF INDEMNIFICATION OF HARM CAUSED AS A RESULT OF ROAD ACCIDENT

Still in Ukraine, on average, 9 people die because of road accidents every day. However, our country does not belong to the leaders of automobile production, therefore, the best way to solve the problem of increasing road safety is not technical innovations, but effective use of organizational and legal means.

Ukraine does not have a special law that specifically regulates civil relations arising as a result of car accidents. Instead, in such cases, the norms of the Civil Code of Ukraine are applied, which, however, require additional interpretation.

The article deals with the issues of compensation for damage caused as a result of road accidents, with establishing the general principles of compensation for damage caused by the use of vehicles, as well as the peculiarities of compensation for damage caused by using vehicles.

Since there is no direct indication in the law of what kinds of activities, concerning which objects and in which cases there is an increased danger, the definition of the signs of such a source becomes important. In particular, their inclusion gives an opportunity to determine in which cases, activities related to cars can be considered a source of increased danger.

The duty to compensate for the damage caused by the car rests with its owner. Not recognized as owner and does not reimburse the person who ran the car while performing his work duties. However, when such a person has used the car for personal use without permission, it is an unlawful takeover and this person is obliged to compensate the damage caused on the general grounds.

According to Part 5 of Article 1187 of the Civil Code of Ukraine, a person who carries out activities that are a source of increased danger is liable for the damage, unless he proves that the damage was caused by the force majeure or the victim's intent.

The study leads to the conclusion that the peculiarities of compensation for damage caused by traffic accidents are determined by the fact that activities related to the use of cars are a source of increased danger. This determines the peculiarities of the definition of the subjects of compensation, the conditions for the occurrence of relevant obligations and the grounds for exemption from liability.

Key words: road accidents, vehicles, cars, source of increased danger, compensation, liability.